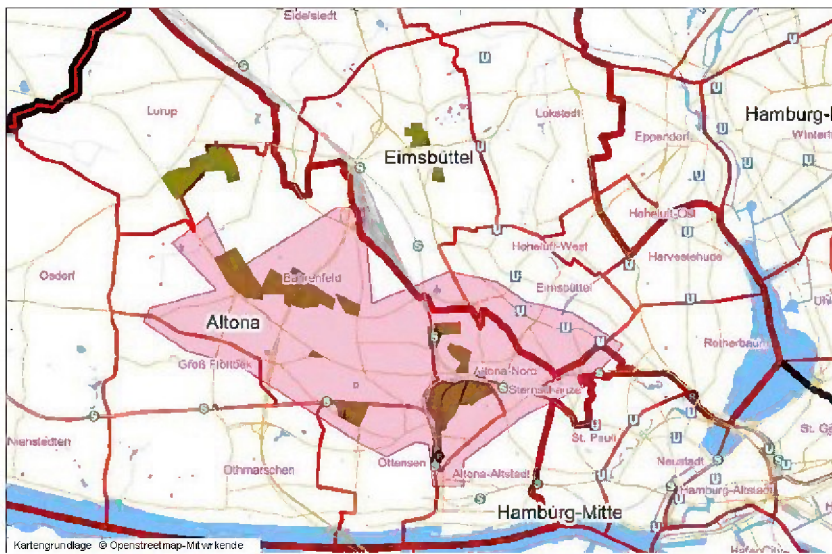


Verkehrsuntersuchung Östliches Altona



Im Auftrag

Freie und Hansestadt
Hamburg
Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

April 2019

Verkehrsuntersuchung Östliches Altona

Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Stand: 12. April 2019

Projekt: 7500K01

G:\PRJ\7500-7599\7500-Altona-Ost_10-VU\Bericht\7500K01_VU Altona Ost_Bericht_190412.docx

Inhalt

| | | |
|------|---|----|
| 1 | Vorbemerkungen und Aufgabenstellung | 4 |
| 2 | Abschätzung der Verkehrsentwicklung | 7 |
| 2.1 | Methodik und Grundlagen | 7 |
| 2.2 | Analyseverkehrsstärken | 8 |
| 2.3 | Abgleich der Analyseverkehrsstärken und Ableitung der Prognosenullfälle | 8 |
| 2.4 | Städtebauliche Rahmenbedingungen – Verkehrserzeugung | 13 |
| 2.5 | Prognoseplanfälle | 19 |
| 2.6 | Ableitung der Spitzenstunden aus der Tagesverkehrsprognose | 26 |
| 3 | Verkehrstechnische Bewertung | 27 |
| 3.1 | Luruper Chaussee / Ebertplatz (LSA 450) | 28 |
| 3.2 | Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße (LSA 167) | 31 |
| 3.3 | Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg (LSA 353) | 33 |
| 3.4 | Stresemannstraße / Plöner Straße (LSA 1598) | 35 |
| 3.5 | Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz (LSA 151) | 36 |
| 3.6 | Stresemannstraße / Kieler Straße (LSA 7) | 40 |
| 3.7 | Stresemannstraße / Alsenstraße (LSA 153) | 43 |
| 3.8 | Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee (LSA 18) | 45 |
| 3.9 | Harkortstraße / Erschließungsstraße Holsten-Areal | 47 |
| 3.10 | Julius-Leber-Straße / Harkortstraße (LSA 709) | 48 |
| 3.11 | Holstenstraße / Holstenplatz (LSA 600) | 50 |
| 3.12 | Holstenstraße / Max-Brauer-Allee (LSA 131) | 52 |
| 3.13 | Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße (LSA 706) | 54 |
| 3.14 | Max-Brauer-Allee / Goetheallee (LSA 1771) | 56 |
| 3.15 | Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße (LSA 321) | 58 |
| 3.16 | Barnerstraße / Bahrenfelder Straße (LSA 417) | 60 |
| 3.17 | Barnerstraße / Friedensallee (LSA 617) | 62 |
| 3.18 | Friedensallee / Hohenzollemring (LSA 1004) | 64 |
| 3.19 | Von-Sauer-Straße / Friedensallee (LSA 1212) | 66 |
| 3.20 | Bornkampsweg / Holstenkamp (LSA 1148) | 68 |
| 3.21 | Holstenkamp / Große Bahnstraße (LSA 1043) | 71 |
| 3.22 | Eimsbütteler Marktplatz (LSA 1601 und 475) | 73 |
| 3.23 | Kieler Straße / Waidmannstraße (LSA 1332) | 75 |
| 3.24 | Kieler Straße / Augustenburger Straße (LSA 621) | 77 |
| 3.25 | Alsenstraße / Augustenburger Straße (LSA 942) | 79 |
| 3.26 | Fruchtallee / Doormannsweg (LSA 813) | 81 |
| 3.27 | Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp (LSA 203) | 84 |
| 3.28 | Kleiner Schäferkamp / Weidenallee (LSA 219) | 86 |
| 3.29 | Max-Brauer-Allee / Schulterblatt (LSA 221) | 88 |

| | | |
|-------|---|-----|
| 3.30 | Weitere Knotenpunkte | 90 |
| 4 | Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung | 91 |
| 4.1 | Einzelmaßnahmen an den Knotenpunkten | 91 |
| 4.1.1 | Bestandssituation | 91 |
| 4.1.2 | Entwicklungsstufe 1 | 92 |
| 4.1.3 | Entwicklungsstufe 2 | 94 |
| 4.2 | Stärkung der Querverbindung Holsten-Areal | 96 |
| 4.3 | Westliche Anbindung Mitte Altona | 97 |
| 4.4 | Verkehrspolitische und städtebauliche Maßnahmen | 98 |
| 5 | Zusammenfassung | 99 |
| | Literaturverzeichnis | 104 |
| | Anlagenverzeichnis | 106 |
| | Anhangverzeichnis | 107 |

Anmerkung: Der Anhang enthält für alle untersuchten Knotenpunkte die Übersichten der Knotenstrombelastungen in den maßgebenden Spitzenstunden früh und spät (Analyse, Entwicklungsstufen 1 und 2) und die durchgeführten Leistungsfähigkeitsnachweise (jeweils Signalzeitenplan und HBS-Bewertung). Aufgrund des Umfangs, der Datenmenge und der sehr fachspezifischen verkehrstechnischen Unterlagen ist der Anhang nicht integraler Bestandteil der Verkehrsuntersuchung. Er kann aber bei Bedarf bzw. Interesse und auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

1 Vorbemerkungen und Aufgabenstellung

Im östlichen Bereich des Bezirkes Altona sind mittel- bis langfristig verschiedene städtebauliche Entwicklungen geplant. Diesbezüglich sind insbesondere folgende räumliche Schwerpunkte zu nennen:

- Mitte Altona – Entwicklung eines neuen Stadtteilquartiers auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofes Altona
- Holsten-Areal – Verlagerung der Holsten-Brauerei nach Neugraben und Entwicklung eines neuen, gemischt genutzten Quartiers
- Verlagerung des Fernbahnhofes Hamburg-Altona nach Diebsteich – Bau eines neuen Fernbahnhofes und städtebauliche Neuentwicklung der frei werdenden Flächen
- Bahrenfeld-Nord – Aufgabe der Trabrennbahn Bahrenfeld und Entwicklung eines neuen Wohnquartiers in Verbindung mit der Überdeckung der Bundesautobahn A7 in Bahrenfeld

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung sind die Auswirkungen aller relevanten Bauvorhaben im erweiterten Untersuchungsraum auf die straßenverkehrliche Infrastruktur im Bereich Östliches Altona zu analysieren. Im Ergebnis soll eine aktuelle Planungsgrundlage für die verkehrliche Bewertung sämtlicher Entwicklungen geschaffen werden. Notwendige Ausbaubedarfe zur Gewährleistung einer qualitativ ausreichenden Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmer im übergeordneten Straßennetz sind im Sinne von Mindestanforderungen zu definieren und in Form von Systemskizzen darzustellen. Für ggf. stadträumlich oder verkehrlich schwierige Verhältnisse sind mögliche Alternativen, unter Umständen auch als Maßnahmenpakete, aufzuzeigen.

Die Untersuchung soll eine Fortschreibung und Aktualisierung der Ergebnisse aus den bisherigen bauhabenbezogenen Verkehrsuntersuchungen und -gutachten zu den o.a. städtebaulichen Entwicklungen darstellen. Die Aktualisierung der Grundlagen bezieht sich insbesondere auf

- die Konkretisierung der städtebaulichen Entwicklungen/Nutzungen,
- die Berücksichtigung aktueller Verkehrszählungen,
- die Berücksichtigung der seither in Planung befindlichen oder umgesetzten Maßnahmen an den zu untersuchenden Knotenpunkten (z.B. im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms oder des Programms zur Förderung des Radverkehrs),
- die Berücksichtigung der Auswirkungen gemäß der Luftreinhalteplanung (z.B. hinsichtlich der allgemeinen Verkehrsentwicklung und des Modal Split-Ansatzes für Neubauvorhaben).

Auf Grundlage einer ausführlichen Analyse der aktuellen Verkehrssituation sind zwei Prognose-Entwicklungsstufen zu betrachten: Die **Entwicklungsstufe 1 (ES1)** bezieht sich auf eine mittelfristige Umsetzung städtebaulicher Entwicklungen und den Ausbau diverser Knotenpunkte bis etwa 2025. In der **Entwicklungsstufe 2 (ES2)** werden eher langfristig bis zum Prognosehorizont 2030 die Realisierung aller relevanten Bauvorhaben und maßgebliche Ergänzungen im Straßennetz (u.a. Verlängerung des Holstenkamp und Überdeckung

der Autobahn A7 zwischen der Anschlussstelle Othmarschen bis nördlich der Straßenachsen Holstenkamp/Schulgartenweg) berücksichtigt.

Der Untersuchungsraum und die relevanten Knotenpunkte im übergeordneten Straßennetz sind in Abbildung 1 dargestellt. Die „rot“ markierten, insgesamt 29 Knotenpunkte auf den Hauptachsen

- Luruper Chaussee – Bahrenfelder Chaussee – Stresemannstraße
zwischen Ebertplatz und Max-Brauer-Allee,
- Holstenkamp – Fruchtallee – Schäferkampsallee
zwischen Bornkampsweg (bzw. Ebertplatz) und Beim Schlump,
- Kieler Straße – Holstenstraße
zwischen Eimsbütteler Marktplatz und Max-Brauer-Allee,
- Alsenstraße – Doormannsweg
zwischen Stresemannstraße und Fruchtallee,
- Max-Brauer-Allee – Altonaer Straße – Kleiner Schäferkamp
zwischen Große Bergstraße und Schäferkampsallee,
- Friedensallee – Bamerstraße
zwischen Von-Sauer-Straße und Lessingtunnel,
- Harkortstraße
zwischen Stresemannstraße und Julius-Leber-Straße

sind im Rahmen der vorliegenden Untersuchung hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit zu bewerten (siehe Kapitel 3).

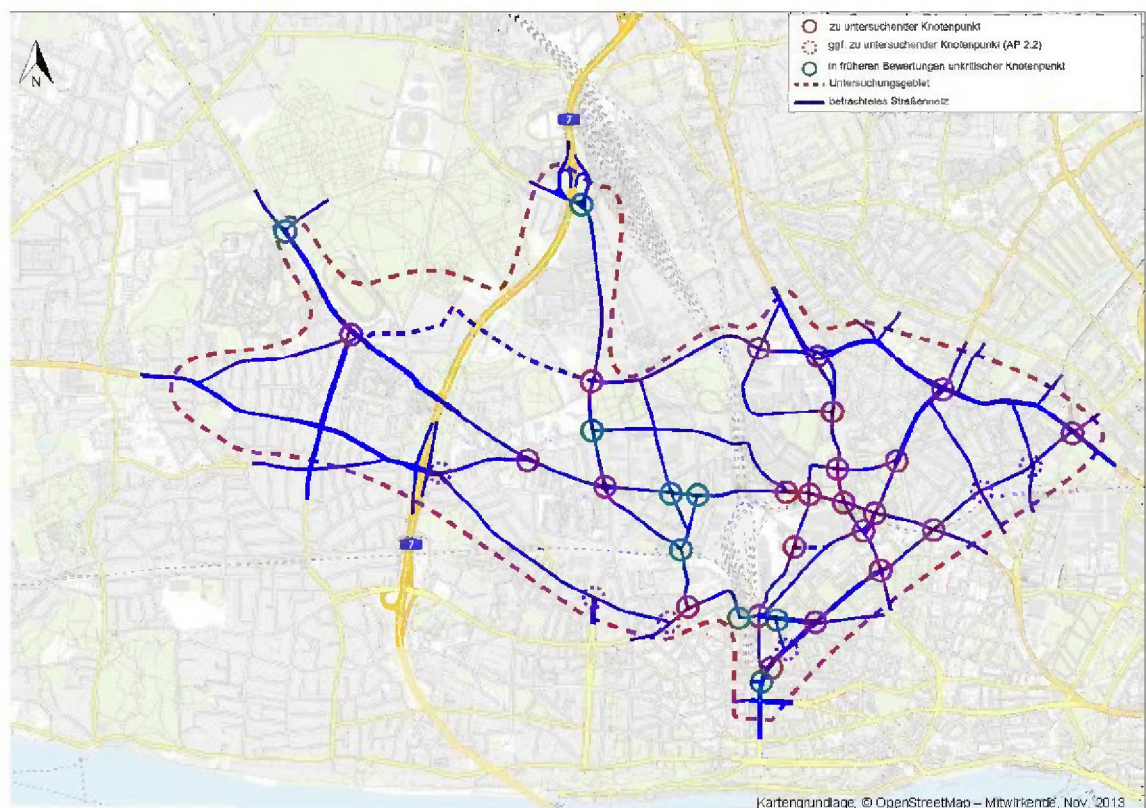


Abbildung 1: Übersichtsplan

Die „grün“ gekennzeichneten Knotenpunkte wurden bereits im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg in den vorangegangenen Untersuchungen

- Verkehrsgutachten für die Entwicklung der „Bahnflächen Altona“ 2009 [1],
- Verkehrsuntersuchung „Neue Mitte Altona“ 2010 [2],
- Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung „Neue Mitte Altona“ 2011 [3] und
- Verkehrsuntersuchung Bahrenfeld-Nord 2014 [4]

analysiert und auch bei Verkehrszunahmen durch städtebauliche Entwicklungen als nicht kritisch eingeschätzt. Infolgedessen wird mit Verweis auf die bereits vorliegenden Ergebnisse auf eine erneute detaillierte Bewertung der Knotenpunkte

- Luruper Hauptstraße/Stadionstraße,
- Schnackenburgallee/A7-AS Volkspark – Ostrampe,
- Bornkampsweg/Leunastraße/Boschstraße,
- Stresemannstraße/Ruhrstraße,
- Stresemannstraße/Schützenstraße,
- Bahrenfelder Steindamm/Schützenstraße,
- Barnerstraße/Lessingtunnel,
- Julius-Leber-Straße/Goetheallee und
- Max-Brauer-Allee/Paul-Nevermann-Platz

in Abstimmung mit dem Auftraggeber verzichtet. Vielmehr wird durch einen quantitativen Vergleich der Prognosebelastungen „alt“ und „neu“ die seinerzeit ermittelte Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten verifiziert.

2 Abschätzung der Verkehrsentwicklung

2.1 Methodik und Grundlagen

Die Verkehrsprognose wird in sechs Schritten umgesetzt. Die Teilschritte werden in den Abschnitten 2.2 bis 2.6 detailliert erläutert.

Im ersten Schritt werden die Analyseverkehrsstärken ermittelt. Grundlage bilden dabei die Verkehrserhebungen der Freien und Hansestadt Hamburg [5], die regelmäßig oder anlassbezogen im gesamten Hamburger Straßennetz an Knotenpunkten (Einmündungen und Kreuzungen) oder an ausgewählten Querschnitten durchgeführt werden. Zusammenfassend kann das Analysejahr mit dem Jahr 2015 angegeben werden.

In einem zweiten Schritt werden die Ergebnisse eines hamburgweiten, auf einen normalen Werktag bezogenen Verkehrsmodells als Auszug für das Untersuchungsgebiet [6] analysiert, mit den vorliegenden Informationen (Schritt 1) abgeglichen und bei Bedarf kleinräumig aktualisiert sowie in Einzelfällen auch korrigiert. Dabei handelt es sich um das Verkehrsmodell der Firma Argus Stadt und Verkehr, dass in Hamburg bereits zur Untersuchung verschiedener verkehrlicher Fragestellung eingesetzt wurde und laufend fortgeschrieben und weiterentwickelt wird. Dieses als wesentliche Grundlage verwendete Verkehrsmodell wird im Weiteren als Argus-Modell bezeichnet, um gegebenenfalls Verwechslungen der Verkehrsprognose der vorliegenden Untersuchung zu vermeiden.

Zwar bildet das Argus-Modell die werktäglichen Verkehrsstärken im Hauptverkehrsstraßennetz in der Regel gut ab, im nachgeordneten Netz sind aber vereinzelt unplausible Verkehrsstärken festzustellen (z.B. westlich des geplanten Fernbahnhofs Diebsteich). Die erkannten Ungenauigkeiten wurden in Abstimmung mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation – Amt V „Verkehr und Straßenwesen“ manuell korrigiert und den weiteren Prognose-schritten zugrunde gelegt. Damit ist eine gute Vergleichbarkeit der Analysesituation (Schritt 1) der vorliegenden Verkehrsuntersuchung mit dem Argus-Modell für den Bereich Altona-Ost [6] sichergestellt.

Im dritten Schritt werden die Prognosenullfälle für die vorliegende Verkehrsuntersuchung in der Unterscheidung zwischen den Entwicklungsstufen 1 und 2 abgeleitet. Wesentlicher Unterschied zwischen den Entwicklungsstufen ist dabei die Veränderung des Straßennetzes. In der Entwicklungsstufe 1 wird ein Straßennetz ohne verlängerten Holstenkamp (bis ca. 2025) und in Entwicklungsstufe 2 mit verlängerten Holstenkamp (ab ca. 2025) zugrunde gelegt.

Das Argus-Modell beschreibt im Rahmen der Prognoserechnungen die möglichen Wirkungen verkehrsnetzstruktureller Anpassungen (Verlängerung Holstenkamp, neue Straßenverbindung zwischen Plöner Straße und Waidmannstraße) aber auch der Maßnahmen der Luftreinhalteplanung auf die Verkehrsstärke im betrachteten Verkehrsnetz. Aus dem Argus-Modell wurden zwei Prognose-Nullfälle berechnet, die den Vorgaben der vorliegenden Untersuchung entsprechen (ohne die hier betrachteten städtebaulichen Entwicklungen). Diese Prognose-Nullfälle des Argus-Modells wurden mit den Erkenntnissen des zweiten Schritts angepasst und fortgeschrieben.

Die am 31. Mai 2018 in Kraft getretenen Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge auf einem knapp 600 m langen Abschnitt in der Max-Brauer-Allee und in der Stresemannstraße zwischen Pferdemarkt und Kaltenkircher Platz sind in den Verkehrsprognosen nicht berücksichtigt worden. Es ist davon auszugehen, dass diese Beschränkungen nur kurzfristig gelten und in den nächsten Jahren wieder aufgehoben werden.

Im vierten Schritt werden die Verkehrserzeugung der zu betrachtenden Entwicklungsvorhaben abgeschätzt und schließlich im fünften Schritt auf die Prognosenullfälle umgelegt, so dass sich die werktäglichen Prognoseverkehrsaufkommen streckenbezogen ergeben.

Dieser Prognoseverkehr wird abschließend im sechsten Schritt auf die Spitzenstundenbelastungen in den Hauptverkehrszeiten früh und spät in Anlehnung an die aktuellen Spitzenstundenanteile und Verkehrsstromverteilungen am jeweiligen Knotenpunkt umgerechnet.

2.2 Analyseverkehrsstärken

An 100 Zählstellen im Untersuchungsraum (77 Knotenpunkte und 23 Querschnitte) wurden insgesamt rund 150 einzelne Verkehrszählungen aus dem Zeitraum 2005 bis 2017 [5] analysiert und in Hinblick auf die Verwendbarkeit für die Verkehrsuntersuchung bewertet. Insgesamt kann auf dieser Grundlage bereits ein umfassendes Bild des Verkehrsgeschehens im Untersuchungsgebiet abgeleitet werden.

2.3 Abgleich der Analyseverkehrsstärken und Ableitung der Prognosenullfälle

Das Argus-Modell stellt derzeit noch das einzige stadtweite Verkehrsmodell zur Untersuchung verkehrsrelevanter Fragestellungen hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsentwicklung in der Freien und Hansestadt Hamburg dar. Es ist damit eine wichtige Informationsquelle für die vorliegende Untersuchung. Der Auftraggeber stellt einen Auszug aus dem Argus-Modell für den Betrachtungsbereich der Verkehrsuntersuchung sowohl für die Analysesituation als auch für zwei Prognosenullfälle (ohne und mit verlängertem Holstenkamp) zur Verfügung [6]. Der Prognosenullfall mit verlängertem Holstenkamp dient dabei in erster Linie zur modellhaften Bestimmung der Verkehrsverlagerungen infolge des verlängerten Holstenkamp und der verkehrlichen Veränderungen durch die kleineren städtebaulichen Entwicklungen der Entwicklungsstufe 2, die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht im Detail modelliert wurden (vgl. Abschnitt 2.4 – Flächen mit weniger als 200 Wohneinheiten und/oder weniger als 5.000 m² Bruttogrundfläche für gewerbliche Nutzungen).

Die Ergebnisse des Analyseverkehrsmodells (Argus-Modell) werden mit den Ergebnissen des ersten Planungsschrittes verglichen. Dabei wird zwar eine grundsätzlich gute Übereinstimmung der Verkehrsbelastungen im Bereich der Hauptverkehrsstraßen festgestellt. Vereinzelt zeigen sich aber auch größere Abweichungen insbesondere im nachgeordneten Straßennetz. Beispielfhaft seien hier die Verkehrsstärken in der Von-Hutten-Straße oder im Bereich westlich des neuen Fernbahnhofs Diebsteich genannt. Beispielsweise waren die Verkehrsstärken im Bereich westlich des neuen Fernbahnhofs in den Streckenzügen Leunastraße und Am Diebsteich nicht plausibel und wurden „händisch“ ohne Aktualisierung bzw. Nachkalibrierung des Argus-Modells durch den Modellersteller angepasst.

Die Prognosenullfälle wurden projektspezifisch für die vorliegende Verkehrsuntersuchung berechnet und weichen damit beispielsweise gegenüber dem Luftreinhalteplan in Bezug auf

städtebauliche Entwicklungen und Straßenverkehrsinfrastruktur ab (siehe nachfolgende Tabellen). Die Prognosenullfälle der unterschiedlichen Untersuchungen sind damit nicht direkt miteinander vergleichbar.

In Tabelle 1 sind die straßenverkehrlichen Maßnahmen ausgewiesen, die im Argus-Modell für die projektspezifische Verkehrsprognose berücksichtigt wurden. Im Vergleich dazu sind auch die Ergänzungen im Stadtstraßennetz für das Modell des Luftreinhalteplans (LRP) aufgeführt (siehe Angaben in [6]).

| Netzergänzung Stadtstraßen | Argus-Modell LRP 2025 | Argus-Modell VU östl. Altona 2025 |
|---|--------------------------|--|
| Anbindung Altenwerder Nord, Süd | X | X |
| Ausbau Kattwykbrücke, Rethebrücke | X | X |
| 2. Anbindung Steinwerder | X | X |
| Ausbau Freihafenelbbrücke | X | X |
| Umgestaltung Langenhorner Chaussee | – | X |
| Großmarktbrücke | – | X |
| Umbau Deichtorplatz | – | X |
| Umbau Hohenfelder Bucht | – | X |
| Umbau Knoten Steintorwall/ Altmannbrücke | – | X |
| Kapazitätsbeschränkung Billhorner Brücke | – | X |
| Verlängerung Holstenkamp | X | in Entwicklungsstufe 2 berücksichtigt |
| Erschließungsstraßennetz Wilhelmsburg 2013+ | X | X |
| Erschließungsstraßennetz HafenCity | X | X |
| Erschließungsstraßennetz Rothenburgsort | X | X |
| Erschließungsstraßennetz Mitte Altona | X | X |
| Erschließungsstraßennetz Bahrenfeld Nord | X | X |
| Erschließungsstraßennetz Fernbahnhof Diebsteich | – | X |
| Erschließungsstraßennetz Holstenareal | – | X |

Tabelle 1: Straßenverkehrliche Maßnahmen im Vergleich der Projekte Luftreinhalteplanung (LRP) und Verkehrsuntersuchung Östliches Altona (Tabelle in Anlehnung an [6])

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass im Rahmen der Prognosenullfälle für die Entwicklungsstufen 1 (ohne verlängerten Holstenkamp) und 2 (mit verlängertem Holstenkamp) alle bekannten städtebaulichen Entwicklungen in der Freien und Hansestadt Hamburg (ohne die hier projektbezogenen untersuchten Entwicklungsvorhaben) berücksichtigt sind. Dies gilt insbesondere für eine Vielzahl von Entwicklungen, die einerseits den definierten Grenzwert für die vorliegende Verkehrsuntersuchung von 200 Wohneinheiten bzw. 5.000 m² Bruttogrundfläche für gewerbliche Nutzungen nicht überschreiten (Stand 1. Quartal 2017) sowie andererseits auch für die großen Entwicklungsvorhaben, die zwar nicht im Plangebiet liegen,

aber aufgrund der zu erwartenden Neuverkehre das Verkehrsgeschehen im Plangebiet beeinflussen können (z.B. HafenCity, Kleiner Grasbrook, Oberbillwerder usw.).

Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung untersuchten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität und deren Wirkungen auf den Kfz-Verkehr sind in der vorliegenden Untersuchung ebenso enthalten. Allerdings wurde für die projektbezogen zugrunde gelegte Verkehrsprognose nach Vorgabe der zuständigen Fachdienststellen für einzelne Maßnahmen – wie bspw. für die Erweiterung des StadtRAD-Angebotes oder Maßnahmen im Parkraum- und Verkehrsmanagement – eine geringere Wirkung als in der Luftreinhalteplanung angenommen. Hintergrund ist dabei, dass ein etwas konservativerer Ansatz gewählt werden sollte.

Schließlich wurde im Rahmen der Modellprognose (Argus-Modell) eine Anpassung der bekannten Modal-Split-Anteile umgesetzt, um die vergleichsweise alten Erhebungsergebnisse der Mobilität in Deutschland aus dem Jahr 2008 (MID 2008; [7]) auf Basis einer Trendfortschreibung zu aktualisieren (vgl. Abbildung 2).

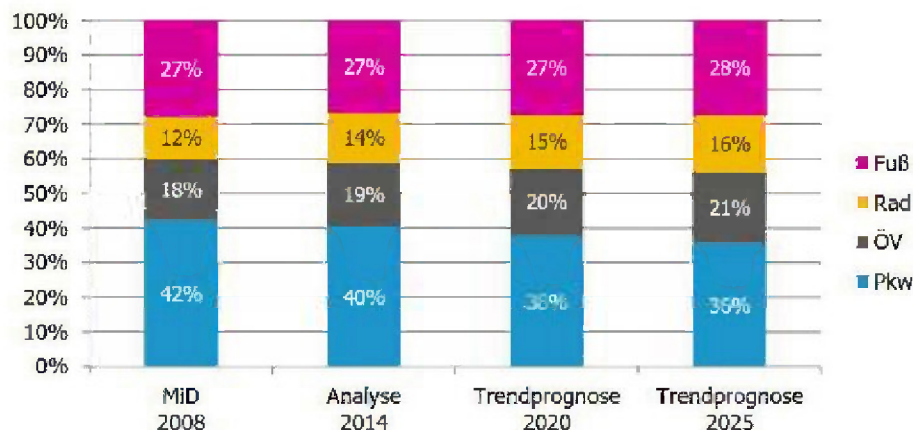


Abbildung 2: Abschätzung der Modal-Split-Entwicklung seit 2008 [6]

Die inzwischen vorliegenden Ergebnisse der Erhebungswelle 2017 (seit Juni 2018 [8] bzw. seit Dezember 2018, [9]; vgl. Abbildung 3) bestätigen im Wesentlichen die Ergebnisse der Abschätzung der Modal-Split-Entwicklung in dieser Trendextrapolation. Jedoch wurden die für 2025 abgeschätzten Modal-Split-Anteile hamburgweit bereits 2017 erreicht. Die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung angesetzten mIV-Anteile zwischen 30 und 40% entsprechen damit den aktuellen Ergebnissen sehr gut und sind in Bezug auf die neuesten Erkenntnisse der MID 2017 als konservativ zu bewerten.

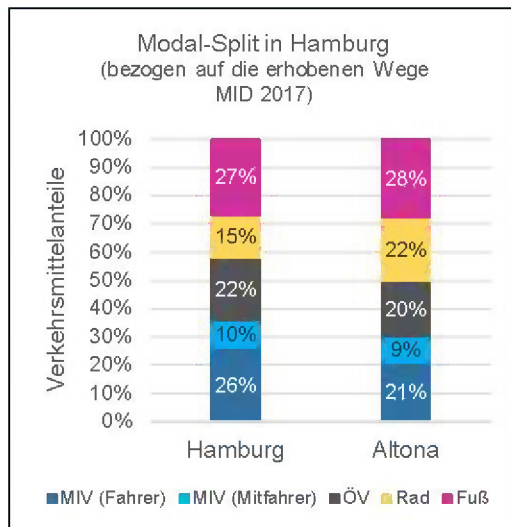


Abbildung 3: Modal-Split-Anteile in Hamburg und im Bezirk Altona gemäß MID 2017 [9]

Auch für die Prognosenullfälle des Argus-Modells waren vereinzelt kleinräumige Anpassungen der Verkehrsstärken zum Beispiel im Bereich der Ebertallee und der Theodorstraße erforderlich. Hier waren vergleichsweise hohe Richtungsunterschiede in den Prognoseverkehrsstärken festzustellen, die in diesem Umfang aus dem Bestand nicht abgeleitet werden konnten. Andererseits wurden im Bereich der Harkortstraße sehr hohe Entlastungen ermittelt, die allein durch den Entfall der Holstenbrauerei nicht zu erklären waren. Diesbezüglich wurden die Verkehrsstärken manuell korrigiert. Dies gilt insbesondere im Bereich der Harkortstraße auch für die Veränderungen der Buslinienführungen zur Erschließung des neuen Fernbahnhofs. Auch diese waren im Argus-Modell (noch) nicht enthalten und mussten ergänzt werden. Daraus resultieren vergleichsweise hohe Schwerverkehrsanteile im südlichen Abschnitt der Harkortstraße, die nach Norden abnehmen. Die absolute Anzahl der Fahrzeuge des Schwerverkehrs bleiben im Streckenverlauf aber weitgehend konstant und sind überwiegend dem Linienbusverkehr zuzuordnen.

Die gewählte Untersuchungsmethodik bietet zudem die Möglichkeit, die Verlagerungseffekte einer Verkehrsnetzergänzung modellgestützt bestimmen zu können. Hier wird auf bewährte Methoden zur (theoriegestützten) Abbildung des menschlichen Verkehrsverhaltens zurückgegriffen. Dabei werden im Rahmen der Verkehrsumlegungsrechnung die Reisezeit- und Reiseweiteneffekte der Verkehrsnetzveränderung berücksichtigt und der Routenentscheidung der Verkehrsteilnehmer zugrunde gelegt. Die folgenden beiden Abbildungen zeigen die Verlagerungseffekte durch eine Verlängerung des Holstenkamp bis zum Ebertplatz aus den bisherigen Untersuchungen (siehe Abbildung 4), die in früheren Untersuchungen aus Abstimmungen und Expertenwissen abgeleitet wurden und den Verlagerungseffekten, die nunmehr modellgestützt berechnet wurden (siehe Abbildung 5).

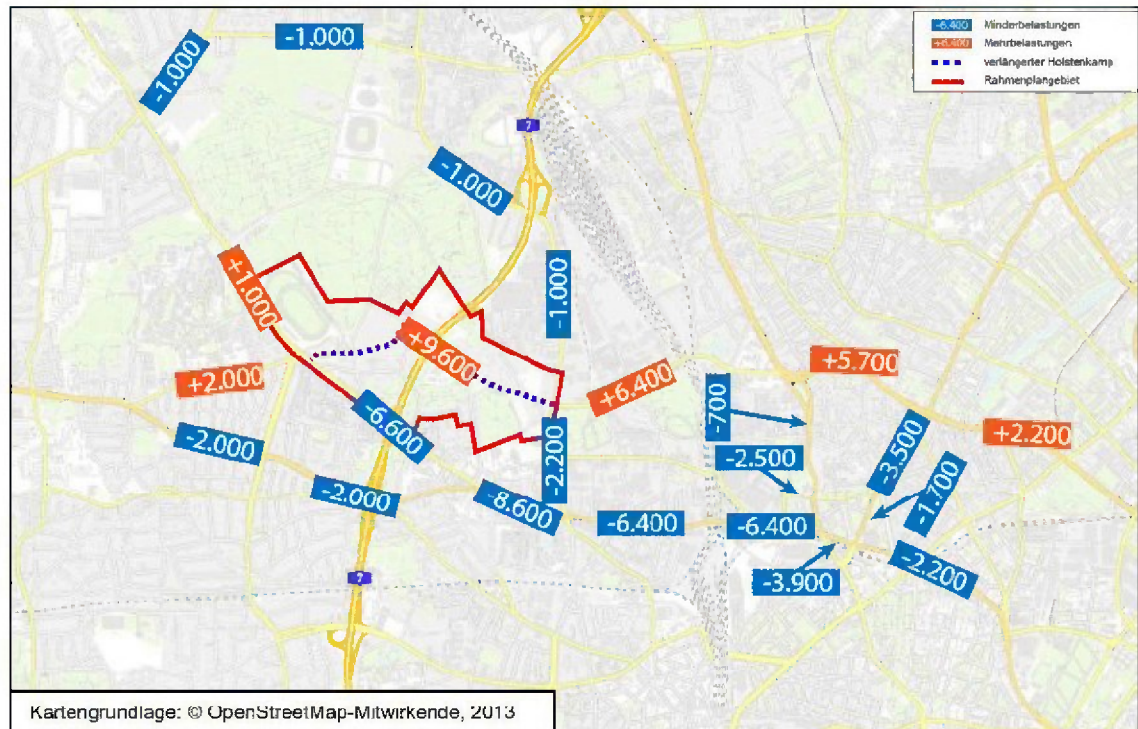


Abbildung 4: Verlagerungseffekte in Kfz/d durch eine Verlängerung des Holstenkamp aus früheren Untersuchungen (Abbildung aus [4])

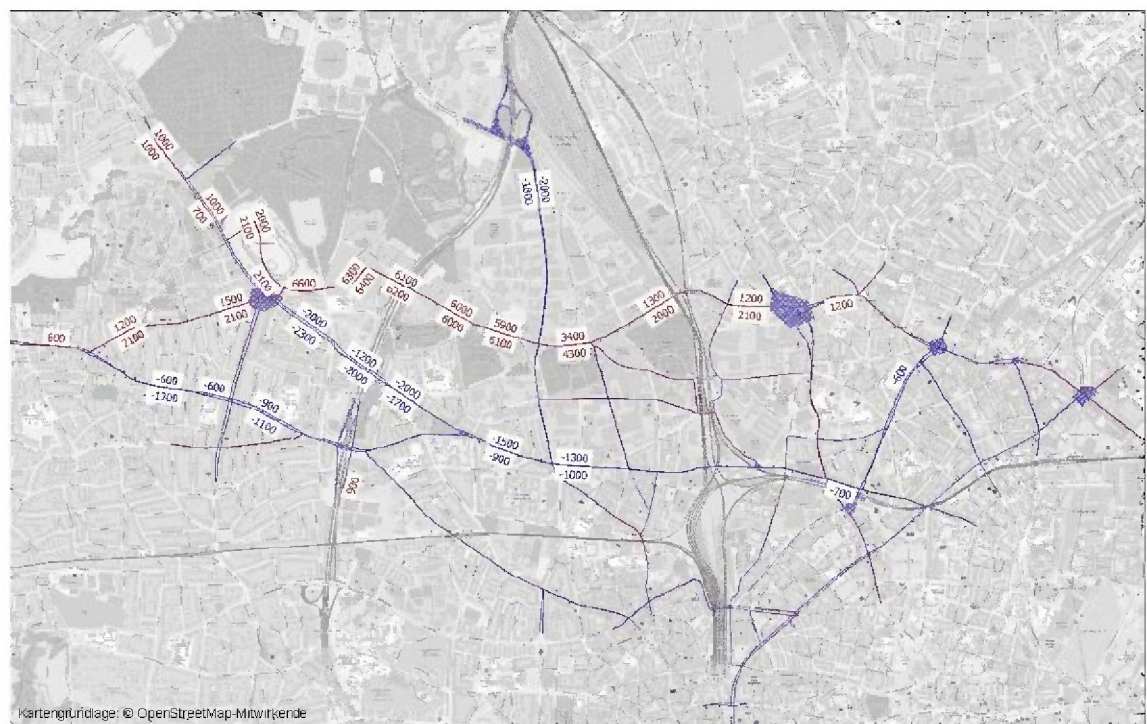


Abbildung 5: Verlagerungseffekte in Kfz/d durch eine Verlängerung des Holstenkamp modelltheoretisch abgeleitet

Der Vergleich zeigt, dass sich beide Abschätzungen zwar moderat unterscheiden, aber nicht grundsätzlich im Widerspruch zueinander stehen. Es ist festzustellen, dass die großräumige Wirkung des verlängerten Holstenkamp auf Grundlage der modellgestützten Berechnungen

geringer ausfallen als bisher erwartet. Insbesondere die deutlichen Umverteilungen zwischen dem Straßenzug Luruper Chaussee – Stresemannstraße und dem Straßenzug Holstenkamp – Fruchttallee treten nicht in dem bisher erwarteten Umfang ein. Östlich der Kieler Straße sind die Verlagerungen bereits so gering, dass sie voraussichtlich nicht mehr spürbar sind bzw. im Bereich der täglichen Schwankungsbreite liegen. Insgesamt betragen die Mehr- bzw. Minderbelastungen östlich der Kieler Straße in der Stresemannstraße nur noch rund -700 Kfz/d (statt bisher -3.900 Kfz/d) und in der Fruchttallee rund +1.200 Kfz/d (statt bisher +5.700 Kfz/d).

Andererseits ist aber auch festzustellen, dass die kleinräumige Wirkung des verlängerten Holstenkamp in gewissem Umfang neu zu bewerten ist: Entlang des verlängerten Holstenkamp sind entsprechend der aktuellen Verkehrsprognose ca. 12.000 Kfz/d als Verlagerungen aus dem umliegenden Straßennetz zu erwarten. Allerdings sind auch die Entlastungseffekte in der Luruper Chaussee (-4.300 statt -6.400 Kfz/d) und in der Bahrenfelder Chaussee (-2.000 statt -8.600 Kfz/d) geringer als bisher angenommen.

Die Veränderungen im Bereich der Osdorfer Landstraße sind mit jeweils rund -2.000 Kfz/d in beiden Untersuchungen nahezu identisch. Die Notkestraße wird hingegen etwas stärker belastet als bisher angenommen (+3.600 statt +2.000 Kfz/d).

Bei der Interpretation dieser Werte ist aber auch zu beachten, dass sich der methodische Ansatz der Verkehrsprognose in der aktuellen Verkehrsuntersuchung wesentlich von den vorangegangenen Untersuchungen unterscheidet. Insbesondere die Berücksichtigung von zusätzlichen Kfz-Verkehren aus großen städtebaulichen Entwicklungen, die zum Teil deutlich außerhalb des Betrachtungsgebietes liegen, aber auch die Berücksichtigung einer Vielzahl kleinerer Vorhaben, die nicht die definierte Grenze von 200 Wohneinheiten oder 5.000 m² Bruttogrundfläche für gewerbliche Nutzungen überschreiten, führen zu den beschriebenen Veränderungen der Verkehrsstärkensituation im Vergleich zu früheren Untersuchungen.

Im Ergebnis der vielfältigen Abgleiche zwischen den Ergebnissen der Verkehrszählungen, dem zur Verfügung gestellten Auszug aus dem Argus-Modell (Analyse und zwei Prognose-nullfälle) können die projektbezogenen Verkehrsstärken in der Analyse sowie in den Nullfällen gemäß Anlagen 2 bis 4 angegeben werden.

2.4 Städtebauliche Rahmenbedingungen – Verkehrserzeugung

Bereits in den früheren Verkehrsuntersuchungen zur Mitte Altona [1], [2] und [3] sowie in der Verkehrsuntersuchung Bahrenfeld-Nord [4] wurden zahlreiche städtebaulichen Entwicklungen im Untersuchungsraum betrachtet und in ihrer Wirkung auf den Verkehrsablauf untersucht.

Einige dieser Vorhaben sind inzwischen umgesetzt (z.B. Stresemannstraße 300), andere werden auf absehbare Zeit nicht mehr weiter verfolgt (u.a. Mitte Altona 3. BA „Bahnflächen“, Tucholsky-Quartier). Für einzelne der bereits betrachteten Vorhaben wurden zwischenzeitlich die Nutzungskonzepte aktualisiert und konkretisiert (z.B. Trabrennbahn Bahrenfeld, Neuer Fernbahnhof Altona inkl. der umliegenden Flächen für städtebauliche Entwicklungen). Schließlich sind aufgrund des ergänzten Betrachtungsgebietes auch einige zusätzliche Flächen zu berücksichtigen (z.B. Kolbenschmidt-Areal, Stellingen 62). Neuere Entwicklungsvorhaben, die seit der letzten Abfrage relevanter Flächen im Februar 2018 bekannt geworden

sind, konnten in der in der vorliegenden Untersuchung nicht berücksichtigt werden. Ein Beispiel für diese neuen Entwicklungsvorhaben ist die Science-City-Bahrenfeld. Für dieses Projekt soll im Jahr 2020 ein Architekturwettbewerb starten. Mit einer Realisierung des Gesamtprojekts und dem verkehrlichen Wirksamwerden ist somit nicht vor 2025 zu rechnen. Dieses Vorhaben würde dementsprechend der Entwicklungsstufe 2 zuzuordnen sein.

Für die Flächen, die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung zu berücksichtigen sind, wurde ein Mindestwert von 200 Wohneinheiten bzw. 5.000 m² Bruttogrundfläche (BGF) vereinbart. Bei den zuständigen Bezirksamtern Altona, Mitte und Eimsbüttel wurden diesbezüglich die relevanten Bauvorhaben abgefragt. Die folgenden Tabellen zeigen eine Zusammenfassung der wesentlichen städtebaulichen Merkmale der einzelnen Bauvorhaben differenziert nach Stadtteilen. Die Bauvorhaben der Entwicklungsstufe 1 sind „grün“, die Flächen der Entwicklungsstufe 2 „blau“ hinterlegt.

| Bereich | | B-Plan / Quartier | Wohn-einheiten | weitere Nutzungen / ergänzende Informationen |
|-------------|--------------|--|----------------|---|
| Altona-Nord | Mitte Altona | Altona Nord 26 (1. BA) | 1.600 | 7.500 m ² BGF Büronutzung, 7.500 m ² BGF Nahversorgung 5.000 m ² BGF Kleingewerbe Stadtteilschule (1.000 Schüler / 150 Lehrende) |
| | | Bahnflächen (2. BA) | 1.900 | 2.000 m ² BGF Büronutzung 2.000 m ² BGF Nahversorgung |
| | | Verlegung des Fernbahnhofs Hamburg-Altona | | ca. 20.000 Fahrgäste/d, davon rd. 10.000 Umsteiger 10 Kurzzeitstellplätze, 8 Taxistellplätze, 8 Stellplätze für Carsharing 11.500 m ² BGF Büronutzung (ca. 130 Pkw-Stellplätze) 9.500 m ² BGF Hotel (ca. 95. Pkw-Stellplätze) 4.760 m ² BGF Shops / Fitness (ca. 55 Pkw-Stellplätze) |
| | Holsten | Holstenareal | 1.650 | 12.800 m ² BGF Büro / Dienstleistung 12.700 m ² BGF Hotel, 3.500 m ² BGF Einzelhandel / Gastronomie 3.000 m ² Kleingewerbe 3.200 m ² soziale Einrichtungen (z.B. Kita) 9.600 m ² BGF Schule (davon ca. 6.000 m ² Bestand) |
| | | Stresemannstraße 213 | 780 | Studentenapartments 2.600 m ² Einzelhandel |
| | | Städtebauliche Flächen im Umfeld des neuen Fernbahnhofs Altona | | 100.000 m ² BGF Büro / Dienstleistung 35.000 m ² BGF Gewerbe ----- Rückbau der Postverwaltung (ca. 0,9 ha) |

Tabelle 2a: Städtebauliche Rahmendaten zu den Entwicklungen im Stadtteil Altona Nord (Stand: Februar 2018)

| Bereich | B-Plan / Quartier | Wohn- einheiten | weitere Nutzungen / ergänzende Informationen |
|------------|--|--------------------|---|
| Bahrenfeld | Trabrennbahn | 1.350 | 40.000 m² BGF Büronutzung 5.000 m² BGF Nahversorgung / Gastronomie |
| | August-Kirch-Straße | 900 | 40.000 m² Schule (inkl. Bestand und Sporthallen) |
| | Holstenkamp | 250 | --- |
| | Bahrenfeld 66 | | 10.000 m² BGF Gewerbe (Lager / Produktion) |
| | Von-Sauer-Straße / Bahrenfelder Ch. | 320 | 180 Apartments, 140 Wohnungen 2.500 m² BGF Einzelhandel |
| Lurup | Lurup 62 Technologiepark | | 55.000 m² BGF Gewerbegebiet (Büro, Forschung) |
| Ottensen | Ottensen 66 Kolbenschmidt-Areal | 680 | --- |
| | Ottensen 67 Euler-Hermes-Areal | 470 | --- |
| Stellingen | Stellingen 62 Sportplatzring / Basselweg | 640 | 6.850 m² BGF Büronutzung 3.000 m² BGF Stadtteilhaus 4.100 m² BGF Nahversorgung / Gastronomie Kita – 120 Kinder |
| | Stellingen 62 Spannskamp | 250 | --- |
| St. Pauli | St- Pauli D164 Nobistor 16 | | 4.300 m² BGF Büronutzung 1.100 m² BGF Gastronomie |
| | St-Pauli D164 Holstenstraße 5-7 | | 10.950 m² BGF Hotel (196 Gästezimmer) 2.100 m² BGF Nahversorgung |

Tabelle 2b: Städtebauliche Rahmendaten zu den Entwicklungen in den Stadtteilen Bahrenfeld, Lurup, Ottensen, Stellingen und St. Pauli (Stand: Februar 2018)

Abbildung 6 zeigt die Lage der städtebaulichen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet und verdeutlicht die beiden Entwicklungsschwerpunkte in den Bereichen Mitte Altona und im Umfeld der Trabrennbahn Bahrenfeld.

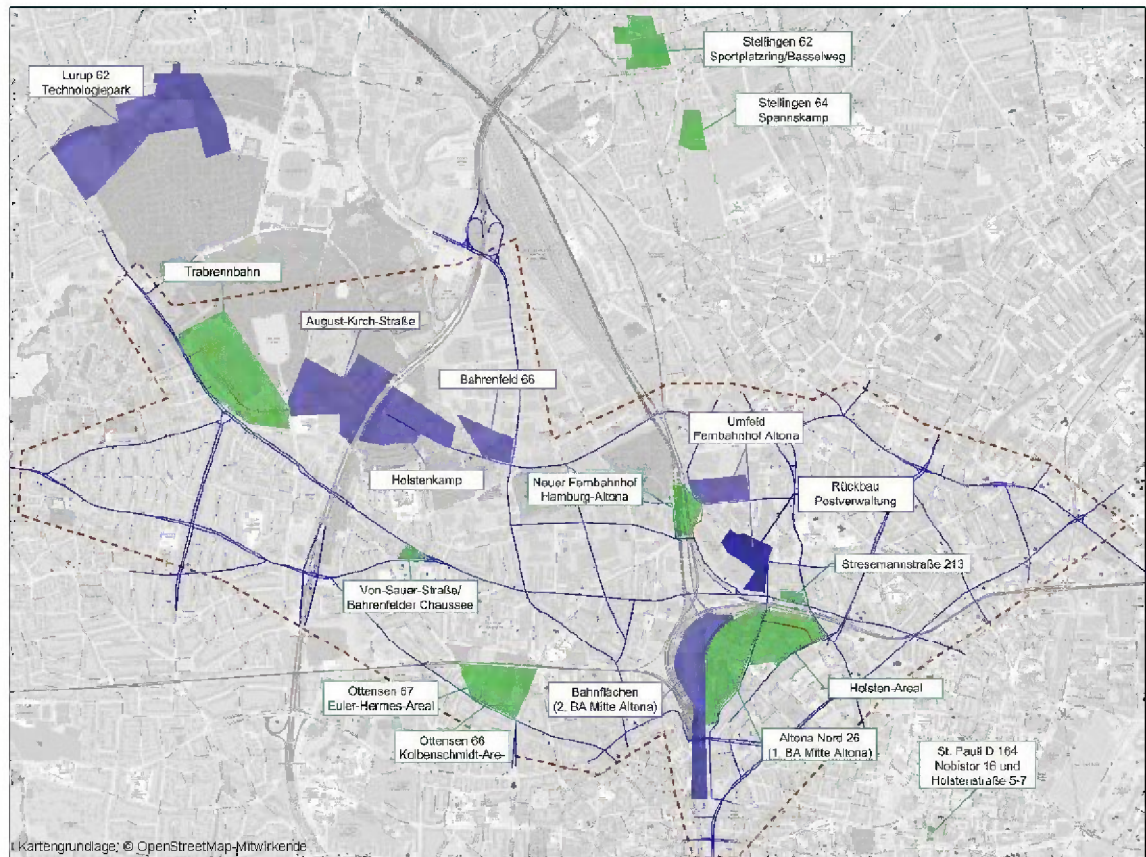


Abbildung 6: Lage der Entwicklungsvorhaben im Untersuchungsgebiet
(Entwicklungsstufe 1 – grün; Entwicklungsstufe 2 – blau)

Zwar werden im Rahmen der Verkehrsprognose nur die aufgelisteten 18 Entwicklungen explizit betrachtet. Die übrigen (kleineren) städtebaulichen Entwicklungen sind jedoch aufgrund der gewählten Prognosemethodik implizit berücksichtigt.

Die Parameter der Verkehrserzeugungsberechnung orientieren sich an den vorherigen Untersuchungen. Allerdings wurden auch einzelne Parameter aktualisiert:

- Für alle Wohnnutzungen wird der Ansatz von durchschnittlich 2,0 Einwohner/Wohneinheit gewählt (Ausnahme: Kleinstwohnungen/Apartments). Dies entspricht dem hamburgweiten Mittelwert für Bestandswohnungen im Jahr 2016.
- Der Wirtschaftsverkehr wird als eigene Nutzergruppe ausgewiesen. Der Wirtschaftsverkehr wurde in den vorherigen Untersuchungen zwar nicht vernachlässigt, aber auch nicht gesondert aufgeführt.
- Die Modal-Split-Anteile werden entsprechend der vorliegenden Erkenntnisse aktualisiert und je nach räumlicher Lage der einzelnen Entwicklungsvorhaben weiter differenziert. Zwar wird für die Flächen in Altona (bzw. Bezirk Mitte) weiterhin von einem MIV-Anteil von 35% ausgegangen, für die Flächen in Bahrenfeld und Eimsbüttel wird der MIV-Anteil aber moderat auf 40% reduziert. Zusätzlich wird für die Flächen im Einzugsbereich von S- bzw. U-Bahnhaltestellen ein um 5%-Punkte reduzierter MIV-Anteil angesetzt. Geplante oder im Rahmen von Machbarkeitsstudien zu untersuchende Erweiterungen des U- und S-Bahnnetzes (z.B. S32 oder der U5) werden

aufgrund der noch ungewissen Realisierungschancen und -zeiträume nicht berücksichtigt. Erst nach Abschluss der laufenden Machbarkeitsuntersuchungen vsl. im Jahr 2019 soll eine verkehrspolitische Entscheidung über die Erschließung des Hamburger Westens mit einem Schnellbahnsystem fallen.

Die folgende Tabelle 3 fasst die Ergebnisse der Verkehrserzeugungsberechnung zusammen. Die Annahmen und Ansätze der verkehrlichen Kenngrößen für die Verkehrserzeugung werden für die einzelnen Entwicklungsvorhaben detailliert in Anlage 1 ausgewiesen. Es wird deutlich, dass allein die hier betrachteten städtebaulichen Entwicklungen vsl. rund 36.000 zusätzliche Kfz-Fahrten/d erzeugen werden, wovon zwischen etwa 8 bis 12% auf die Spitzenstunden früh und spät entfallen. Rund 70% des gesamten zusätzlichen Kfz-Verkehrsaufkommens werden in der Entwicklungsstufe 1 realisiert.

| B-Plan / Quartier | Neuverkehrsaufkommen | | | | | | |
|---|-----------------------|--------|-----------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|
| | Tagesverkehr (gesamt) | | | Spitzenstunde früh | | Spitzenstunde spät | |
| | [Kfz/d] | [SV/d] | SV-Anteil | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | |
| | | | | Quellverkehr | Zielverkehr | Quellverkehr | Zielverkehr |
| Altona Nord 26 (1. BA Mitte Altona) | 4.760 | 120 | 3% | 250 | 200 | 260 | 300 |
| Bahnflächen (2. BA Mitte Altona) | 3.380 | 120 | 4% | 220 | 60 | 150 | 220 |
| Neuer Fernbahnhof Hamburg-Altona | 2.200 | 20 | 1% | 60 | 100 | 180 | 170 |
| Holsten-Areal | 4.020 | 140 | 3% | 240 | 110 | 200 | 260 |
| Stresemannstraße 213 | 970 | 20 | 2% | 50 | 20 | 60 | 70 |
| Städtebauliche Flächen im Umfeld des neuen Fernbahnhofs Hamburg-Altona | 4.170 | 340 | 8% | 120 | 400 | 290 | 130 |
| Trabrennbahn | 5.010 | 140 | 3% | 250 | 220 | 270 | 280 |
| August-Kirch-Straße | 2.050 | 60 | 3% | 150 | 90 | 90 | 130 |
| Holstenkamp | 520 | 20 | 4% | 40 | 10 | 30 | 40 |
| Bahrenfeld 66 | 240 | 100 | 42% | 10 | 20 | 20 | 10 |
| Von-Sauer-Straße/ Bahrenfelder Ch. | 1.050 | 20 | 2% | 50 | 20 | 60 | 70 |
| Lurup 62 – Technologiepark | 740 | 20 | 3% | 30 | 100 | 60 | 20 |
| Ottensen 66 - Kolbenschmidt-Areal | 1.600 | 20 | 1% | 120 | 20 | 70 | 110 |

Tabelle 3a: Verkehrsaufkommen der zusätzlichen Entwicklungsvorhaben

| B-Plan / Quartier | Neuverkehrsaufkommen | | | | | | |
|---|-----------------------|--------------|-----------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
| | Tagesverkehr (gesamt) | | | Spitzenstunde früh | | Spitzenstunde spät | |
| | [Kfz/d] | [SV/d] | SV-Anteil | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | |
| | | | | Quellver- kehr | Ziel- verkehr | Quellver- kehr | Ziel- verkehr |
| Ottensen 67 - Euler-Hermes-Areal | 1.110 | 20 | 2% | 80 | 20 | 50 | 80 |
| Stellingen 62 - Sportplatzring/ Basselweg | 4.090 | 40 | 1% | 180 | 130 | 250 | 290 |
| Stellingen 64 - Spannskamp | 570 | 20 | 4% | 40 | 10 | 30 | 40 |
| St. Pauli D164 - Nobistor 16 | 280 | 0 | 0% | 10 | 20 | 30 | 20 |
| St. Pauli D164 - Holstenstraße 5-7 | 420 | 20 | 5% | 20 | 20 | 30 | 40 |
| Rückbau Postverwaltung | -1.010 | 0 | 0% | -10 | -50 | -80 | -60 |
| Entwicklungsstufe 1 | 26.080 | 580 | 2% | 1.350 | 890 | 1.490 | 1.730 |
| Entwicklungsstufe 2 | 36.170 | 1.240 | 3% | 1.910 | 1.520 | 2.050 | 2.220 |

Tabelle 3b: Verkehrsaufkommen der zusätzlichen Entwicklungsvorhaben (Fortsetzung)

Zur räumlichen Verteilung der Kfz-Neuverkehre wird ein „Sektorenmodell“ mit sieben einheitlichen Quell-/Zielssektoren zugrunde gelegt (siehe Abbildung 7).

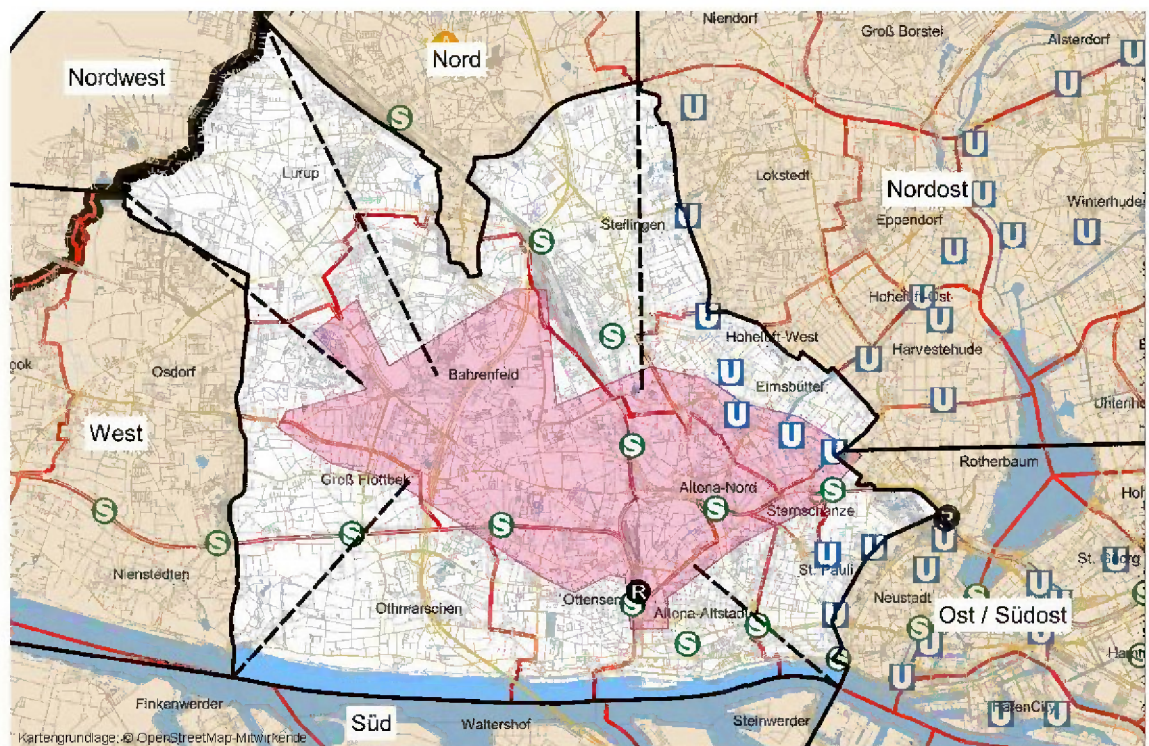


Abbildung 7: Sektoreneinteilung der räumlichen Verteilung

Im „Sektorenmodell“ werden die einzelnen Entwicklungsvorhaben den Teilbereichen Ost, Mitte und West des Untersuchungsgebiets zugordnet. Für diese Teilbereiche werden jeweils prozentuale Verteilungen auf die sieben Quell-/Zielsektoren definiert und anschließend in das modellierte Straßennetz umgelegt. Tabelle 4 zeigt die Anteile der Quell-/Zielsektoren am Gesamtverkehrsaufkommen aus den jeweiligen Teilbereichen.

| Richtungen (Quell- bzw. Zielsektor) | ohne/ mit verlängertem Holstenkamp | | |
|---|--|--|---|
| | Ost Altona Nord 26, Bahnflächen, Holsten-Areal, Stresemannstraße 213 neuer Fernbf. HH-Altona und Umfeld, St Pauli D164 | Mitte Von-Sauer-Straße/ Bahrenfelder Chaussee, Ottensen 66 und 67, Stellingen 62 und 64 | West Trabrennbahn, August-Kirch-Straße, Holstenkamp, Bahrenfeld 66 Lurup 62 |
| Nordwest | 5% | 10% | 15% |
| Nord | 20% | 25% | 25% |
| Nordost | 20% | 15% | 10% |
| Ost/Südost | 30% | 20% | 20% |
| Süd | 20% | 20% | 15% |
| West | 5% | 10% | 15% |

Tabelle 4: Räumliche Verteilung der Quell- und Zielverkehre in den drei Teilbereichen

2.5 Prognoseplanfälle

Auf Grundlage der zuvor definierten Prognosenullfälle, der Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens der maßgeblichen Entwicklungsvorhaben und dessen räumlicher Verteilung werden die Prognoseverkehrsstärken in den beiden Entwicklungsstufen 1 und 2 bestimmt. Dazu werden die Kfz-Neuverkehre gemäß den oben genannten prozentualen Anteilen auf das Straßennetz im Umlegungsmodell verteilt. Dabei werden (soweit möglich und sinnvoll) nicht nur die direkten Verbindungen zwischen den Entwicklungsgebieten und den Quell-/Zielsektoren, sondern auch Alternativrouten genutzt. Grundlage für die Bewertung einer Strecke als sinnvolle Alternativroute sind unter anderem die tatsächlich im Straßennetz erreichbaren Reisezeiten in den Hauptverkehrszeiten unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten und tageszeitspezifisch ermittelten Routenempfehlungen auf der Internetseite www.google.de/maps. Die Lage einzelner Gebiete bedingt dabei, dass es für bestimmte Quell-/Zielsektoren keine Alternativrouten gibt. Beispielsweise ist der nördliche Zielsektor aus dem Entwicklungsgebiet Bahrenfeld 66 nur über die Schnackenburgallee erreichbar. Für das benachbarte Zielgebiet Trabrennbahn ist in der Entwicklungsstufe 2 zumindest mit einem Anteil an Fahrten zu rechnen, die nicht den verlängerten Holstenkamp und die Schnackenburgallee wählen, um den nördlichen Zielsektor zu erreichen, sondern die Stadionstraße nutzen.

Die nachfolgenden Abbildungen dokumentieren auszugsweise die projektbezogenen Umlagerungsergebnisse für die Prognoseplanfälle der beiden Entwicklungsstufen 1 und 2 sowie die Verkehrsentwicklung im Vergleich zum Prognosenullfall als Differenzenplots (siehe auch vollständige Darstellungen in den Anlagen 5 bis 9).

Die Differenzenpläne zeigen, dass infolge der städtebaulichen Entwicklungsvorhaben im gesamten betrachteten Straßennetz zum Teil mit erheblichen Mehrbelastungen gegenüber (der heutigen Situation und) den Prognosenullfällen zu rechnen ist. Insbesondere im Bereich der östlichen Stresemannstraße und im Straßenzug Holstenstraße sind abschnittsweise Zunahmen bis zu 8.000 Kfz/d gegenüber der heutigen Situation zu erwarten. Dies gilt in fast vergleichbarer Größenordnung auch für den Straßenzug Fruchtallee.

Mit den Verkehrsverlagerungen auf den verlängerten Holstenkamp können die Zunahmen in der westlichen Stresemannstraße nahezu auf das heutige Niveau begrenzt werden. Im Abschnitt der Bahrenfelder Chaussee sind leichte Rückgänge zu erwarten, die aber im täglichen Verkehrsablauf vermutlich kaum spürbar sein werden. Der verlängerte Holstenkamp wird hingegen in erheblichem Maße mit zusätzlichen Kfz-Verkehren aus den städtebaulichen Entwicklungen, aber auch in nicht unerheblichem Umfang durch Verkehrsverlagerungen belastet. Im Bereich westlich des Bornkampswegs sind rund 16.600 Kfz/d zu erwarten. In Höhe des zukünftigen Autobahndeckels werden rund 15.300 Kfz/d und nördlich des Ebertplatzes ebenfalls rund 16.600 Kfz/d prognostiziert. Im Vergleich zur Verkehrsuntersuchung Bahrenfeld-Nord [4] werden auf dem verlängerten Holstenkamp um rund 3.500 bis 4.000 Kfz/d höhere Verkehrsbelastungen prognostiziert. Allerdings sind die Zunahmen unmittelbar westlich des Bornkampswegs im Vergleich zur Verkehrsuntersuchung Bahrenfeld-Nord deutlich geringer. Dies resultiert aus einer Neubewertung der Verkehrsstärken in der Analysesituation der vorliegenden Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung der vorliegenden Verkehrszählungen und der zukünftig entfallenden Nutzungen (Kleingärten).

Diese beschriebenen Veränderungen der Verkehrsströme nach Realisierung des verlängerten Holstenkamp sind bereits in Abbildung 5 – allerdings ohne die zusätzlichen Verkehrsaufkommen der untersuchten städtebaulichen Entwicklungsvorhaben – dargestellt. Abbildung 12 zeigt nunmehr ergänzend dazu die Veränderungen der Verkehrsstärken im betrachteten Straßennetz zwischen dem Prognosenullfall ohne verlängerten Holstenkamp und den zu erwartenden Verkehrsstärken der Entwicklungsstufe 2.

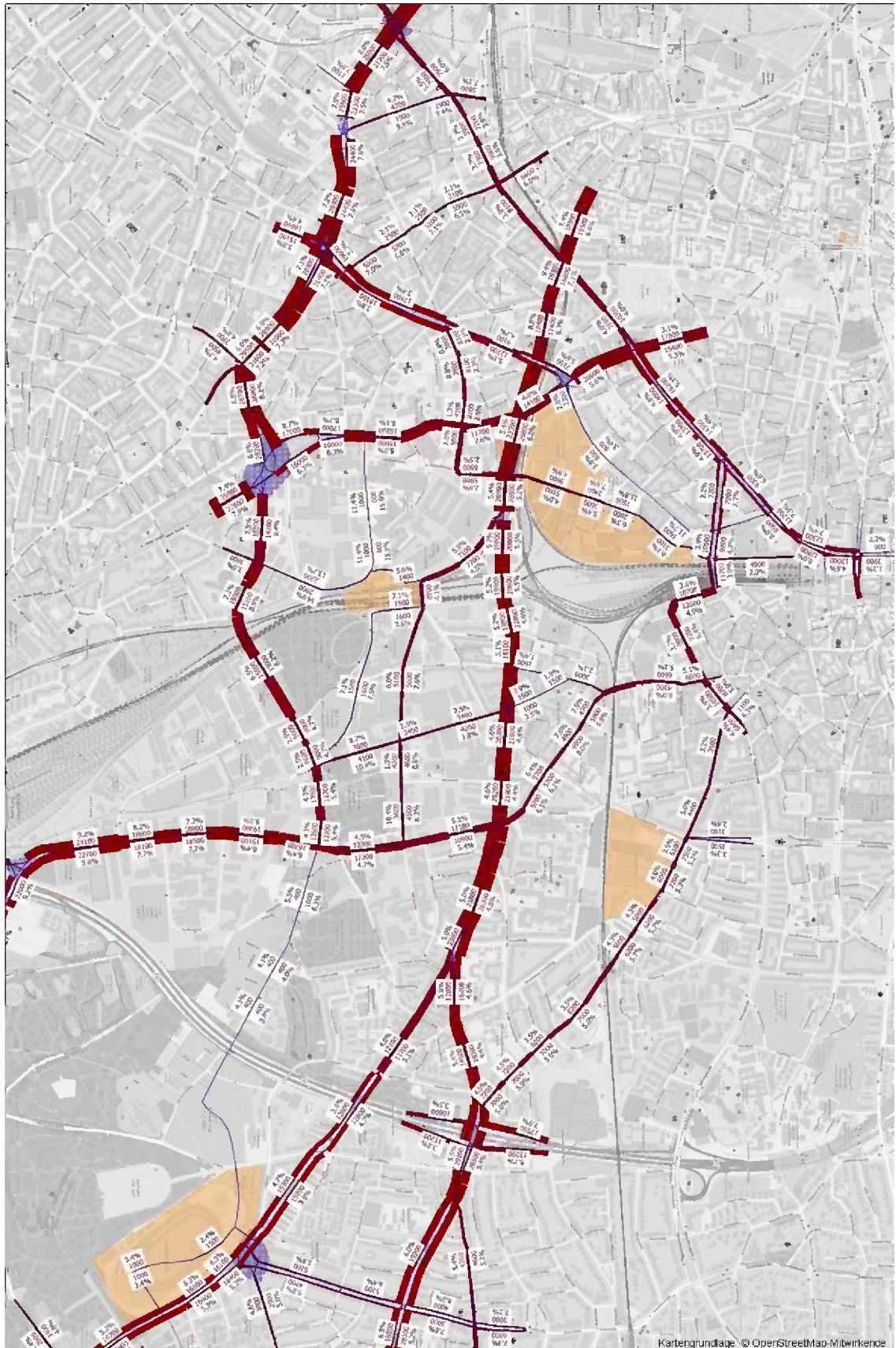


Abbildung 8: Prognoseplanfall Entwicklungsstufe 1 (ca. 2025) – Kfz/d und SV-Anteil

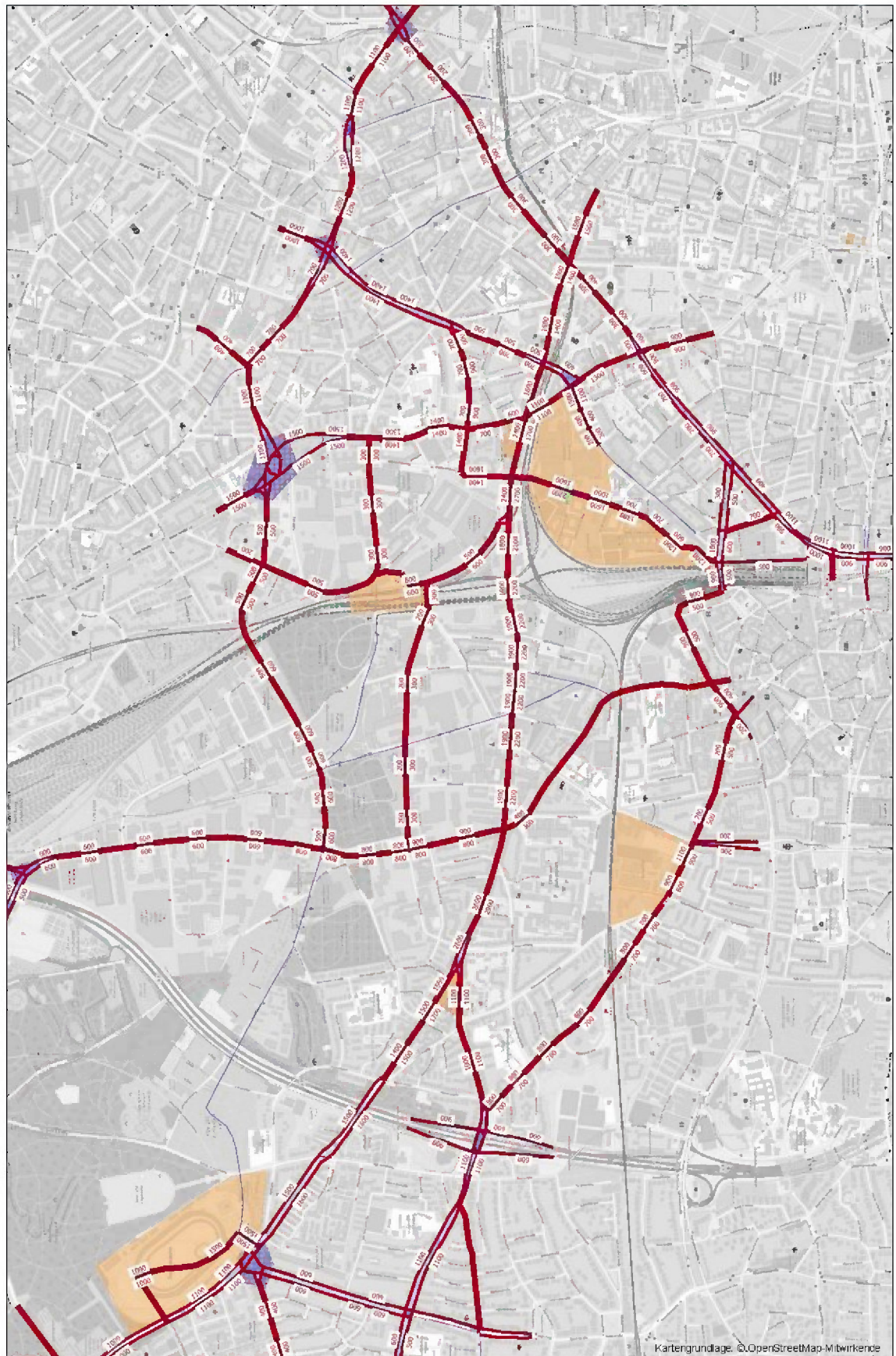


Abbildung 9: Differenzenplan Prognoseplanfall Entwicklungsstufe 1 –
Prognosenullfall ohne verlängerten Holstenkamp in Kfz/d

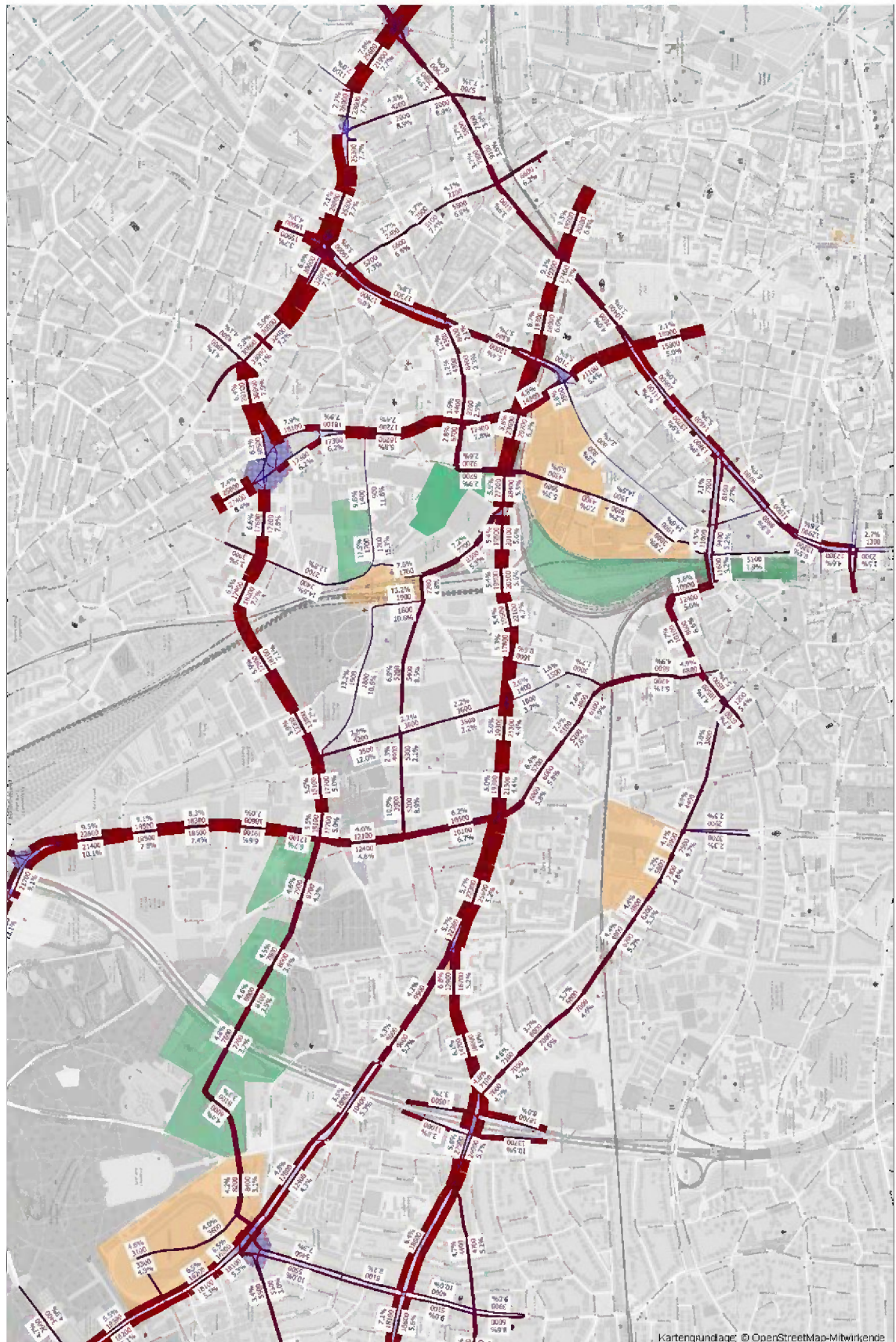


Abbildung 10: Prognoseplanfall Entwicklungsstufe 2 (ca. 2030) – Kfz/d und SV-Anteil

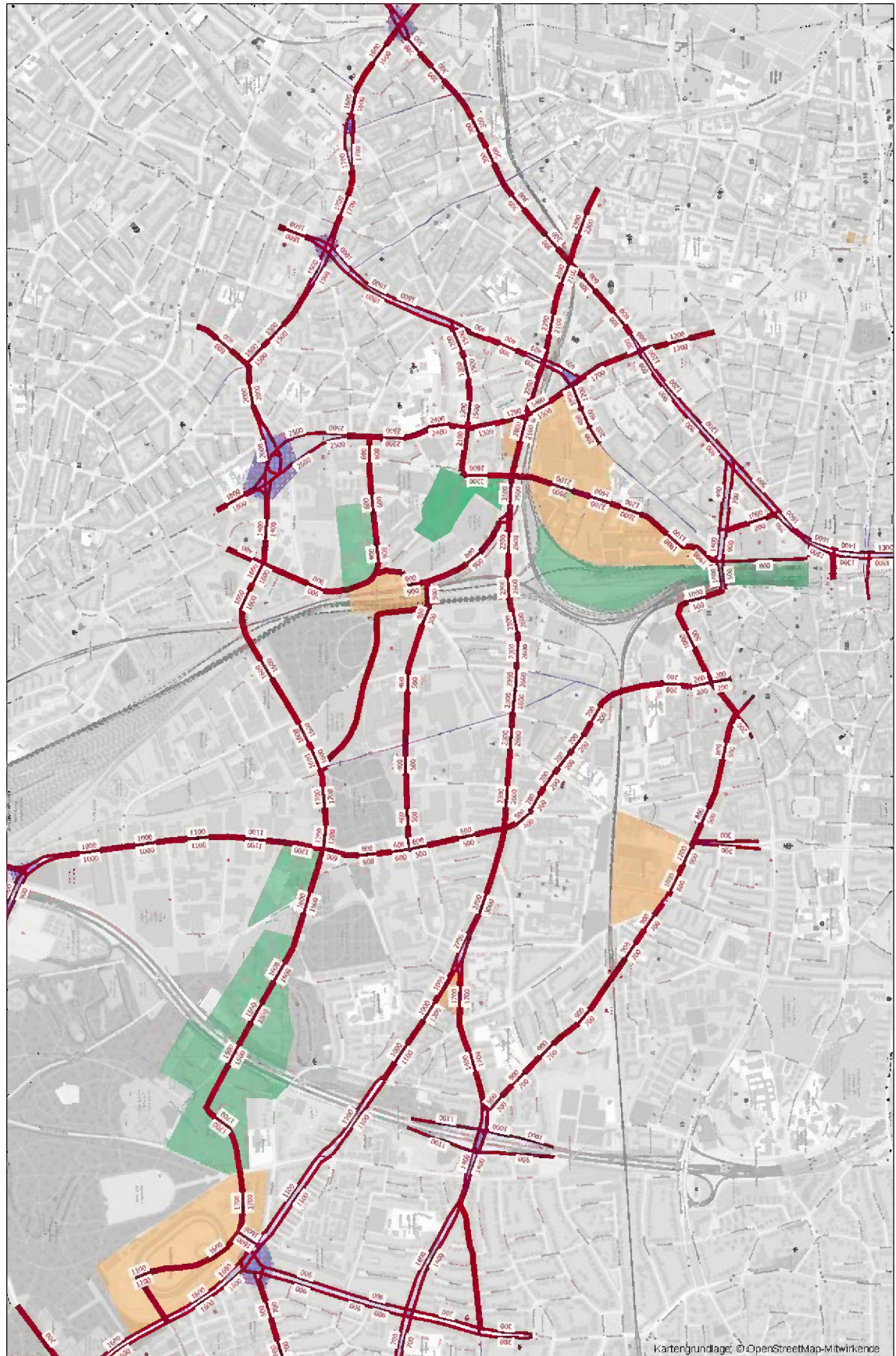


Abbildung 11: Differenzenplan Prognoseplanfall Entwicklungsstufe 2 – Prognosenullfall mit verlängertem Holstenkamp – Kfz/d

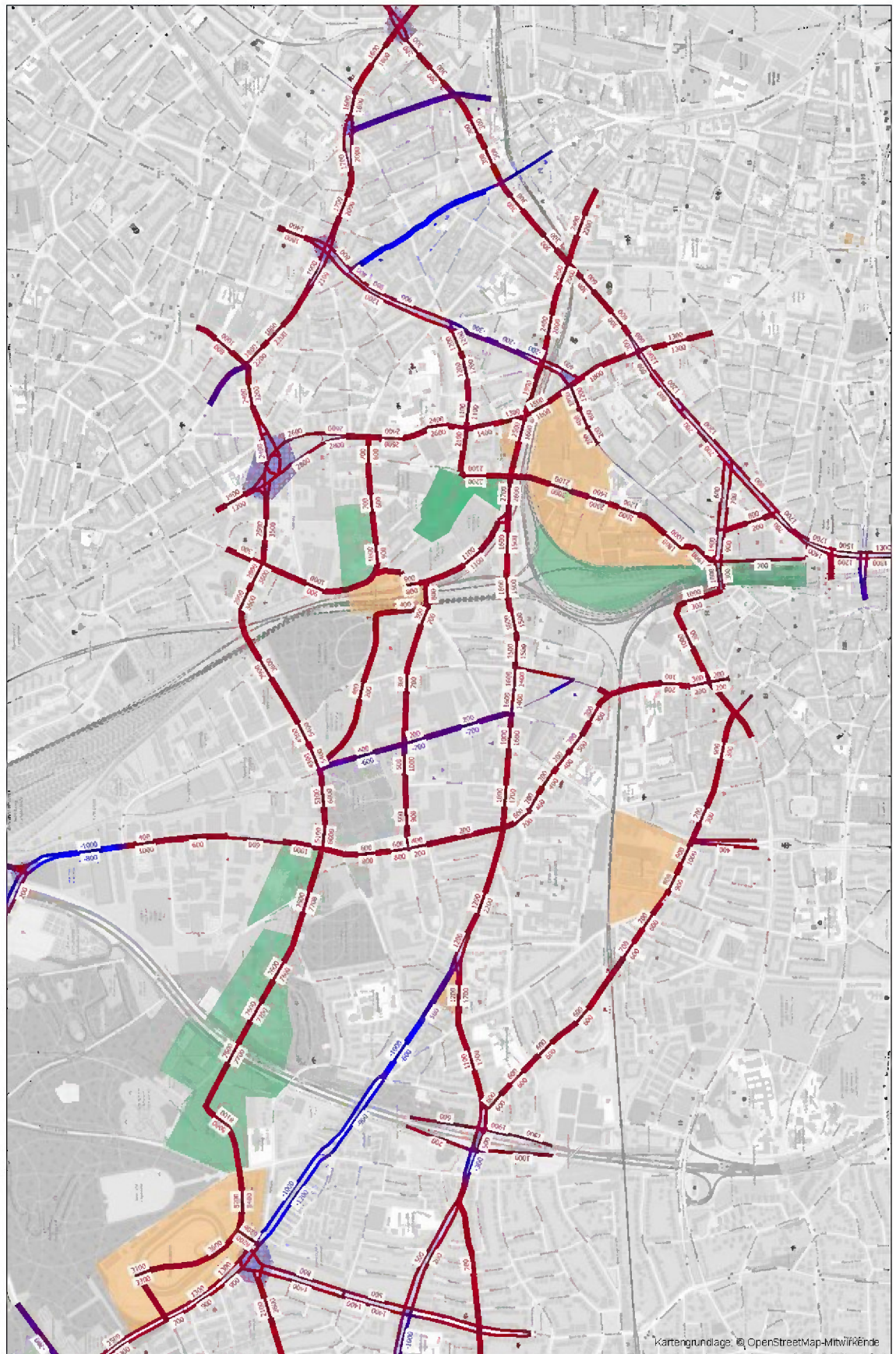


Abbildung 12: Differenzenplan Prognoseplanfall Entwicklungsstufe 2 –
Prognosenußfall ohne verlängerten Holstenkamp – Kfz/d

2.6 Ableitung der Spitzenstunden aus der Tagesverkehrsprognose

Das Argus-Modell ist ein reines Tagesverkehrsmodell. Für die nachfolgende verkehrstechnische Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Untersuchungsraum sind die maßgebenden Spitzenstunden früh und spät aus dem prognostizierten Tagesverkehr abzuleiten. Hierfür wird auf die Ergebnisse der aktuellen Verkehrserhebungen an den Knotenpunkten zurückgegriffen. Die einzelnen Knotenpunktströme werden analog zu den Veränderungen der Tagesverkehrsstärken zwischen dem Analysemodell und den Prognosenußfällen hochgerechnet und anschließend mit den Kfz-Neuverkehren der Entwicklungsgebiete in den jeweiligen Spitzenstunden überlagert.

Die Spitzenstundenbelastungen für die Analysesituation sowie für die Entwicklungsstufen 1 und 2 sind im Anhang für jeden untersuchten Knotenpunkt ausgewiesen.

3 Verkehrstechnische Bewertung

Die überschlägige Bemessung und verkehrstechnische Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte erfolgt unter Verwendung des Programmsystems Lisa+ [10] und orientiert sich an dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) [11].

Prinzipiell werden für die Leistungsfähigkeitsberechnungen an den signalisierten Knotenpunkten die aktuellen Festzeitprogramme in den maßgebenden Spitzenstunden und die derzeitige Knotenpunktgeometrie [12] zugrunde gelegt. Sofern hierbei keine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann, werden die Möglichkeiten einer Optimierung der Signalisierung geprüft und ggf. erforderliche Ausbaumaßnahmen erarbeitet.

Maßgebliches Kriterium für die Qualitätsbeurteilung der Verkehrsabwicklung sind nach dem HBS die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeuge und die maximale Wartezeit der Fußgänger und Radfahrer. Der Verkehrsablauf wird dabei durch die Qualitätsstufen (QSV) im Wertebereich A...sehr gut bis F...ungenügend (überlastet) beschrieben (siehe [11]).

| QSV | Wartezeiten am Knotenpunkt (bzw. Sättigungsgrad x) | | | | Beschreibung des Verkehrsablaufes | |
|-----|---|--|---------------------------|---------------------------|-----------------------------------|--|
| | mit LSA | | ohne LSA | | | |
| | Kfz | Rad ¹ / Fuß ⁴ | Kfz / Rad ² | Rad ³ / Fuß | | |
| A | ≤ 20 s | ≤ 30 s | ≤ 10 s | ≤ 5 s | sehr gut | nahezu keine Behinderungen; sehr geringe Wartezeiten |
| B | ≤ 35 s | ≤ 40 s | ≤ 20 s | ≤ 10 s | gut | geringe Beeinflussung der wartepflichtigen Kraftfahrzeuge |
| C | ≤ 50 s | ≤ 55 s | ≤ 30 s | ≤ 15 s | zufrieden- stellend | spürbare Wartezeiten; geringe, kurzzeitige Staubildungen |
| D | ≤ 70 s | ≤ 70 s ⁴ | ≤ 45 s | ≤ 25 s | ausreichend | höhere Wartezeiten, Staubildung; noch stabiler Verkehrszustand |
| E | > 70 s | ≤ 85 s | > 45 s | ≤ 35 s | mangelhaft | Kapazität wird erreicht: hohe Wartezeiten, erhebliche Staubildung |
| F | x ≥ 1 | > 85 s | x ≥ 1 | > 35 s | ungenügend | Überlastung: sehr hohe Wartezeiten, ständig zunehmender Stau |

1 ... Grenzwerte gelten für den Radverkehr auch bei gemeinsamer Führung mit Kfz auf der Fahrbahn

2 ... gilt auch für Radverkehr auf der Fahrbahn

3 ... gilt auch für Radverkehr auf Radverkehrsanlagen

4 ... in Hamburg ist für Fußgänger eine maximale Wartezeit von 80 s einzuhalten

Tabelle 5: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten [11]

Grundsätzlich kennzeichnet die Qualitätsstufe D einen noch stabilen Verkehrszustand und ist in der Regel als mindestens erreichbare Verkehrsqualität anzustreben. Nur in Ausnahmefällen unter bestimmten Bedingungen können kurzzeitige Überschreitungen der Grenze zur Qualitätsstufe E insbesondere in Spitzenverkehrszeiten auch hinnehmbar sein.

Die Staulänge N kann ebenfalls als Qualitätskriterium maßgebend werden, wenn die Gefahr besteht, dass z.B. andere Verkehrsströme beeinträchtigt werden. Außerdem charakterisieren verbleibende Rückstaus nach „Grün-Ende“ einen stockenden, zähfließenden Verkehrsablauf bis hin zum Stop-and-Go-Verkehr.

3.1 Luruper Chaussee / Ebertplatz (LSA 450)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 1.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 22.11.2011 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.830 (7%) | 3.480 (7%) +23 % | 3.940 (6%) +39 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.790 (7%) | 3.480 (7%) +25 % | 3.810 (6%) +37 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (= Umbau Zwischenzustand) (Anhang 1.3) | B | B | | | | |
| Planung (= Umbau Endzustand) (Anhang 1.5) | | | C | C | D | D |
| einschl. KP Verlängerter Holstenkamp (Anhang 1.7) | | | C | D | D | D |

Tabelle 6: Verkehrstechnische Bewertung Luruper Chaussee/Ebertplatz

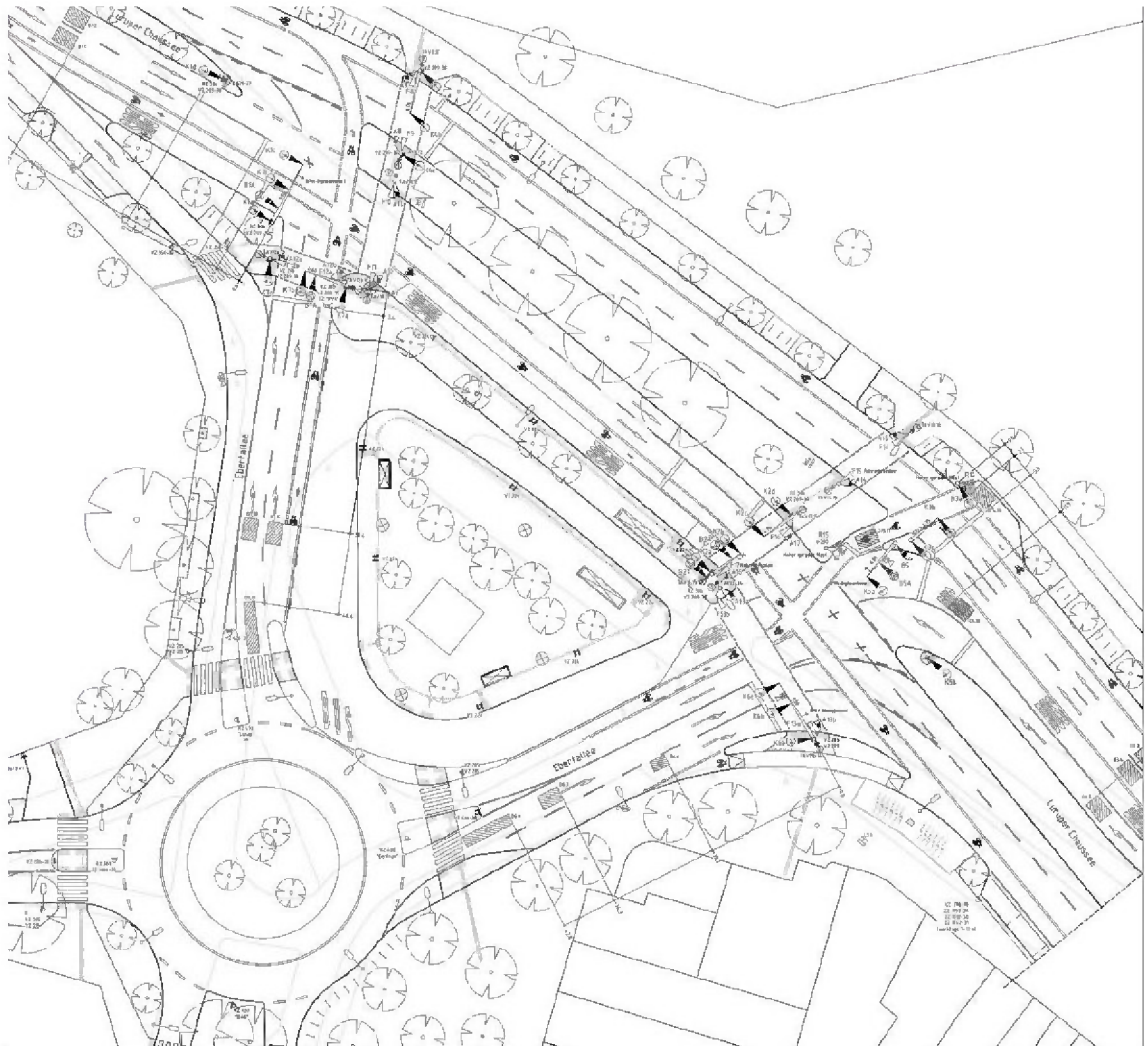


Abbildung 13: Signallageplan Luruper Chaussee/Ebertplatz – Bestand (17/450-04-05/02) [13]

➤ Bestand (Zwischenzustand)

Der gesamte Ebertplatz mit den beiden Knotenpunkten Luruper Chaussee/Ebertplatz und Ebertallee/Notkestraße wird derzeit im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms für die Metrobuslinien M2 und M3 umgeplant (siehe Abbildung 13) [13]. Der sogenannte Zwischenzustand soll Ende November 2018 hergestellt sein. Dieser Ausbauzustand stellt die Grundlage für die Leistungsfähigkeitsnachweise in der Analyse dar.

Der signalisierte Knotenpunkt Luruper Chaussee/Ebertplatz ist im (künftigen) Bestand bei den Analyseverkehrsbelastungen ausreichend leistungsfähig. Nach HBS-Maßstäben ist der Verkehrsablauf in den maßgebenden Spitzenstunden mit der Qualitätsstufe B zu bewerten. Bei den verfügbaren Kapazitätsreserven können auch die üblichen täglichen bzw. stündlichen Verkehrsschwankungen qualitätsgerecht abgewickelt werden.

➤ Planung (Endzustand)

Für die Entwicklungsstufen 1 und 2 ist der vollständige Knotenumbau im Endzustand mit einer zusätzlichen nördlichen Anbindung über eine T-Einmündung mit Rechtsversatz (LSA 421) zugrunde zu legen. In Entwicklungsstufe 1 wird über diese Anbindung das neue Stadtteilquartier Bahrenfeld-Nord (Trabrennbahn) erschlossen; in Entwicklungsstufe 2 wird hierüber außerdem der verlängerte Holstenkamp an den Ebertplatz bzw. an die Luruper Chaussee angebunden. Für das Ausbaukonzept liegt ein erster (Vor)Entwurf der Festzeitsteuerung vor [14].

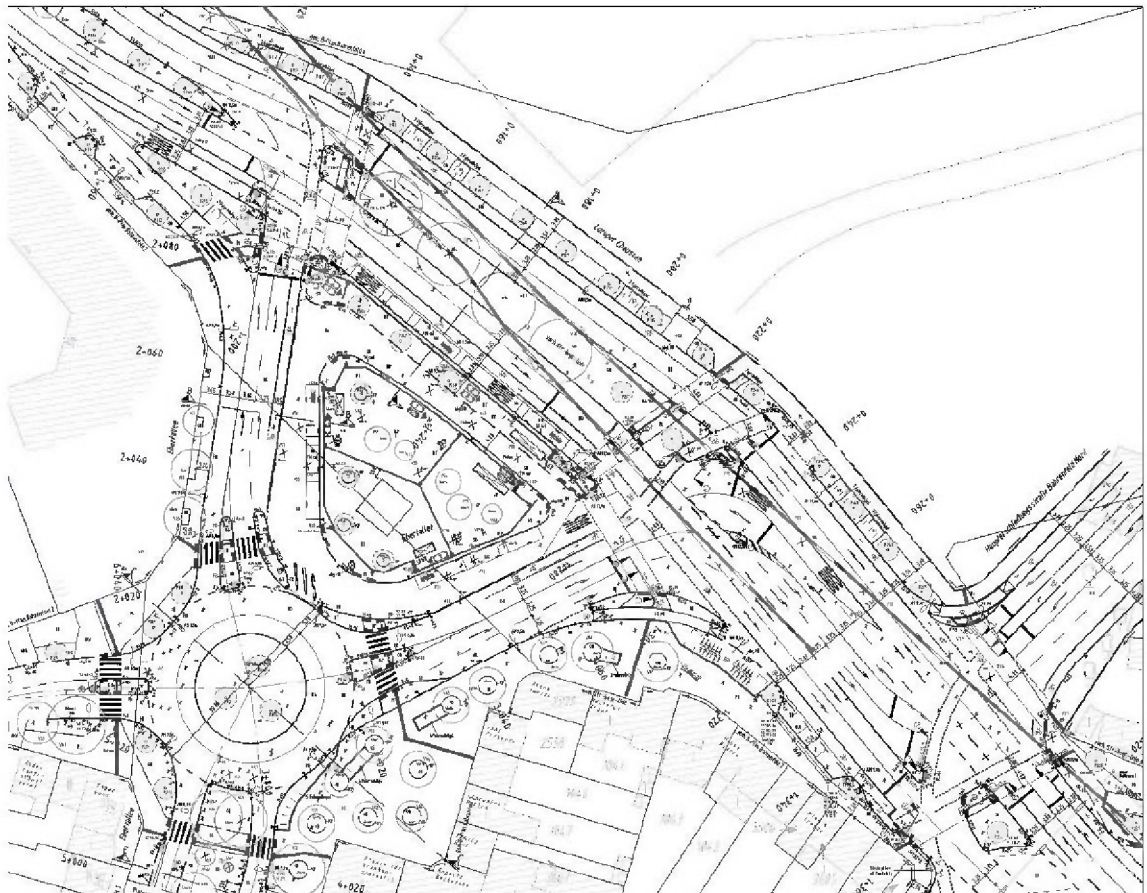


Abbildung 14: Signallageplan Luruper Chaussee/Ebertplatz – Umbau Endzustand (Vorentwurf) [14]

In der **Entwicklungsstufe 1** können die prognostizierten Belastungen an den beiden Knotenpunkten Ebertplatz und verlängerter Holstenkamp mit einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität (QSV = C bzw. D) abgewickelt werden. Aufgrund der komplexen Abhängigkeiten zwischen beiden Knotenpunkten werden allerdings fahstreifenbezogene Auslastungen bis knapp 90% berechnet. Schon geringe Aufkommensschwankungen oder Buseingriffe im Rahmen der Busbeschleunigung können kurzzeitig zu spürbaren Behinderungen führen.

Die Verkehrsabwicklung in der **Entwicklungsstufe 2** kann qualitativ als gerade noch ausreichend bezeichnet werden. Insgesamt wird zwar die Qualitätsstufe D berechnet, aber zeitweise ist u.U. auch mit Rückstau bis in den Kreisverkehr zu rechnen, so dass hier deutliche Behinderungen nicht auszuschließen sind. Die höchsten fahstreifenbezogenen Auslastungen liegen bei etwa 90%; Optimierungspotenziale an beiden Knotenpunkten sind aufgrund der gegenseitigen Koordinierungsanforderungen in den Hauptverkehrszeiten nur sehr gering. Zeitweilige Belastungsschwankungen und/oder Buseingriffe im Rahmen der Busbeschleunigung können unter Umständen zu einem instabilen Verkehrszustand führen.

3.2 Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße (LSA 167)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 2.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 23.08.2011 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.460 (6%) | 3.970 (6%) +15 % | 3.860 (6%) +12 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.360 (4%) | 4.020 (4%) +20 % | 3.830 (4%) +14 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 2.3) | E (D) | C | F | D | F | D |
| Optimierung der Aufschaltung | | | F* | D* | F* | D* |
| Rückbau (Verzicht auf FG-Querung) (Anhang 2.4) | B | B | B | B | B | B |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 7: Verkehrstechnische Bewertung Bahrenfelder Chaussee/Von-Sauer-Straße



Abbildung 15: Signallageplan Bahrenfelder Chaussee/Von-Sauer-Straße – Bestand (14/167-04-07/02)

➤ Bestand

Im **Analyse**zustand ist der signalisierte Knotenpunkt Bahrenfelder Chaussee/Von-Sauer-Straße bei den aktuellen Belastungen auch bei normalen Verkehrsverhältnissen (u.a. kein Stau auf der BAB A7 bzw. kein Umleitungsverkehr) zumindest in der Hauptverkehrszeit morgens sehr hoch ausgelastet. Die Leistungsfähigkeitsgrenze wird erreicht; die Verkehrsabwicklung ist theoretisch mit der Qualitätsstufe E zu beschreiben. Auch durch die verkehrsabhängige Steuerung bzw. Optimierung der (bewerteten) Festzeitsteuerung ist keine grund-

sätzlich bessere Verkehrsqualität zu erreichen. Durch Buseingriffe im Rahmen der Busbeschleunigung auf der Bahrenfelder Chaussee ist u.U. kurzzeitig sogar eine qualitativ noch ungünstigere Verkehrsabwicklung für die übrigen Kfz-Ströme zu verzeichnen. Andererseits führt die LSA-Koordinierung in der Von-Sauer-Straße morgens stadteinwärts in der Realität zu etwas geringeren Wartezeiten im Vergleich zu den Berechnungen, so dass die Verkehrsabwicklung tatsächlich bzw. zeitweise eher dem Wertebereich D zuzuordnen ist.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist mit einem Anstieg der Verkehrsbelastungen zu rechnen, die zeitweise nicht mehr qualitätsgerecht abgewickelt werden können. Aufgrund der sehr hohen Auslastung bzw. Überlastung der einzelnen Phasen insbesondere in der Hauptverkehrszeit morgens sind auch keine Optimierungsmöglichkeiten an der Aufschaltung gegeben. Der Knotenpunkt in seinem derzeitigen Ausbauzustand ist insgesamt als nicht leistungsfähig einzuschätzen.

Ein erforderlicher Ausbau des Knotenpunktes zur nachhaltigen Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung nicht möglich.

➤ **Rückbau (Verzicht auf östliche Fußgängerfurt)**

Allerdings würde sich die Leistungsfähigkeit deutlich erhöhen bei einem Verzicht auf die östliche Fußgängerquerung in Höhe Boschstraße/Woyrschweg. Selbst in den Hauptverkehrszeiten der **Analyse** und **Entwicklungsstufen 1 und 2** könnte bei diesem Rückbau die Qualitätsstufe B erreicht werden. In diesem Zusammenhang wäre die Radverkehrsführung aus der Von-Sauer-Straße links in die Luruper Chaussee in jedem Fall anzupassen und ggf. die Bushaltestelle der Metrobuslinien 2 und 3 stadteinwärts vor den Knotenpunkt zu verlegen; die verlängerten Fußwege zur Querung der Bahrenfelder Chaussee insbesondere aus den Quartieren Boschstraße und Woyrschweg sind jedoch nachteilig zu bewerten.

3.3 Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg (LSA 353)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 3.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 18.04.2013 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 4.960 (5%) | 5.490 (5%) +11 % | 5.410 (5%) +9 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 5.050 (3%) | 5.720 (3%) +13 % | 5.530 (3%) +10 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 3.3) | F | F | F | F | F | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 3.4) | D | E | E* | F* | E* | F* |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 8: Verkehrstechnische Bewertung Bahrenfelder Chaussee/Bornkampsweg

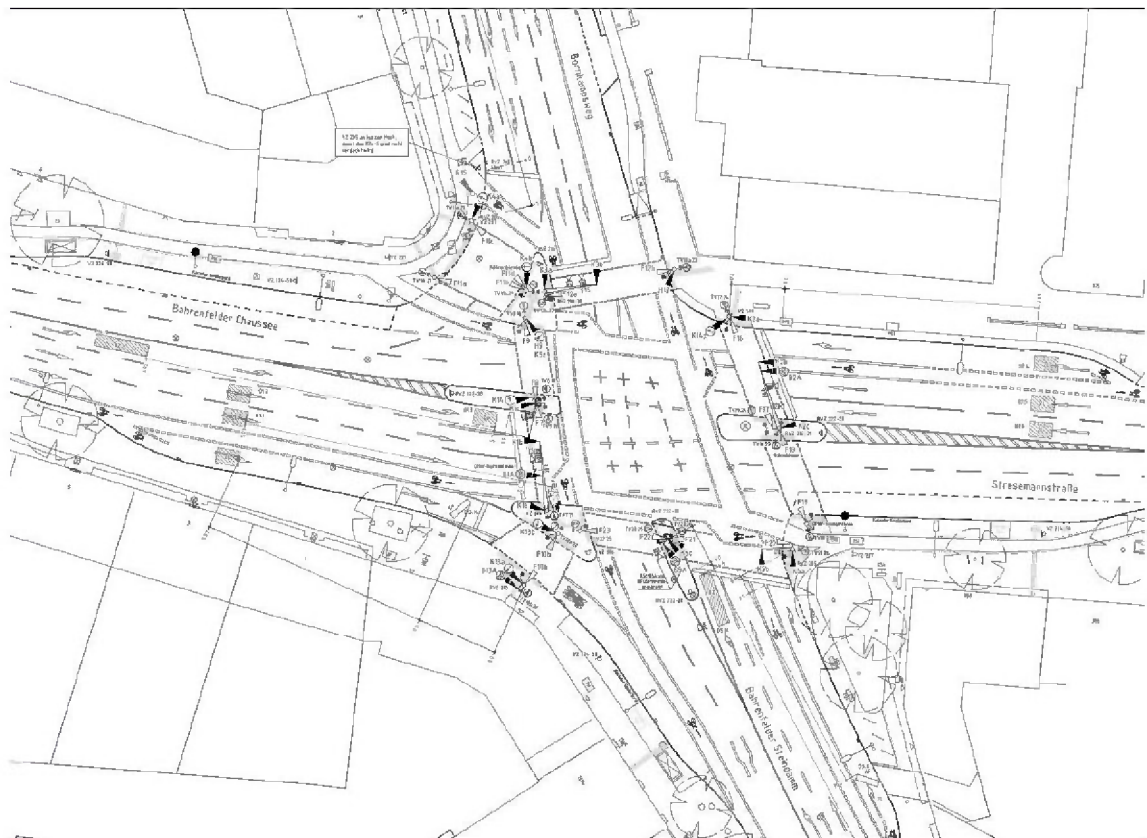


Abbildung 16: Signallageplan Bahrenfelder Chaussee/Bornkampsweg – Bestand (15/353-04-08/06)

➤ Bestand

Der signalisierte Knotenpunkt Bahrenfelder Chaussee/Bornkampsweg ist im Bestand bei den **Analyse**belastungen auch unter normalen Verkehrsbedingungen (u.a. kein Stau auf der BAB A7 bzw. kein Umleitungsverkehr) in den Hauptverkehrszeiten mit den versorgten Festzeitprogrammen deutlich überlastet (QSV = F).

Durch eine Optimierung der zugrunde gelegten Signalprogramme (bzw. in der Praxis durch den Eingriff der verkehrsabhängigen Steuerung) sowie der LSA-Koordinierung auf der Achse Bahrenfelder Chaussee <> Stresemannstraße kann eine geringfügige Verbesserung des Verkehrsablaufes erreicht werden. Dennoch sind vor allem in der Hauptverkehrszeit spät nahezu alle Phasen sehr hoch ausgelastet; Kapazitätsreserven stehen nicht zur Verfügung. Die Verkehrsabwicklung ist insgesamt mit der Qualitätsstufe E zu beschreiben. Andererseits können Buseingriffe im Rahmen der Busbeschleunigung wieder zu qualitativ ungünstigere Verkehrsverhältnisse für die übrigen Kfz-Ströme führen.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist der Knotenpunkt im aktuellen Ausbauzustand nicht leistungsfähig. Alle Phasen sind nahezu ausgelastet oder zeitweise sogar überlastet, so dass auch eine Optimierung der Aufschaltung zu keiner nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsabwicklung führt. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung sind zusätzliche Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt unrealistisch.

3.4 Stresemannstraße / Plöner Straße (LSA 1598)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 4.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 23.08.2012 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.050 (7%) | 3.650 (7%) +20 % | 3.700 (7%) +21 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.460 (3%) | 4.320 (3%) +25 % | 4.360 (3%) +26 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 4.3) | C | D | C | F | E | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 4.4) | | | C | C | C | C |

Tabelle 9: Verkehrstechnische Bewertung Stresemannstraße/Plöner Straße

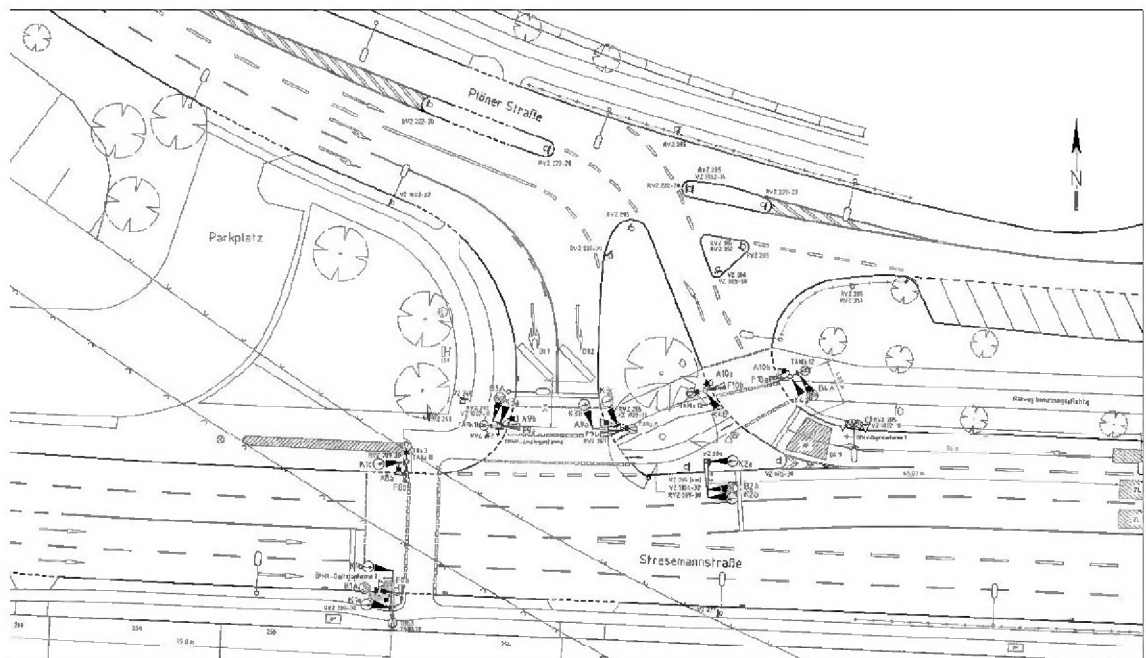


Abbildung 17: Signallageplan Stresemannstraße/Plöner Straße – Bestand (14/1568-04-04/02)

➤ Bestand

Im **Analysezustand** ist der signalisierte Knotenpunkt Stresemannstraße/Plöner Straße bei den aktuellen Belastungen ausreichend leistungsfähig. In den Hauptverkehrszeiten ist der Verkehrsablauf mit der Qualitätsstufe C (früh) bzw. D (spät) zu beschreiben. Bei fahstreifenbezogenen Auslastungen morgens bis knapp 55% und nachmittags knapp 80% sind ausreichende Kapazitätsreserven vorhanden, um die üblichen täglichen bzw. stündlichen Verkehrsschwankungen qualitätsgerecht auffangen zu können.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist bei einer Optimierung der aktuellen Aufschaltung eine insgesamt qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung im Wertebereich der Stufe C zu gewährleisten. Die Kapazitätsreserven liegen fahstreifenbezogen bei mindestens 25% in Stufe 1 bzw. 20% in Stufe 2.

3.5 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz (LSA 151)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 5.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 23.08.2012 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.340 (7%) | 4.170 (6%) +25 % | 4.420 (6%) +32 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.830 (3%) | 4.900 (3%) +28 % | 5.100 (3%) +33 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|--------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 5.3) | C | D | E* | F* | F* | F* |
| Optimierung der Aufschaltung | | | D* | E (F)* | F* | F* |
| Planung (= Busbeschleunigung MB 3) (Anhang 5.5) | C* | C* | C | E | E | F |
| zusätzlicher Ausbau (Anhang 5.7) | | | D | D | D | E |
| Maximalausbau (Anhang 5.9) | | | | | D | E |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 10: Verkehrstechnische Bewertung Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz

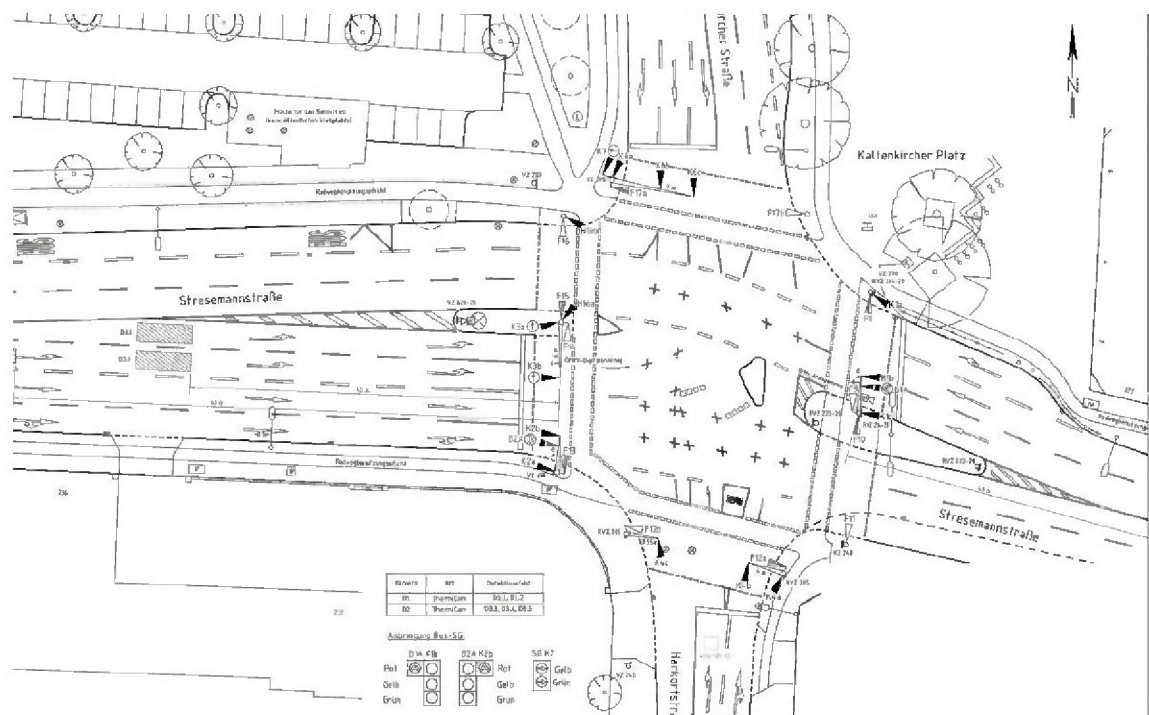


Abbildung 18: Signallageplan Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz – Bestand (15/151-04-05/01)

➤ Bestand

Am signalisierten Knotenpunkt Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz ist im Bestand bei den Analysebelastungen theoretisch eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu verzeichnen. Der Verkehr wird in den Hauptverkehrszeiten unter normalen Bedingungen insgesamt mit der Qualitätsstufe C (früh) bzw. D (spät) abgewickelt. Fahrstreifenbezogen liegen die höchsten Auslastungen morgens bei ca. 70% und nachmittags bei knapp 75%.

➤ Planung (Busbeschleunigungsprogramm)

Der Knotenpunkt wird derzeit im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms für die Metrobuslinie 3 umgeplant (siehe Abbildung 19). Die Planung befindet sich im Stadium der Erstverschickung [15]; ein LSA-Aufschaltungskonzept liegt noch nicht vor. Die Fertigstellung des Umbaus ist im Zeitraum 2020/21 vorgesehen.

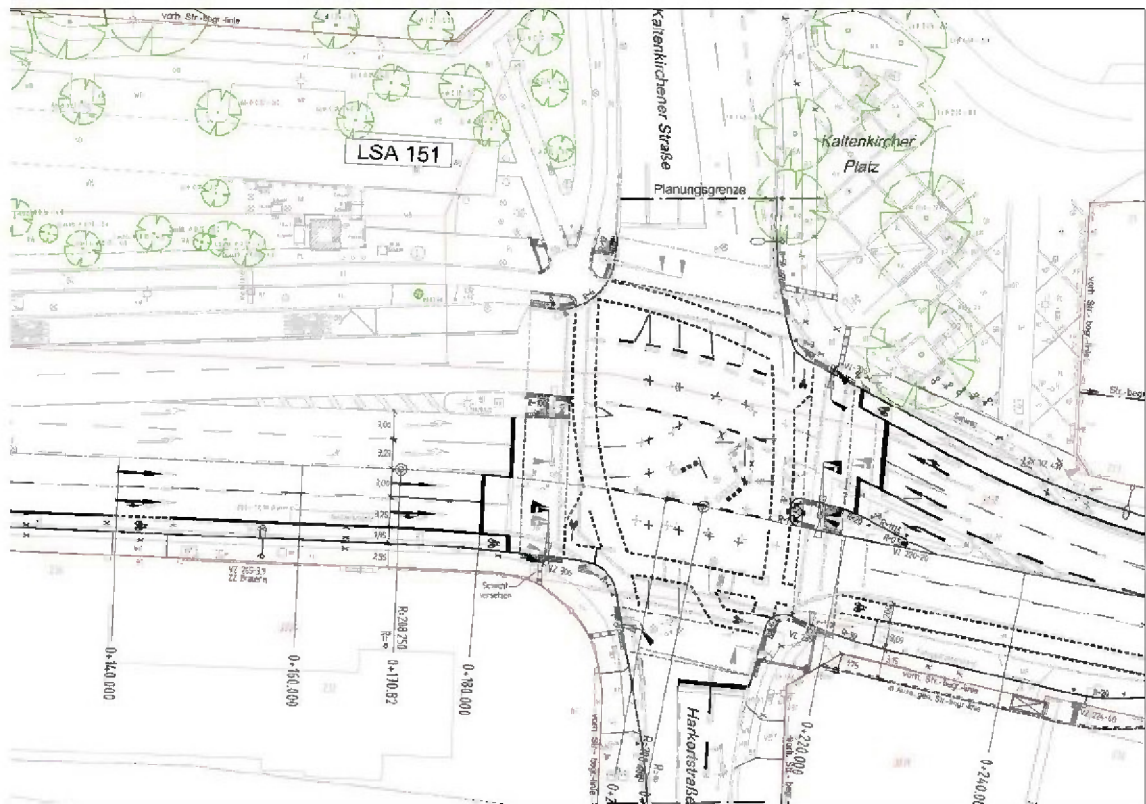


Abbildung 19: Verkehrstechnischer Lageplan Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz – Umbauplanung [15]

Die Ergebnisse der überschlägigen verkehrstechnischen Berechnungen erfolgen auf Grundlage eines eigenen Signalisierungskonzeptes und zeigen, dass der geplante Ausbau bei den **Analyse**belastungen eine qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung gewährleisten kann (QSV = C).

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist der Knoten als nicht leistungsfähig einzuschätzen. Hier sind in den Hauptverkehrszeiten alle Phasen nahezu ausgelastet bzw. teilweise auch überlastet; der Verkehrsablauf ist insgesamt mit der Qualitätsstufe E bzw. F zu beschreiben. Neben erheblichen Wartezeiten werden sich auch beträchtliche Rückstaus in den einzelnen Zufahrten einstellen.

U.a. sind bei einem erhöhten – von der Prognose abweichenden – Linksabbiegeaufkommen in der Stresemannstraße-Ost in die Harkortstraße (in Richtung Mitte Altona und Holsten-Areal) mit erheblichen Behinderungen durch zu lange Rückstaus zu rechnen. Insgesamt stehen vor dem Haltebalken nur zwei bis drei Aufstellplätze und im inneren Knotenbereich drei Aufstellplätze für Linksabbieger zur Verfügung.

➤ Zusätzlicher Ausbau

Für eine qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung in **Entwicklungsstufe 1** ist zu den aktuellen Umbauplanungen ein zusätzlicher Ausbau des Knotens erforderlich. Als Mindestanforderung ist ein dritter Geradeausfahrstreifen in der östlichen Zufahrt Stresemannstraße (Länge ca. 130 m; Weiterführung des rechten Fahrstreifens hinter dem Knoten als Rechtsabbieger in die Plöner Straße) und eine dreistreifige Aufweitung der Zufahrt Harkortstraße (Länge rd. 40 m) vorzusehen (siehe Abbildung 20). Dieser Ausbau ist allerdings nur im Zusammenhang mit einem Brückenneubau der Bahnüberführung Harkortstraße möglich.

Nach den überschlägigen Leistungsfähigkeitsnachweisen ist mindestens die Qualitätsstufe D zu erwarten. Fahrstreifenbezogen betragen die höchsten Auslastungen ca. 85%. Aufgrund der starken Abbiegeströme wäre außerdem ein zusätzlicher separater Rechtsabbiegestreifen in der westlichen Knotenzufahrt Stresemannstraße zu empfehlen.

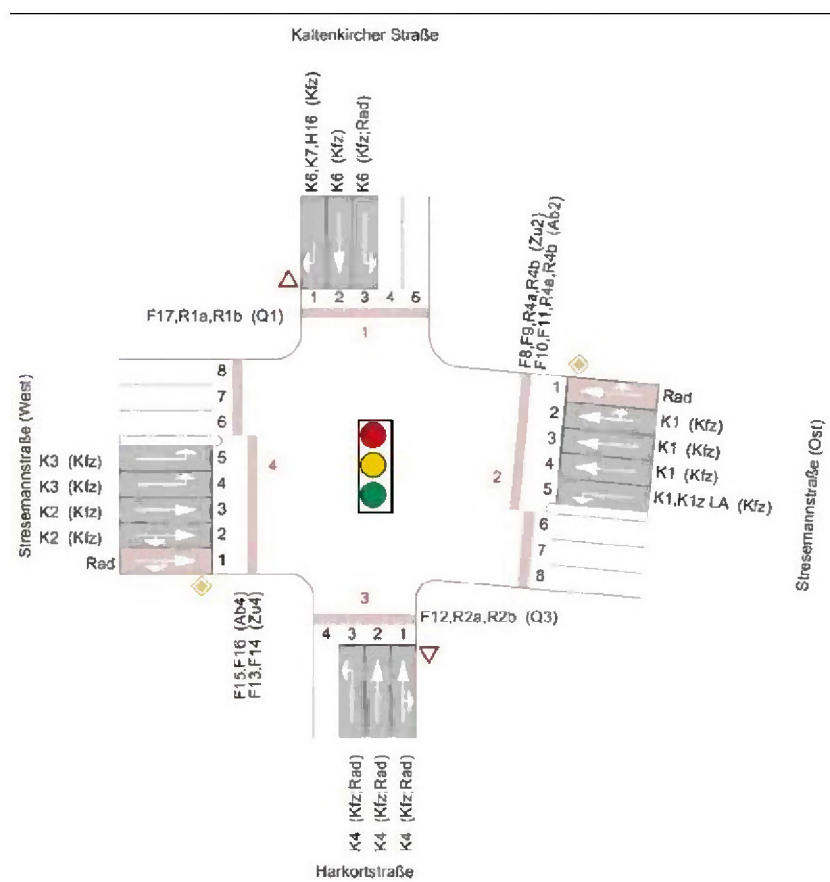


Abbildung 20: Prinzipskizze Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz – Ausbaumaßnahme für Entwicklungsstufe 1

Bei den prognostizierten Belastungen in **Entwicklungsstufe 2** wird bei dem skizzierten Ausbau des Knotenpunktes in Abbildung 20 die Leistungsfähigkeitsgrenze zumindest in der Hauptverkehrszeit nachmittags zeitweise erreicht (QSV = E mit deutlichen Behinderungen für die Linksabbieger aus der Harkortstraße). Auch weisen die Berechnungsergebnisse auf eine Überstauung des kurzen Linksabbiegestreifens in der östlichen Knotenpunktzufahrt hin. Bei dem prognostizierten Linksabbiegeaufkommen von knapp 100 Kfz/h wäre hier eine Länge von ca. 50 m (statt 18 m wie in [15] geplant) erforderlich.

Als sinnvoller Maximalausbau in der Entwicklungsstufe 2 ist der in Abbildung 21 skizzierte Ausbau zu empfehlen: dritter Geradeausfahrtstreifen in der Stresemannstraße-Ost (Länge: ca. 130 m; Weiterführung des rechten Fahrstreifens hinter dem Knoten als Rechtsabbieger in die Plöner Straße), Verlängerung des Linksabbiegestreifens in der Stresemannstraße-Ost auf ca. 40 m, zusätzlicher separater Rechtsabbiegestreifen in der Stresemannstraße-West über rd. 60 m, dreistreifige Aufweitung der Zufahrt Harkortstraße (Länge: rd. 40 m dreistreifig und mindestens 60 m zweistreifig). Allerdings ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der Harkortstraße ein Brückenneubau der Bahnüberführung Harkortstraße zwingend erforderlich. Hierbei sind gleichzeitig auch ausreichende Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr vorzusehen, um die Angebotsqualität deutlich zu verbessern.

Obgleich nach den theoretischen Berechnungsergebnissen auch bei diesem Maximalausbau die Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt in der Spitzenstunde spät immer noch mit der Qualitätsstufe E zu beschreiben ist, könnten praxisbezogen a) der gesamten Verkehrsablauf am Knotenpunkt durch eine weitere Optimierung der Freigabezeiten verbessert werden (u.a. Reduzierung der Auslastungen und Wartezeiten für die kritischen Verkehrsströme Linksabbieger in der Stresemannstraße-Ost und Harkortstraße und somit deutliche Verschiebung der Qualitätsstufe E näher an die Grenze zu D), b) in der westlichen Zufahrt Behinderungen durch Rechtsabbieger vermieden werden und c) die Kapazitätsreserven und Möglichkeiten der signaltechnischen Anpassung an die tatsächliche Verkehrssituation erhöht werden. Um jederzeit eine Verkehrsqualität der Stufe D gewährleisten zu können, ist eine Reduzierung der Knotengesamtbelastung um mindestens ca. -5 bis -10% erforderlich.

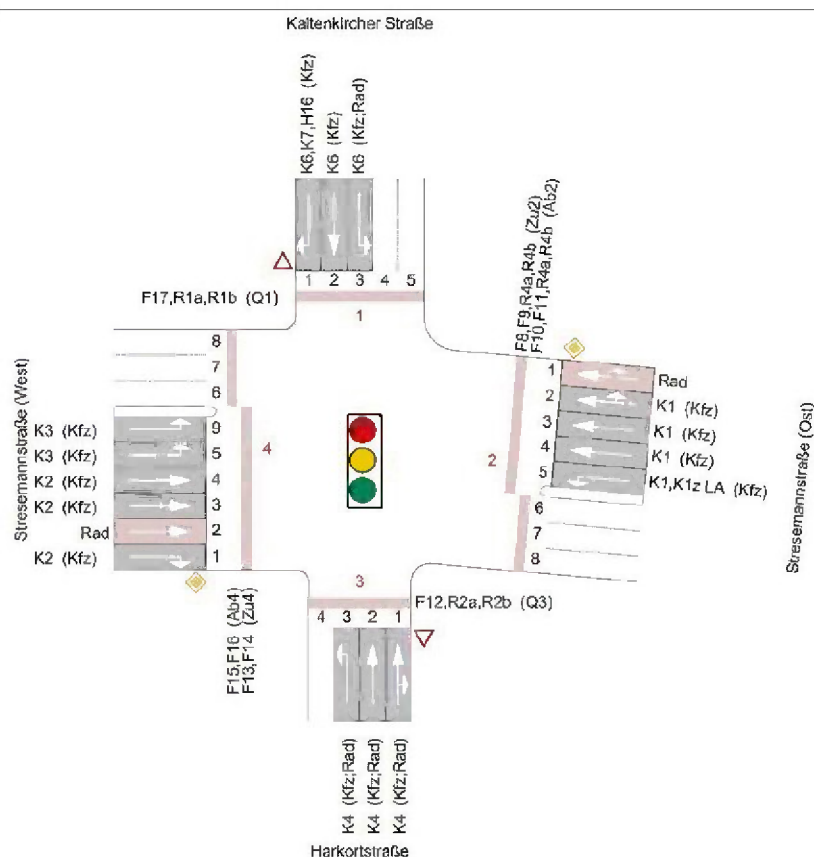


Abbildung 21: Prinzipskizze Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz – Ausbaumaßnahme für Entwicklungsstufe 2

3.6 Stresemannstraße / Kieler Straße (LSA 7)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 6.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 23.08.2012 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.470 (10%) | 4.230 (9%) +22 % | 4.400 (9%) +27 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.950 (4%) | 5.210 (4%) +32 % | 5.290 (4%) +34 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|-------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 6.3) | E | E | F* | F* | F* | F* |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 6.4) | C | D | D* | E(F)* | E* | F* |
| Planung (= Busbeschleunigung MB 3) (Anhang 6.6) | C* | C* | D | E | D | E |
| zusätzlicher Ausbau | | | D* | D* | D* | D* |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 11: Verkehrstechnische Bewertung Stresemannstraße/Kieler Straße

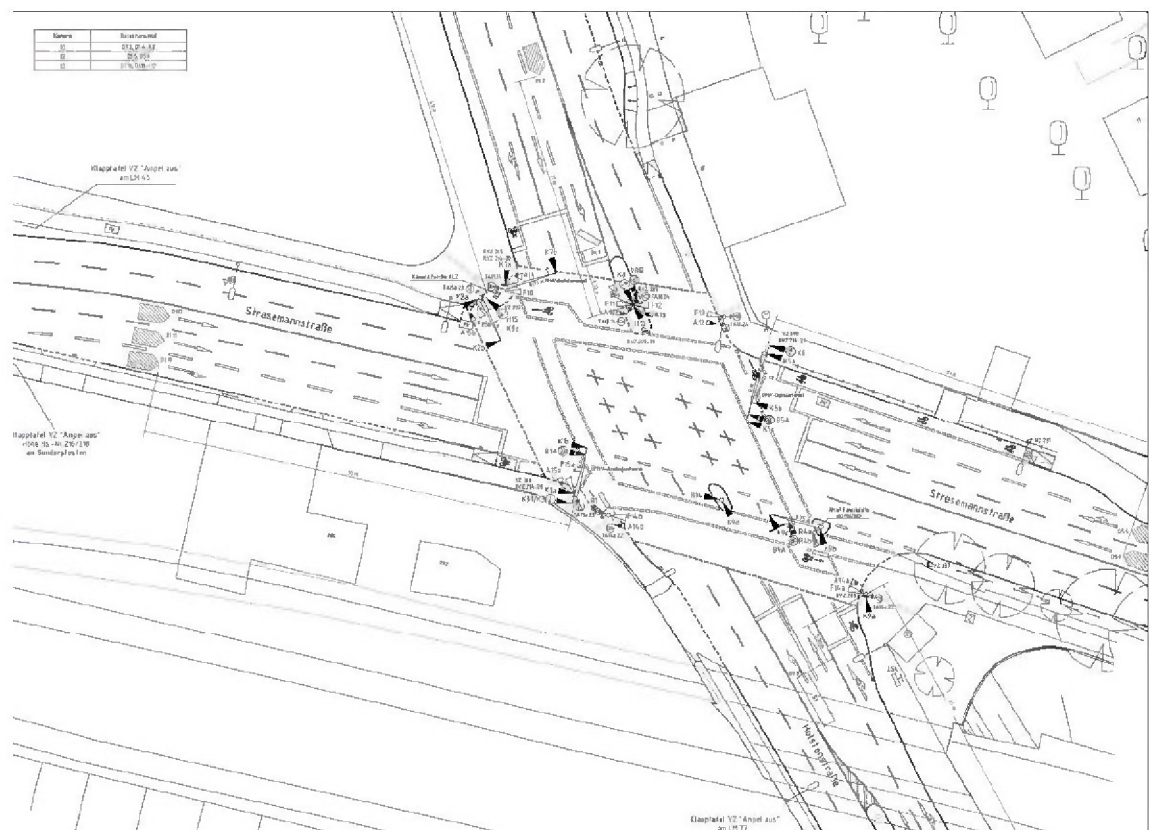


Abbildung 22: Signallageplan Stresemannstraße/Kieler Straße – Bestand (12/7-04-07/02e)

➤ Bestand

Der Verkehrsablauf am signalisierten Knotenpunkt Stresemannstraße/Kieler Straße ist im **Analyse**zustand bei den aktuellen Belastungen in den Hauptverkehrszeiten mit den versorgten Festzeitprogrammen insgesamt als mangelhaft zu bezeichnen (QSV = E).

Eine geringfügige Optimierung der aktuellen Signalprogramme (Anpassung der Freigabezeiten bzw. in der Praxis durch den Eingriff der verkehrsabhängigen Steuerung) sowie die LSA-Koordinierung im Zuge der Stresemannstraße führt zu einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung, so dass insgesamt die Qualitätsstufe C (früh) bzw. D (spät) erreicht werden kann. Die Kapazitätsreserven liegen fahstreifenbezogen bei mindestens 30% (früh) bzw. knapp 20% (spät).

➤ Planung (Busbeschleunigungsprogramm)

Der Knotenpunkt wird derzeit im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms für die Metrobuslinie 3 umgeplant (siehe Abbildung 23). Die Planung befindet sich im Stadium der Erstverschickung [15]; ein LSA-Aufschaltungskonzept liegt noch nicht vor. Die Fertigstellung des Umbaus ist im Zeitraum 2020/21 vorgesehen.



Abbildung 23: Verkehrstechnischer Lageplan Stresemannstraße/Kieler Straße – Umbauplanung [15]

Die **Analyse**belastungen können auch nach dem Umbau mit einer Verkehrsqualität im Wertebereich der Stufe C (früh) bzw. B (spät) abgewickelt werden.

Im Ergebnis der verkehrstechnischen Berechnungen (auf Grundlage eines eigenen Signalisierungskonzeptes) ist festzustellen, dass in den **Entwicklungsstufen 1 und 2** zeitweise vsl. nur die Qualitätsstufe E erreicht werden kann. Durch das hohe Verkehrsaufkommen insbesondere in der Hauptverkehrszeit nachmittags stadtauswärts aus Richtung Stresemannstraße-Ost und Holstenstraße sind erhebliche Behinderungen zu erwarten. Aufgrund der zu kurzen Abbiegestreifen in den Zufahrten Stresemannstraße-Ost und Holstenstraße werden beträchtliche Rückstaus auftreten mit länger anhaltendem Stop-and-Go-Verkehr.

➤ Zusätzlicher Ausbau

Zur nachhaltigen Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist in beiden **Entwicklungsstufen 1 und 2** ein Neubau der Bahnüberführung Holstenstraße verbunden mit einer Verbreiterung des Straßenraumquerschnitts (mindestens fünf Kfz-Fahrstreifen mit deutlicher Verlängerung des Linksabbiegestreifens und ausreichend breiten Seitenräumen für die bedarfsgerechte Führung des Fuß- und Radverkehrs) erforderlich. Zusätzlich ist eine Verlängerung der Rechtsabbiegestreifen in der Stresemannstraße zu empfehlen, um Stauräume und Kapazitätsreserven zu schaffen und somit die Behinderungen für den nachfolgenden Geradeausverkehr zu minimieren.

Nach den überschlägigen Leistungsfähigkeitsnachweisen ist durch den zusätzlichen Ausbau eine qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung mindestens im Wertebereich der Stufe D zu erwarten. Die erforderlichen Längen der Abbiegestreifen sind differenziert nach beiden Entwicklungsstufen in Abbildung 24 ausgewiesen.

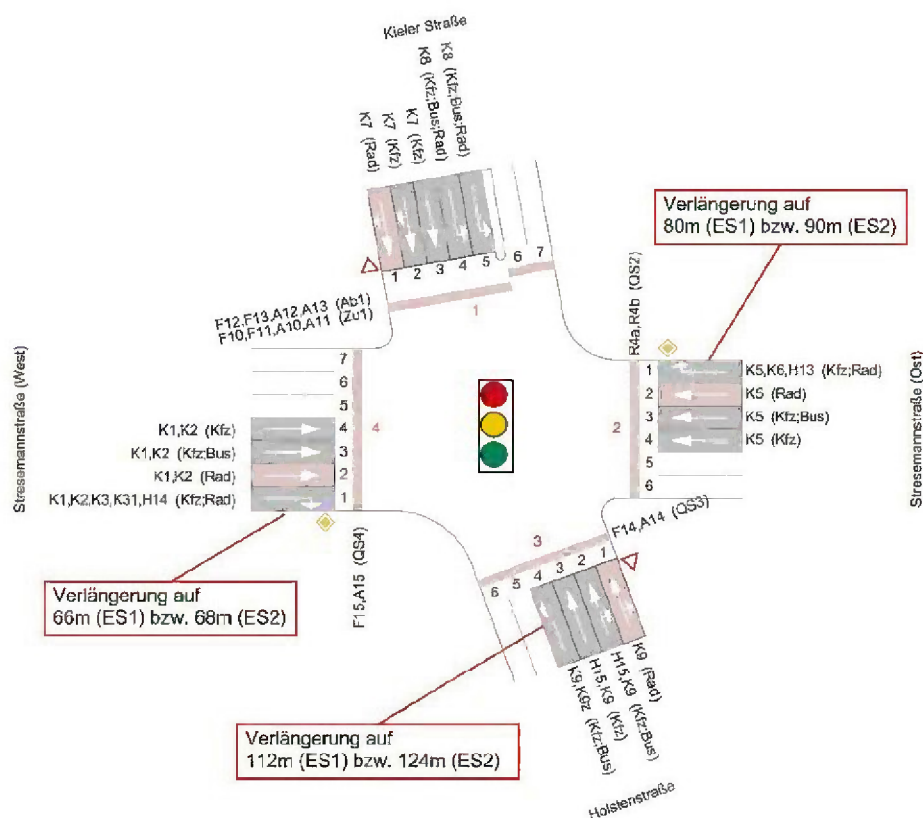


Abbildung 24: Prinzipskizze Stresemannstraße/Kieler Straße – Ausbaumaßnahme für Entwicklungsstufe 1 und 2

3.7 Stresemannstraße / Alsenstraße (LSA 153)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 7.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 23.08.2012 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.610 (12%) | 3.650 (12%) +1 % | 3.690 (12%) +2 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.770 (4%) | 4.420 (4%) +17 % | 4.460 (4%) +18 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 7.3) | E | F | | | | |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 7.4) | D | D | | | | |
| Planung (= Veloroute 13) (Anhang 7.6) | C* | D* | D | D | D | D |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 12: Verkehrstechnische Bewertung Stresemannstraße/Alsenstraße

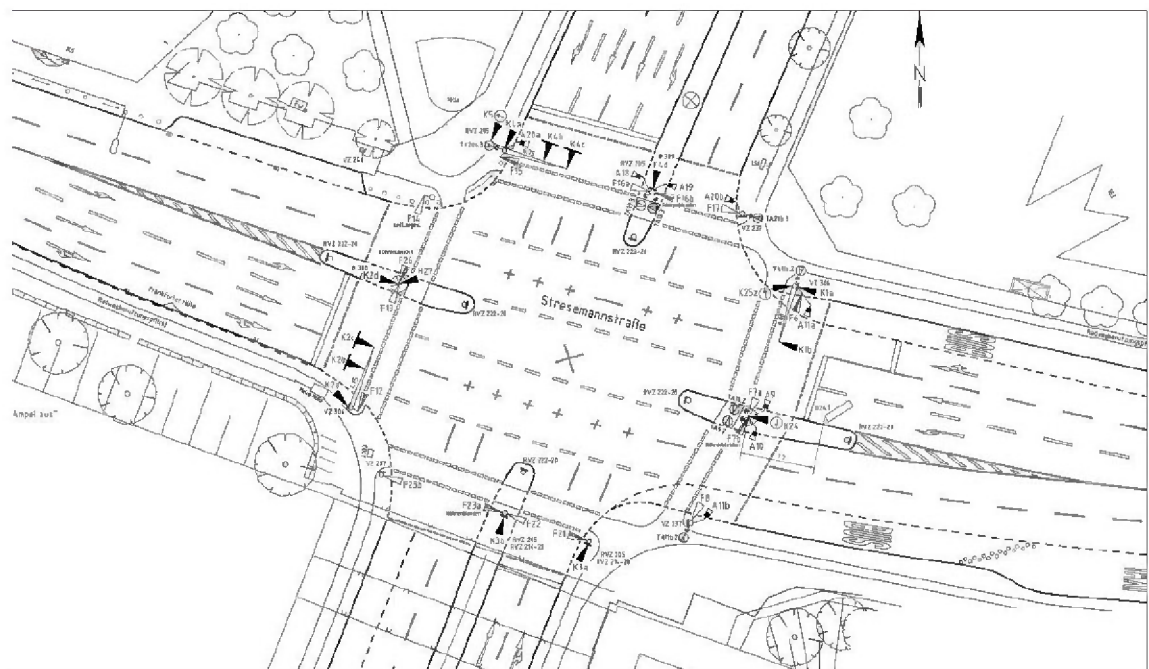


Abbildung 25: Signallageplan Stresemannstraße/Alsenstraße – Bestand (03/153-04-03/07)

➤ Bestand

Die **Analyse** der aktuellen Verkehrsabwicklung am signalisierten Knotenpunkt Stresemannstraße/Alsenstraße zeigt, dass in den Hauptverkehrszeiten die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht wird. Bei den versorgten Festzeitprogrammen ist der Verkehrsablauf mit der Qualitätsstufe E (früh) bzw. F (spät) zu beschreiben.

Durch eine Optimierung der Freigabezeiten bzw. in der Praxis durch den Eingriff der verkehrsabhängigen Steuerung sowie die LSA-Koordinierung im Zuge der Stresemannstraße kann der Verkehrsablauf geringfügig verbessert werden. Obgleich in beiden Spitzenstunden

eine ausreichende Qualitätsstufe (QSV = D) berechnet wird, ist schon bei geringsten Aufkommensschwankungen oder auch bei Buseingriffen im Rahmen der ÖV-Beschleunigung mit erheblichen Behinderungen – vor allem nachmittags – zu rechnen. Zudem ist die Verkehrsqualität der Fußgänger bei einer maximalen Wartezeit knapp über 80 s nach dem Hamburger Qualitätsmaßstab zeitweise als ungenügend zu bezeichnen.

➤ Planung (Programm zur Förderung des Radverkehrs)

Der Holstenplatz einschließlich des Knotenpunktes an der Stresemannstraße wird derzeit im Rahmen des Programms zur Förderung des Radverkehrs, Veloroute 13 umgeplant (siehe Abbildung 26). Die Planung befindet sich im Stadium der Schlussverschickung [16], die Umsetzung ist im Jahr 2020 vorgesehen.



Abbildung 26: Verkehrstechnischer Lageplan Stresemannstraße/Alsenstraße – Umbauplanung [16]

Die **Analyse**belastungen können nach dem Umbau mit einer ausreichenden Verkehrsqualität abgewickelt werden. Die überschlägigen Berechnungsergebnisse weisen für die Hauptverkehrszeiten insgesamt die Qualitätsstufe C (früh) bzw. D (spät) aus.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** kann vsl. noch eine Verkehrsabwicklung im Bereich der Qualitätsstufe D gewährleistet werden. Allerdings sind in den Hauptverkehrszeiten relativ hohe Auslastungen – fahrstreifenbezogen bis knapp 85% bzw. 90% – zu erwarten. Schon kleinste Störungen, Aufkommensschwankungen oder auch Buseingriffe können die Verkehrsqualität deutlich verschlechtern bzw. zu einem instabilen Verkehrszustand führen. Hier-von sind vor allem die Verkehrsströme in der Stresemannstraße betroffen.

Insbesondere ist bei einem erhöhten – von der Prognose abweichenden – Linksabbiegeaufkommen in der Stresemannstraße-Ost zum Holstenplatz (in Richtung Holsten-Areal und Mitte Altona) mit erheblichen Behinderungen durch zu lange Rückstaus zu rechnen. Im inneren Knotenbereich sind derzeit nur zwei Aufstellplätze vorgesehen. Gegebenenfalls muss auf eine Linksabbiegemöglichkeit verzichtet werden.

3.8 Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee (LSA 18)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 8.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 23.08.2012 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.320 (9%) | 3.890 (9%) +17 % | 4.060 (9%) +22 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.700 (4%) | 4.440 (4%) +20 % | 4.590 (4%) +24 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 8.3) | F | F | F | F | F | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 8.4) | C | D | D* | F* | E* | F* |
| Ausbaumaßnahmen (Anhang 8.6) | | | B | C | C | D |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 13: Verkehrstechnische Bewertung Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee

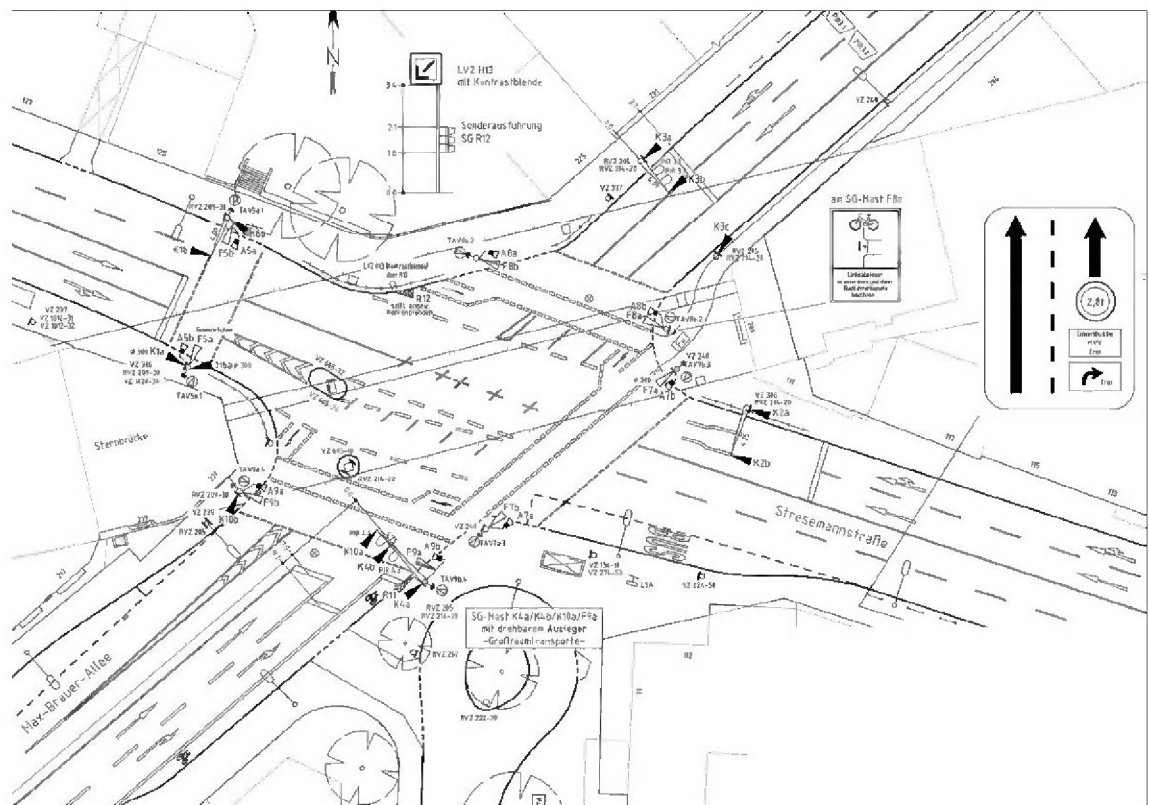


Abbildung 27: Signallageplan Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee – Bestand (05/18-04-06/07)

➤ Bestand

Die Leistungsfähigkeitsgrenze des signalisierten Knotenpunktes Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee wird bei den **Analyse**belastungen in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig erreicht. Die verkehrstechnischen Berechnungen weisen für die aktuelle (Festzeit)Steuerung eine Überlastung in den absoluten Spitzenstunden morgens und nachmittags aus (QSV = F).

Durch eine Optimierung der Freigabezeiten bzw. der verkehrsabhängigen Steuerung kann eine deutlich bessere Verkehrsabwicklung im Bereich der Qualitätsstufe C (früh) bzw. D (spät) erreicht werden. Dies bedingt allerdings zumindest nachmittags ein größtenteils zweistreifiges Vorbeifahren an der Engstelle im inneren Knotenbereich auf der Stresemannstraße stadtauswärts. Außerdem betragen die maximalen Auslastungen fahrstreifenbezogen knapp 85% (früh) bzw. 90% (spät), so dass insgesamt nur begrenzt Kapazitätsreserven vorliegen.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist der Knotenpunkt im aktuellen Ausbaurzustand nicht leistungsfähig. Da alle Phasen nahezu ausgelastet oder zeitweise sogar überlastet sind, ist auch durch eine Optimierung der Aufschaltung keine verbesserte Verkehrsabwicklung zu erzielen.

➤ Ausbaumaßnahmen

Eine ausreichende Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt kann in den **Entwicklungsstufen 1 und 2** nur gewährleistet werden, wenn alle Knotenarme mindestens zu einem vollwertigen vierstreifigen Querschnitt umgebaut werden (siehe Abbildung 28). Dies setzt allerdings einen entsprechenden Neubau der Bahnüberführung diagonal über den Knotenpunkt voraus. In diesem Zusammenhang sind auch ausreichend breite Seitenräume für die bedarfsgerechte Führung des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen.

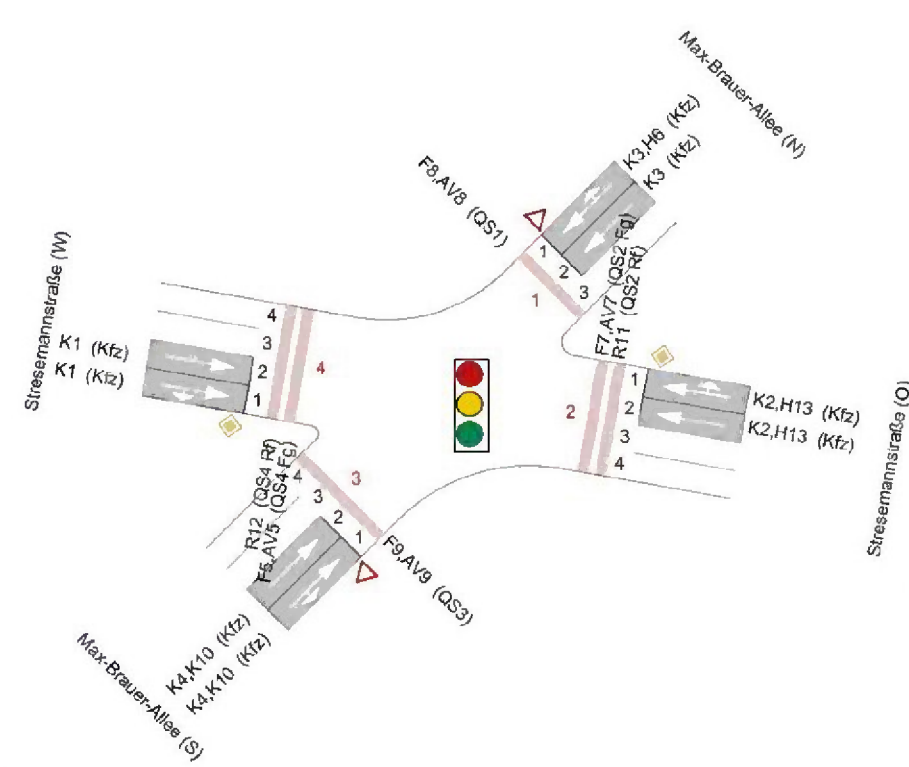


Abbildung 28: Prinzipskizze Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee – Ausbaumaßnahme für Entwicklungsstufen 1 und 2

Ohne Ausbau des Knotenpunktes bzw. einer Brückenerneuerung müsste das Gesamtverkehrsaufkommen um ca. -10 bis -15% reduziert werden, um eine qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung gewährleisten zu können.

3.9 Harkortstraße / Erschließungsstraße Holsten-Areal

Der Knotenpunkt Harkortstraße/Erschließungsstraße Holsten-Areal ist integraler Bestandteil der Planungen für die Entwicklungsfläche Holsten-Areal und zum **Analysezeitpunkt** noch nicht vorhanden.

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 9.1) | Analyse | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|---------|--------------|--------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | --- | 860 (3%) | 970 (3%) |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | --- | 1.130 (3%) | 1.260 (3%) |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Planung (= Erschließung Holsten-Areal) (Anhang 9.3) | | | B | C | B | D |

Tabelle 14: Verkehrstechnische Bewertung Harkortstraße/Erschließungsstraße Holsten-Areal

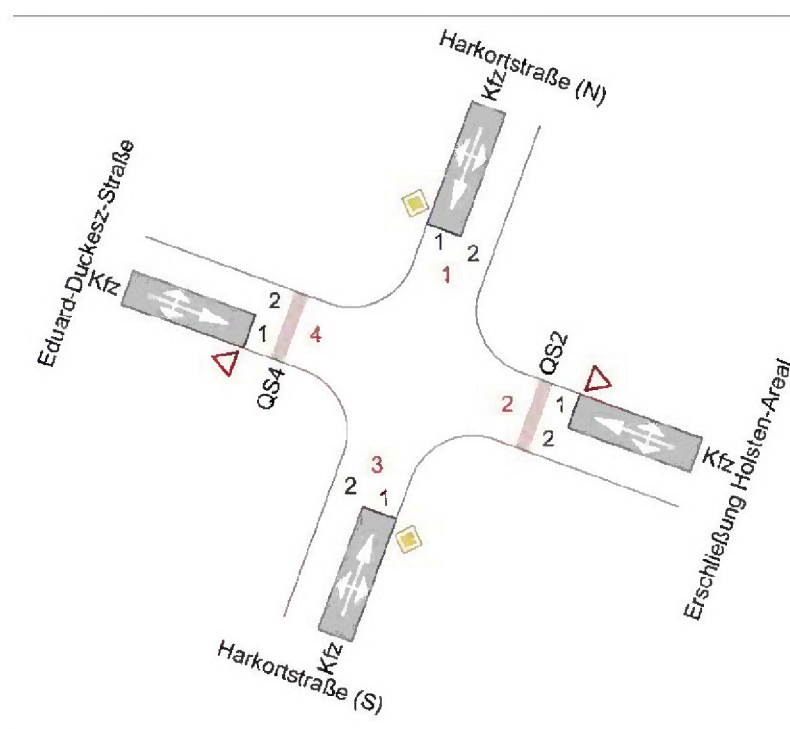


Abbildung 29: Prinzipskizze Harkortstraße/Erschließungsstraße Holsten-Areal – Planung für Entwicklungsstufen 1 und 2

➤ Planung (Erschließung Holsten-Areal)

Für den neuen Knotenpunkt in den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist eine Verkehrsabwicklung mit Vorfahrtregelung ausreichend leistungsfähig. Zur Minimierung der Behinderungen durch abbiegende Kfz sind zumindest entsprechende Aufstellbereiche für Linksabbieger in der Harkortstraße zu empfehlen (bspw. durch Planung überbreiter Fahrstreifen im Kreuzungsbereich oder separater Abbiegestreifen).

3.10 Julius-Leber-Straße / Harkortstraße (LSA 709)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 10.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 05.06.2013 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.850 (3%) | 2.090 (3%) +13 % | 2.160 (3%) +18 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.760 (1%) | 2.080 (1%) +18 % | 2.160 (1%) +23 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 10.3) | B | B | | | | |
| Planung (= Umbau Harkortstraße) (Anhang 10.5) | C* | B* | E | D | E | C |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 15: Verkehrstechnische Bewertung Julius-Leber-Straße/Harkortstraße

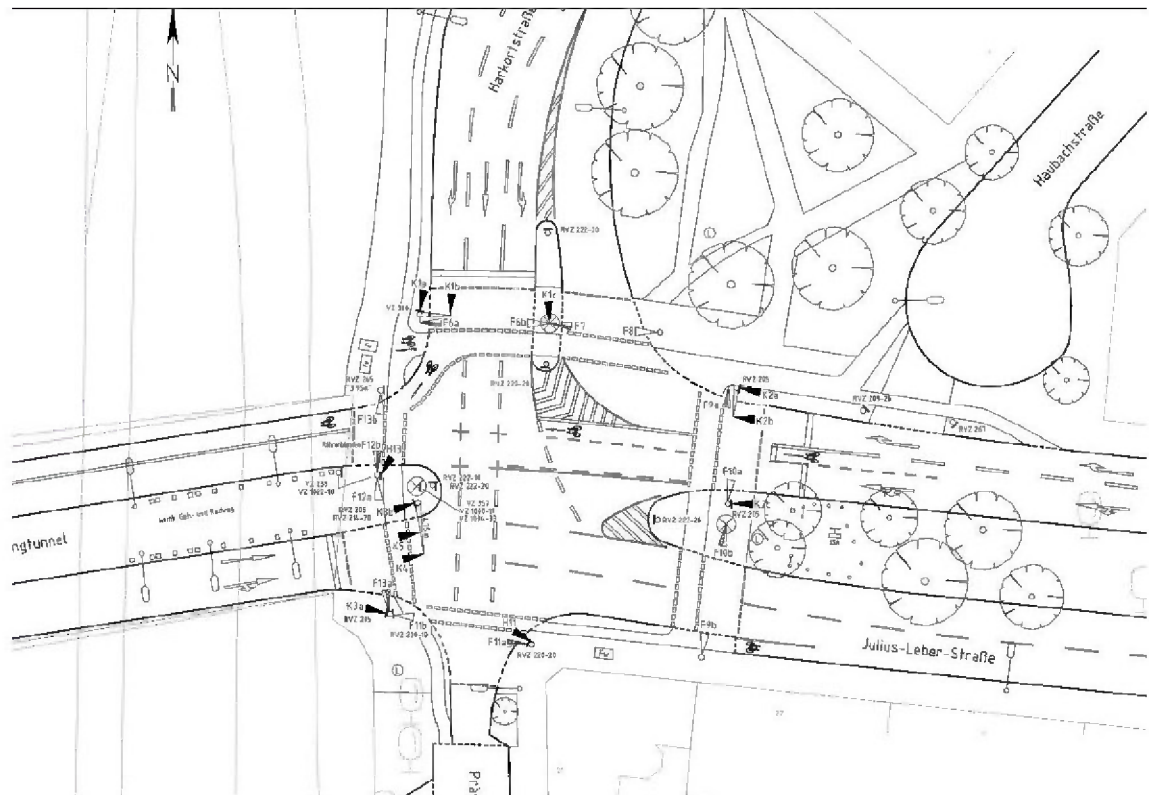


Abbildung 30: Signallageplan Julius-Leber-Straße/Harkortstraße – Bestand (09/709-04-05/02)

➤ Bestand

Der signalisierte Knotenpunkt Julius-Leber-Straße/Harkortstraße ist bei den **Analyse**-belastungen durch eine gute Verkehrsqualität gekennzeichnet (QSV = B). Selbst in den Hauptverkehrszeiten liegt die höchste Auslastung fahstreifenbezogen unter 70%. Zeitweise ist allerdings zu beobachten, dass im Lessingtunnel die relativ schmale Fahrbahn in Richtung Knotenpunkt nur einstreifig befahren wird. Die verfügbaren Kapazitätsreserven am gesamten

Knotenpunkt sind dennoch ausreichend, um auch in diesen Situationen einen qualitativ ausreichenden Verkehrsablauf gewährleisten zu können. Verkehrliche Behinderungen treten meist nur dann auf, wenn aus dem Lessingtunnel verkehrswidrig links in die Harkortstraße abgebogen wird.

➤ Planung (Erschließung Mitte Altona)

Der Knotenpunkt wird derzeit im Rahmen der Baumaßnahme „Mitte Altona – Äußere Erschließung“ umgeplant (siehe Abbildung 31). Die Planung befindet sich im Stadium der Erstverschickung [17], die Umsetzung ist noch nicht abschließend terminiert.

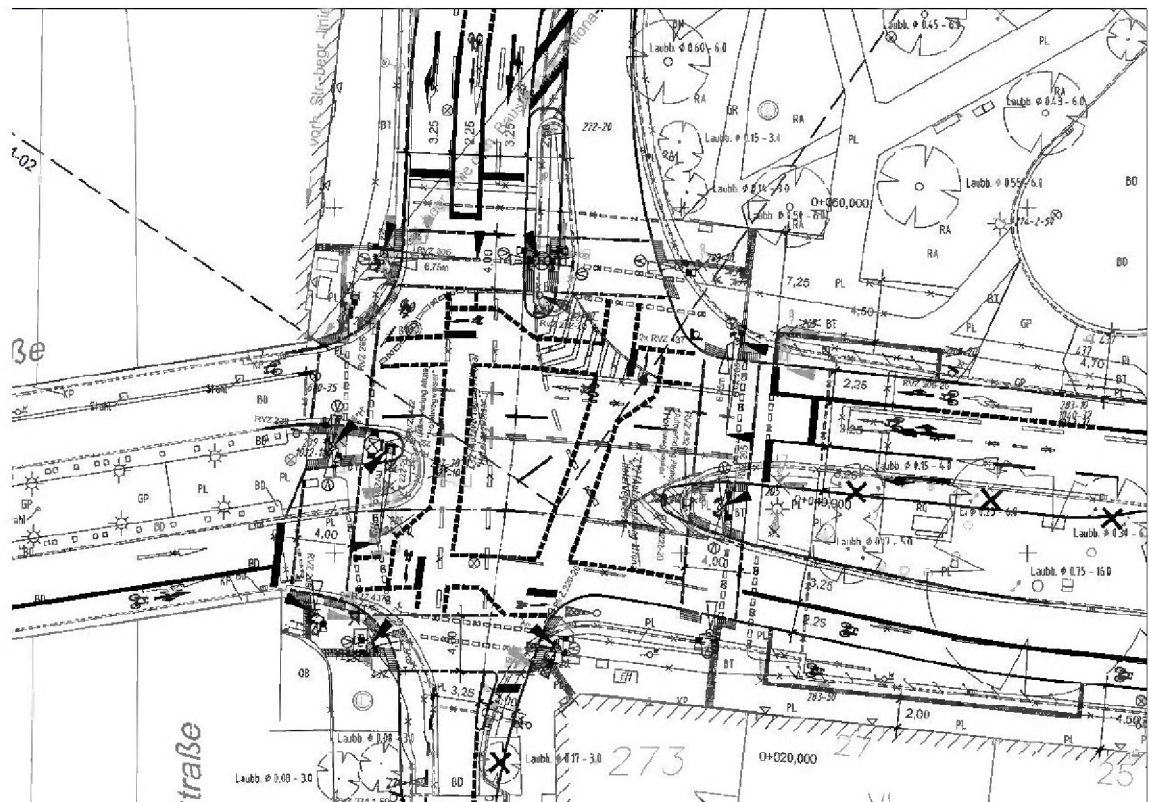


Abbildung 31: Verkehrstechnischer Lageplan Julius-Leber-Straße/Harkortstraße – Umbauplanung [17]

Die **Analyse**belastungen können auch nach dem Umbau mit einer Verkehrsqualität im Wertebereich der Stufe C (früh) bzw. B (spät) abgewickelt werden.

Bei den prognostizierten Verkehrsbelastungen in den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist der geplante Umbau des Knotenpunktes als nicht leistungsfähig einzuschätzen. Dies liegt insbesondere im einstreifigen Rückbau der westlichen Knotenzufahrt Lessingtunnel begründet. In der Hauptverkehrszeit morgens wird hier die Kapazitätsgrenze nahezu erreicht ($QSV = E$); aber auch nachmittags ist eine sehr hohe Auslastung bis ca. 90% zu erwarten.

Schon ein Linksabbiegeverbot aus dem Lessingtunnel in die Harkortstraße könnte zu einer besseren Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt führen. Die Linksabbieger müssten in diesem Fall in Höhe der Goetheallee wenden.

Anderenfalls wäre ein zweistreifiger Ausbau der westlichen Knotenzufahrt im Lessingtunnel zwingend erforderlich.

3.11 Holstenstraße / Holstenplatz (LSA 600)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 11.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 23.08.2012 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.340 (8%) | 2.930 (8%) +25 % | 3.020 (8%) +29 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.740 (4%) | 3.600 (4%) +31 % | 3.700 (4%) +35 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 11.3) | C | C | | | | |
| Planung (= Umbau Veloroute 13) (Anhang 11.5) | C* | C* | D | F | D | F |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 16: Verkehrstechnische Bewertung Holstenstraße/Holstenplatz

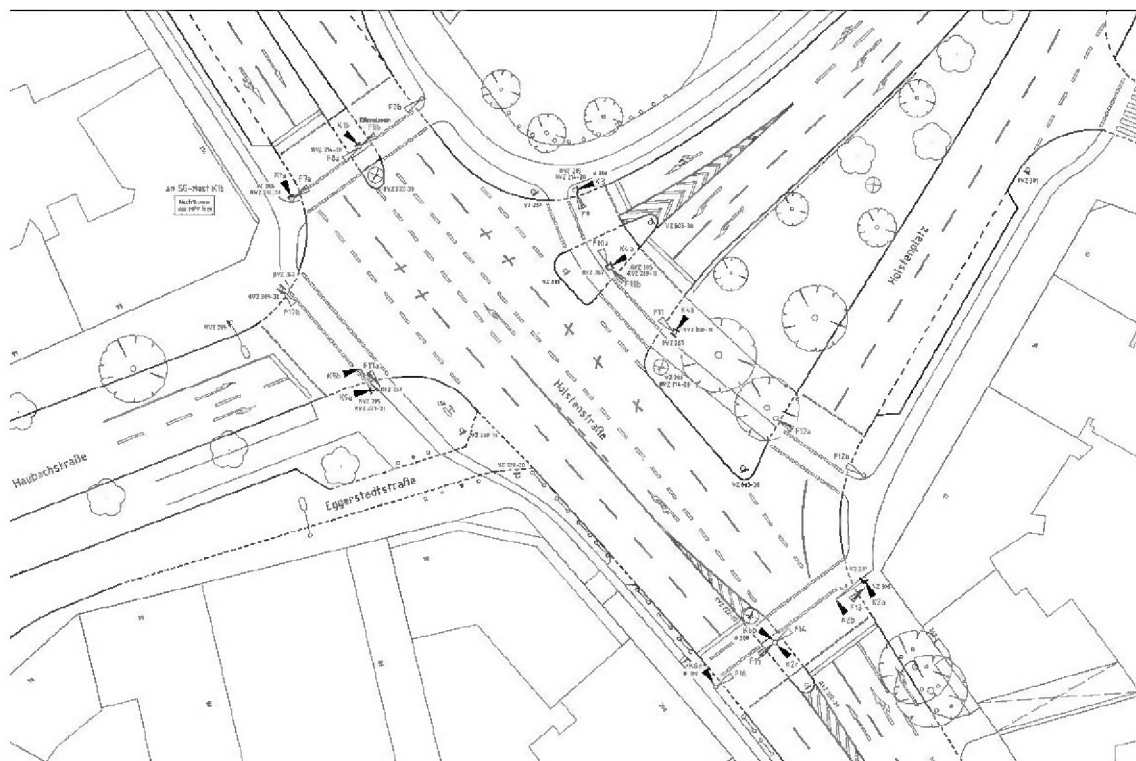


Abbildung 32: Signallageplan Holstenstraße/Holstenplatz – Bestand (13/600-04-06/00)

➤ Bestand

Die aktuellen Belastungen am signalisierten Knotenpunkt Holstenstraße/Holstenplatz können im **Analyse**zustand mit einer zufriedenstellenden Verkehrsqualität abgewickelt werden (QSV = C). Fahrstreifenbezogen sind maximale Auslastungen von 65% (früh) bzw. 75% (spät) zu verzeichnen. Durch eine geringfügige Anpassung der Aufschaltung wäre sogar eine Verbesserung der Verkehrsqualität für die Fußgänger/Radfahrer an der Furt über die Holstenstraße (Nordwest) möglich. Hier liegt die Wartezeit knapp über dem vorgegebenen Maximalwert gemäß des Hamburger Qualitätsmaßstabes.

➤ Planung (Programm zur Förderung des Radverkehrs)

Der Holstenplatz einschließlich des Knotenpunktes an der Holstenstraße wird derzeit im Rahmen des Programms zur Förderung des Radverkehrs, Veloroute 13 umgeplant (siehe Abbildung 33). Die Planung befindet sich im Stadium der Schlussverschickung [16], die Umsetzung ist im Jahr 2020 vorgesehen.



Abbildung 33: Verkehrstechnischer Lageplan Holstenstraße/Holstenplatz – Umbauplanung [16]

Die **Analyse**belastungen können nach dem Umbau mit einer ausreichenden Verkehrsqualität abgewickelt werden. Die überschlägigen Berechnungsergebnisse weisen für die Hauptverkehrszeiten insgesamt die Qualitätsstufe C aus.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist der Knotenpunkt im geplanten Ausbauzustand insgesamt als nicht leistungsfähig einzuschätzen (QSV = F). In der Hauptverkehrszeit nachmittags wird die Kapazität auf der Holstenstraße, südöstliche Zufahrt deutlich überschritten; hier sind erhebliche und länger andauernde Behinderungen zu erwarten.

Aufgrund der vorhandenen Bebauung ist ein notwendiger Ausbau in der Holstenstraße-Süd (Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens auf ca. 180 m und zusätzlicher Linksabbiegestreifen mit einer Länge von mind. 20 m) absehbar nicht zu realisieren.

Somit wäre eine qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt nur zu gewährleisten bei einer Reduzierung der Gesamtbelastung um mindestens ca. -10%.

3.12 Holstenstraße / Max-Brauer-Allee (LSA 131)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 12.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 04.02.2016 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.590 (5%) | 4.330 (5%) +21 % | 4.450 (5%) +24 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.860 (2%) | 4.790 (2%) +24 % | 4.890 (2%) +27 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 12.3) | E | E | E | F | F | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 12.4) | E | E | E* | F* | E* | F* |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 17: Verkehrstechnische Bewertung Holstenstraße/Max-Brauer-Allee



Abbildung 34: Signallageplan Holstenstraße/Max-Brauer-Allee – Bestand (10/131-04-05/02)

➤ Bestand

Der signalisierte Knotenpunkt Holstenstraße/Max-Brauer-Allee ist bei den **Analyse**belastungen zumindest in den Spitzenstunden nach HBS-Maßstäben als unzureichend leistungsfähig einzuschätzen. Die verkehrstechnischen Berechnungen weisen früh und spät für die Links-

abbieger aus der Holstenstraße (Süd) und aus der Max-Brauer-Allee (Nord) die Qualitätsstufe E aus. Betroffen sind insgesamt jeweils zwischen 250 und 300 Verkehrsteilnehmer pro Stunde.

Auch eine Optimierung der Aufschaltung führt zu keiner wesentlichen Verbesserung der allgemeinen Verkehrsabwicklung. Die Verkehrsqualität liegt immer noch für rund 150 bis 200 Kfz/h im Wertebereich der Stufe E. Kapazitätsreserven zum Auffangen von üblichen Belastungsschwankungen sind nur auf einigen Fahrstreifen und dann auch nur äußerst begrenzt vorhanden.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist der Knotenpunkt im aktuellen Ausbauzustand in den Hauptverkehrszeiten früh und spät nicht leistungsfähig (QSV = E bzw. F). Alle Phasen sind nahezu ausgelastet oder zeitweise sogar überlastet; auch eine Optimierung der Aufschaltung führt zu keiner verbesserten Verkehrsabwicklung.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung sind zusätzliche, wirksame Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt eher unrealistisch.

Für eine qualitativ halbwegs noch akzeptable Verkehrsabwicklung wäre eine deutliche Reduzierung der Gesamtbelastung am Knotenpunkt um mindestens etwa -25% in Entwicklungsstufe 1 bzw. rd. -30% in Entwicklungsstufe 2 erforderlich.

➤ Planung (Busbeschleunigungsprogramm)

Die Ausbauplanung am Knotenpunkt zur Busbeschleunigung M20/25 [18] (siehe Abbildung 35) lag erst kurz vor Redaktionsschluss vor und konnte nicht mehr in die Bewertung einfließen. Mit einer wesentlichen Verbesserung der allgemeinen Verkehrsqualität ist aber nicht zu rechnen.

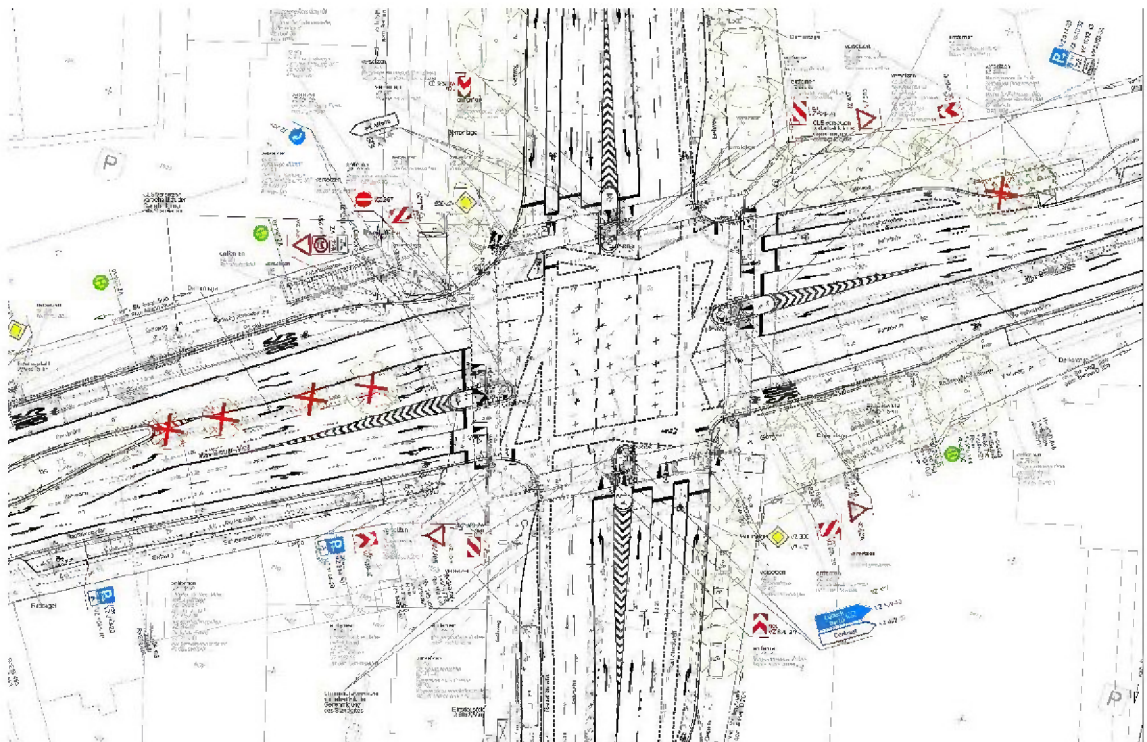


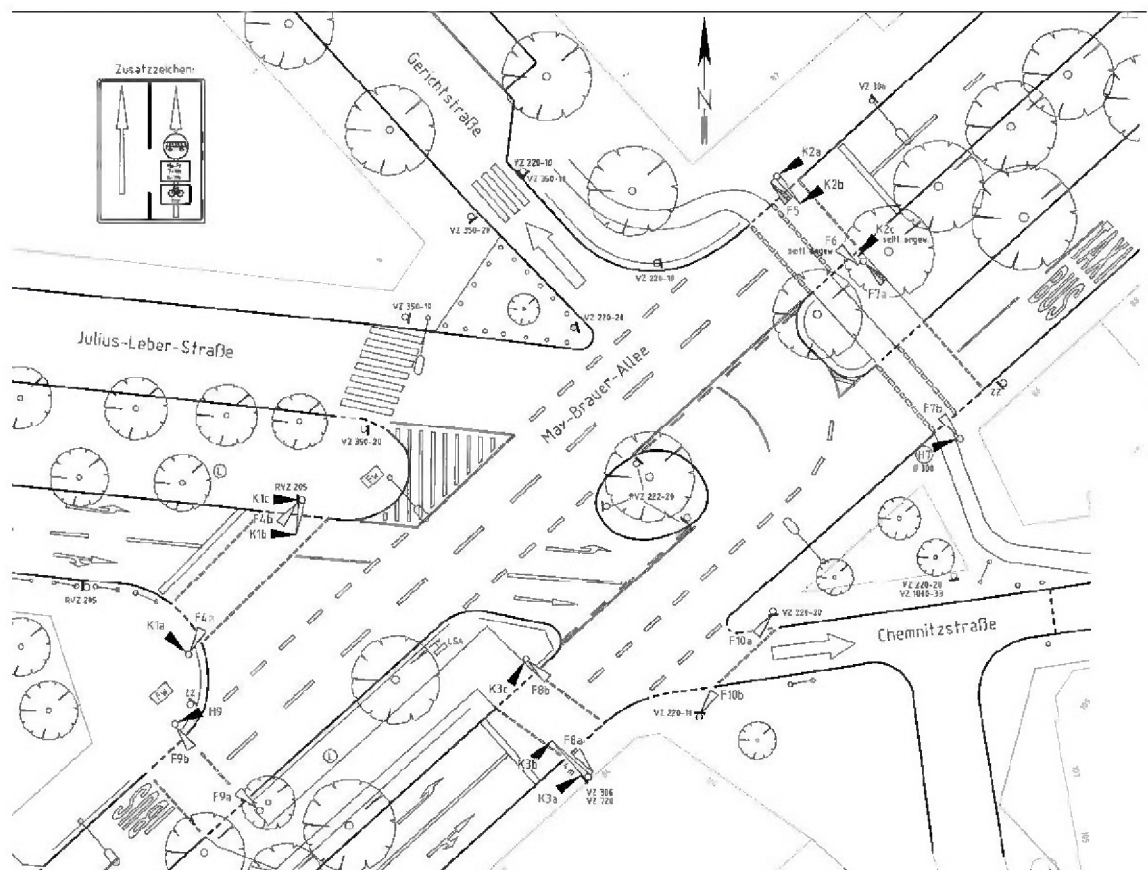
Abbildung 35: Verkehrstechnischer Lageplan Holstenstraße/Max-Brauer-Allee – Umbauplanung [18]

3.13 Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße (LSA 706)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 13.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 05.06.2013 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|--------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.810 (5%) | 1.970 (5%) +9 % | 2.020 (5%) +12 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.000 (3%) | 2.180 (4%) +9 % | 2.240 (4%) +12 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 13.3) | D | E | E | E | E | E |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 13.4) | C | C | D | D | D | D |

Tabelle 18: Verkehrstechnische Bewertung Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße



Durch eine Optimierung der Signalisierung (Anpassung der Freigabezeiten) bzw. durch eine verkehrsabhängige Steuerung kann eine deutliche Verbesserung der Verkehrsabwicklung erreicht werden ($QSV = C$). Die höchsten Auslastungen würden fahrstreifenbezogen bei 80% liegen.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist bei einer Optimierung der aktuellen Aufschaltung bzw. durch eine verkehrsabhängige Steuerung eine insgesamt noch ausreichende Verkehrsqualität am Knotenpunkt zu gewährleisten ($QSV = D$). Fahrstreifenbezogen sind Kapazitätsreserven von mindestens etwa 15% zu verzeichnen.

➤ Planung (Busbeschleunigungsprogramm)

Die Planung zum Ausbau des Knotenpunktes im Rahmen der Busbeschleunigungsmaßnahmen M20/25 [18] (siehe Abbildung 37) lag erst kurz vor Redaktionsschluss vor und kann nur noch nachrichtlich aufgenommen werden. Durch die vorgesehenen Abbiegeeinschränkungen – vor allem durch den Verzicht auf das Linksabbiegen mit Verlagerung auf die Goetheallee – ist eine deutliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu erwarten. Die allgemeine Verkehrsqualität wird sich dementsprechend auch positiv entwickeln.

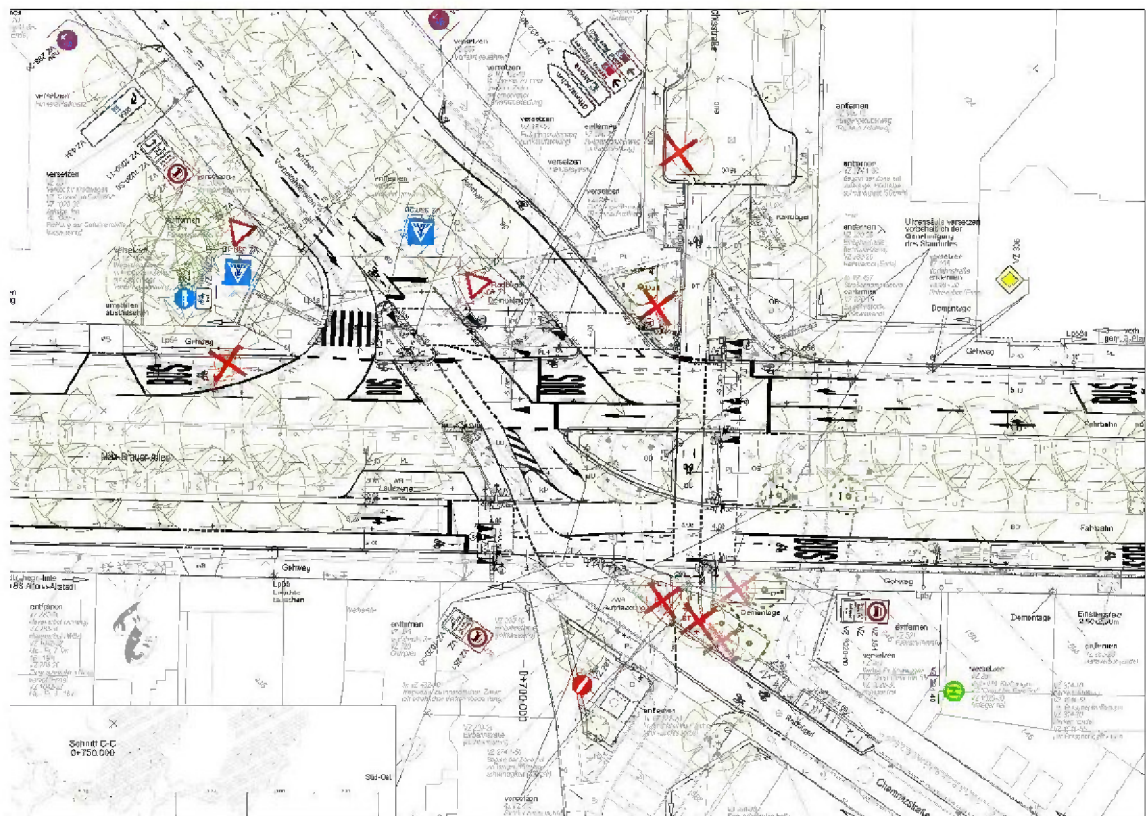


Abbildung 37: Verkehrstechnischer Lageplan Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Str. – Umbauplanung [18]

3.14 Max-Brauer-Allee / Goetheallee (LSA 1771)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 14.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse Stichprobe 26.06.2018 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-------------------------------------|--------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.200 (6%) | 1.290 (6%) +8 % | 1.340 (6%) +12 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.490 (3%) | 1.630 (3%) +9 % | 1.680 (3%) +13 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 14.3) | B | D | B | F | B | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 14.4) | | | B* | D | B* | D |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 19: Verkehrstechnische Bewertung Max-Brauer-Allee/Goetheallee

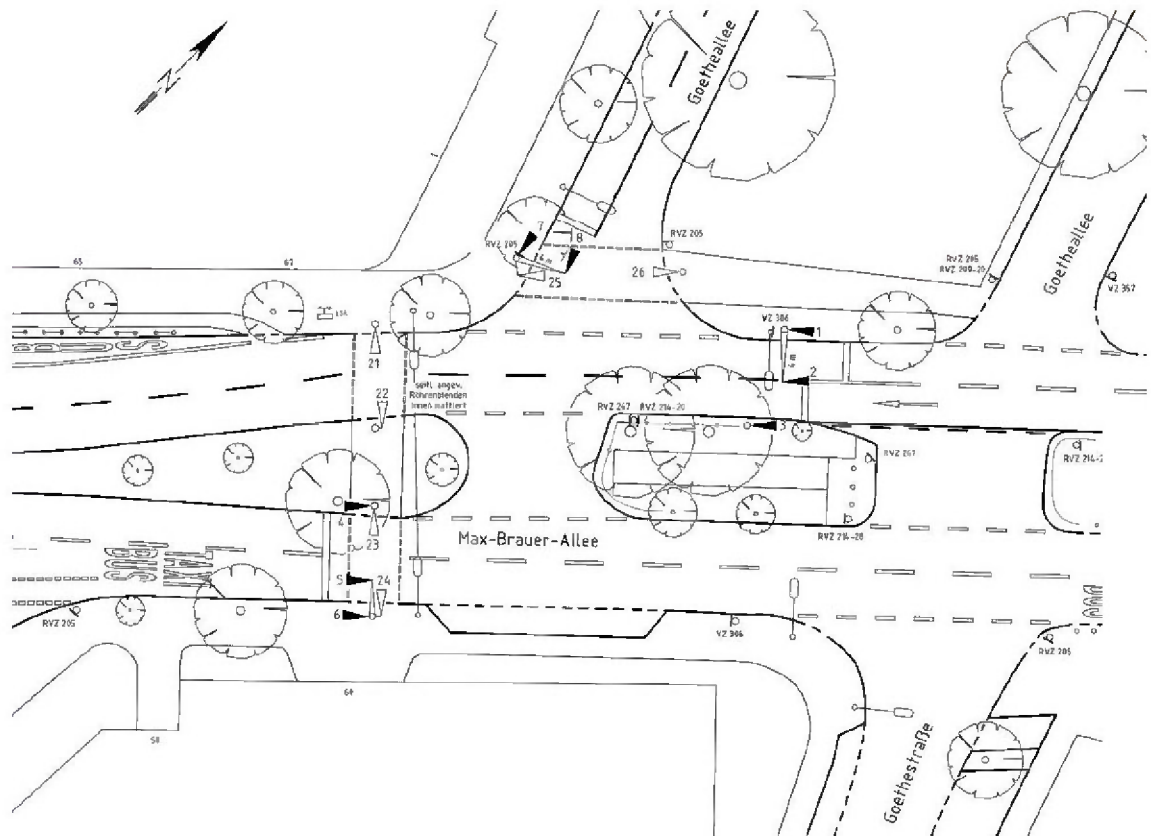


Abbildung 38: Signallageplan Max-Brauer-Allee/Goetheallee – Bestand (92/1771-04-01/03)

➤ Bestand

Die Leistungsfähigkeitsgrenze des signalisierten Knotenpunktes Max-Brauer-Allee/Goetheallee mit Festzeitsteuerung wird bei den aktuellen **Analyse**belastungen zumindest in der Hauptverkehrszeit nachmittags fast erreicht. Die Verkehrsqualität ist insgesamt zwar noch als ausreichend zu bezeichnen (QSV = D). Die fahstreifenbezogen höchste Auslastung liegt aber schon bei knapp über 90%. Erhöhte Behinderungen treten immer dann auf, wenn die

Linksabbieger aus der Max-Brauer-Allee (West) durch zu lange Rückstaus den nachfolgenden Verkehr beeinflussen. Die Praxis zeigt in diesem Fall, dass viele Verkehrsteilnehmer auf die Busspur ausweichen.

Durch eine Optimierung der Signalisierung (Anpassung der Freigabezeiten) bzw. durch eine verkehrsabhängige Steuerung könnte eine deutliche Verbesserung der Verkehrsabwicklung erreicht werden.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist eine Anpassung der aktuellen Aufschaltung – zumindest in der Hauptverkehrszeit nachmittags – bzw. die Ergänzung einer verkehrsabhängigen Steuerung erforderlich, um jederzeit eine qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt gewährleisten zu können (QSV = D). Allerdings sind fahrstreifenbezogenen Auslastungen bis ca. 90% zu verzeichnen, so dass schon geringfügige Aufkommensschwankungen zu deutlichen Behinderungen führen können.

➤ Planung (Busbeschleunigungsprogramm)

Die Planung zum Ausbau des Knotenpunktes im Rahmen der Busbeschleunigungsmaßnahmen M20/25 [18] (siehe Abbildung 39) lag erst kurz vor Redaktionsschluss vor und konnte nicht mehr in die Bewertung einfließen. In erster Linie durch die Herstellung eines separaten Linksabbiegestreifens in die Goetheallee ist insgesamt eine Verbesserung der allgemeinen Verkehrsabwicklung zu erwarten.

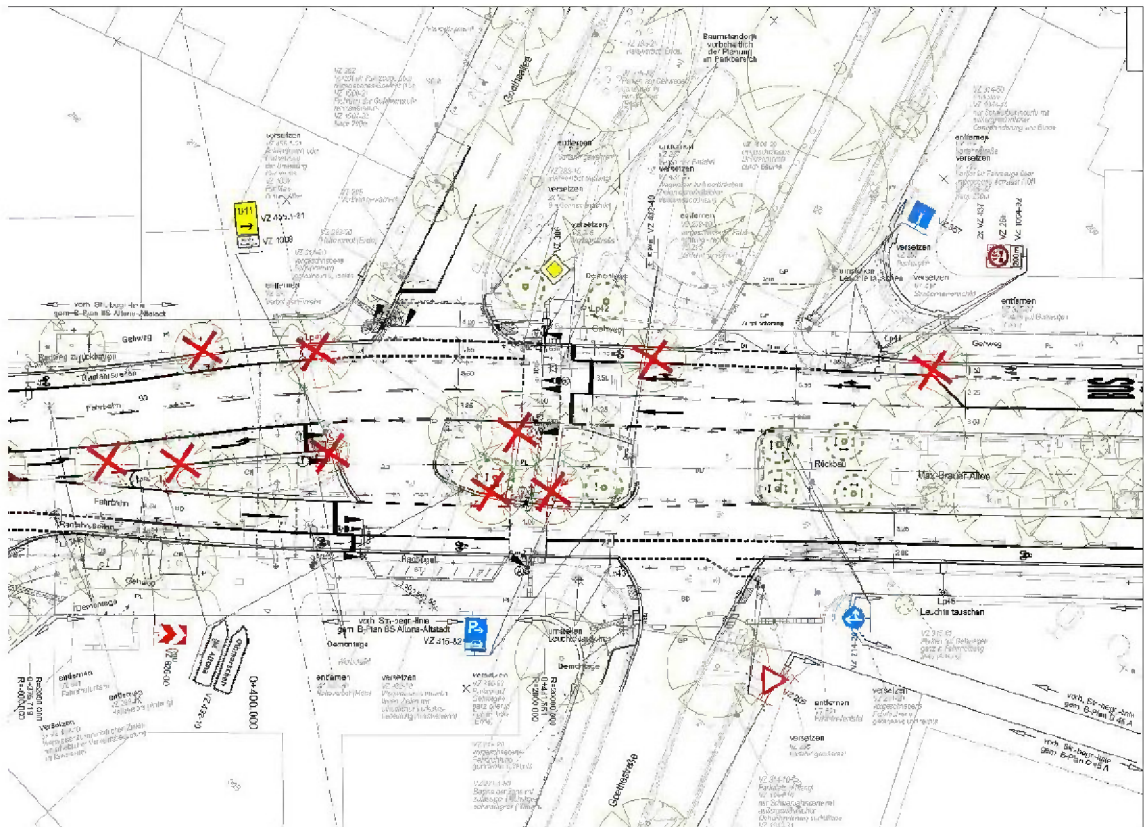


Abbildung 39: Verkehrstechnischer Lageplan Max-Brauer-Allee/Goetheallee – Umbauplanung [18]

3.15 Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße (LSA 321)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 15.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 04.03.2010 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|--------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.970 (6%) | 2.140 (6%) +9 % | 2.220 (6%) +13 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.330 (4%) | 2.550 (4%) +9 % | 2.620 (4%) +12 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 15.3) | E | D | E | E | E | E |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 15.4) | C | C | D | C | D | C |

Tabelle 20: Verkehrstechnische Bewertung Max-Brauer-Allee/Große Bergstraße

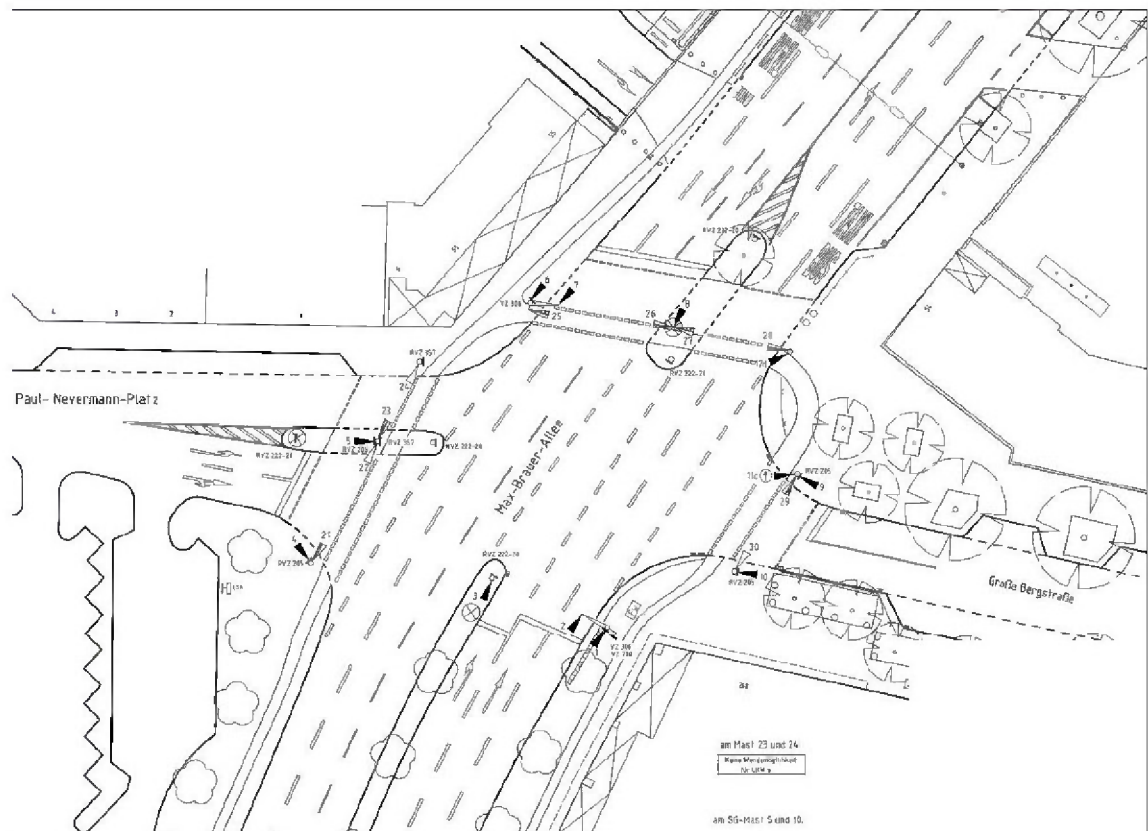


Abbildung 40: Signallageplan Max-Brauer-Allee/Große Bergstraße – Bestand (01/321-04-05/05)

➤ Bestand

Die **Analyse** der aktuellen Verkehrsabwicklung am signalisierten Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Große Bergstraße zeigt, dass die derzeitige Aufschaltung nicht durchgängig leistungsfähig ist. Bei den aktuellen Belastungen wird zumindest in der Hauptverkehrszeit morgens nur die Qualitätsstufe E erreicht. In der übrigen Zeit ist die Verkehrsqualität insgesamt mindestens ausreichend.

Durch eine Optimierung der Signalisierung bzw. mit Hilfe einer verkehrsabhängigen Steuerung kann eine deutliche Verbesserung der Verkehrsabwicklung erreicht werden (QSV = C). Die höchsten Auslastungen würden dann fahstreifenbezogen bei knapp über 60% liegen. Gleichzeitig könnten die Freigabezeiten für die Fußgänger/Radfahrer angepasst werden, so dass auch hier eine nach dem Hamburger Qualitätsmaßstab ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann.

Bei den Belastungen in den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist eine Anpassung der aktuellen Aufschaltung (bzw. die Ergänzung einer verkehrsabhängigen Steuerung) erforderlich, um eine qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt sicherzustellen (QSV = D). Die fahstreifenbezogenen Kapazitätsreserven liegen bei mindestens ca. 30%.

3.16 Barnerstraße / Bahrenfelder Straße (LSA 417)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 16.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 06.11.2012 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.800 (5%) | 2.020 (5%) +12 % | 2.040 (5%) +13 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.130 (3%) | 2.400 (3%) +13 % | 2.410 (3%) +13 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 16.3) | C | D | C | F | D | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 16.4) | | | C* | D | C* | D |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 21: Verkehrstechnische Bewertung Barnerstraße/Bahrenfelder Straße

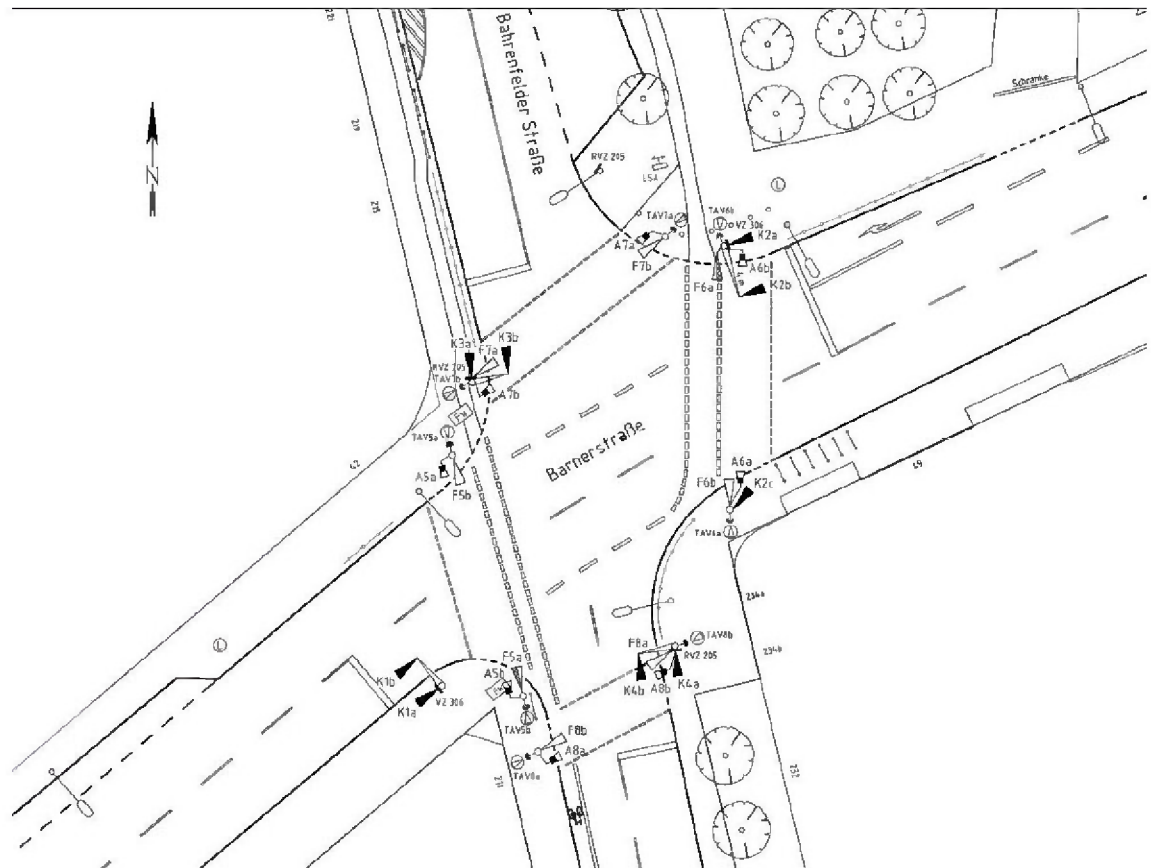


Abbildung 41: Signallageplan Barnerstraße/Bahrenfelder Straße – Bestand (14/417-04-04/00)

➤ Bestand

Der signalisierte Knotenpunkt Barnerstraße/Bahrenfelder Straße ist im **Analysezustand** mit der aktuellen Aufschaltung nur dann ausreichend leistungsfähig, wenn in den überbreiten Fahrstreifen in den Zufahrten Barnerstraße und Bahrenfelder Straße - Nord geradeaus-fahrende und abbiegende Kfz nebeneinander fahren bzw. sich nebeneinander aufstellen.

Durch die Nutzung dieser „unechten“ Zweistreifigkeit ist eine Verkehrsabwicklung im Bereich der Qualitätsstufe C (früh) bzw. D (spät) möglich. Anderenfalls entstehen erhebliche gegenseitige Behinderungen, so dass der Knotenpunkt zumindest in den Hauptverkehrszeiten insgesamt überlastet ist.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** kann bei einer Optimierung der aktuellen Aufschaltung bzw. durch eine verkehrsabhängige Steuerung und Nutzung der „unechten“ Zweistreifigkeit insgesamt eine noch ausreichende Verkehrsqualität am Knotenpunkt gewährleistet werden (QSV = D). Allerdings sind vor allem in der Hauptverkehrszeit spät sehr hohe fahstreifenbezogene Auslastungen bis etwa 90% zu erwarten; schon geringe Aufkommensschwankungen können einen zeitweise instabilen Verkehrszustand erzeugen.

3.17 Barnerstraße / Friedensallee (LSA 617)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 17.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse Stichprobe 26.06.2018 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.050 (ca. 5%) | 1.250 (5%) +19 % | 1.260 (5%) +20 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 750 (ca. 5%) | 980 (5%) +31 % | 980 (5%) +31 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 17.3) | B | B | C | B | B | B |

Tabelle 22: Verkehrstechnische Bewertung Barnerstraße/Friedensallee

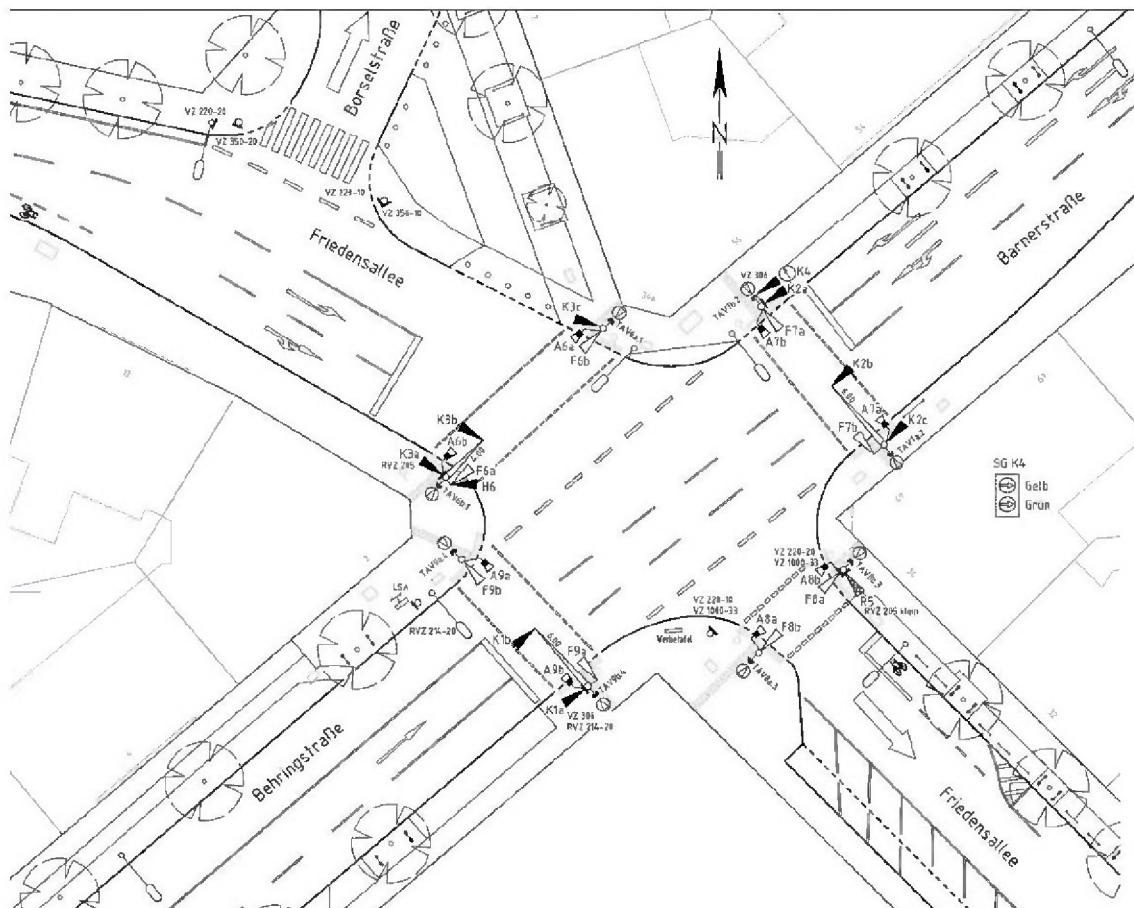


Abbildung 42: Signallageplan Barnerstraße/Friedensallee – Bestand (17/617-04-06/00)

➤ Bestand

Am signalisierten Knotenpunkt Barnerstraße/Friedensallee ist bei den **Analyse**belastungen und der vorhandenen Festzeitsteuerung eine gute Verkehrsqualität zu verzeichnen (QSV = B). Selbst in den Hauptverkehrszeiten liegt die höchste Auslastung fahrfstreifenbezogen z.T. deutlich unter 50%. Auch bei deutlich höheren Belastungen – im Abgleich mit den Zählergebnissen am benachbarten Knoten Barnerstraße/Bahrenfelder Straße im Jahr 2012

wäre ein doppelt so hohes Verkehrsaufkommen abzuwickeln – ist noch eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu erwarten.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist am Knotenpunkt weiterhin eine qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung im Wertebereich der Stufe B bzw. C zu erwarten. In allen Phasen stehen noch deutliche Kapazitätsreserven zur Verfügung.

3.18 Friedensallee / Hohenzollernring (LSA 1004)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 18.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse Stichprobe 03.07.2018 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.230 (ca. 5%) | 1.450 (5%) +18 % | 1.460 (5%) +19 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.380 (ca. 3%) | 1.660 (3%) +20 % | 1.660 (3%) +20 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 18.3) | C | D | C | D | C | D |

Tabelle 23: Verkehrstechnische Bewertung Friedensallee/Hohenzollernring

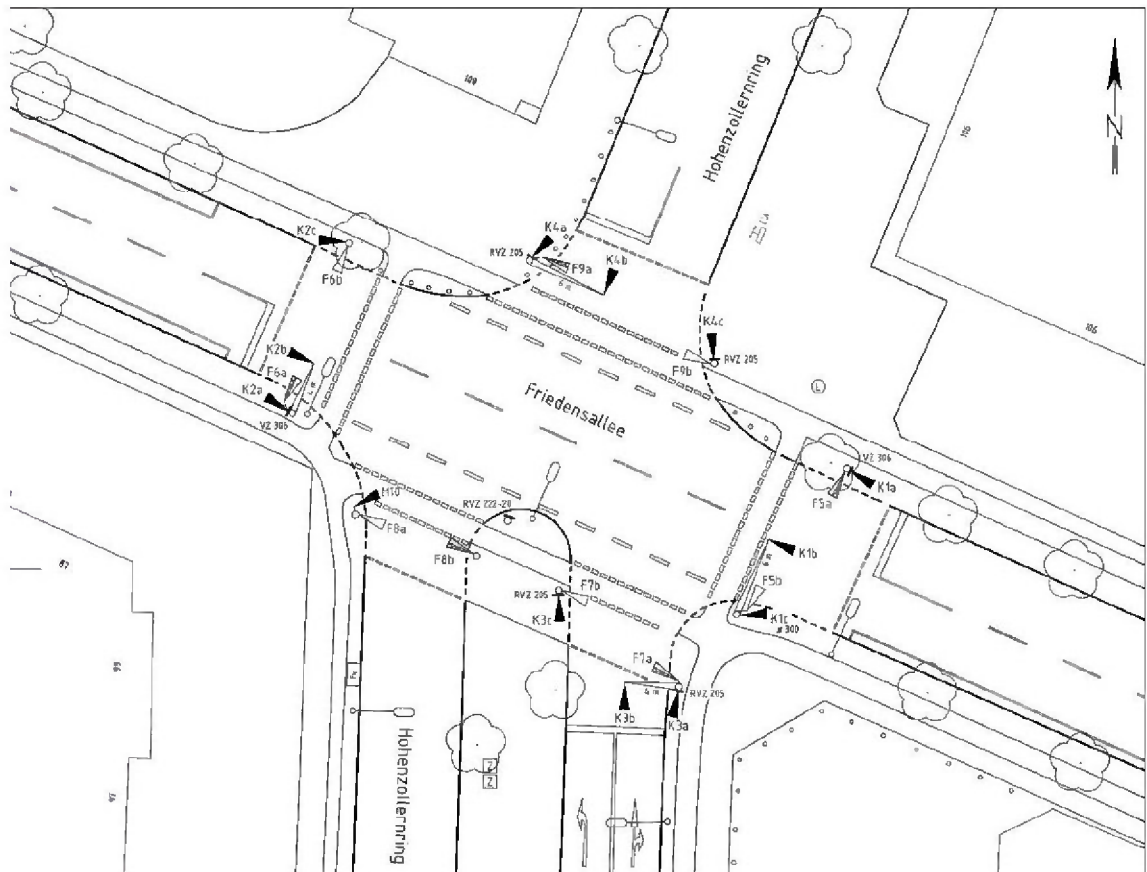


Abbildung 43: Signallageplan Friedensallee/Hohenzollernring – Bestand (17/617-04-06/00)

➤ Bestand

Der Verkehrsablauf am signalisierten Knotenpunkt Friedensallee/Hohenzollernring ist im **Analyse**zustand mit der vorhandenen Festzeitsteuerung von einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität gekennzeichnet (QSV = D). Fahrstreifenbezogen liegen die höchsten Auslastungen in den Hauptverkehrszeiten bei knapp über 65% morgens und rd. 75% nachmittags. Somit sind genügend Kapazitätsreserven vorhanden, um den Knotenpunktverkehr

auch bei den üblichen tageszeitlichen und stündlichen Aufkommensschwankungen qualitätsgerecht abwickeln zu können.

Trotz der prognostizierten Verkehrszunahmen in den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist am Knotenpunkt eine qualitativ gute bis ausreichende Verkehrsabwicklung zu erwarten. In den Hauptverkehrszeiten werden insgesamt Verkehrsqualitäten im Wertebereich der Stufe C (morgens) bzw. D (nachmittags) ermittelt. Die fahrstreifenbezogenen Kapazitätsreserven liegen bei mindestens ca. 20%.

3.19 Von-Sauer-Straße / Friedensallee (LSA 1212)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 19.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 21.02.2018 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.170 (3%) | 3.570 (3%) +13 % | 3.650 (3%) +15 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.140 (1%) | 3.650 (1%) +16 % | 3.680 (1%) +18 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 19.3) | B | D | C | E | C | E |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 19.4) | | | C* | C | C* | C |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 24: Verkehrstechnische Bewertung Von-Sauer-Straße/Friedensallee

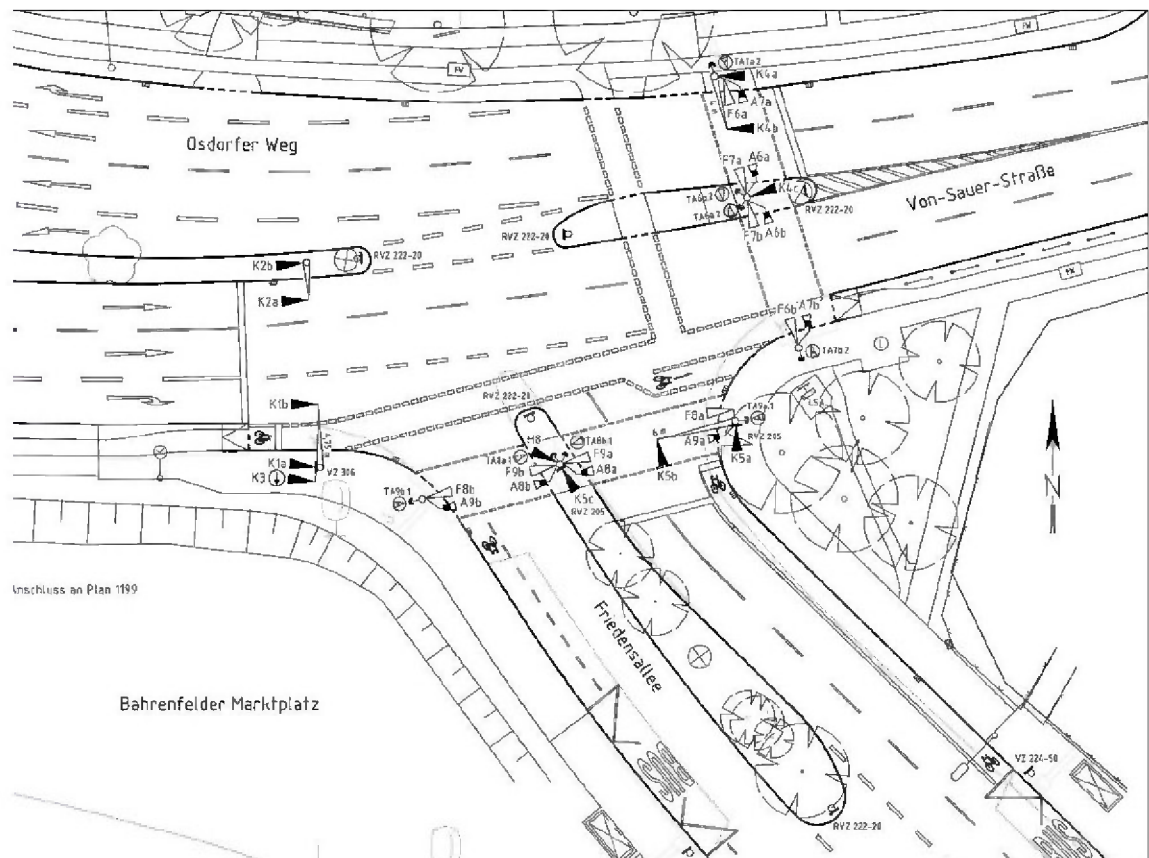


Abbildung 44: Signallageplan Von-Sauer-Straße/Friedensallee – Bestand (13/1212-04-02/00)

➤ Bestand

Der signalisierte Knotenpunkt Von-Sauer-Straße/Friedensallee ist im Bestand bei den **Analysebelastungen** ausreichend leistungsfähig. Nach HBS-Maßstäben ist der Verkehrsablauf in den maßgebenden Spitzenstunden mit der Qualitätsstufe B (früh) bzw. D (spät) zu bewerten. Bei den verfügbaren Kapazitätsreserven von fahrstreifenbezogen mindestens

rund 40% morgens bzw. 15% nachmittags können auch die üblichen täglichen bzw. stündlichen Verkehrsschwankungen qualitätsgerecht abgewickelt werden.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist zumindest eine Anpassung der aktuellen Aufschaltung in der Hauptverkehrszeit nachmittags erforderlich, um jederzeit eine qualitätsgerechte Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt gewährleisten zu können (QSV = C). Die Nachrüstung einer verkehrsabhängigen Steuerung ist zu empfehlen. Fahrstreifenbezogen liegen die höchsten Auslastungen bei ca. 80%; zum Auffangen von normalen Aufkommensschwankungen sind noch genügend Kapazitätsreserven vorhanden.

3.20 Bornkampsweg / Holstenkamp (LSA 1148)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 20.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 18.04.2013 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.090 (8%) | 3.430 (8%) +11 % | 4.570 (6%) +48 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.140 (5%) | 3.550 (5%) +13 % | 5.050 (4%) +61 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 20.3) | F | F | F* | F* | | |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 20.4) | D | D | E | D | | |
| Ausbaumaßnahmen (Anhang 20.6) | | | C | D | | |
| Planung Verlängerter Holstenkamp (Anhang 20.8) | | | | | D | D |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 25: Verkehrstechnische Bewertung Bornkampsweg/Holstenkamp



Abbildung 45: Signallageplan Bornkampsweg/Holstenkamp – Bestand (03/1148-04-04/01)

➤ Bestand

Die aktuelle Aufschaltung am signalisierten Knotenpunkt Bornkampsweg/Holstenkamp ist bei den **Analysebelastungen** in den Hauptverkehrszeiten nicht leistungsfähig. In beiden maßgebenden Spitzenstunden früh und spät ist der Verkehrsablauf mit der Qualitätsstufe F zu beschreiben.

Bei einer Optimierung der Signalisierung bzw. durch eine verkehrsabhängige Steuerung kann eine deutlich bessere Verkehrsabwicklung erreicht werden (QSV = D). Gleichzeitig könnte an allen Furten durch eine entsprechende Freigabezeitverlängerung eine nach dem Hamburger Maßstab ausreichende Verkehrsqualität auch für Fußgänger gewährleistet werden. Bei fahrstreifenbezogen höchsten Auslastungen von knapp unter 90% sind allerdings nur noch geringe Kapazitätsreserven vorhanden, um auch Belastungsschwankungen qualitätsgerecht abzuwickeln.

➤ Ausbaumaßnahmen

In **Entwicklungsstufe 1** ist ein Ausbau des Knotenpunktes erforderlich, um die erhöhten Verkehrsbelastungen qualitätsgerecht abwickeln zu können. Als Mindestausbauanforderung ist ein zusätzlicher Geradeausfahrstreifen in der nördlichen Knotenzufahrt Schnackenburgallee mit einer Länge von ca. 70 m vorzusehen (siehe Abbildung 46).

Nach den überschlägigen Leistungsfähigkeitsnachweisen ist mindestens die Qualitätsstufe D zu erwarten. Fahrstreifenbezogen betragen die höchsten Auslastungen ca. 85%, so dass der Knotenausbau auch bei normalen Belastungsschwankungen ausreichend leistungsfähig erscheint.

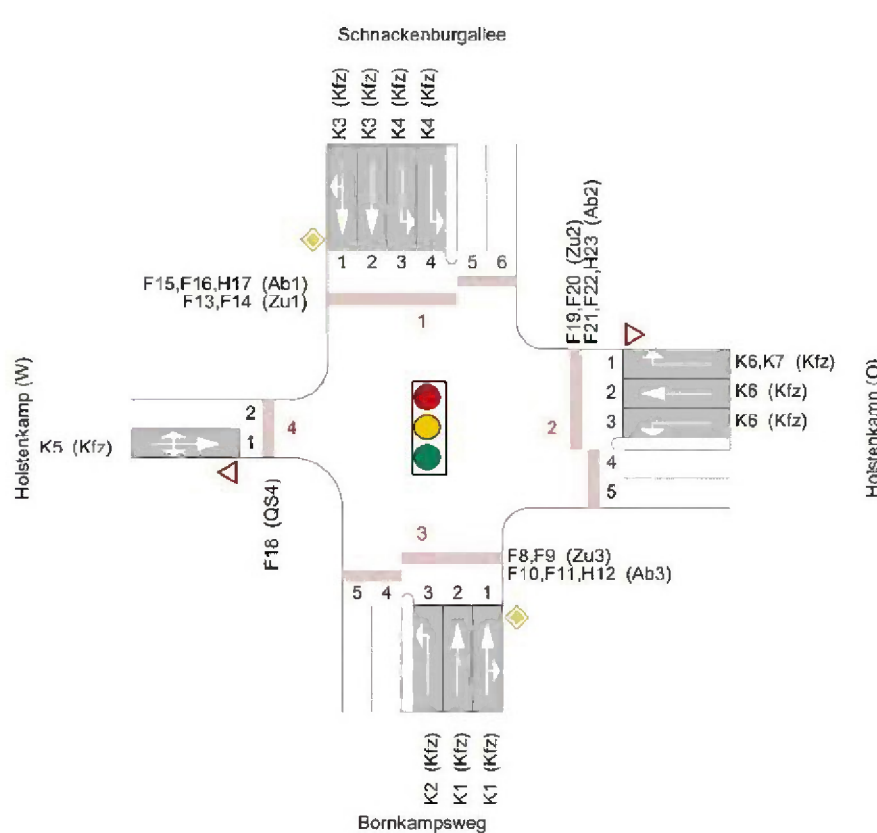


Abbildung 46: Prinzipskizze Bornkampsweg/Holstenkamp – Ausbaumaßnahmen für Entwicklungsstufe 1

➤ Planung (verlängerter Holstenkamp)

In **Entwicklungsstufe 2** können die prognostizierten Verkehrszunahmen nur durch einen umfangreichen Ausbau des Knotenpunktes qualitätsgerecht abgewickelt werden (QSV = D). Der mindestens erforderliche Ausbau ist in Abbildung 47 dargestellt. Der Rechtsabbieger aus dem Holstenkamp-Ost ist an einer Dreiecksinsel vorbeizuführen; in der östlichen und südlichen Zufahrt sollten die Linksabbieger links von der Mittelinsel geführt werden; die Linksabbieger werden signaltechnisch gesichert geschaltet. Aus den verkehrstechnischen Berechnungen sind folgende Fahrstreifenlängen abzuleiten:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schnackenburgallee <ul style="list-style-type: none"> GA/RA = 112 m GA = Hauptfahrstreifen LA = Hauptfahrstreifen LA = 150 m ▪ Holstenkamp – Ost <ul style="list-style-type: none"> RA = 148 m GA = Hauptfahrstreifen GA = Hauptfahrstreifen LA = 58 m LA = 58 m | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bornkampsweg <ul style="list-style-type: none"> RA = 93 m GA = Hauptfahrstreifen GA = Hauptfahrstreifen LA = 31 m ▪ Holstenkamp – West <ul style="list-style-type: none"> GA/RA = Hauptfahrstreifen GA = Hauptfahrstreifen LA = 40 m |
|--|--|

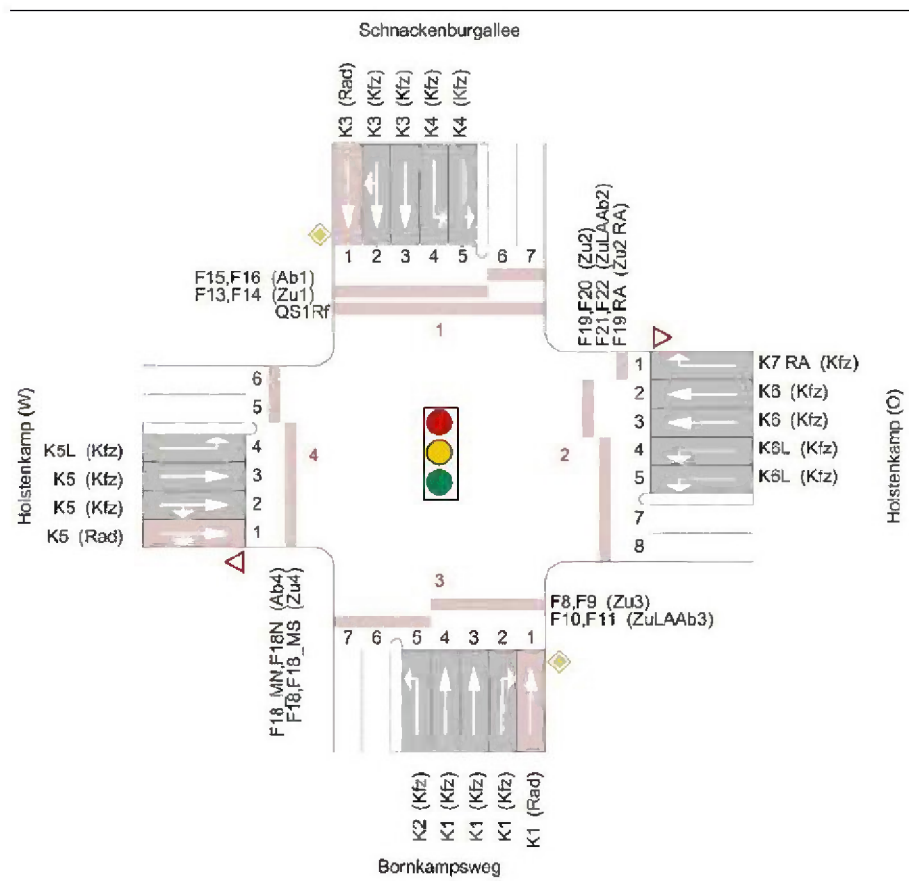


Abbildung 47: Prinzipiskezze Bornkampsweg/Holstenkamp – Ausbaumaßnahmen für Entwicklungsstufe 2

Die Realisierbarkeit dieses Knotenpunktausbaus ist aufgrund der vorhandenen Grundstücksgrenzen und Bebauung allerdings im höchsten Maße fraglich.

3.21 Holstenkamp / Große Bahnstraße (LSA 1043)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 21.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 22.06.2017 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|--------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.570 (7%) | 2.660 (7%) +4 % | 3.130 (7%) +22 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.410 (3%) | 3.530 (3%) +4 % | 4.090 (3%) +20 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 21.3) | D | E | | | | |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 21.4) | B | E | C* | E* | D* | F* |
| Ausbaumaßnahmen (Anhang 21.6) | | | C | D | D | D |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 26: Verkehrstechnische Bewertung Holstenkamp/Große Bahnstraße

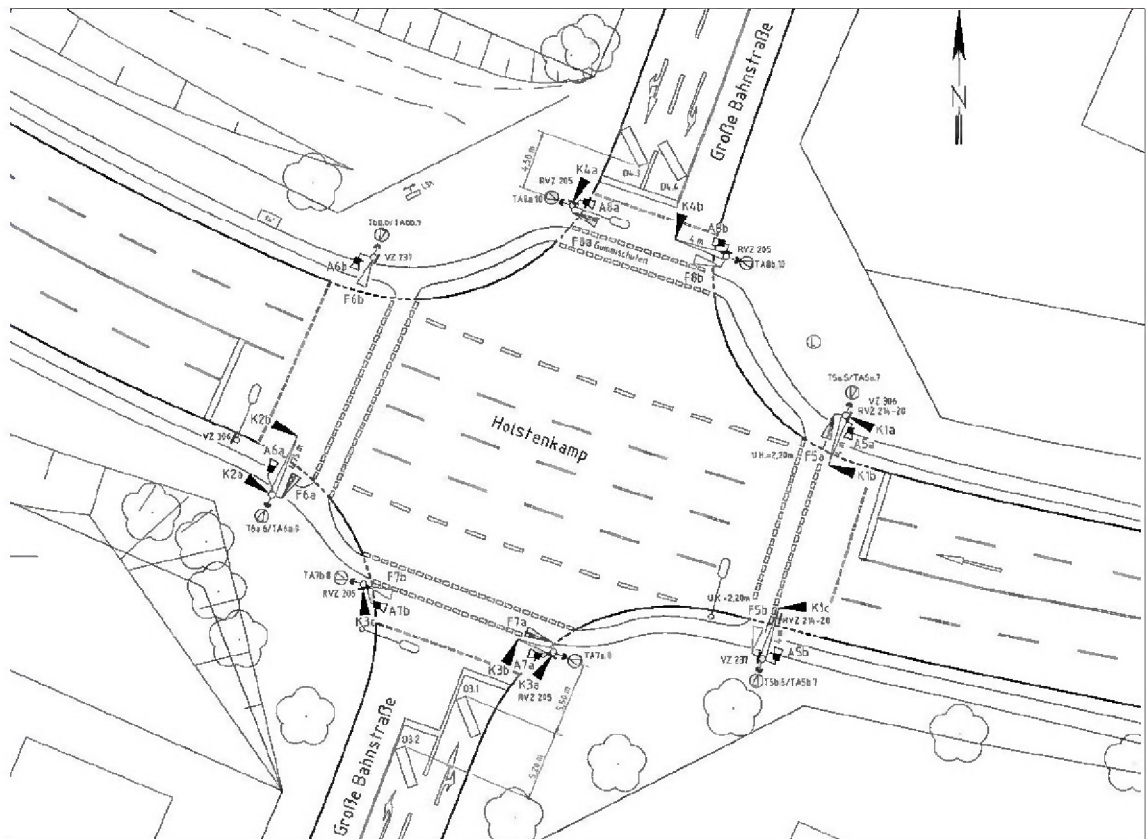


Abbildung 48: Signallageplan Holstenkamp/Große Bahnstraße – Bestand (06/1043-04-02/02)

➤ Bestand

Bei den **Analyse**belastungen ist die aktuelle Signalisierung am Knotenpunkt Holstenkamp/Große Bahnstraße zumindest in der maßgebenden Spitzenstunde spät als nicht leistungsfähig einzuschätzen. Der Verkehrsablauf ist durch die Qualitätsstufe E gekennzeichnet. Ausschlaggebend hierfür ist der starke Linksabbiegeverkehr in die Große Bahnstraße

(Nord), für den kein separater Fahrstreifen bzw. Aufstellbereich im inneren Knotenbereich zur Verfügung steht. Dagegen kann die Verkehrsabwicklung in der übrigen Tageszeit als relativ problemlos beschrieben werden.

Auch durch eine Optimierung der Signalisierung (bzw. durch eine verkehrsabhängige Steuerung) ist keine wesentliche Verbesserung des Verkehrsablaufes in der Hauptverkehrszeit nachmittags zu erwarten. Die einzelnen Phasen sind relativ hoch ausgelastet, so dass nur noch begrenzte Kapazitätsreserven zur Verfügung stehen.

➤ Ausbaumaßnahmen

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist – neben der Verkehrszunahme im Holstenkamp – auch ein erhöhtes Quell- und Zielverkehrsaufkommen in der Großen Bahnstraße (Süd) durch die Verlegung des Fernbahnhofes HH-Altona nach Diebsteich zu erwarten. Zur qualitätsgerechten Abwicklung der prognostizierten Verkehrsnachfrage ist der Knotenpunkt auszubauen. Prinzipiell sind als Mindestausbauanforderung zusätzliche Linksabbiegestreifen im Holstenkamp vorzusehen (siehe Abbildung 49). Die erforderliche Länge kann in beiden Szenarien mit rund 20 m in der östlichen Zufahrt und ca. 65 m in der westlichen Zufahrt angegeben werden.

Überschlägige Leistungsfähigkeitsnachweise zeigen, dass die Linksabbieger separat geschaltet werden müssen. Dadurch kann in beiden Entwicklungsstufen mindestens die Qualitätsstufe D gewährleistet werden. Die höchsten fahrstreifenbezogenen Auslastungen betragen ca. 70% in Entwicklungsstufe 1 bzw. 85% in Stufe 2, so dass noch Kapazitätsreserven zum Auffangen von Aufkommensschwankungen vorhanden sind.

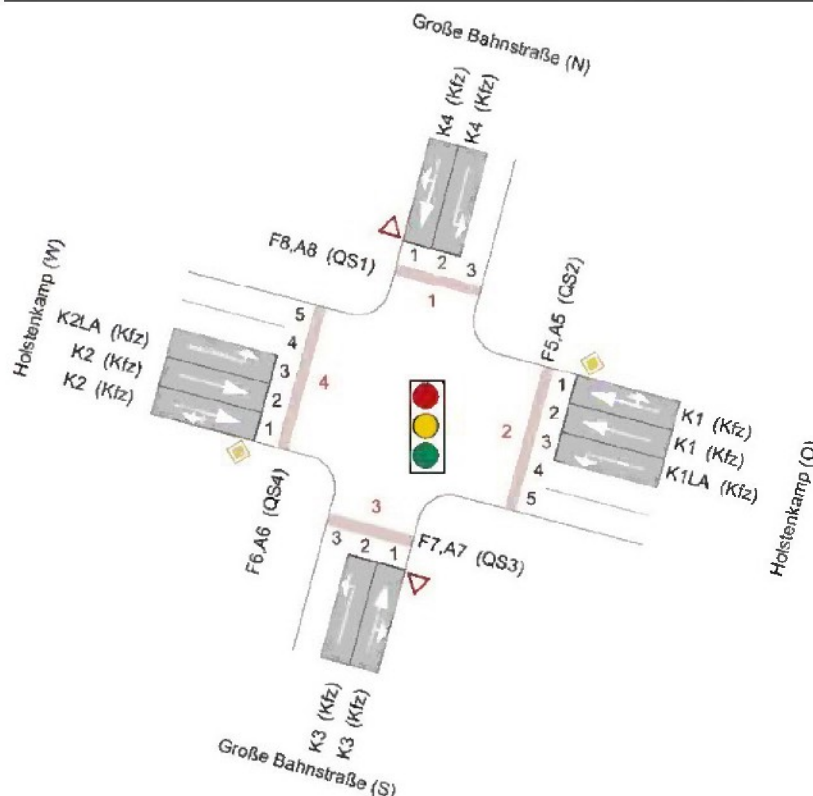


Abbildung 49: Prinzipiskizze Holstenkamp/Große Bahnstraße – Ausbaumaßnahmen

3.22 Eimsbütteler Marktplatz (LSA 1601 und 475)

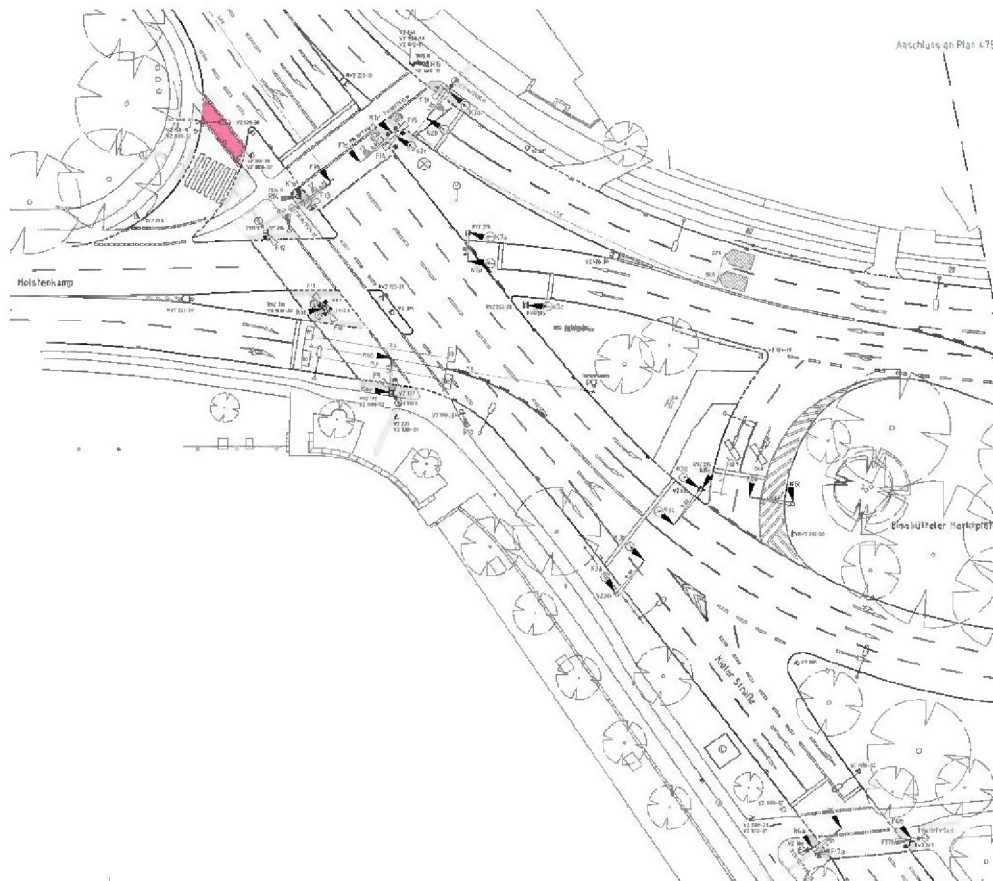


Abbildung 50: Signallageplan Teilknoten Kieler Straße/Holstenkamp – Bestand (15/1601-04-06/03)

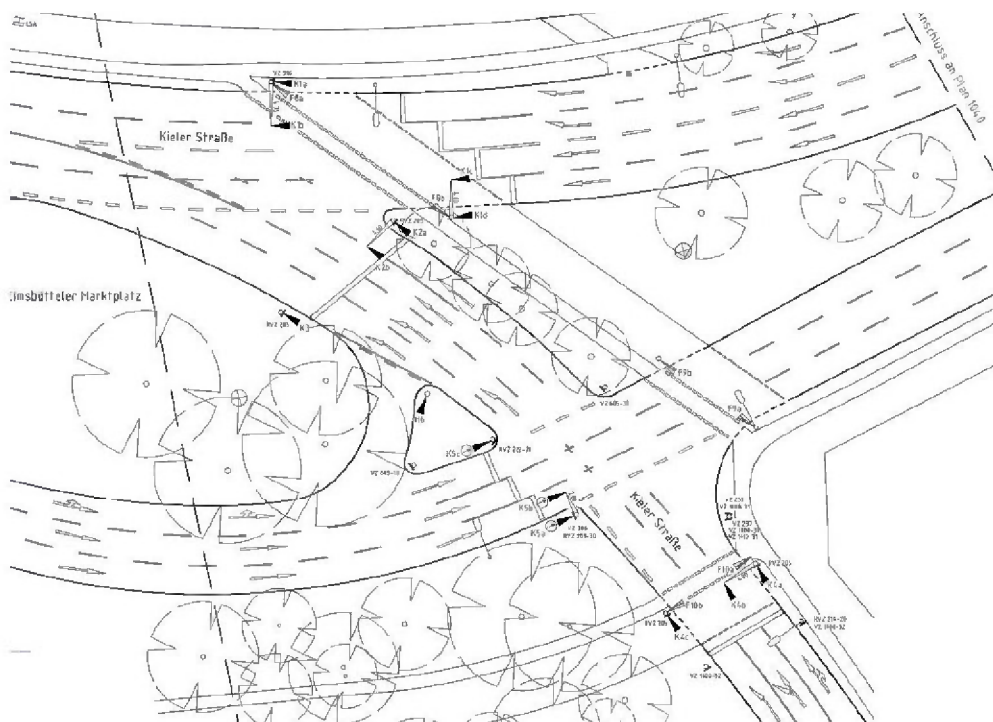


Abbildung 51: Signallageplan Teilknoten Kieler Str./Eimsbütteler Marktplatz – Bestand (15/475-04-13/02)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 22.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 07.09.2010 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 5.060 (7%) | 5.750 (7%) +14 % | 6.160 (7%) +22 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 5.520 (4%) | 6.520 (4%) +18 % | 6.980 (4%) +26 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 22.3/6) | D | D | E | E | E | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 22.4) | | | D | D | D | D |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 27: Verkehrstechnische Bewertung Gesamtknoten Eimsbütteler Marktplatz

➤ Bestand

Der Gesamtknoten Kieler Straße/Eimsbütteler Marktplatz ist im **Analysezustand** bei den aktuellen Verkehrsbelastungen als ausreichend leistungsfähig einzuschätzen.

Am signalisierten Teilknotenpunkt Kieler Straße/Holstenkamp kann der Verkehrsablauf in den absoluten Spitzenstunden morgens und nachmittags unter normalen Bedingungen insgesamt mit der Qualitätsstufe D beschrieben werden. Fahrstreifenbezogen liegen die höchsten Auslastungen bei ca. 85%, so dass auch die üblichen täglichen bzw. stündlichen Belastungsschwankungen i.d.R. noch qualitätsgerecht abgewickelt werden können.

Am signalisierten Teilknotenpunkt Kieler Straße/Eimsbütteler Marktplatz ist jederzeit eine gute Verkehrsqualität (QSV = B) zu gewährleisten. Die Kapazitätsreserven betragen fahrstreifenbezogen mindestens 40%.

Auch bei den prognostizierten Belastungen in den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist der Gesamtknoten ausreichend leistungsfähig. In den Hauptverkehrszeiten kann an beiden Teilknoten mindestens eine Verkehrsqualität im Wertebereich der Stufe D erwartet werden. Allerdings ist hierfür am Teilknotenpunkt Kieler Straße/Holstenkamp eine Optimierung der aktuellen Aufschaltung (Anpassung der Freigabezeiten) erforderlich. Die höchsten Auslastungen liegen fahrstreifenbezogen bei 80 bis 90%, so dass Kapazitätsreserven nur im gewissen Umfang zur Verfügung stehen.

3.23 Kieler Straße / Waidmannstraße (LSA 1332)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 23.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 02.03.2010 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.890 (8%) | 2.150 (8%) +14 % | 2.330 (8%) +23 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.170 (5%) | 2.620 (5%) +21 % | 2.780 (5%) +28 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 23.3) | D | E | D | F | E | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 23.4) | C | C | C | C | C | D |

Tabelle 28: Verkehrstechnische Bewertung Kieler Straße/Waidmannstraße

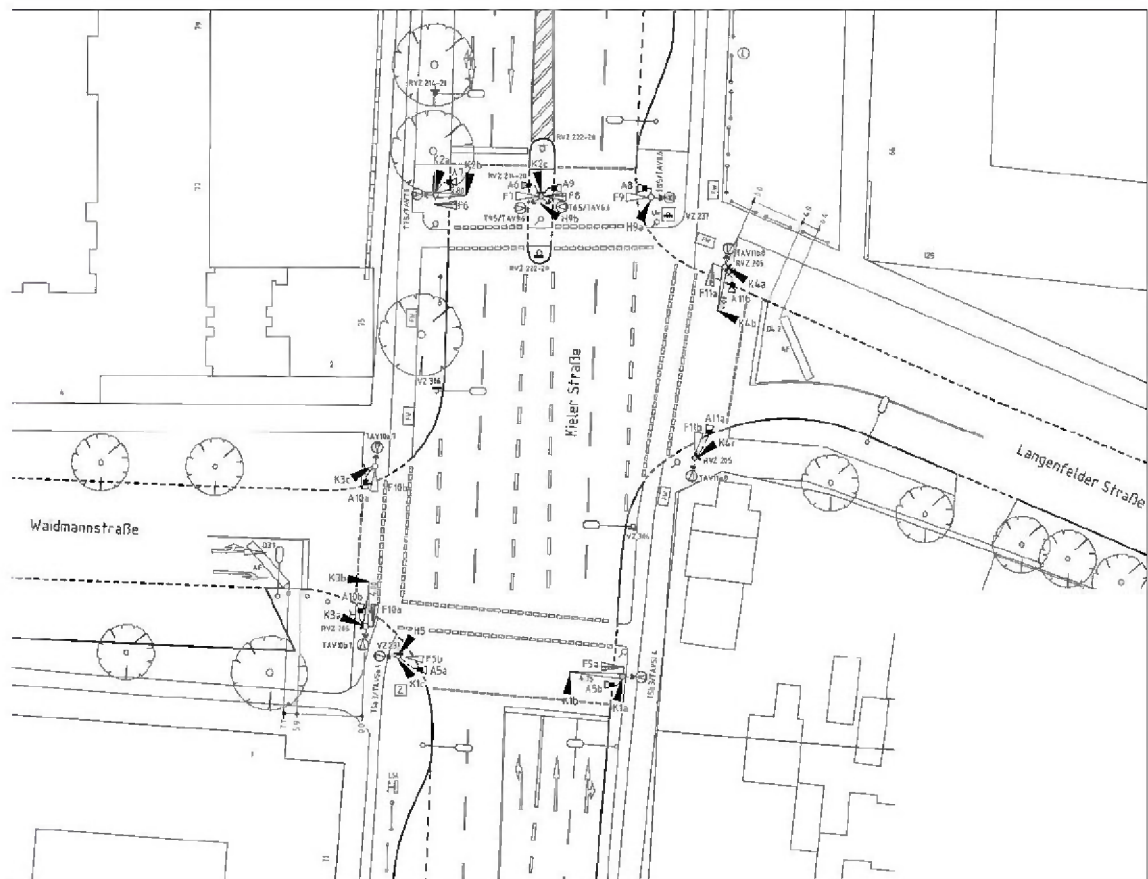


Abbildung 52: Signallageplan Kieler Straße/Waidmannstraße – Bestand (17/1332-04-05/00)

➤ Bestand

Die **Analyse** der aktuellen Verkehrsabwicklung am signalisierten Knotenpunkt Kieler Straße/Waidmannstraße zeigt, dass die derzeitige Aufschaltung im Bestand nicht durchgängig leistungsfähig ist. Bei den Belastungen in der Hauptverkehrszeit nachmittags wird nur die Qualitätsstufe E erreicht. In der übrigen Zeit ist der Verkehrsablauf mindestens mit einer ausreichenden Verkehrsqualität zu beschreiben.

Durch eine Optimierung der Signalisierung oder auch nur durch eine zweistreifige Nutzung der überbreiten Zufahrt Waidmannstraße kann eine deutliche Verbesserung der Verkehrsabwicklung erreicht werden ($QSV = C$). Die höchsten Auslastungen würden dann fahstreifenbezogen bei etwa 65% liegen.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist eine Optimierung der aktuellen Signalisierung erforderlich, um jederzeit eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität gewährleisten zu können. Fahstreifenbezogen sind Auslastungen von höchstens 70 bis 80% zu erwarten.

Grundsätzlich könnte die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch einen echten zweistreifigen Ausbau der Zufahrt Waidmannstraße weiter erhöht werden.

3.24 Kieler Straße / Augustenburger Straße (LSA 621)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 24.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 23.08.2012 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.330 (9%) | 2.900 (9%) +24 % | 3.130 (9%) +34 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.730 (4%) | 3.630 (4%) +33 % | 3.810 (4%) +40 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 24.3) | C | E | E | F | E | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 24.4) | B | C | C | D | C | D |

Tabelle 29: Verkehrstechnische Bewertung Kieler Straße/Augustenburger Straße

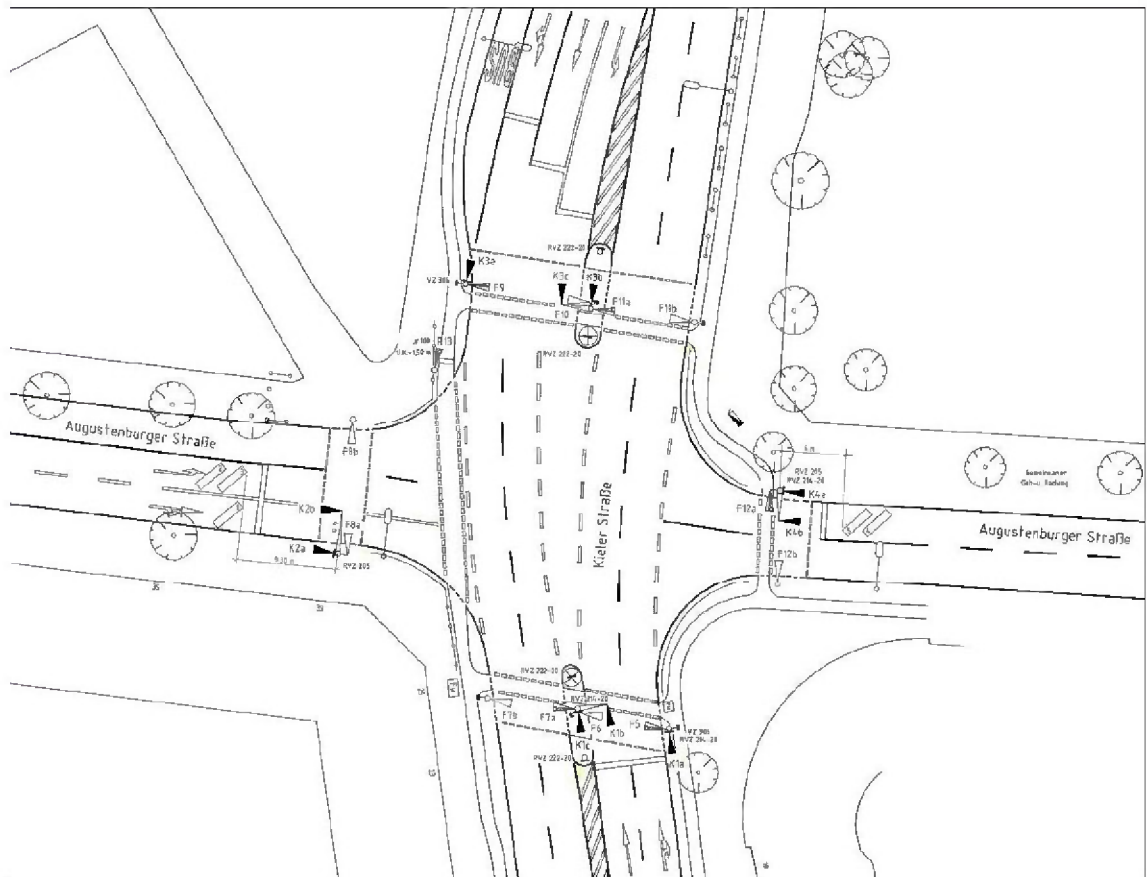


Abbildung 53: Signallageplan Kieler Straße/Augustenburger Straße – Bestand (02/621-04-02/01)

➤ Bestand

Am signalisierten Knotenpunkt Kieler Straße/Augustenburger Straße können die aktuellen Analysebelastungen im Bestand nicht durchgängig qualitätsgerecht abgewickelt werden. Zumindest in der Hauptverkehrszeit nachmittags führt die Aufschaltung zu einer Verkehrsabwicklung, die mit der Qualitätsstufe E zu beschreiben ist. In der übrigen Zeit liegt i.d.R. eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität vor.

Durch eine Optimierung der Signalisierung und/oder ggf. eine Anpassung der verkehrsabhängigen Steuerung ist eine deutliche Verbesserung des Verkehrsablaufes möglich (QSV = C oder besser). Dabei würden die fahstreifenbezogen höchsten Auslastungen in den Spitzenstunden morgens bei etwa 65% bzw. nachmittags bei knapp 80% liegen.

Bei den prognostizierten Verkehrszunahmen in den **Entwicklungsstufen 1 und 2** kann durch eine Optimierung der aktuellen Signalisierung und ggf. der verkehrsabhängigen Steuerung jederzeit eine qualitativ ausreichende Verkehrsabwicklung im Wertebereich der Stufe C (früh) bzw. D (spät) gewährleistet werden. Allerdings sind fahstreifenbezogene Auslastungen von knapp 90% – insbesondere in den Spitzenzeiten nachmittags – zu verzeichnen, so dass nur noch relativ geringe Kapazitätsreserven zur Verfügung stehen.

3.25 Alsenstraße / Augustenburger Straße (LSA 942)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 25.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 23.08.2012 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.280 (4%) | 2.510 (4%) +10 % | 2.480 (4%) +9 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 2.460 (2%) | 2.770 (2%) +13 % | 2.710 (2%) +10 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (= Umbau Metrobus M20/25) (Anhang 25.3) | C | B | F | E | F | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 25.4) | | | C | C | C | B |

Tabelle 30: Verkehrstechnische Bewertung Alsenstraße/Augustenburger Straße

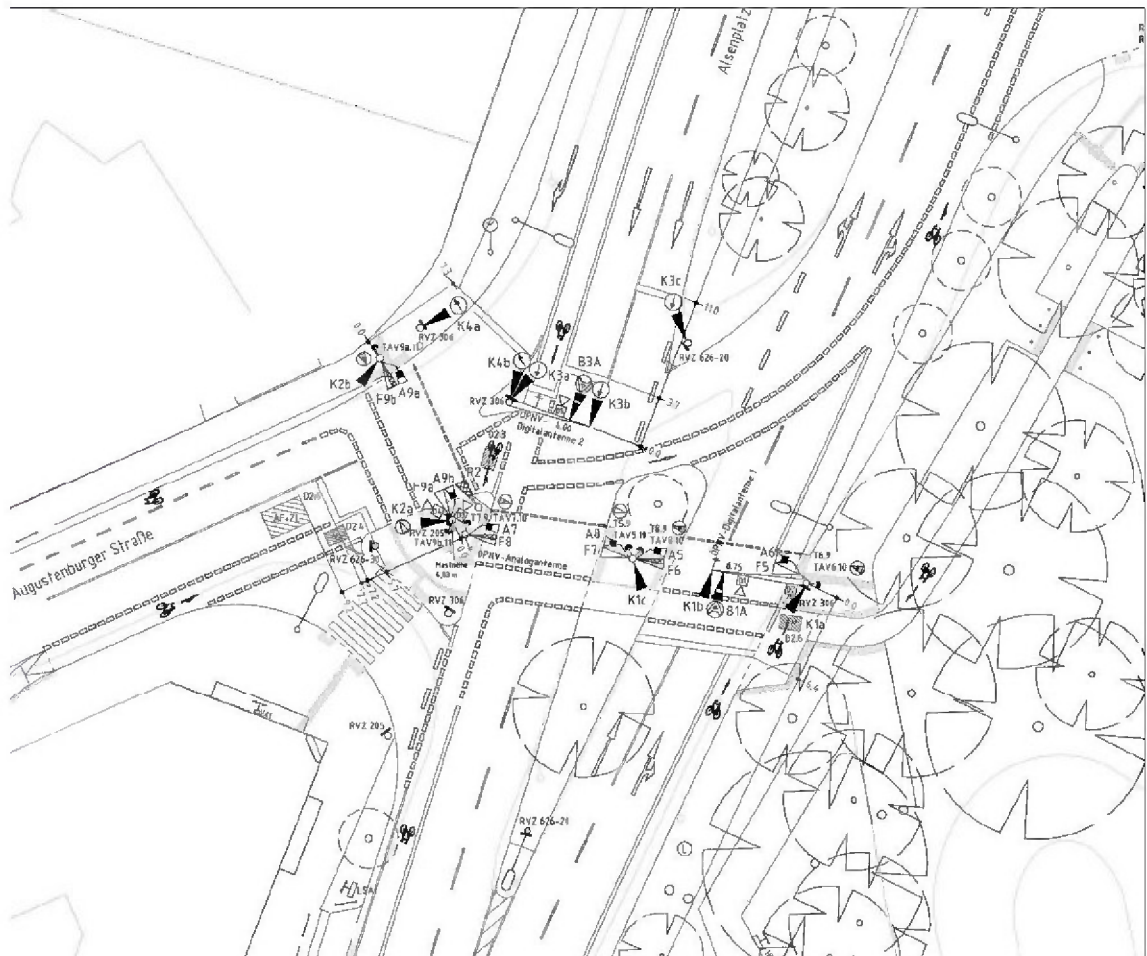


Abbildung 54: Signallageplan Alsenstraße/Augustenburger Straße – Bestand (17/942-04-04/00)

➤ Bestand (Busbeschleunigungsprogramm)

Der signalisierte Knotenpunkt Alsenstraße/Augustenburger Straße wird derzeit im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms für die Metrobuslinien M20 und M25 umgeplant. Die Fertigstellung des Umbaus ist bis Ende April 2019 vorgesehen.

Der Umbau des Knotenpunktes ist bei den **Analyse**belastungen als durchgängig leistungsfähig einzuschätzen. In den maßgebenden Spitzenstunden wird der Kfz-Verkehr mit der Qualitätsstufe B (früh) bzw. C (spät) abgewickelt. Die höchsten Auslastungen liegen fahstreifenbezogen z.T. deutlich unter 70%, so dass auch noch ausreichende Kapazitätsreserven zum Auffangen von Belastungsschwankungen vorhanden sind.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** kann durch eine Optimierung der aktuellen bzw. geplanten Signalisierung bzw. durch die verkehrsabhängige Steuerung eine jederzeit gute bis zufriedenstellende Verkehrsqualität gewährleistet werden. Fahstreifenbezogen sind Auslastungen von maximal knapp über 80% zu erwarten.

3.26 Fruchttallee / Doormannsweg (LSA 813)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 26.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 29.03.2012 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 6.510 (4%) | 7.080 (4%) +9 % | 7.320 (4%) +12 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 6.840 (2%) | 7.650 (2%) +12 % | 7.790 (2%) +14 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|---|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 26.3) | E | E | F | F | F | F |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 26.4) | E* | E* | E* | F* | F* | F* |

* ... ohne Leistungsfähigkeitsnachweis

Tabelle 31: Verkehrstechnische Bewertung Fruchttallee/Doormannsweg

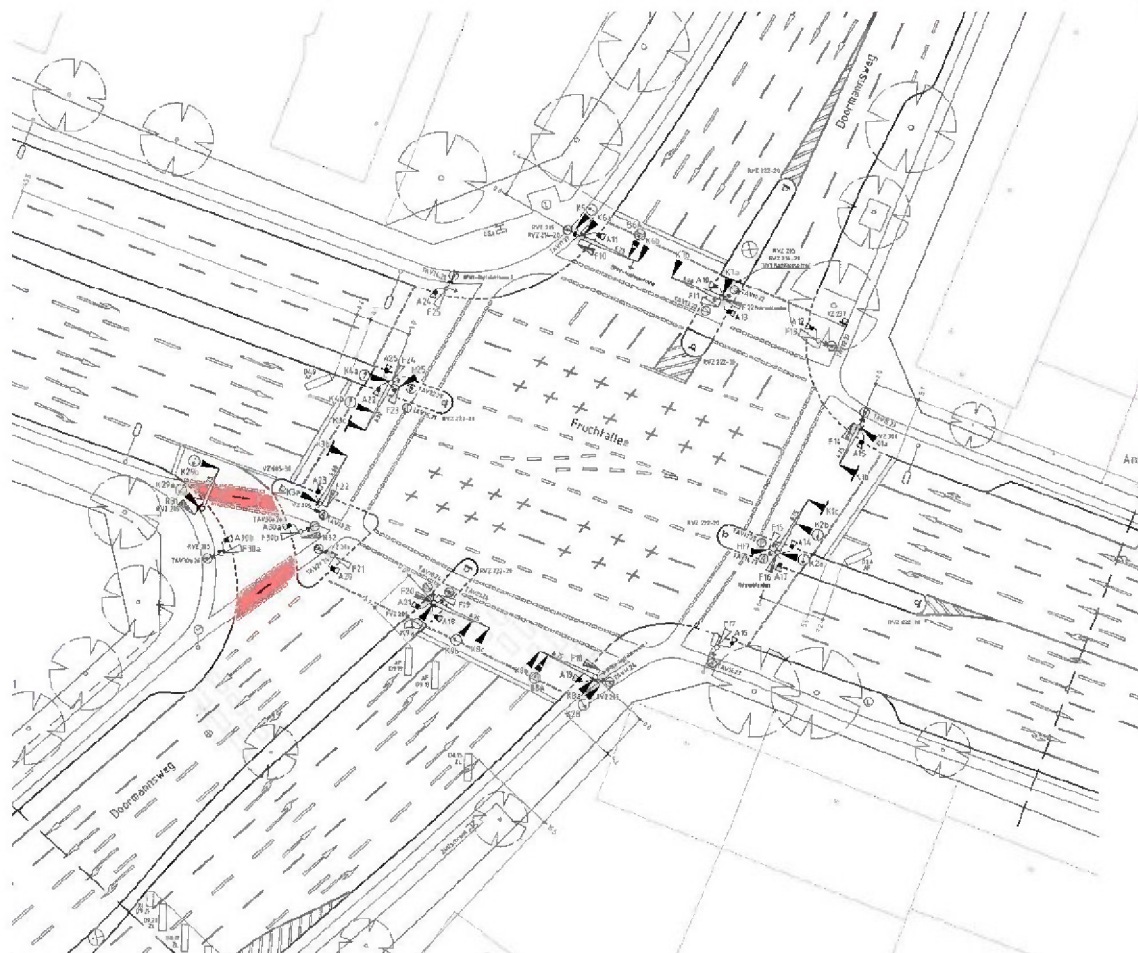


Abbildung 55: Signallageplan Fruchttallee/Doormannsweg – Bestand (16/813-04-03/03)

➤ Bestand

Der signalisierte Knotenpunkt Fruchttallee/Doormannsweg ist im Bestand bei den **Analyse-**belastungen in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags nach HBS-Maßstäben nahezu ausgelastet. Die Verkehrsabwicklung ist mit der Qualitätsstufe E zu beschreiben; die Behinderungen sind beträchtlich. Schon geringe Aufkommensschwankungen können zu einem instabilen Verkehrszustand mit sehr hohen Wartezeiten und erheblichen Staubildungen führen.

Eine wirksame Optimierung der Aufschaltung (Festzeit und verkehrsabhängige Steuerung) ist nicht möglich, da alle Phasen sehr hoch ausgelastet sind. Ohnehin ist die Verkehrsqualität der Fußgänger nach dem Hamburger Qualitätsmaßstab z.T. als ungenügend zu bezeichnen. Eine entsprechende Anpassung mit ausreichend langen Grünzeiten an den Furten und vollständiger progressiver Signalisierung würde aber die Freigabezeiten für den Kfz-Verkehr auf der Fruchttallee deutlich einschränken.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist der Knotenpunkt in den Hauptverkehrszeiten überlastet und insgesamt als nicht leistungsfähig einzuschätzen. Aufgrund der sehr hohen Auslastung bzw. Überlastung der einzelnen Phasen sind auch keine Optimierungsmöglichkeiten an der Aufschaltung gegeben.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung sind zusätzliche Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt unrealistisch.

➤ Planung (Busbeschleunigungsprogramm)

Die Ausbauplanung am Knotenpunkt zur Busbeschleunigung M20/25 [19] (siehe Abbildung 56) lag erst kurz vor Redaktionsschluss vor und konnte nicht mehr in die Bewertung einfließen. Im Unterschied zum Bestand sind neben der Busbeschleunigung im Doormannsweg 4-Strich-Furten am östlichen und nördlichen Knotenpunktarm geplant. Eine Verbesserung der aktuellen Leistungsfähigkeit und Verkehrsabwicklung wird sich allein durch die Baumaßnahme nicht einstellen; vielmehr ist durch die vielen Buseingriffe mit einer spürbaren Zunahme der Verkehrsbehinderungen auf der Fruchttallee (erhöhte Wartezeiten) zu rechnen.

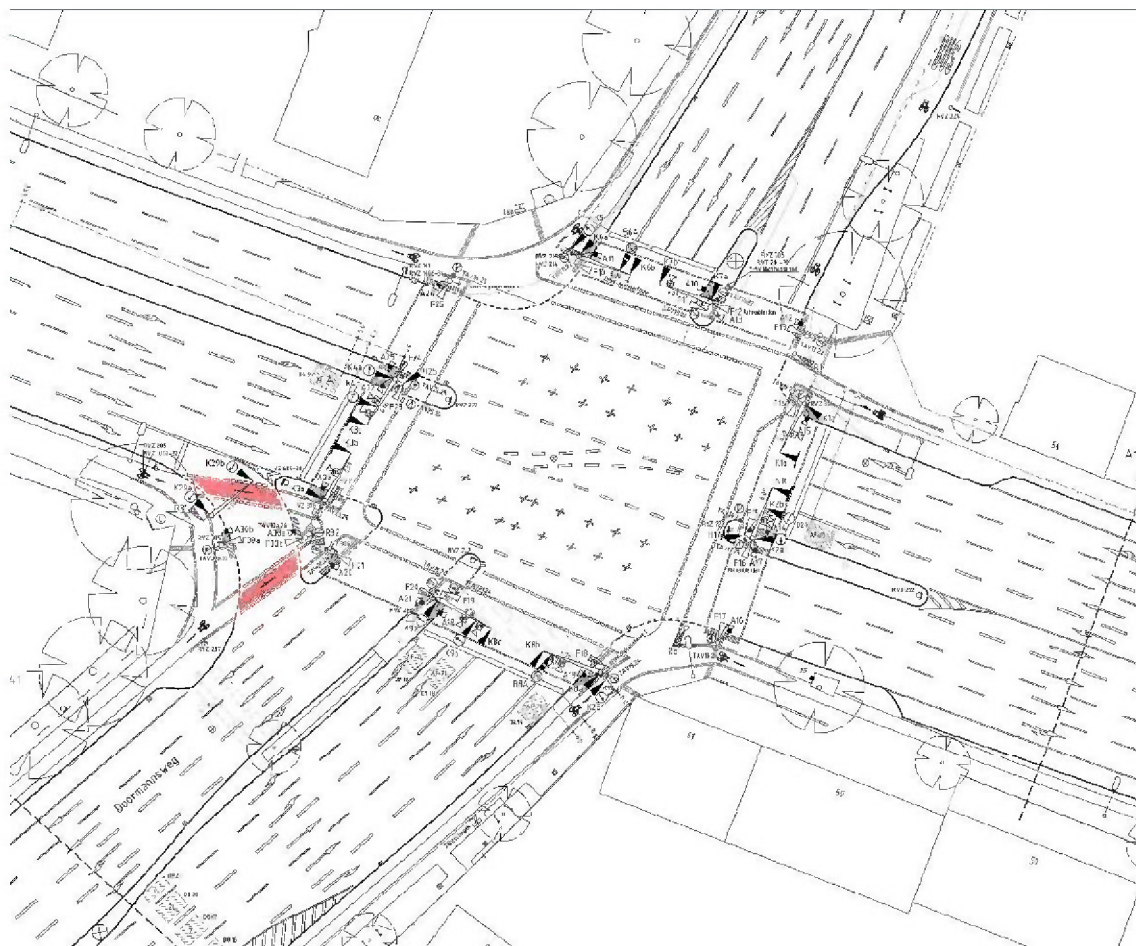


Abbildung 56: Verkehrstechnischer Lageplan Fruchttallee/Doormannsweg – Umbauplanung [18]

3.27 Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp (LSA 203)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 27.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 08.04.2015 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.580 (6%) | 3.870 (6%) +8 % | 4.010 (6%) +12 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 3.790 (3%) | 4.230 (3%) +12 % | 4.340 (3%) +15 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 27.3) | D | D | D | E | D | E |
| Optimierung der Aufschaltung (Anhang 27.4) | | | C* | D | C | D |

Tabelle 32: Verkehrstechnische Bewertung Schäferkampsallee/Kleiner Schäferkamp

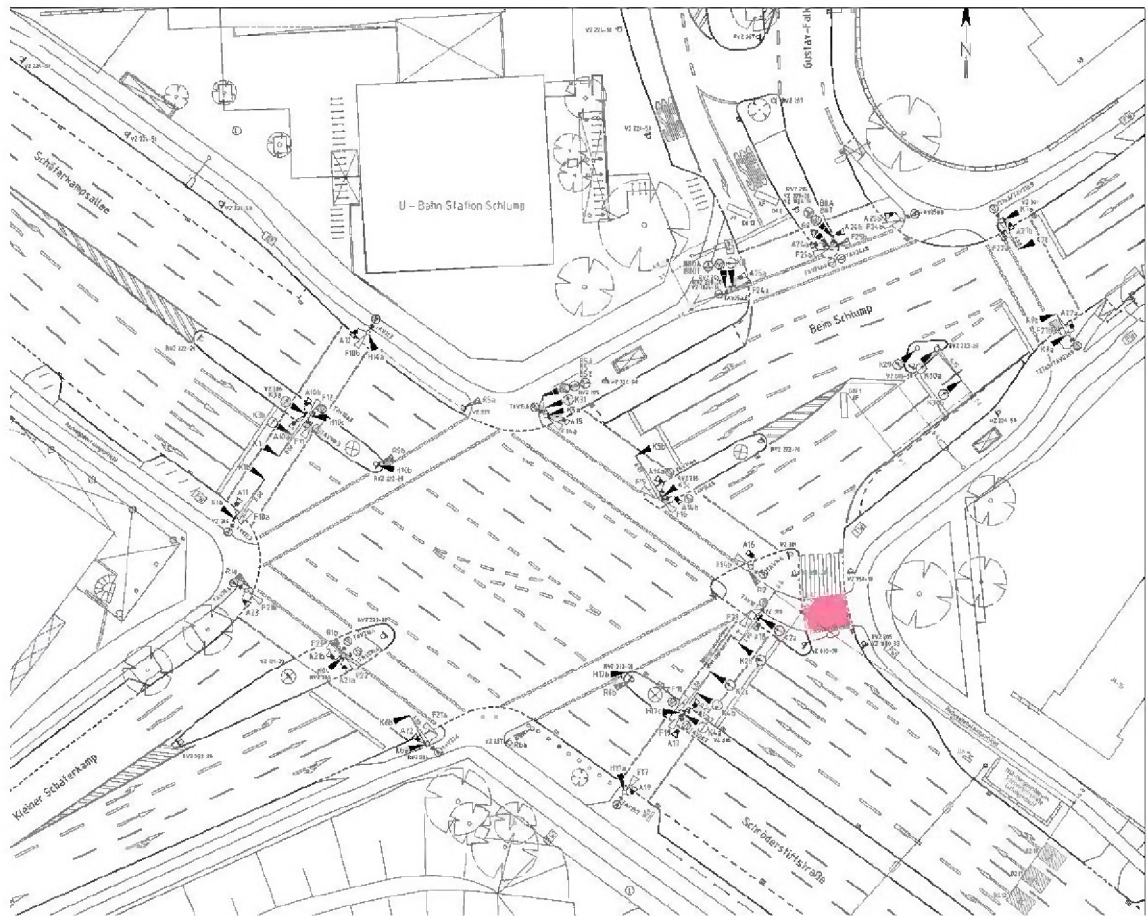


Abbildung 57: Signallageplan Schäferkampsallee/Kleiner Schäferkamp – Bestand (16/813-04-03/03)

➤ Bestand

Die **Analyse** des aktuellen Verkehrsablaufes zeigt, dass der signalisierte Knotenpunkt Schäferkampsallee/Kleiner Schäferkamp im Bestand ausreichend leistungsfähig ist. In den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags wird der Verkehr insgesamt mit der Qualitätsstufe D abgewickelt. Bei fahstreifenbezogenen Auslastungen bis maximal rund 70% sind

auch noch ausreichende Kapazitätsreserven vorhanden, um die üblichen täglichen bzw. stündlichen Verkehrsschwankungen qualitätsgerecht auffangen zu können.

In der **Entwicklungsstufe 1** ist der Knotenpunkt mit seiner aktuellen Aufschaltung noch als leistungsfähig einzuschätzen. Bei normalen Verkehrsverhältnissen kann jederzeit eine qualitativ ausreichende Verkehrsabwicklung gewährleistet werden (QSV = D). Fahrstreifenbezogen werden Auslastungen bis maximal ca. 80% berechnet.

In **Entwicklungsstufe 2** ist zumindest in der Hauptverkehrszeit nachmittags eine geringfügige Optimierung der vorhandenen Signalisierung erforderlich, um eine insgesamt ausreichende Verkehrsqualität im Wertebereich QSV = D sicherstellen zu können. Ggf. wird aber auch schon durch den Einsatz der verkehrsabhängigen Steuerung eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung gewährleistet. Die Auslastungen liegen fahrstreifenbezogen bei höchstens knapp 80%.

3.28 Kleiner Schäferkamp / Weidenallee (LSA 219)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 28.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse 07.07.2015 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-----------------------|--------------------|--------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.370 (6%) | 1.390 (6%) +1 % | 1.390 (6%) +1 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.560 (3%) | 1.580 (3%) +1 % | 1.590 (3%) +2 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (= Umbau Veloroute 2) (Anhang 28.3) | B | B | B | B | B | B |

Tabelle 33: Verkehrstechnische Bewertung Kleiner Schäferkamp/Weidenallee

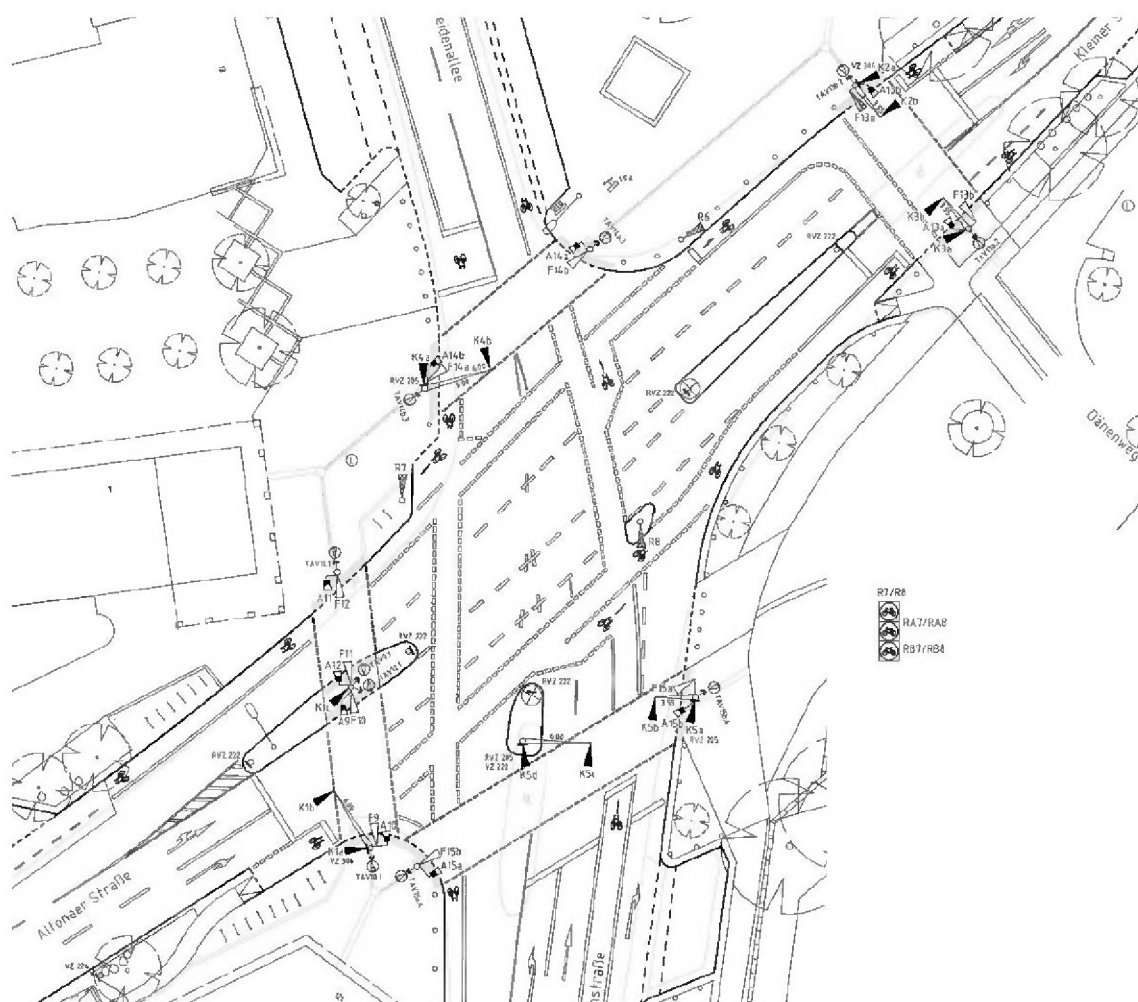


Abbildung 58: Signallageplan Kleiner Schäferkamp/Weidenallee – Bestand (18/219-04-06/00)

➤ Bestand (Programm zur Förderung des Radverkehrs)

Der signalisierte Knotenpunkt Schäferkampsallee/Kleiner Schäferkamp wird derzeit im Rahmen des Programms zur Förderung des Radverkehrs, Veloroute 2 umgeplant (siehe Abbildung 58). Die Umsetzung ist bis Ende März 2019 vorgesehen.

Bei den **Analyse**belastungen ist eine Verkehrsabwicklung in den Hauptverkehrszeiten im Wertebereich der Qualitätsstufe B zu erwarten. Bei fahstreifenbezogenen Auslastungen bis maximal rund 65% sind ausreichende Kapazitätsreserven vorhanden, um auch Aufkommensschwankungen qualitätsgerecht bewältigen zu können.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist am Knotenpunkt ebenfalls eine durchweg gute Verkehrsqualität zu erwarten (QSV = B). Fahstreifenbezogen liegen die höchsten Auslastungen bei maximal knapp 70%.

3.29 Max-Brauer-Allee / Schulterblatt (LSA 221)

| Knotenpunktbelastung (vgl. Anhang 29.1) und Entwicklung zur Analyse | Analyse Stichprobe 03.07.2018 | Entw.stufe 1 | Entw.stufe 2 |
|---|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Spitzenstunde früh (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.760 (ca. 5%) | 1.790 (5%) +2 % | 1.800 (5%) +2 % |
| Spitzenstunde spät (SV-Anteil) in [Kfz/h] | 1.820 (ca. 3%) | 1.880 (3%) +3 % | 1.880 (3%) +3 % |

| Knotenpunktausbau und Verkehrsqualität in den Spitzenstunden | Analyse | | Entw.stufe 1 | | Entw.stufe 2 | |
|--|---------|------|--------------|------|--------------|------|
| | früh | spät | früh | spät | früh | spät |
| Bestand (Anhang 29.3) | C | D | C | D | C | D |

Tabelle 34: Verkehrstechnische Bewertung Max-Brauer-Allee/Schulterblatt

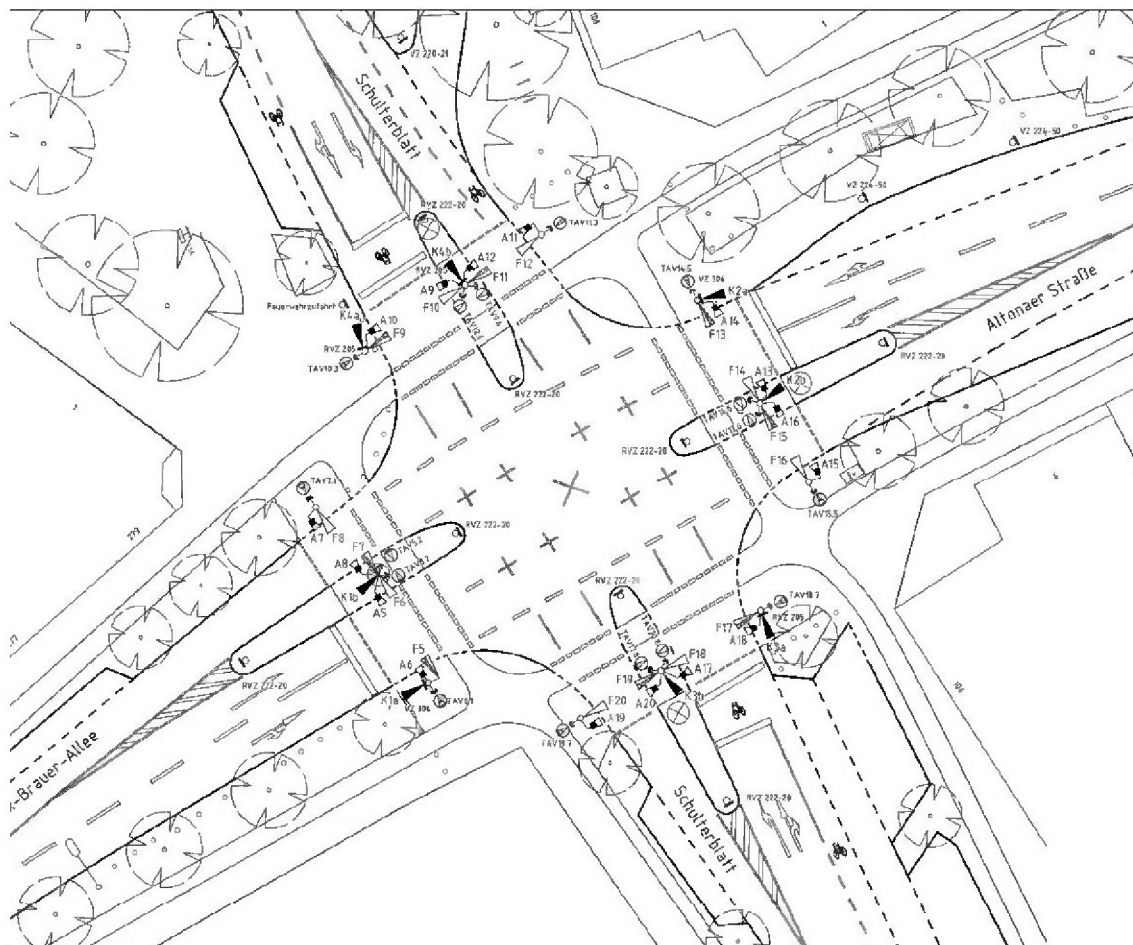


Abbildung 59: Signallageplan Max-Brauer-Allee/Schulterblatt – Bestand (16/221-04-04/00)

➤ Bestand

Der Verkehrsablauf am signalisierten Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Schulterblatt ist im **Analyse**zustand mit der vorhandenen Festzeitsteuerung von einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität gekennzeichnet (QSV = D). Fahrstreifenbezogen liegen die höchsten Auslastungen in den Hauptverkehrszeiten bei 75% morgens und knapp 85% nachmittags,

so dass auch die üblichen tageszeitlichen und stündlichen Aufkommensschwankungen qualitätsgerecht abgewickelt werden können.

In den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist weiterhin eine qualitativ gute bis ausreichende Verkehrsabwicklung zu erwarten. In den Hauptverkehrszeiten werden insgesamt Verkehrsqualitäten im Wertebereich der Stufe C (morgens) bzw. D (nachmittags) ermittelt. Die fahstreifenbezogenen Kapazitätsreserven liegen bei mindestens ca. 15%.

3.30 Weitere Knotenpunkte

In Tabelle 35 sind diejenigen Knotenpunkte im Untersuchungsraum aufgelistet, für die in den vorherigen Verkehrsuntersuchungen zur „Neuen Mitte Altona“ [2] und zum Entwicklungsvorhaben Bahrenfeld-Nord [4] mindestens eine Verkehrsqualität im Bereich der Stufe D mit z.T. noch deutlichen Kapazitätsreserven ermittelt wurde.

Aus dem quantitativen Vergleich der maßgebenden werktäglichen Prognosebelastungen kann für alle Knotenpunkte auch in der Entwicklungsstufe 2 eine ausreichende Leistungsfähigkeit abgeleitet werden.

Die Abweichungen der Prognosebelastungen resultieren in erster Linie aus

- den aktuellen, in der Regel geringeren Analysebelastungen im Vergleich zu den Grundlagen in den alten Untersuchungen,
- den Verkehrsverlagerungen im Zusammenhang mit einem verlängerten Holstenkamp (diese Netzergänzung wird im Prognoseszenario S0-P1 in [2] nicht berücksichtigt),
- den Auswirkungen der Maßnahmen aus der Luftreinhalteplanung [6] und
- dem unterschiedlichen Detailierungsgrad der verwendeten Verkehrsnetz- bzw. Umlegungsmodelle.

| Knotenpunkt [Quelle] | Vorherige Verkehrsuntersuchung | | | Prognose ES 2 [Kfz/d] | Vergleich der Prognosen [ES 2/„alt“] |
|---|--------------------------------|----------|------------------------|-----------------------------|--|
| | Prognose [Kfz/d] | QSV | Kapazitäts- reserve | | |
| Luruper Hauptstraße/ Stadionstraße [4] | 35.000 | B | 30% | 37.700 | +5% |
| Schnackenburgallee/ A7-AS Volkspark – Ostrampe [2] | 52.100 | C | 25% | 49.300 | -5% |
| Bornkampsweg/ Leunastraße/Boschstraße [2] | 28.500 | D | 10% | 26.700 | -6% |
| Stresemannstraße/ Ruhrstraße [2] | 48.800 | C | 20% | 45.200 | -7% |
| Stresemannstraße/ Schützenstraße [2] | 45.700 | B | 20% | 39.300 | -14% |
| Bahrenfelder Steindamm/ Schützenstraße [2] | 19.900 | B | 30% | 17.200 | -13% |
| Barnerstraße/ Lessingtunnel [2] | 29.600 | C | 15% | 24.600 | -17% |
| Julius-Leber-Straße/ Goetheallee [2] | 27.500 | D | 10% | 20.700 | -24% |
| Max-Brauer-Allee/ Paul-Neumann-Platz [2] | 28.300 | C | 25% | 26.400 | -6% |

Tabelle 35: Weitere Knotenpunkte – Kapazitätsreserven und Entwicklung der Verkehrsprognose

4 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung

4.1 Einzelmaßnahmen an den Knotenpunkten

4.1.1 Bestandssituation

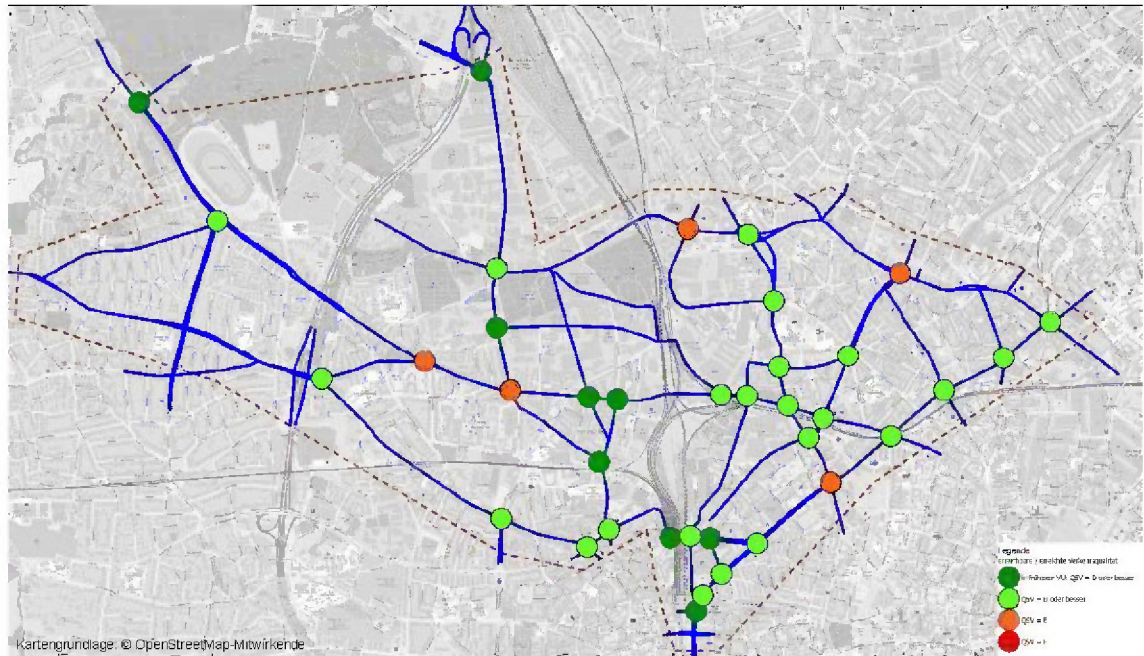


Abbildung 60: Bestandssituation – Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Die Bewertung der Verkehrsabwicklung in der Analyse zeigt (siehe Abbildung 60), dass bei normalen Verkehrsverhältnissen im Untersuchungsraum überwiegend eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV = D, „grün“ markiert) gewährleistet wird. Unter Umständen sind die aktuellen LSA-Aufschaltungen (Festzeit und ggf. verkehrsabhängige Steuerung) zu optimieren und/oder eine vorhandene teilverkehrsabhängige Steuerung den verkehrlichen Anforderungen entsprechend zu ergänzen.

Die kritischen Knotenpunkte („orange“ dargestellt) mit zeitweiligen Behinderungen im Wertebereich der Qualitätsstufe E – u.a. in Form von spürbar längeren Wartezeiten und Rückstau, in der Regel mit Reststau bei Grünende – und ggf. notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung (vgl. dazu Kapitel 3) sind in Tabelle 36 aufgelistet.

| Knotenpunkt | QSV | Maßnahmen |
|--|-----|--|
| Bahrenfelder Chaussee/Von-Sauer-Straße | E | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |
| Bahrenfelder Chaussee/Bornkampsweg | E | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |
| Holstenstraße/Max-Brauer-Allee | E | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |
| Holstenkamp/Große Bahnstraße | E | Ausbau im Holstenkamp erforderlich (zusätzliche Linksabbiegestreifen) |
| Fruchtallee/Doormannsweg | E | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |

Tabelle 36: Bestandssituation – Kritische Knotenpunkte

4.1.2 Entwicklungsstufe 1

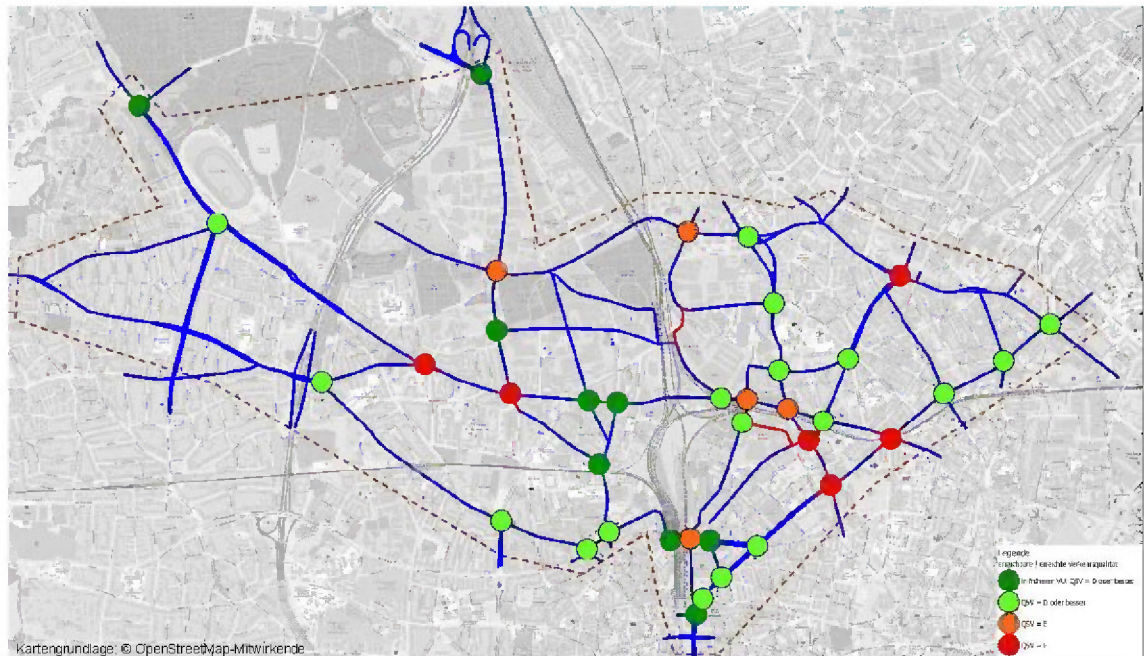


Abbildung 61: Entwicklungsstufe 1 – Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

In der Entwicklungsstufe 1 werden z.T. deutliche Verkehrszunahmen an den Knotenpunkten prognostiziert. Die Bewertungsergebnisse zeigt Abbildung 61.

An der überwiegenden Anzahl an Knotenpunkten kann dennoch im Normalfall – ggf. unterstützt durch verkehrstechnische Maßnahmen (LSA-Optimierung und/oder Ergänzung der verkehrsabhängigen Steuerung) – eine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden (in grün eingefärbt). Hier ist eine regelmäßige Überprüfung der Verkehrsabwicklung und ggf. Anpassung der aktuellen Aufschaltung an die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse zu empfehlen. Dies gilt sinngemäß auch für diejenigen Knotenpunkte, für die in früheren Verkehrsuntersuchungen ausreichende Kapazitätsreserven festgestellt wurden („dunkelgrün“ gekennzeichnet).

Im Vergleich zur Ist-Situation sind neben den schon bekannten problematischen Knotenpunkten vor allem zunehmende Behinderungen an einigen Hauptverkehrsknotenpunkten im näheren Umfeld der Mitte Altona und des Holsten-Quartiers zu verzeichnen.

Zeitweise kritische Verkehrszuständen (QSV = E) sind an den „orange“ dargestellten Knotenpunkte zu erwarten. Die erforderlichen Ausbaumaßnahmen an den beiden Knotenpunkte Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz und Stresemannstraße/Kieler Straße in Verbindung mit einem Brückenneubau sind voraussichtlich nur langfristig realisierbar.

Mit einer mehr oder weniger starken Überlastung mit länger anhaltenden Behinderungen (QSV = F mit sehr hohen Wartezeiten und ständig zunehmenden Rückstaus) zumindest in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags ist an den sechs „rot“ gekennzeichneten Knotenpunkten im Untersuchungsraum zu rechnen. LSA-Optimierungen und/oder notwendige Ausbaumaßnahmen sind aufgrund der aktuellen Bebauung allerdings voraussichtlich nicht möglich bzw. eher unrealistisch. Somit können hier prinzipiell nur verkehrslenkende

und/oder verkehrspolitische Maßnahmen (siehe Kapitel 4.4) die erforderliche Reduzierung des Gesamtaufkommens an den Knotenpunkten bewirken.

Für die Entwicklungsstufe 1 sind die kritischen und überlasteten Knotenpunkte sowie die jeweils erforderlichen Maßnahmen zusammenfassend in Tabelle 37 ausgewiesen.

| Knotenpunkt | QSV | Maßnahmen |
|--|----------|---|
| Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz | E | umfangreicher Ausbau in Verbindung mit einem Brückenneubau Harkortstraße erforderlich |
| Stresemannstraße/Kieler Straße | E | umfangreicher Ausbau in Verbindung mit einem Brückenneubau Holstenstraße erforderlich |
| Julius-Leber-Straße/Harkortstraße | E | Verzicht auf Linksabbiegemöglichkeit aus dem Lessingtunnel erforderlich |
| Bornkampsweg/Holstenkamp | E | Ausbau in der Schnackenburgallee erforderlich (zusätzlicher Geradeausfahrstreifen) |
| Holstenkamp/Große Bahnstraße | E | Ausbau im Holstenkamp erforderlich (zusätzliche Linksabbiegestreifen) |
| Bahrenfelder Chaussee/Von-Sauer-Straße | F | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |
| Bahrenfelder Chaussee/Bornkampsweg | F | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |
| Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee | F | Ausbau in Verbindung mit einem Brückenneubau erforderlich |
| Holstenstraße/Holstenplatz | F | Ausbau oder LSA-Optimierung vsl. nicht möglich |
| Holstenstraße/Max-Brauer-Allee | F | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |
| Fruchtallee/Doormannsweg | F | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |

Tabelle 37: Entwicklungsstufe 1 – Kritische und überlastete Knotenpunkte

4.1.3 Entwicklungsstufe 2

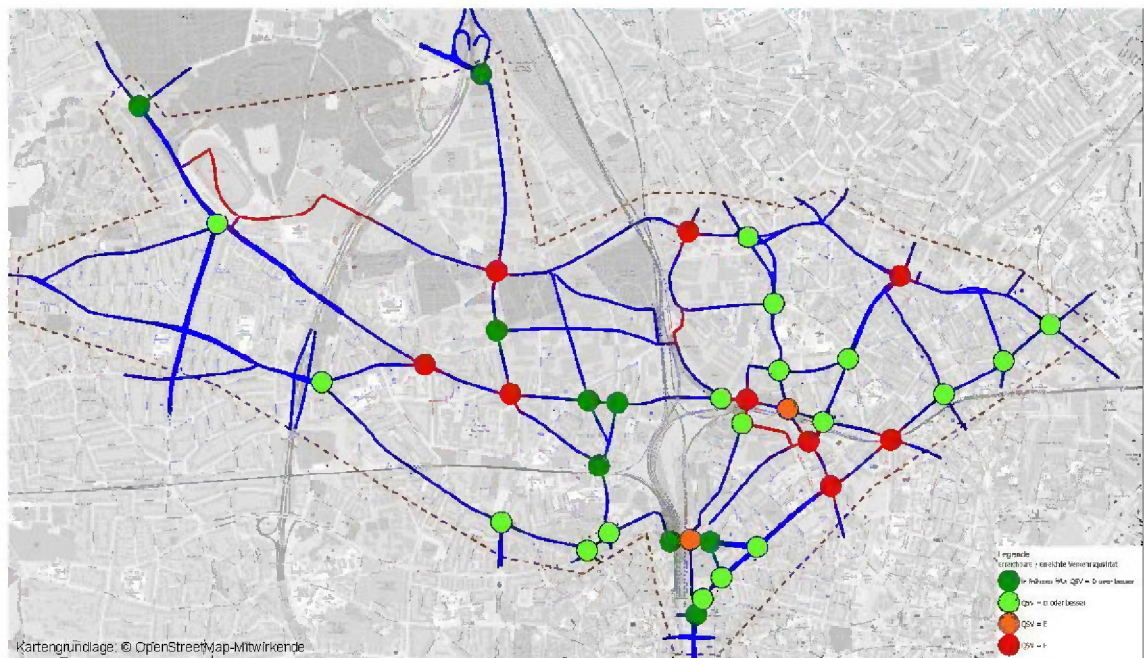


Abbildung 62: Entwicklungsstufe 2 – Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

In der Entwicklungsstufe 2 sind im Vergleich zur Stufe 1 nochmals z.T. erhebliche Verkehrszunahmen an den Knotenpunkten zu erwarten. Die Verlängerung des Holstenkamp mit einem Lückenschluss zwischen Bornkampsweg und Luruper Chaussee wird zwar gewisse Verkehrsverlagerungen von der Stresemannstraße auf den Straßenzug Holstenkamp/Fruchtallee bewirken, andererseits sind im Untersuchungsraum aber auch zusätzliche Verkehrsmengen abzuwickeln, die vor allem die Stresemannstraße belasten.

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Knotenpunktbewertungen zeigt Abbildung 62.

Im Rahmen der Verlängerung des Holstenkamp sind die äußeren Verknüpfungspunkte mit dem vorhandenen Straßennetz an der Luruper Chaussee/Ebertplatz und am Bornkampsweg leistungsgerecht auszubauen. Für die Anbindung am Ebertplatz liegen schon Vorentwürfe vor; die Realisierbarkeit des erforderlichen Ausbaubedarfs am Bornkampsweg ist aufgrund der derzeitigen Bebauung mehr als fraglich.

Die bereits in Stufe 1 deklarierten kritischen und überlasteten Knotenpunkte sind auch in Entwicklungsstufe 2 nicht mehr ausreichend leistungsfähig. Zum Teil werden vorher qualitativ kritisch eingeschätzte Knotenpunkte (QSV = E) in einen zeitweiligen Zustand der Überlastung mit QSV = F übergehen. Neue bzw. zusätzliche Knotenpunkte mit einer unzureichenden Verkehrsqualität sind nicht zu verzeichnen.

An den „grün“ markierten Knotenpunkten ist bei normalen Verhältnissen i.d.R. ein qualitativ ausreichender Verkehrsablauf zu gewährleisten; ggf. ist die aktuelle Aufschaltung den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen anzupassen (LSA-Optimierung, Ergänzung der verkehrsabhängigen Steuerung). Diese Einschätzung ist auch auf die Knotenpunkte zu übertragen, die nicht explizit in der vorliegenden Untersuchung bewertet wurden („dunkelgrün“ eingefärbt). Die in früheren Untersuchungen aufgezeigten Kapazitätsreserven sind offensichtlich auch bei einer Verkehrsentwicklung gemäß Stufe 2 ausreichend leistungsfähig.

Zeitweise kritische Verkehrszustände (QSV = E) sind an den „orange“ dargestellten Knotenpunkten zu erwarten. Der erforderliche Brückenneubau Holstenstraße zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Stresemannstraße/Kieler Straße ist voraussichtlich nur langfristig zu realisieren.

Mit zeitweiligen, aber meist länger andauernden Überlastungszuständen (QSV = F) sind an den in Abbildung 62 „rot“ markierten Knotenpunkten zu rechnen. Größtenteils sind die erforderlichen baulichen Maßnahmen aufgrund der vorhandenen Bebauung aber nicht umzusetzen. Die notwendigen Brückenerneuerungen über die Harkortstraße und Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee sind auch eher nur langfristig realisierbar.

Dementsprechend ist eine akzeptable Verkehrsqualität an den kritischen und überlasteten Knotenpunkten meist nur durch eine Reduzierung des Gesamtaufkommens an den einzelnen Knotenpunkten zu erreichen. Hierfür kommen letztlich nur verkehrslenkende und/oder verkehrspolitische Maßnahmen (siehe Kapitel 4.4) in Frage.

Die kritischen und überlasteten Knotenpunkte sowie die jeweils erforderlichen Maßnahmen bezogen auf die Entwicklungsstufe 2 sind in Tabelle 38 aufgelistet.

| Knotenpunkt | QSV | Maßnahmen |
|--|-----|---|
| Luruper Chaussee/Ebertplatz/ verlängerter Holstenkamp | | Neubau mit Anbindung des verlängerten Holstenkamp |
| Stresemannstraße/Kieler Straße | E | Ausbau in Verbindung mit einem Brückenneubau Holstenstraße erforderlich |
| Julius-Leber-Straße/Harkortstraße | E | Verzicht auf Linksabbiegemöglichkeit aus dem Lessingtunnel erforderlich |
| Bornkampsweg/Holstenkamp | F | umfangreicher Ausbau in allen Knotenpunkt- armen erforderlich aber u.U. nicht realisierbar |
| Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz | F | umfangreicher Ausbau in Verbindung mit einem Brückenneubau Harkortstraße erforderlich |
| Holstenkamp/Große Bahnstraße | F | Ausbau im Holstenkamp erforderlich (zusätzliche Linksabbiegestreifen) |
| Bahrenfelder Chaussee/Von-Sauer-Straße | F | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |
| Bahrenfelder Chaussee/Bornkampsweg | F | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |
| Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee | F | Ausbau in Verbindung mit einem Brückenneubau erforderlich |
| Holstenstraße/Holstenplatz | F | Ausbau oder LSA-Optimierung vsl. nicht möglich |
| Holstenstraße/Max-Brauer-Allee | F | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |
| Fruchtallee/Doormannsweg | F | Ausbau oder LSA-Optimierung nicht möglich |

Tabelle 38: Entwicklungsstufe 2 – Kritische und überlastete Knotenpunkte

4.2 Stärkung der Querverbindung Holsten-Areal

Eine straßenverkehrliche Stärkung der Fahrbeziehung Holstenplatz <> Querverbindung Holsten-Areal <> Harkortstraße in den **Entwicklungsstufen 1 und 2** ist aus gutachterlicher Sicht nicht zu empfehlen. Insgesamt würden sich die verkehrlichen Probleme im näheren Umfeld eher nur verlagern.

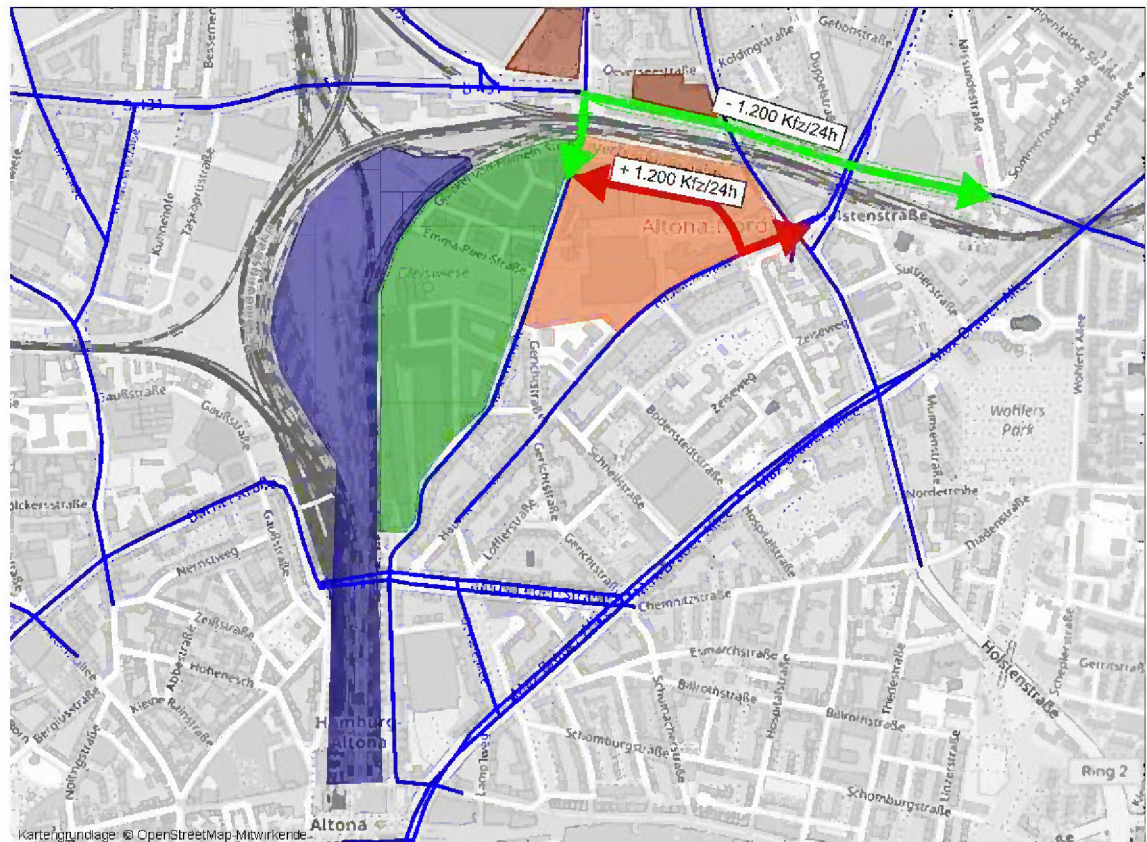


Abbildung 63: Auswirkungen einer Stärkung der Querverbindung Holsten-Areal

Einerseits könnte zwar durch eine Verflüssigung des Verkehrs auf der Quartiersdurchfahrt eine spürbare Verkehrsverlagerung des Quell- und Zielverkehrs des Holsten-Quartiers und teilweise der Mitte Altona erreicht werden und somit zu einer Entlastung der Stresemannstraße bzw. an den Knotenpunkten Kaltenkircher Platz und Kieler Straße führen.

Andererseits würde sich aber der Mehrverkehr vor allem an den ohnehin kritischen bzw. überlasteten Knotenpunkten Holstenstraße/Holstenplatz und Holstenstraße/Max-Brauer-Allee sowie am Knotenpunkt Stresemannstraße/Alsenstraße (mit der geringen Kapazität für Linksabbieger) nachteilig auswirken. Zudem sind auch die erhöhten Verkehrsbelastungen im Holsten-Quartier für die Wohn-, Aufenthalts- und Verkehrsqualität negativ zu bewerten.

4.3 Westliche Anbindung Mitte Altona

Für die straßenverkehrliche Erschließung der Mitte Altona wurde in der Vergangenheit auch eine zusätzliche westliche Anbindung über die Kohlentwiete zur Schützenstraße diskutiert. Im Zusammenhang mit der zwischenzeitlich zurückgestellten Entwicklung des 3. Bauabschnitts der Mitte Altona (Gleisdreieck) ist jedoch auch ein westlicher Durchstich nicht mehr weiter verfolgt worden.

Unter Verwendung des projektbezogenen Umlegungsmodells sind die positiven Wirkungen einer westlichen Erschließung der Mitte Altona als nur begrenzt einzuschätzen. Zumindest könnten die Entlastungen am Knotenpunkt Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz dazu führen, dass der umfangreiche Ausbau bezogen auf die Entwicklungsstufe 1 (siehe Kapitel 3.5) auch für die Entwicklungsstufe 2 ausreichend leistungsfähig ist.

An den anderen kritischen Knotenpunkten westlich der Mitte Altona ist dagegen keine maßgebliche Reduzierung des Gesamtverkehrs zu erwarten. Sowohl am Knoten Bahrenfelder Chaussee/Bornkampsweg als auch am Knoten Bahrenfelder Chaussee/Von-Sauer-Straße ist weiterhin mit einer Überlastung zu rechnen.

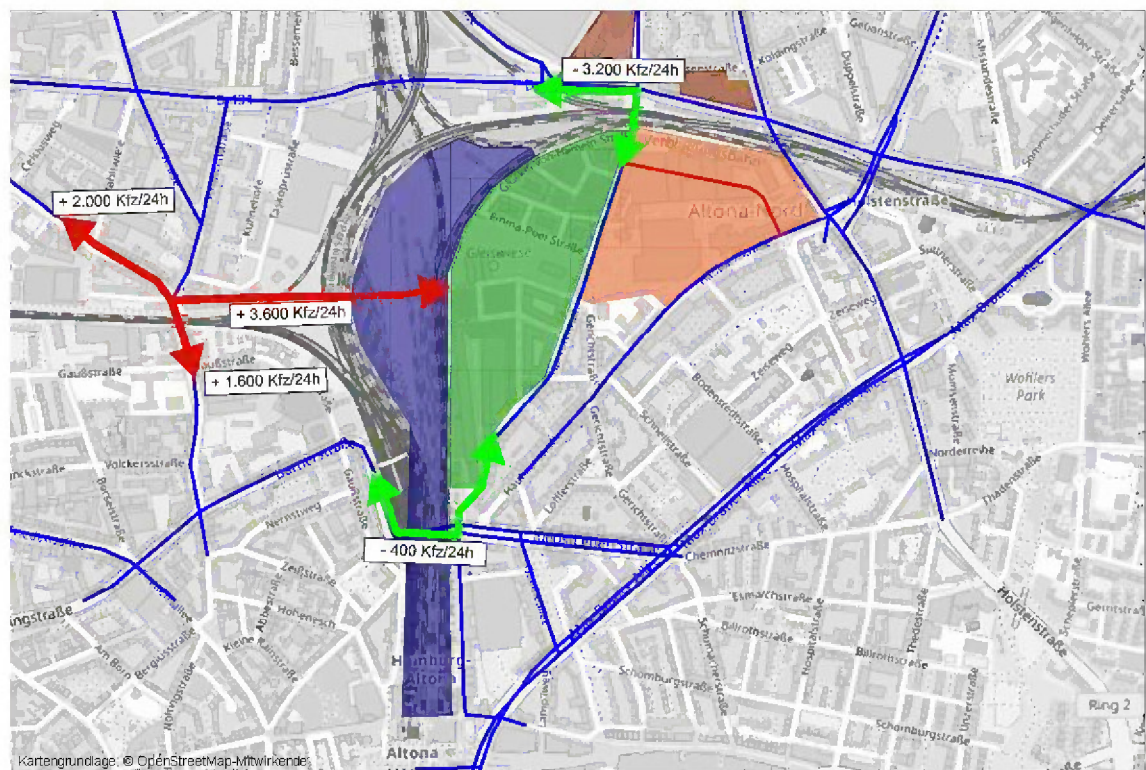


Abbildung 64: Auswirkungen einer westlichen Anbindung Mitte-Altona

Allerdings ist aus gutachterlicher Sicht zu prüfen, inwiefern die Möglichkeit einer direkten westlichen Anbindung der Mitte Altona an den Bahrenfelder Steindamm ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr besteht. Hierdurch könnten die Wege deutlich verkürzt werden; die westliche Abgrenzung des Quartiers Mitte Altona durch die vorhandenen Bahnanlagen würde durch einen Durchlass zumindest für Fußgänger und Radfahrer aufgehoben werden und eine unmittelbare und attraktive westliche Anbindung bedeuten.

4.4 Verkehrspolitische und städtebauliche Maßnahmen

Aufgrund der vorhandenen Bebauung bzw. begrenzten Ausbaumöglichkeiten vor allem im Zuge der Stresemannstraße als auch des verlängerten Holstenkamp/Fruchtallee sind in beiden **Entwicklungsstufen 1 und 2** prinzipiell auch verkehrspolitische sowie städtebauliche Maßnahmen in Betracht zu ziehen, um das prognostizierte Gesamtaufkommen nachhaltig zu verringern und dadurch eine weitgehend ausreichende Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten vorhalten zu können.

Vor diesem Hintergrund gilt ein verstärktes Augenmaß den Potenzialen alternativer Mobilitätsangebote. Um Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel nicht nur für Neubauvorhaben, sondern auch für den Bestand zu schaffen und die Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs insgesamt zu verringern, sind vor allem folgende Angebote und Maßnahmen – ohne dass die Reihenfolge einer Wichtung gleichzusetzen ist – vorzuhalten, auszudehnen und zu verstärken:

- Erarbeitung einer Verkehrsentwicklungsplanung für die Freie und Hansestadt Hamburg unter Beachtung der Wechselwirkungen zu den Nachbarkommunen der Metropolregion und intensive Abstimmung und Beteiligung der interessierten (Fach-) Öffentlichkeit,
- enge Abstimmung zwischen Stadtplanung und Verkehrsplanung über alle Planungsphasen von den ersten Ideen bis zur Umsetzung (gegebenenfalls inklusive eines Monitorings nach der Umsetzung, ob die im Planungsprozess definierten (verkehrlichen) Ziele erreicht wurden und Ableitung von Hinweisen für zukünftige Projekte),
- (städtebauliche) Begrenzung der Pkw-Verkehrsnachfrage (bspw. durch einen geringen Stellplatzschlüssel bei neuen Wohnbauvorhaben mit konsequenter, vertraglich abgesicherter Durchsetzung der Vereinbarungen zum eigenen Pkw-Besitz, konsequente Um- und Durchsetzung von Mobilitätskonzepten),
- Vergrößerung und Ergänzung der P+R-Anlagen am Stadtrand (und auch im erweiterten Einzugsbereich außerhalb von Hamburg) sowie Überprüfung preispolitischer Maßnahmen zur Steuerung der Nutzung dieser Anlagen,
- Erschließung der westlichen/nordwestlichen Stadtteile von Hamburg durch einen leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bspw. durch den Bau der U5 und/oder der S32, stadtweiter Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs,
- verbesserte und ergänzende Busanbindungen (konsequente Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen, Verbesserung der Erreichbarkeit, kürzere Taktzeiten, Erhöhung des Platzangebotes, Optimierung von Umsteigeverbindungen bzw. der Anschluss-sicherung, Minimierung der Verspätungen etc.),
- Parkraumbewirtschaftung insbesondere in innerstädtischen Zonen ausdehnen,
- Verbesserung der vorhandenen und Intensivierung der Planung von weiteren Velorouten sowie zielgerichtete Umsetzung der Radschnellwegekonzeption in der Metropolregion,
- Förderung von Bikesharing,
- Erweiterung und Ergänzung von Fahrradabstellanlagen,
- Errichtung von Mobilitätsstationen,
- Förderung von Carsharing und Ridesharing als Ergänzung zum „klassischen“ öffentlichen Verkehr insbesondere in den Randbereichen.

5 Zusammenfassung

Allgemeines

Durch die mittel- bis langfristig geplanten städtebaulichen Entwicklungen im östlichen Bereich des Bezirkes Hamburg-Altona ist bei der derzeit vorhandenen Verkehrsinfrastruktur auch mit einem erheblichen Mehraufkommen des Kfz-Verkehrs auf den Hamburger Straßen zu rechnen. Allerdings sind Kapazitätsreserven teilsräumig nur äußerst begrenzt vorhanden, da das Straßenverkehrsnetz insbesondere in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags schon heute von hohen Auslastungen an einzelnen Knotenpunkten und Streckenzügen gekennzeichnet ist.

In der vorliegenden Untersuchung, die eine Fortschreibung und Aktualisierung der Ergebnisse aus den bisherigen bauvorhabenbezogenen Verkehrsuntersuchungen und -gutachten beispielsweise zur Mitte Altona und Bahrenfeld-Nord darstellt, werden auf Grundlage konkreter Nutzungskonzepte und der Gesamtheit der erwarteten Entwicklungsvorhaben die straßenverkehrlichen Auswirkungen im Untersuchungsraum Altona-Ost analysiert. Erforderliche bauliche und/oder verkehrstechnische Maßnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit bzw. Verkehrsqualität an den Hauptverkehrsknotenpunkten werden im Sinne von Mindestanforderungen definiert.

Als räumliche Entwicklungsschwerpunkte sind die Bauvorhaben Mitte Altona, Holsten-Areal, Bahrenfeld-Nord und die Verlagerung des Fernbahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich zu nennen. Zusätzlich werden explizit Bauvorhaben in Altona und den angrenzenden Bezirken Mitte und Eimsbüttel berücksichtigt, für die eine Nutzung von mindestens 200 Wohneinheiten bzw. bei Gewerbeentwicklungen von 5.000 m² Bruttogrundfläche (BGF) vorgesehen sind.

Alle anderen – im ersten Quartal 2017 bekannten (Grundlage des Verkehrsmodells der Firma Argus Stadt und Verkehr) – kleineren Entwicklungsvorhaben im Untersuchungsraum sowie alle relevanten größeren Bauvorhaben im gesamten Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg wie beispielsweise HafenCity, Kleiner Grasbrook, Rothenburgsort und Oberbillwerder sind im Rahmen der Prognose zur allgemeinen Verkehrsentwicklung („Prognosenullfall“) enthalten.

Auf Basis aktueller Verkehrsbestandsdaten und unter Berücksichtigung der Maßnahmen und Auswirkungen der Luftreinhalteplanung (z.B. hinsichtlich der allgemeinen Verkehrsentwicklung und des Modal Split-Ansatzes für Neubauvorhaben) werden zwei Prognoseszenarien betrachtet: Die Entwicklungsstufe 1 bezieht sich auf eine mittelfristige Umsetzung städtebaulicher Entwicklungen und den Ausbau diverser Knotenpunkte bis etwa 2025. In der Entwicklungsstufe 2 wird eher langfristig bis zum Prognosehorizont 2030 die Realisierung aller relevanten Bauvorhaben und maßgeblicher Ergänzungen im Straßennetz (u.a. Verlängerung des Holstenkamp bis zum Ebertplatz und Überdeckelung der Autobahn A7 zwischen der Anschlussstelle Othmarschen bis nördlich der Straßenachsen Holstenkamp/Schulgartenweg) berücksichtigt.

Prognostizierte Verkehrsentwicklung

Die Prognosen zur Verkehrserzeugung lassen bei Realisierung aller betrachteten Bauvorhaben in Entwicklungsstufe 2 insgesamt rund +36.000 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Werktag erwarten. Der Anteil des Schwerverkehrs wird bei etwa 3% liegen.

Rund 70% des gesamten zusätzlichen Kfz-Verkehrsaufkommens (= ca. +26.000 Kfz-Fahrten/d) werden dabei schon in der Entwicklungsstufe 1 generiert.

Neben den üblichen, allgemein anerkannten Parametern zur Verkehrserzeugung liegen den Prognoseabschätzungen auch „Hamburg-spezifische“ Kenngrößen zugrunde. Vor allem spiegeln die verwendeten Modal-Split-Ansätze die neuesten Erkenntnisse zur Verkehrsmittelwahl in Hamburg aus der MID-Studie 2017 wider und wurden projektbezogen je nach räumlicher Lage der einzelnen Entwicklungsvorhaben nochmals differenziert. Demnach wird von einem MIV-Anteil für die Flächen in Altona (bzw. im Bezirk Mitte) von 35% und für Flächen in Bahrenfeld und Eimsbüttel von 40% ausgegangen. Zusätzlich wird für die Bauvorhaben im Einzugsbereich von S- bzw. U-Bahnhaltestellen nochmals ein um 5%-Punkte reduzierter Modal-Split angesetzt.

In Abbildung 65 sind die relevanten städtebaulichen Entwicklungen im erweiterten Untersuchungsraum differenziert nach den beiden Entwicklungsstufen 1 und 2 dargestellt und der jeweils prognostizierte Neuverkehr ausgewiesen.

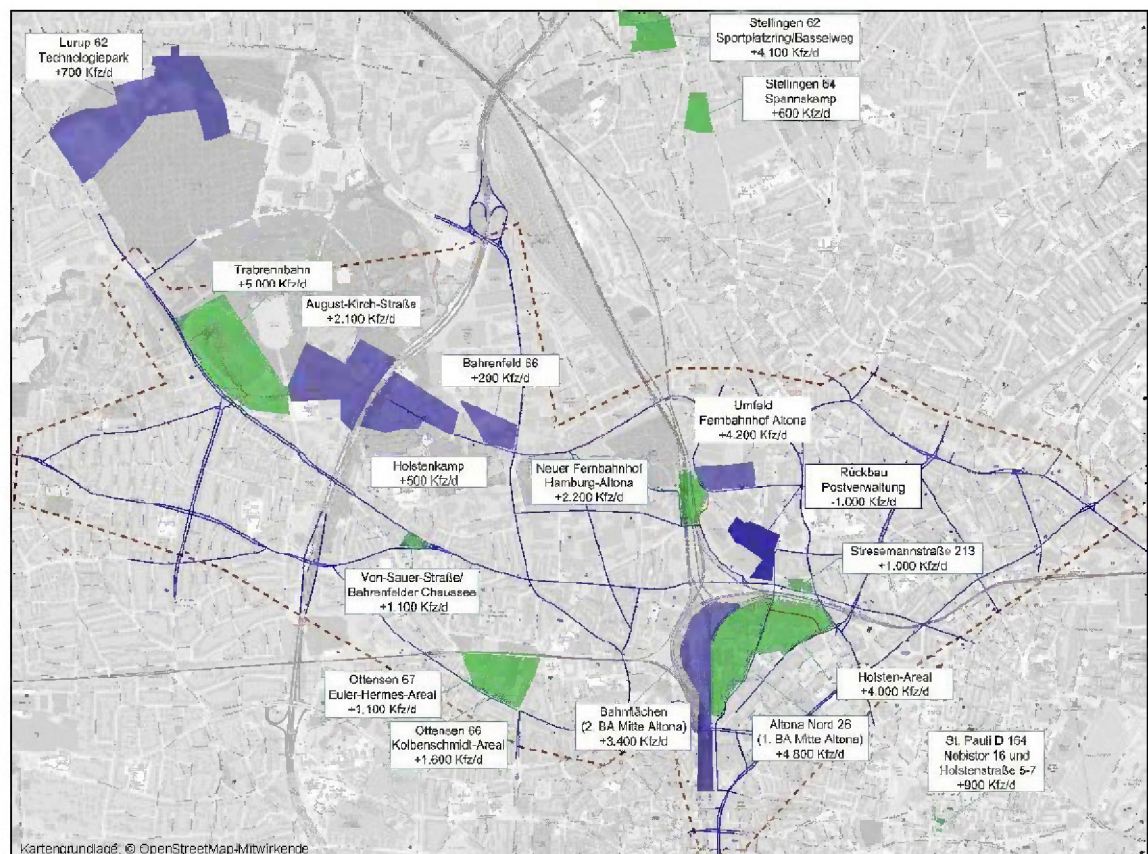


Abbildung 65: Städtebauliche Entwicklungen und prognostizierter Neuverkehr (Entwicklungsstufe 1 – grün; Entwicklungsstufe 2 – blau)

Untersuchungsergebnisse

Die Ergebnisse der einzelnen Knotenpunktbewertungen und differenzierten Betrachtungen zu notwendigen bzw. realisierbaren Ausbaumaßnahmen im betrachteten Straßennetz zeigen, dass bei den „kritischen“ Knotenpunkten, bei denen die Kapazitätsgrenze nahezu erreicht oder sogar überschritten wird, größtenteils keine klassischen und konventionellen

Lösungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit (Anpassung der Lichtsignalsteuerung, Knotenpunktumbau und -ausbau) vorliegen.

Bezogen auf die Entwicklungsstufe 2 ist die jeweils erreichbare Verkehrsqualität an den untersuchten Knotenpunkten im Bestand bzw. nach Realisierung aktueller Ausbauplanungen – z.B. im Rahmen der Busbeschleunigung oder des Programms zur Förderung des Radverkehrs – in Abbildung 66 dargestellt:

- An den hell und dunkel „grün“ markierten Knotenpunkten ist der vorhandene Knoten- ausbau ausreichend leistungsfähig; ggf. ist zur Anpassung an die tatsächliche Ver- kehrsentwicklung eine Optimierung der aktuellen LSA-Steuerung erforderlich.
- An den „orange“ eingefärbten Knotenpunkten wird die Kapazitätsgrenze nahezu er- reicht. Zumindest in den Hauptverkehrszeiten ist eine Verkehrsqualität im Wertebe- reich der Stufe E zu erwarten, die durch erhebliche Behinderungen (hohe Wartezeiten und Rückstaus, Reststaus bei Grünende) charakterisiert wird.

Für Hamburger Verhältnisse können diese qualitativ eingeschränkten Verkehrszu- stände jedoch als noch hinnehmbar gewertet werden.

- An den „rot“ gekennzeichneten Knotenpunkten ist eine zum Teil starke Überlastung zu erwarten; der Verkehrsablauf ist nachhaltig und länger andauernd gestört. Ausbau- möglichkeiten sind aufgrund der vorhandenen Bebauung nur vereinzelt, äußerst be- grenzt bzw. gar nicht vorhanden.
- An den mit „A“ gekennzeichneten Knotenpunkten wäre ein leistungsfähigkeitssteigern- der Ausbau grundsätzlich denkbar, müsste aber räumlich-geometrisch detaillierter so- wie gegebenenfalls auch konstruktiv geprüft werden.

Die deklarierten Ausbaubedarfe in der Stresemannstraße an den drei Knotenpunkten Kaltenkircher Platz, Kieler Straße und Max-Brauer-Allee sind jeweils verbunden mit einer kompletten Brückenemuerung in der Harkortstraße und Holstenstraße bzw. am Knoten Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee, die nur langfristig realisierbar sind. Ne- ben der Ausbaunotwendigkeit der Brücken zur nachhaltigen Erhöhung der Leistungs- fähigkeit der Knotenpunkte sind gleichermaßen ausreichend breite Seitenräume für die bedarfsgerechte Führung des Fuß- und Radverkehrs herzustellen.

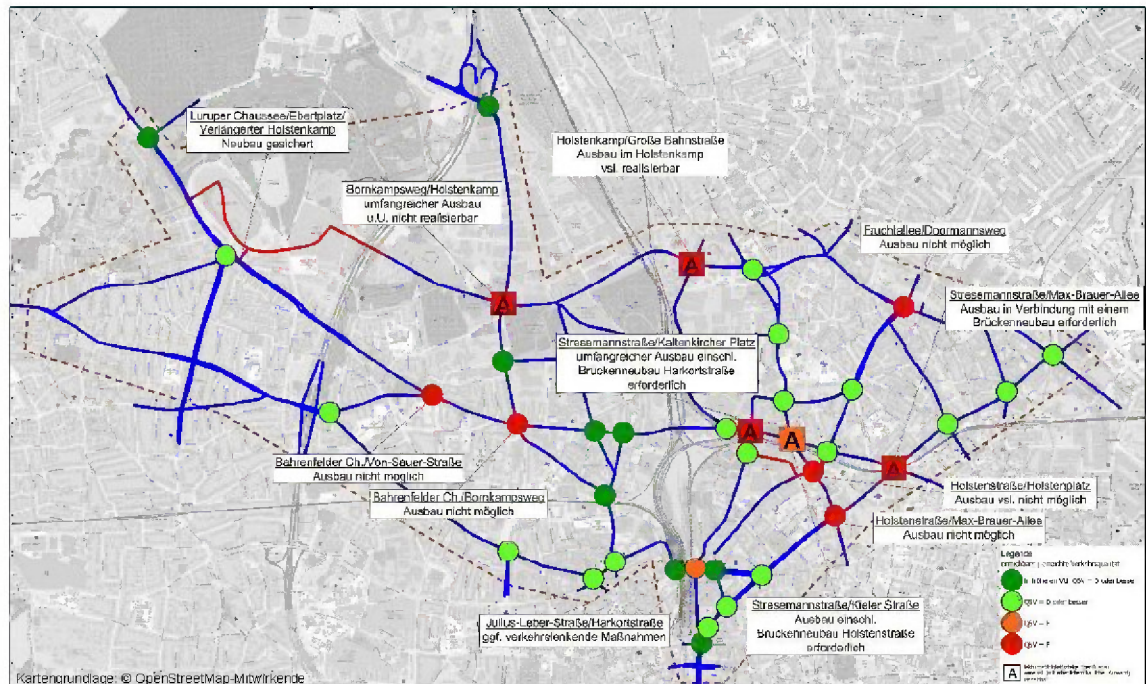


Abbildung 66: Entwicklungsstufe 2 – Leistungsfähigkeit und Ausbaubedarf an den Knotenpunkten im Untersuchungsraum

Bei der knotenübergreifenden Beurteilung der Untersuchungsergebnisse ist insgesamt festzuhalten, dass Verbesserungen an einzelnen Knotenpunkten nicht zwangsläufig zu einem besseren Verkehrsablauf am jeweiligen Knotenpunkt selbst und im erweiterten Umfeld führen werden. Es besteht die Möglichkeit – das bestätigen die Erfahrungen aus der Vergangenheit –, dass geschaffene Kapazitätsreserven durch räumliche, zeitliche oder sogar Modal-Split-Verlagerungen gefüllt werden und sich letztlich eine relativ unveränderte Verkehrssituation einstellt. Um eine akzeptable Verkehrsqualität (nahezu) überall auf den Hamburger Straßen gewährleisten zu können, ist die mindestens notwendige Reduzierung des Gesamtverkehrsaufkommens im Untersuchungsraum (Summe des Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs) auf ungefähr -10 bis -15% zu beziffern. Inwieweit sich dieser Befund auf andere Bereiche der Stadt übertragen lässt, wäre in weiteren Schritten zu untersuchen.

Eine zeitliche Verdrängung bzw. Verlagerung von Kfz-Fahrten zur Verbreiterung und damit Abschwächung der absoluten Verkehrsspitzen kann mittlerweile nicht mehr als Argument oder Handlungsempfehlung für eine verbesserte Verkehrsabwicklung angeführt werden. Wie die aktuellen Verkehrsdaten zeigen, ist diese Verhaltensweise schon heute Realität. Beispielsweise schwankt der Spitzenstundenanteil am gesamten Tagesaufkommen am Knotenpunkt Luruper Chaussee/Ebertplatz zwischen gerade einmal 5 und 8%.

Schließlich sei darauf hingewiesen, dass sich neben Schall- und Luftschadstoffemissionen und des volkswirtschaftlichen Schadens durch Stausituationen auf den Hauptverbindungsachsen auch die Erreichbarkeit für Feuerwehr und Rettungsdienst zunehmend verschlechtert (trotz Sonder- und Wegerechten).

Ausblick

Die geplanten Entwicklungen einer „Science City Bahrenfeld“ im Bereich der Luruper Chaussee, Höhe Trabrennbahn sind in der vorliegenden Untersuchung nicht berücksichtigt. Mit

einer vollständigen Entwicklung dieses Bereichs ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor 2025 zu rechnen. Durch das neue Innovationszentrum wird ein zusätzlicher Neuverkehr von grob geschätzt knapp 5.000 Kfz-Fahrten pro Werktag erzeugt. Vor dem Hintergrund der vorliegenden Ergebnisse ist im Untersuchungsraum vor allem auf den Straßenzügen Bahnenfelder Chaussee/Stresemannstraße und Holstenkamp/Fruchtallee teilweise eine zunehmende Aus- bzw. Überlastung zu erwarten. In diesem Zusammenhang ist in der Quintessenz eine leistungsfähige Schnellbahnanbindung bis Lurup als alternatives Verkehrsangebot dringend erforderlich.

Als Schlussfolgerung der Verkehrsuntersuchung ist festzuhalten, dass in Zukunft die Nachfrage an Kfz-Fahrten nachhaltig gesenkt werden muss, damit im Hamburger Straßennetz auch in den Hauptverkehrszeiten eine qualitativ noch akzeptable Verkehrsabwicklung gewährleistet werden kann. Hierfür ist das Mobilitätsverhalten nicht nur in Hamburg, sondern auch in der angrenzenden Metropolregion insbesondere zugunsten einer verstärkten ÖV-Nutzung zu ändern. Diese Forderung kann nur erfüllt werden, wenn das flächendeckende ÖV-Angebot nicht nur im östlichen Altona, sondern in der gesamten Stadt als attraktive Beförderungsalternative weiter entwickelt und ständig weiter verbessert wird. Neben der Intensivierung des Busangebotes und des Schienenpersonennahverkehrs (u.a. Regional-Express und Regionalbahn) ist insbesondere die Ergänzung des Hamburger S- und U-Bahnnetzes von allergrößter Bedeutung und aus gutachterlicher Sicht alternativlos. Aber auch die Verknüpfungspunkte zwischen Kfz-Verkehr und dem (schienengebundenen) öffentlichen Nahverkehr insbesondere in den Hamburger Randbereichen und in der angrenzenden Metropolregion können hierbei einen wesentlichen Beitrag leisten.

Gleichermaßen sind die vielfältigen Möglichkeiten von sogenannten Mobilitätsstationen zu nutzen (u.a. mit Bike- und Carsharing-Angeboten) sowie nachhaltige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet (z.B. Ausbau der Velorouten) weiter voranzutreiben.

Literaturverzeichnis

- [1] SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH, Verkehrsgutachten für die Entwicklung der "Bahnflächen Altona", Hamburg, Juli 2009.
- [2] SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH, Verkehrsuntersuchung "Neue Mitte Altona", Hamburg, Dezember 2010.
- [3] SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH, Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung "Neue Mitte Altona", Hamburg, Oktober 2011.
- [4] SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH, Verkehrsuntersuchung Bahrenfeld-Nord, Hamburg, Juni 2014.
- [5] Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr V5, Verkehrszählungen im Stadtgebiet, Hamburg, zwischen 2005 und 2017.
- [6] ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Verkehrsmodell Altona-Ost, Hamburg, 2018.
- [7] infas Institut für angewandte Sozialforschung GmbH, Mobilität im Großraum Hamburg, Bonn, 2011.
- [8] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Mobilität in Deutschland - Kurzreport - Verkehrsaufkommen - Struktur - Trends, Bonn/Berlin, Juni 2018.
- [9] infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Mobilität in Deutschland - Kurzreport Hamburg und Metropolregion, Bonn, 2018.
- [10] Schlothauer & Wauer - Ingenieurgesellschaft für Straßenwesen, Lisa+ - Planungssoftware für Lichtsignalanlagen im Straßenverkehr (Version 5.1.2), Berlin, 2015.
- [11] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS - Teil S Stadtstraßen, Köln, 2015.
- [12] Freie und Hansestadt Hamburg - Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Fachbereich S1, LSA-Unterlagen für die maßgebenden Knotenpunkte (jeweils aktuelle Signalzeitenpläne und Signallageplan), Hamburg, 2018.
- [13] SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH, Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 2/3, Umbau Ebertplatz - Lageplan Ausführung, Hamburg, 05/2018.
- [14] SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH, LSA 421 - Luruper Chaussee/verlängerter Holstenkamp und LSA 450 - Luruper Chaussee/Ebertallee: Planung der Festzeitsteuerung im Endzustand, Hamburg, 11/2018.
- [15] Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH, Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 3, Stresemannstraße zwischen Plöner Straße und Holstenplatz, Erstverschickung, Hamburg, 20.06.2017.
- [16] Ingenieurplanung-Ost GmbH, Veloroute 13, Abschnitt 1 und 2: Schlussverschickung Lageplan (Zeichnungs-Nr. 13-12279-04-01 und -02), Greifswald/Hamburg, Stand: 27.04.2018.

- [17] Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft mbH, Mitte Altona, Äußere Erschließung: Umplanung des Knotenpunktes Harkortstraße/Julius-Leber-Straße/Präsident-Krahn-Straße - Verkehrstechnischer Lageplan, Oststeinbek, Stand: 31.05.2017.
- [18] Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH, Busbeschleunigung M20/25 - Umbau Max-Brauer Allee und Holstenstraße (Z-Nr. 16-11860-04-03, -04, -07), Schwerin, 11/18.
- [19] Freie und Hansestadt Hamburg - Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Fachbereich S1, LSA Fruchtweg/Doormannsweg (Z-Nr. 19/0813-04-04), Hamburg, 01/2019.
- [20] Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt und Energie, Luftreinhalteplan für Hamburg (2. Festschreibung), Hamburg, Stand: 07/2017.

Anlagenverzeichnis

| | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Verkehrserzeugungsrechnung für die maßgebenden Entwicklungsvorhaben |
| Anlage 2 | Analyseverkehrsstärken |
| Anlage 3 | Prognosenullfall ohne verlängerten Holstenkamp (bis ca. 2025) |
| Anlage 4 | Prognosenullfall mit verlängertem Holstenkamp (ab ca. 2025) |
| Anlage 5 | Prognoseplanfall Entwicklungsstufe 1 |
| Anlage 6 | Differenzenplot Prognoseplanfall Entwicklungsstufe 1 – Prognosenullfall ohne verlängerten Holstenkamp |
| Anlage 7 | Prognoseplanfall Entwicklungsstufe 2 |
| Anlage 8 | Differenzenplot Prognoseplanfall Entwicklungsstufe 2 – Prognosenullfall mit verlängertem Holstenkamp |
| Anlage 9 | Differenzenplot Prognoseplanfall Entwicklungsstufe 2 – Prognosenullfall ohne verlängerten Holstenkamp |

Anhangverzeichnis

Anmerkung: Der Anhang enthält für alle untersuchten Knotenpunkte die Übersichten der Knotenstrombelastungen in den maßgebenden Spitzenstunden früh und spät (Analyse, Entwicklungsstufen 1 und 2) und die durchgeführten Leistungsfähigkeitsnachweise (jeweils Signalzeitenplan und HBS-Bewertung). Aufgrund des Umfangs, der Datenmenge und der sehr fachspezifischen verkehrstechnischen Unterlagen ist der Anhang nicht integraler Bestandteil der Verkehrsuntersuchung. Er kann aber bei Bedarf bzw. Interesse und auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

- 1 Luruper Chaussee / Ebertplatz (LSA 450)
- 2 Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße (LSA 167)
- 3 Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg (LSA 353)
- 4 Stresemannstraße / Plöner Straße (LSA 1598)
- 5 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz (LSA 151)
- 6 Stresemannstraße / Kieler Straße (LSA 7)
- 7 Stresemannstraße / Alsenstraße (LSA 153)
- 8 Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee (LSA 18)
- 9 Harkortstraße / Erschließungsstraße Holsten-Areal
- 10 Julius-Leber-Straße / Harkortstraße (LSA 709)
- 11 Holstenstraße / Holstenplatz (LSA 600)
- 12 Holstenstraße / Max-Brauer-Allee (LSA 131)
- 13 Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße (LSA 706)
- 14 Max-Brauer-Allee / Goetheallee (LSA 1771)
- 15 Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße (LSA 321)
- 16 Barnerstraße / Bahrenfelder Straße (LSA 417)
- 17 Barnerstraße / Friedensallee (LSA 617)
- 18 Friedensallee / Hohenzollemring (LSA 1004)
- 19 Von-Sauer-Straße / Friedensallee (LSA 1212)
- 20 Bornkampsweg / Holstenkamp (LSA 1148)
- 21 Holstenkamp / Große Bahnstraße (LSA 1043)
- 22 Eimsbütteler Marktplatz (LSA 1601 und LSA 475)
- 23 Kieler Straße / Waidmannstraße (LSA 1332)
- 24 Kieler Straße / Augustenburger Straße (LSA 621)
- 25 Alsenstraße / Augustenburger Straße (LSA 942)
- 26 Fruchtallee / Doormannsweg (LSA 813)
- 27 Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp (LSA 203)
- 28 Kleiner Schäferkamp / Weidenallee (LSA 219)
- 29 Max-Brauer-Allee / Schulterblatt (LSA 221)
- 30 Legende der Bewertungstabellen

| Altona-Nord 26 (1. BA) | | | | | | |
|--|---------|------------------------------------|---------------------|--------------|---------------------------|---------|
| NUTZUNGSKONZEPT (qualitative Kenngrößen gemäß Tabelle mit statistischen Rahmenwerten vom 16. Februar 2010) (Vorgaben sind "hier" unterlegt!) | | | | | | |
| | Wohnen | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | Büro/Dienstleistung | Kleingewerbe | Schule | Summe |
| Flächenanteile | 80% | 4% | 4% | 3% | Klassenstufen 5-13 | 100% |
| | | | | | 1.000 Schüler, 750 Lehrer | |
| nr BG+ | 160.000 | 7.500 | 7.500 | 5.000 | | 180.000 |
| Gesamtsummen (gerundet) | 160.000 | 7.500 | 7.500 | 5.000 | | 180.000 |

| Verkehrsserzeugung ^{1, 2} | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------|------|---|------------------------------------|------|--------------|---|------|--------------|---|----|--------------|---------|--------------|-------------|
| Kenngröße | Wohnen | | | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Kleingewerbe | | | Schule | | Summe (rd.) |
| | Einwohner | WV | Beschäftigte | Kunden | WV | Beschäftigte | Kunden | WV | Beschäftigte | Kunden | WV | Beschäftigte | Schüler | Beschäftigte | |
| Bezugspersonen/kategorie auf Basis der Bezugsgröße | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsperson | | 0,1 | 80 | 2 | | 0,2 | | | 0,2 | 60 | | | | | |
| Kundenwege/Beschäftigten | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sackweite | | | 20 bis 140 m ² Beschäftigten (Mio) | 0,35 m ² Kunde | | | 20 bis 150 m ² Beschäftigten (Mio) | | 0,5 | 1,02 m ² /Kunde Beschäftigten | | | | | |
| Wohnflächen | 1.600 | | | | | | | | | | | | | | |
| EWWE | 2,0 | | | | | | | | | | | | | | |
| Anzahl Bezugspersonen | 3.200 | | 90 | 3.200 | | 100 | | | | 80 | | | 1.000 | 750 | |
| Wegebezugskoeffizient | 3,5 | | 2,5 | 2,0 | | 2,5 | | | | 2,5 | | | 2,2 | 2,5 | |
| Wegenzahl | 11.200 | | 230 | 7.500 | | 250 | | 34 | | 200 | | | 2.200 | 360 | |
| mv/Arbeiter - Status Quo ³ | 35% | 100% | 45% | 35% | 100% | 45% | 35% | 100% | 100% | 35% | | | 10% | 45% | |
| Pers./Pkw | 1,35 | | 1,10 | 1,30 | | 1,10 | | 1,30 | | 1,30 | | | 3,00 | 1,10 | |
| Verbind./Minuteneffekt u. Quartiersverkehr ^{2, 3} | 10% | | | 50% | | | | | | | | | | | |
| Schwerenfahrtsanteil ⁴ | | 30% | | | 30% | | | | 30% | | | | | | |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [Mio/24h] | 2.500 | 320 | 100 | 1.000 | 20 | 180 | 30 | 30 | 30 | 150 | 40 | | 80 | 760 | 2% |

| QUELL-/ZIELVERKEHR ² | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|-----------|------|--------------|------------------------------------|------|--------------|---------------------|------|--------------|--------------|------|---------|--------------|-------------|-------------|--|
| Spitzenstunde früh | Wohnen | | | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Kleingewerbe | | | Schule | | Summe (rd.) | |
| | Einwohner | WV/V | Beschäftigte | Kunden | WV/V | Beschäftigte | Kunden | WV/V | Beschäftigte | Kunden | WV/V | Schüler | Beschäftigte | Kfz-Fahrten | SV-Anstell. | |
| Quellverkehr [Ant. DTM] | 15% | 5% | 5% | 1% | 5% | 7% | 1% | 5% | 5% | 1% | 5% | 4% | 0% | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTM] | 2% | 8% | 2% | 1% | 8% | 33% | 1% | 8% | 20% | 1% | 8% | 40% | 65% | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 197 | 8 | 3 | 5 | 1 | 6 | 0 | 1 | 4 | 0 | 1 | 16 | 0 | 250 | 1% | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 26 | 13 | 15 | 5 | 1 | 30 | 0 | 1 | 15 | 0 | 1 | 16 | 68 | 200 | 3% | |
| Spitzenstunde spät | Wohnen | | | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Kleingewerbe | | | Schule | | Summe (rd.) | |
| | Einwohner | WV/V | Beschäftigte | Kunden | WV/V | Beschäftigte | Kunden | WV/V | Beschäftigte | Kunden | WV/V | Schüler | Beschäftigte | Kfz-Fahrten | SV-Anstell. | |
| Quellverkehr [Ant. DTM] | 8% | 7% | 14% | 16% | 7% | 14% | 15% | 7% | 7% | 15% | 7% | 5% | 15% | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTM] | 14% | 5% | 1% | 10% | 5% | 13% | 13% | 5% | 6% | 13% | 5% | 5% | 0% | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 105 | 11 | 7 | 81 | 11 | 13 | 2 | 1 | 15 | 3 | 1 | 2 | 12 | 260 | 2% | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 183 | 8 | 1 | 91 | 1 | 1 | 2 | 1 | 6 | 3 | 1 | 2 | 0 | 300 | 1% | |

1. ... Quelle: ...
2. ... eigene Abschätzung univider in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhalten der Bauleitplanung", Dr. Böschenhoff, 2007/2011
3. ... Quelle: Hamburger spezifische Werte univider in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhalten der Bauleitplanung", Dr. Böschenhoff, 2007/2011
4. ... Die mv/Arbeiter orientieren sich an den Ergebnissen der IMU 2008 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mitte Altona.
5. ... Der Anteil der Lkw-Wegs außerhalb des Hamburger Stadtgebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Besucherverkehrs¹.

| Verlegung Fernbahnhof HH-Altona (an der S-Bfz. Dabsteln) | | | | | |
|--|---------|-------|--------|---------------|--------|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹ (stadtebauliche Kerngrößen gemäß Tabelle mit städtebaulichen Rahmenbedingungen vom 16. Februar 2010 (Vorgaben sind "blau" unterlegt)) | | | | | |
| Annahmen | Bahnhof | Hotel | Büro | Shops/Fitness | Summe |
| Flächenanteile | | 37% | 45% | 19% | 100% |
| Flächenanteile | | | | | |
| m² BGF | | 9.500 | 11.500 | 4.800 | 25.800 |
| Gesamtsummen (gerundet) | | 9.500 | 11.500 | 4.800 | 25.800 |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{1,2} | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|--------------|-------|--------------|--------|---------------|--------|-------------|-------------|-----------|--|
| Kerngröße | Bahnhof | Hotel | | Büro | | Shops/Fitness | | Summe (rd.) | | | |
| Bezugsgrößen/-größe | Fanggröße | Beschäftigte | Gäste | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden | WV | Kfz-Fahrten | SV-Anteil | |
| Parkstände (allgemein) | 10 | | 95 | 130 | | | 55 | | | | |
| Garageparkstände | 8 | | | | | | | | | | |
| Kurzzeit-Parkstände (Kfz) | 8 | | | | | | | | | | |
| Taxi-Parkstände | 8 | | | | | | | | | | |
| Fahrten pro Parkstand ³ - allgemein/Cas | 8,0 | | 1,4 | 1,5 | | | 26,0 | | | | |
| Fahrten pro Parkstand ³ - K2R | 10,2 | | | | | | | | | | |
| Fahrten pro Parkstand ³ - I 200 | 15,0 | | | | | | | | | | |
| Lieferungsgang ³ | | | | | | | | | 5,0 | | |
| Anzahl Bezugspersonen ³ | | 40 | | | 60 | | 40 | | | | |
| Weganzahl | | 2 | | 2 | | | 2 | | | | |
| mV-Anteil - Status Quo ³ | | 40% | | 40% | | | 40% | | | | |
| Pers./Pkw | | 1,10 | | | 1,30 | | 1,10 | | | | |
| Schwerfmetallanteil ³ | | | | | | | | 30% | | 20% | |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [Mio/24h] | 270 | 0 | 140 | 270 | 40 | 30 | 1.430 | 70 | 2.200 | 1% | |

| QUELLE-/ZIELVERKEHR ² | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------|--------------|-------|--------------|--------|---------------|--------|-------------|-------------|-----------|--|
| Spitzenstunde früh | Bahnhof | Hotel | | Büro | | Shops/Fitness | | Summe (rd.) | | | |
| Fanggröße | Fanggröße | Beschäftigte | Gäste | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden | WV | Kfz-Fahrten | SV-Anteil | |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | 10% | 10% | 25% | 7% | 1% | 5% | 2% | 5% | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 20% | 25% | 5% | 35% | 1% | 29% | 2% | 8% | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 14 | 2 | 70 | 7 | 0 | 1 | 14 | 1 | 60 | 2% | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 27 | 4 | 4 | 35 | 0 | 4 | 14 | 1 | 700 | 1% | |
| Spitzenstunde spä | Bahnhof | Hotel | | Büro | | Shops/Fitness | | Summe (rd.) | | | |
| Fanggröße | Fanggröße | Beschäftigte | Gäste | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden | WV | Kfz-Fahrten | SV-Anteil | |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | 20% | 15% | 7% | 14% | 15% | 7% | 16% | 7% | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 10% | 5% | 25% | 1% | 13% | 5% | 18% | 5% | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 27 | 2 | 0 | 15 | 3 | 1 | 114 | 1 | 800 | 1% | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 14 | 1 | 70 | 1 | 3 | 1 | 129 | 1 | 710 | 1% | |

1 ... Information zu den aktuellen Nutzungen und städtebaulichen Kerngrößen: FH, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung LP 29, E-Mail vom 14.02.2016

2 ... Abschätzung unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer stichprobenartigen Fahrgastbefragung am Bfz. Altona und Dammtor, SBI, 12/2010

3 ... Annahmen unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten, des geschätzten Nutzeranteils und der Stützpunkt-Anteile

4 ... Annahmen unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten und der EAP 2005

5 ... Die mV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MU 2003 - Sonderauswertung Mitte Altona.

| Holsten-Areal | | | | | | | | | |
|---|---------|-----------------------------------|---------------------|--------|--------------|----|---|---|---------|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹ (statistische Kenngrößen gemäß Tabelle mit statistischen Kennzahlen vom 18. Februar 2010. ² Angaben sind "hier" unterlegt). Stand: 9/2017 | | | | | | | | | |
| | Wohnen | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | Büro/Dienstleistung | Hotel | Kleingewerbe | | Öffentliche Gemeindefeinrichtung (Öffentl. Sozial-Quartier/Garten) | Private soziale Einrichtungen (z. B. Kita) | Summe |
| Flächenanteile | 78% | | | | 22% | | | | 100% |
| Flächenanteile | | | | | | | | | |
| m² BGF | 162.500 | 3.500 | 12.800 | 12.700 | 3.000 | 7% | 9.500 | 3.200 | 207.200 |
| Gesamtsumme (gerundet) | 162.500 | 3.500 | 12.800 | 12.700 | 3.000 | | 9.500 | 3.200 | 207.200 |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{2,3} | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|------|---------------------------------------|-----------------------------------|------|---------------------------------------|---------------------------------------|------|--------------|-------|--------------|---------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Kategorie | Wohnen | | | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Hotel | | | Kleingewerbe | |
| | Einwohner | WV | Beschäftigte | Kunden | WV | Beschäftigte | Kunden | WV | Beschäftigte | Gäste | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | WV |
| Bezugsgrößen-Größe | | | | | | | | | | | | | | |
| m² pro fahrbereit. Bezugsgröße | 100 | | 80 | 2 | | 45 | | | | | | 80 | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsperson | | 0,1 | | | 0,2 | | | | | | | | | 0,2 |
| Kundenwege/Beschäftigten | | | | | | | | | | | | | | |
| Spannweite | | | 20 bis 40 m² Beschäftigten (WV) | 0,8 bis 1 m² Kunde | | 20 bis 40 m² Beschäftigten (WV) | 0,5 bis 1 m² Beschäftigten (WV) | | | | | 20 bis 40 m² Beschäftigten (WV) | 10 bis 20 m² Beschäftigten (WV) | |
| Wohnflächen | 1.650 | | | | | | | | | | | | | |
| EW/KW | 2,0 | | | | | | | | | | | | | |
| Anzahl Bezugspersonen | 3.300 | | 40 | 1.750 | | 280 | | | | 50 | 300 | 50 | | |
| Wegbezugsperson | 3,5 | | 2,5 | 2,0 | | 2,5 | | | | 2,0 | 2,0 | 2,5 | | |
| Wegbezugsanzahl | 11.500 | 330 | 100 | 3.500 | 8 | 700 | 140 | 55 | | 100 | 600 | 130 | 80 | 10 |
| m² Anteil - Status Quot | 30% | 100% | 40% | 30% | 100% | 40% | 30% | 100% | | 30% | 30% | 75% | 30% | 100% |
| Pers./Fläch | 1,35 | | 1,10 | 1,30 | | 1,10 | | | | 1,50 | 1,10 | 1,10 | 1,30 | |
| Verkehrs/Minutalverkehr u. Qualitätsverkehr ^{4,5} | | | | 50% | | | | | | | | | | |
| Schwerlastverkehr | | 30% | | | 30% | | | | | | | | | 30% |
| Neuerkehr (Pkw/24h) und (Mw/24h) | 2.570 | 330 | 40 | 410 | 10 | 250 | 40 | 60 | | 40 | 120 | 90 | 20 | 10 |

| QUELL- ZIEL VERKEHR ² | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------------------|-----------------------------------|--------|-----|---------------------|--------|-----|--------------|-------|--------------|--------------|-----|----|----------------------------|-----------|
| Spitzenstunde früh | Wohnen Einwohner | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Hotel | | | Kleingewerbe | | | Summe (rd.) Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| | | Beschäftigte | Kunden | WV | Beschäftigte | Kunden | WV | Beschäftigte | Gäste | Beschäftigte | Kunden | WV | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Quelleverkehr (mt. DTV) | 19% | 5% | 1% | 5% | 7% | 1% | 5% | 10% | 25% | 5% | 1% | 5% | | | |
| Zielverkehr (mt. DTV) | 2% | 8% | 1% | 8% | 33% | 1% | 8% | 25% | 5% | 8% | 1% | 8% | | | |
| Quelleverkehr (Kfz/h) | 493 | 8 | 1 | 2 | 0 | 9 | 0 | 2 | 2 | 15 | 1 | 2 | 0 | 240 | 2% |
| Zielverkehr (Kfz/h) | 26 | 13 | 6 | 2 | 0 | 43 | 0 | 2 | 5 | 3 | 1 | 9 | 0 | 110 | 5% |
| Spitzenstunde spät | Wohnen Einwohner | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Hotel | | | Kleingewerbe | | | Summe (rd.) Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| | | Beschäftigte | Kunden | WV | Beschäftigte | Kunden | WV | Beschäftigte | Gäste | Beschäftigte | Kunden | WV | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Quelleverkehr (mt. DTV) | 8% | 7% | 14% | 16% | 7% | 14% | 15% | 7% | 15% | 7% | 15% | 20% | 7% | | |
| Zielverkehr (mt. DTV) | 14% | 5% | 5% | 18% | 5% | 1% | 13% | 5% | 25% | 5% | 13% | 8% | 5% | | |
| Quelleverkehr (Kfz/h) | 103 | 12 | 3 | 33 | 0 | 10 | 3 | 2 | 3 | 4 | 1 | 9 | 2 | 200 | 3% |
| Zielverkehr (Kfz/h) | 180 | 8 | 0 | 37 | 0 | 1 | 3 | 2 | 1 | 15 | 1 | 4 | 1 | 260 | 1% |

| Stresemannstraße 213 | | | | |
|--|--------|--|-----------------------------------|-------|
| NUTZUNGSKUNZEH ¹ (statistische Kenngrößen gemäß 1. Quelle mit statistischen Nachmeldungen vom 16. Februar 2018 (Anfragen und Nachschickel)) | | | | |
| | Wohnen | | Nahversorgung/Einzelhandel/Gastro | |
| | | | | Summe |
| | | | | |
| m² BGF | | | 2.800 | 2.800 |
| Gesamtsummen (gerundet) | | | 2.800 | 2.800 |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{1,4} | | | | | | | | | |
|------------------------------------|-----------|------|-----------------------------------|--------------|------|-------------|-------------|--|--|
| Kenngröße | Wohnen | | Nahversorgung/Einzelhandel/Gastro | | | | Summe (rd.) | | |
| Bezugsgrößen/Größe | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil | | |
| m² pro flächenbezogene Bezugsgröße | | | 80 | 2 | | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsgrößen | | U1 | | | | 10,2 | | | |
| Kunden/Bezugsgrößen | | | | | | | | | |
| Spannweite | | | 20 bis 140 m² | 0,5 bis 1 m² | | | | | |
| Wohnheiten | 780 | | | | | | | | |
| EWWE | 10 | | | 1,50 | | | | | |
| Anzahl Belegschaften | 75 | | 30 | 2,0 | | | | | |
| Wegbezugsgrößen | 75 | | 2,5 | 2,0 | | | | | |
| Weganzahl | 2/30 | 75 | 80 | 2,500 | 8 | | | | |
| m²/Arbeits-Standort | 30% | 100% | 40% | 30% | 100% | | | | |
| Pers./Pkw | 1,35 | | 1,10 | 1,30 | | | | | |
| Verbind./Minuteneffekt | 10% | | | 50% | | | | | |
| u. Quartiersverkehr ^{2,3} | | | | | | | | | |
| Schwerfahrtsanfall | | 30% | | | | 35% | | | |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [Mö/24h] | 500 | 80 | 30 | 300 | 10 | 970 | 3% | | |

| QUELLE-/ZIELVERKEHR ² | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------|-----|-----------------------------------|--------|-----|-------------|-------------|--|--|
| Spitzenstunde früh | Wohnen | | Nahversorgung/Einzelhandel/Gastro | | | | Summe (rd.) | | |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil | | |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | 15% | 5% | 5% | 1% | 5% | | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 2% | 9% | 25% | 1% | 8% | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 41 | 2 | 1 | 2 | 0 | 50 | 1% | | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 6 | 3 | 4 | 2 | 0 | 20 | 6% | | |
| Spitzenstunde spä | Wohnen | | Nahversorgung/Einzelhandel/Gastro | | | | Summe (rd.) | | |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil | | |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | 8% | 7% | 14% | 15% | 7% | | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 14% | 5% | 1% | 15% | 5% | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 22 | 3 | 2 | 24 | 0 | 60 | 2% | | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 39 | 2 | 0 | 21 | 0 | 70 | 1% | | |

- 1 ... Quelle ...
- 2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung", Dr. Bosenhoff, 2007/2011
- 3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung", Dr. Bosenhoff, 2007/2011
- 4 ... Die mV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MÖ 2009 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mitte Altona.
- 5 ... Der Anteil der Lkw-Wegs außerhalb des Plangebietes entspricht in etwa der Summe des grenzüberschreitenden Besucherverkehrs².

| Trabrennbahn | | | | |
|--|---------|------------------------------------|---------------------|---------|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹⁾ (stadtrehabilitative Kenngrößen gemäß Tabelle mit städtebaulichen Rahmenbedingungen vom 16. Februar 2010 (Vorgaben sind "blau" unterlegt)) | | | | |
| | Wohnen | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | Büro/Dienstleistung | Summe |
| Flächenanteile | 75% | 3% | 22% | 100% |
| Flächenanteile | | | | |
| mt DGF | 135.000 | 5.000 | 40.000 | 180.000 |
| Gesamtsummen (gerundet) | 135.000 | 5.000 | 40.000 | 180.000 |

| VERKEHRSSERZEUGUNG ^{2,3)} | | | | | | | | | |
|--|-----------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------|------|------------------------------------|-------------------------------|-------------|-----------|
| Kenngröße | Wohnen | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Summe (rd.) | | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| Bezugsgrößen/-größe | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | | |
| mt pro flächenbezogene Bezugsgröße | | | 80 | 2 | | 45 | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsperson | | U1 | | | U2 | | | U2 | |
| Kunden/Bezugsbeschäftigten | | | | | | | U3 | | |
| Spaltenweite | | | 20 bis 140 mt/ Beschäftigten (Mio) | | | 20 bis 150 mt/ Beschäftigten (Mio) | 0,5 bis 1,5 mt/ Beschäftigten | | |
| Wohnanteile | 1.320 | | | | | | | | |
| EWWE | 20 | | | | | | | | |
| Anzahl Bezugspersonen | 2700 | | 60 | 2500 | | 630 | | | |
| Wege/Bezugsperson | 9,5 | 2,5 | 2,0 | 2,5 | | 2,5 | | | |
| Wegeanzahl | 2700 | 130 | 5000 | 12 | 2700 | 460 | | 1/6 | |
| mt/Arbeiter - Status Quo ⁴⁾ | 40% | 100% | 45% | 100% | 45% | 45% | | 100% | |
| Pers./Pkw | 1,35 | 1,10 | 1,30 | | 1,10 | 1,30 | | | |
| Verbund-/Mitnahmeeffekt u. Quasierverskehr ⁵⁾ | 10% | | 50% | | | | | | |
| Schwerfahrtsanteil ⁶⁾ | 30% | 2/0 | 7/0 | 8/3 | 10 | 9/8 | 100 | 30% | 3% |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [Mio/24h] | 2320 | | | | | | | 180 | 5070 |

| QUELLE-/ZIELVERKEHR ²⁾ | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-----------|------------------------------------|--------------|---------------------|-----|--------------|--------|-------------|-----------|
| Spitzenstunde früh | Wohnen | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Summe (rd.) | | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | | |
| Quellverkehr [mt, DTV] | 15% | 5% | 5% | 1% | 5% | 7% | 1% | 5% | |
| Zielverkehr [mt, DTV] | 2% | 9% | 25% | 1% | 8% | 35% | 1% | 8% | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 189 | 7 | 2 | 4 | 0 | 34 | 1 | 5 | 1% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 25 | 11 | 10 | 4 | 0 | 162 | 1 | 7 | 2% |
| Spitzenstunde spä | Wohnen | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Summe (rd.) | | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | | |
| Quellverkehr [mt, DTV] | 8% | 7% | 14% | 16% | 7% | 14% | 15% | 7% | |
| Zielverkehr [mt, DTV] | 14% | 5% | 1% | 18% | 5% | 13% | 13% | 5% | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 101 | 9 | 5 | 66 | 0 | 69 | 11 | 6 | 2% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 170 | 7 | 0 | 75 | 0 | 5 | 10 | 5 | 1% |

1 ... Information zu den aktuellen Nutzungen und städtebaulichen Kenngrößen: FH, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung LP 13, E-Mail vom 08.02.2016
2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhalten der Bauleitplanung", Dr. Bössenfort, 2007/2011
3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhalten der Bauleitplanung", Dr. Bössenfort, 2007/2011
4 ... Die mtV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MIO 2009 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung MIO Altona.
5 ... Der Anteil der Lkw-Werte außerhalb des Plangebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Besucherverkehrs²⁾.

Bahnenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße

NUTZUNGSKONZEPT¹ (stadtebauliche Kenngrößen gemäß Tabelle mit stadtebaulichen Rahmendaten vom 16. Februar 2018 (Vorgaben sind blau unterlegt))

| | Wohnen (Apartments) | Wohnen | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | Summe |
|-------------------------|---------------------|--------|-----------------------------------|--------|
| Flächenanteile | 35% | 55% | 10% | 100% |
| Flächenanteile | | | | |
| m² BGF | 9.000 | 14.000 | 2.500 | 25.500 |
| Gesamtsummen (gerundet) | 9.000 | 14.000 | 2.500 | 25.500 |

VERKEHRSERZEUGUNG^{2,3}

| VERKEHRSERZEUGUNG ¹⁻⁵ | | | | | | | |
|--|--|------|-----------|------|---|----------------------------|------------------------|
| Kenngröße | Wohnen (Apartments) | | Wohnen | | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | Summe (rd.) |
| Bezugsgrößen/Größe | Einwohner | WV | Einwohner | WV | Beschäftigte | Kunden | Kfz-Fahrten/ SV-Anteil |
| | m ² pro flächenbezogene Bezugsgröße | | U1 | | J1 | 80 | 2 |
| Kfz-Fahrten/Bezugsgrößen | | | | | | | |
| Kunden/gebäudebeschäftigten | | | | | | | |
| Spannweite | | | | | 20 bis 140 m ² Beschäftigung (Mio) | 0,3-5 m ² Kunde | |
| Wohnheiten | 180 | | 140 | | | | |
| EW/WE | 10 | | 20 | | | | |
| Anzahl Bezugsgrößen | 180 | | 280 | | 30 | 1.280 | |
| Wegbezugsgrößen | 35 | | 35 | | 25 | 20 | |
| Weganzahl | 630 | 18 | 980 | 25 | 80 | 2.500 | 8 |
| m ² /Anf.-Status Quo ⁴ | 40% | 100% | 40% | 100% | 45% | 43% | 100% |
| Pers./Pkw | 1,10 | | 1,35 | | 1,10 | 1,30 | |
| Verbund/Minuteneffekt u. Quartiersverkehr ^{2,3} | | | | | | 50% | |
| Schwerverkehrsanteil ⁵ | | 30% | | 30% | | | 30% |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [Mio/24h] | 230 | 20 | 300 | 30 | 40 | 420 | 10 |
| | | | | | | | 2% |

QUELLE-/ZIELVERKEHR²

| QUELLE-ZIELVERKEHR ² | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------------------------|-----|-----------|-----|-----------------------------------|--------|-----|-------------|-----------|----|
| Spitzenstunde früh | Wohnen (Apartments) | | Wohnen | | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Summe (rd.) | | |
| | Einwohner | WVW | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil | |
| | 15% | 5% | 15% | 5% | 7% | 1% | 5% | | | |
| | Zielverkehr [Ant. DTV] | 2% | 8% | 9% | 50% | 1% | 8% | | | |
| | Quelverkehr [Kfz/h] | 17 | 1 | 23 | 1 | 1 | 2 | 0 | 50 | 1% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 0 | 20 | 4% | |
| | | | | | | | | | | |
| Spitzenstunde spä | Wohnen (Apartments) | | Wohnen | | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Summe (rd.) | | |
| | Einwohner | WVW | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil | |
| | 8% | 7% | 8% | 7% | 14% | 15% | 7% | | | |
| | Zielverkehr [Ant. DTV] | 14% | 5% | 14% | 5% | 1% | 13% | 5% | | |
| | Quelverkehr [Kfz/h] | 9 | 1 | 12 | 1 | 3 | 32 | 0 | 60 | 1% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 16 | 1 | 21 | 1 | 0 | 27 | 0 | 70 | 1% | |

- 1 ... Quelle...
- 2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verfahren der Bauleitplanung", Dr. Bessenhoff, 2007/2011
- 3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte unter der Annahme an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verfahren der Bauleitplanung", Dr. Bessenhoff, 2007/2011
- 4 ... Die m²/Anf.-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MIP 2009 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mitte Altona.
- 5 ... Der Anteil der Lkw-Wegs außerhalb des Plangebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Besucherverkehrs².

| Ottersen 66 (Kolbenschmidt-Areal) | | | | | |
|---|--------|---------------|---------------------|---------------------|--------|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹⁾ (grün: tatsächliche Kenngrößen gemäß Tabelle mit stattebaulichen Rahmenbedingungen vom 16. Februar 2018 (Vorgaben sind "blau" unterlegt)) | | | | | |
| | Wohnen | Nahversorgung | Einzelhandel/Gastro | Büro/Dienstleistung | Summe |
| Flächenanteile | 100% | | | | 100% |
| Flächenanteile | | | | | |
| m² BGF | 69.000 | | | | 69.000 |
| Gesamtsummen (gerundet) | 69.000 | | | | 69.000 |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{1,2)} | | | | | | | | | | |
|--|-----------|--------|---------------|---------------------|---------------------|--------|--------|---------------|---------------------|-----------------------|
| Verkehrserzeugungsparameter gemäß VUB-Plan Ottersen 66 "Schwarzlopfareal" (Modell Spitz projektozogen angepasst) | | | | | | | | | | |
| Kenngröße | Wohnen | Wohnen | Nahversorgung | Einzelhandel/Gastro | Büro/Dienstleistung | Wohnen | Wohnen | Nahversorgung | Einzelhandel/Gastro | Summe (rd.) |
| Bezugsgrößen/Kategorie | Einwohner | Wohnen | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Wohnen | Wohnen | Beschäftigte | Kunden | Kfz-Fahrten SV/Anzahl |
| m² pro flächenbezogene Bezugsgröße | 100 | | | | | | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsperson | | U1 | | | | | | | | |
| Kunden/Bezugsgröße | | | | | | | | | | |
| Spinnweite | | | | | | | | | | |
| Wohnen/ha | 600 | | | | | | | | | |
| EW/ha | 2/1 | | | | | | | | | |
| Anzahl Bezugspersonen | 1.000 | | | | | | | | | |
| Wege/Bezugsgrößen | 97 | | | | | | | | | |
| Wegeanzahl | 6/30 | | | | | | | | | |
| m²/Anzahl - Status Quo ³⁾ | 30% | | | | | | | | | |
| Pers./Kfz | 1,25 | | | | | | | | | |
| Verbind./Minuteneffekt | | | | | | | | | | |
| u. Quartiersverkehr ^{2,3)} | | | | | | | | | | |
| Schwerlastverkehr ⁴⁾ | 30% | | | | | | | | | |
| Neuverkehr [PKW/24h] und [MkV/24h] | 1.500 | 90 | | | | | | | | 1.590 2% |

| QUELLEN-/ZIELVERKEHR ⁵⁾ | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|--------|--------|---------------|---------------------|---------------------|--------|--------|---------------|---------------------|-------------|
| Spitzenstunde früh | | | | | | | | | | |
| | Wohnen | Wohnen | Nahversorgung | Einzelhandel/Gastro | Büro/Dienstleistung | Wohnen | Wohnen | Nahversorgung | Einzelhandel/Gastro | Summe (rd.) |
| Quelverkehr [Ant. U1V] | 15% | 5% | | | | | | | | |
| Zielverkehr [Ant. U1V] | 2% | 9% | | | | | | | | |
| Quelverkehr [Kfz/h] | 113 | 2 | | | | | | | | 115 1% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 15 | 4 | | | | | | | | 19 6% |
| Spitzenstunde spät | | | | | | | | | | |
| | Wohnen | Wohnen | Nahversorgung | Einzelhandel/Gastro | Büro/Dienstleistung | Wohnen | Wohnen | Nahversorgung | Einzelhandel/Gastro | Summe (rd.) |
| Quelverkehr [Ant. U1V] | 9% | 7% | | | | | | | | |
| Zielverkehr [Ant. U1V] | 14% | 5% | | | | | | | | |
| Quelverkehr [Kfz/h] | 60 | 3 | | | | | | | | 63 1% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 100 | 2 | | | | | | | | 102 1% |

1 ... Quelle: Angaben vom Bezirksamt Altona, Sachamt für Stadt- und Landschaftsplanung (25.10.2016)
2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhältnisse der Bauleitplanung, Dr. Bossehoff, 2007/2011
3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte und/oder in Anlehnung an Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhältnisse der Bauleitplanung, Dr. Bossehoff, 2007/2011
4 ... Die mV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MD 2008 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mitte Altona
5 ... Der Anteil der Ew-Werte außerhalb des Plandebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Besucherverkehrs!
6 ... VUB-Plan Ottersen 66 / Schwarzlopfareal - Verkehrstechnische Stellungnahme, [Biro Argus, 22.01.16]

| Ottersen 67 (Euler-Hermes-Areal) | | | | | |
|--|--------|-----------------------------------|---------------------|--|--------|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹⁾ (feststehende Kenngrößen gemäß Tabelle mit städtebaulichen Rahmenplan vom 16. Februar 2018 (Vorgaben sind "bzw." unterlegt)) | | | | | |
| | Wohnen | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | Büro/Dienstleistung | | Summe |
| Flächenanteile | 100% | | | | 100% |
| Flächenanteile | | | | | |
| m² BGF | 47.000 | | | | 47.000 |
| Gesamtsummen (gerundet) | 47.000 | | | | 47.000 |

| Verkehrserzeugung/parameter gemäß VUB-Plan Ottersen 67 "Schwarzkopfbereich" 3 (Modal Split projektbezogen angepasst) | | | | | | | |
|--|-----------|----|-----------------------------------|--------|---------------------|--------|-------------|
| Kenngröße | Wohnen | | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Summe (rd.) |
| | Einwohner | WV | Beschäftigte | Kunden | WV | Kunden | WV |
| Bezugsgrößen/Größe | | | | | | | |
| m² pro flächenbezogene Bezugsgröße | 100 | | | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsperson | | U1 | | | | | |
| Kunden/Bezugsgröße | | | | | | | |
| Kunden/Bezugsgröße | | | | | | | |
| Spaltenweite | | | | | | | |
| Wohnen/Heilen | 470 | | | | | | |
| EWWE | 2/7 | | | | | | |
| Anzahl Bezugspersonen | 1.200 | | | | | | |
| Wege/Bezugsgrößen | 37 | | | | | | |
| Wegeanzahl | 4.000 | | | | | | |
| mV-Anteil - Status Quo 4 | 30% | | | | | | |
| Pers./PKW | 1,25 | | | | | | |
| Verbund-/Minimalessekt | | | | | | | |
| u. Quartiersverkehr 5 | | | | | | | |
| Schwerenverkehrsanteil 6 | 30% | | | | | | |
| Neuverkehr [PKW/24 h] und [MkV/24h] | 1.100 | 60 | | | | | 1.170 2% |

| QUELL-/ZIELVERKEHR ²⁾ | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------|----|-----------------------------------|--------|---------------------|--------|-------------|-----------------------|--|
| Spitzenstunde früh | Wohnen | | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Summe (rd.) | | |
| | Einwohner | WV | Beschäftigte | Kunden | WV | Kunden | WV | Kfz-Fahrten SV-Anteil | |
| Quellverkehr [Ant. U1V] | 15% | 5% | | | | | | | |
| Zielverkehr [Ant. U1V] | 2% | 9% | | | | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 70 | 2 | | | | | | 80 1% | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 10 | 2 | | | | | | 20 5% | |
| Spitzenstunde spä | Wohnen | | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Summe (rd.) | | |
| | Einwohner | WV | Beschäftigte | Kunden | WV | Kunden | WV | Kfz-Fahrten SV-Anteil | |
| Quellverkehr [Ant. U1V] | 9% | 7% | | | | | | | |
| Zielverkehr [Ant. U1V] | 14% | 5% | | | | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 42 | 2 | | | | | | 50 1% | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 73 | 2 | | | | | | 80 1% | |

1 ... Quelle: Angaben vom Bezirksamt Altona, Sachamt für Stadt- und Landschaftsplanung (25.10.2016)
2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verlinken der Bauleitplanung, Dr. Bossehoff, 2007/2011
3 ... Quelle: Hamburg-Spezifische Werte und/oder in Anlehnung an Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verlinken der Bauleitplanung, Dr. Bossehoff, 2007/2011
4 ... Die mV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MD 2008 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mitte Altona
5 ... Der Anteil der Lkw-Wegs außerhalb des Planbereichs entspricht in etwa der Summe des geneigten/erzeugten Besucherverkehrs¹⁾
6 ... VUB-Plan Ottersen 67/Schwarzkopfbereich - Verkehrstechnische Stellungnahme, [Büro Argus, 22.01.16]

| Stellungen 62 Sportplatzring / Baselweg | | | | | | | |
|--|--------|-------------------------------------|-----------|----------------------|---------------|------------|--------|
| NUTZUNGSKONZEPT¹ (stadtebauliche Kenngrößen gemäß Tabelle mit stadtebaulichen Rahmenindikatoren vom 16. Februar 2018 (Vergleichen sind "das U" unterlegt)) | | | | | | | |
| | Wohnen | Nahversorgung/ Einzelhandel/ Gastro | | Büro/ Dienstleistung | Stadtteilhaus | Kita | Summe |
| Flächenanteile | 83% | 5% | | 9% | 4% | 0 | 100% |
| | | | | | | 120 Kinder | |
| nr BGF (bzw. MGF) | 66.200 | kleinl. EH | großl. EH | Gastro | | | |
| | | 1.200 | 2.500 | 360 | 6.850 | | 80.110 |
| Gesamtsommen (gerundet) | 66.200 | 4.650 | | 6.850 | 3.000 | | 80.110 |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{1,2} Verkehrserzeugungsparameter gemäß VU-Entwicklung Stellingen ¹ (Wohn-Split proktbezogen angepasst) | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------|-----|---|-----------------------------|---|----------------------------|----------------------------|------|---------------|--------|------|-----------|------------|--------------|
| Kerngröße | Wohnen | | Nahversorgung/ Einzelhandel/ Gastro | | | | Büro/ Dienstleistung | | Stadtheimhaus | | Kita | | Summe (nL) | |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Begleiter | | Beschäftigte |
| Bezugsgrößenart/-größe | | | | | | | | | | | | | | |
| m ² pro flächenbezogene Bezugsgröße | | U1 | | | 44 | | | U,1 | | 56 | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsgrößen | | | | | | | | | | | | | | |
| Kunden/Begleiterschäftigen | | | | | | | | 1,1 | | | | | | |
| Spannweite | | | 20 bis 140 m ² Beschäftigten (MKS) | 0,3-6 m ² /Kunde | 20 bis 150 m ² Beschäftigten (MKS) | 0,5-1 Weges/ Beschäftigten | 10,01 Weges/ Beschäftigten | | | | | | | |
| Wohnanteile | 640 | | | | | | | | | | | | | |
| EWWE | 20 | | | | | | | | | | | | | |
| Anzahl Bezugspersonen | 1.251 | | 96 | 5.151 | 151 | | | | | 50 | | 106 | 21 | |
| Weges/Bezugsgrößen | 96 | | 2,5 | 2,0 | 2,5 | | | | | 2,5 | | 4,0 | 2,5 | |
| Wegesanzahl | 4.510 | | 240 | 11.540 | 34 | 170 | 15 | 150 | | 8,0 | 15 | 430 | 41 | |
| m ² /Anteil - Status Quo ³ | 40% | | 48% | 45% | 100% | 43% | 100% | 100% | | 43% | 100% | 41% | 25% | |
| Pers./Pkw | 1,20 | | 1,05 | 1,21 β | 1,05 | 1,10 | | | | 1,05 | 1,10 | 1,00 | 1,05 | |
| Verbund-/Mitarbeiterfeld u. Quartiersverleib ^{2,3} | 0% | | | 30-60% | | | | | | | | 50% | | |
| Schwerfahrtsentlast | | 30% | | | | | | 30% | | | | | | |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [Mw/24h] | 1.540 | 60 | 110 | 1.550 | 34 | 181 | 70 | 20 | | 60 | 240 | 180 | 20 | 15 |

| QUELL-/ZIELVORREIHE | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------|--------------|--------------|-----------------------------------|--------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|---------------|----------|-------------|---------------|---------------|-----------|
| Spitzanstunde früh | Wohnen | | | Nahversorgung/Linzenhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Stadtteilhaus | | Kita | | Summe (nt.) | |
| | Einwohner | WVZ | Beschäftigte | Kunden | WVZ | Beschäftigte | Kunden | WVZ | Beschäftigte | Kunden | WVZ | Besucher | Leschängige | KITZ-F-Anteil | SV-Anteil |
| Qualifiziert (Ant. DT-V) | 15% | 5% | 5% | 1% | 5% | 7% | 1% | 5% | 5% | 1% | 5% | 40% | 0% | | |
| Zielverkehr (Ant. DT-V) | 2% | 0% | 25% | 1% | 0% | 25% | 1% | 0% | 24% | 1% | 0% | 40% | 0% | | |
| Qualifiziert (KITzh) | 116 | 2 | 3 | 0 | 1 | 6 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 36 | 0 | 100 | 1% |
| Zielverkehr (KITzh) | 15 | 2 | 16 | 0 | 1 | 30 | 0 | 1 | 6 | 1 | 1 | 36 | 9 | 120 | 1% |
| Spitzanstunde spät | Wohnen | | | Nahversorgung/Linzenhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Stadtteilhaus | | Kita | | Summe (nt.) | |
| Einwohner | WVZ | Beschäftigte | Kunden | WVZ | Beschäftigte | Kunden | WVZ | Beschäftigte | Kunden | WVZ | Besucher | Leschängige | KITZ-F-Anteil | SV-Anteil | |
| Qualifiziert (Ant. DT-V) | 8% | 7% | 14% | 16% | 7% | 14% | 15% | 7% | 20% | 15% | 7% | 5% | 15% | | |
| Zielverkehr (Ant. DT-V) | 14% | 5% | 1% | 13% | 5% | 1% | 13% | 5% | 6% | 13% | 5% | 5% | 0% | | |
| Qualifiziert (KITzh) | 62 | 2 | 8 | 124 | 1 | 13 | 5 | 1 | 6 | 18 | 1 | 5 | 2 | 250 | 1% |
| Zielverkehr (KITzh) | 100 | 2 | 1 | 140 | 1 | 1 | 5 | 1 | 2 | 16 | 1 | 5 | 0 | 290 | 1% |

12.04.2019

Stellingen 64 Spannskamp

NUTZUNGSKONZEPT¹ (grünhauhaltige Kenngrößen gemäß Tabelle mit städtebaulichen Rahmenbedingungen vom 16. Februar 2010 (Vorgaben sind "blau" unterlegt))

| | Wohnen | Nahversorgung/Linzhändler/Gastro | Büro/Dienstleistung | Summe |
|-------------------------|--------|----------------------------------|---------------------|--------|
| Flächenanteile | 100% | | | 100% |
| Flächenanteile | | | | |
| m² BGF | 25.000 | | | 25.000 |
| Gesamtsummen (gerundet) | 25.000 | | | 25.000 |

VERKEHRSERZEUGUNG^{1,2}

| Kenngröße | Wohnen | Nahversorgung/Linzhändler/Gastro | Büro/Dienstleistung | Summe (rd.) |
|--|-----------|----------------------------------|---------------------|-----------------------|
| Bezugsgrößen/Kategorie | Einwohner | Beschäftigte | Beschäftigte | Kfz-Fahrten SV-Anteil |
| m² pro flächenbezogene Bezugsgröße | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsgrößen | U1 | | | |
| Kunden/Bezugsgrößen | | | | |
| Spannweite | | | | |
| Wohnanteile | 250 | | | |
| EWWE | 20 | | | |
| Anzahl Bezugsgrößen | 500 | | | |
| Wegbezugsgrößen | 5/5 | | | |
| Weganzahl | 1/50 | | | |
| mV-Anteil - Status Quo ³ | 40% | | | |
| Pers./Pkw | 1,25 | | | |
| Verbind./Minuteneffekt | | | | |
| u. Quasiverkehrsverkehr ^{2,3} | | | | |
| Schwerfmetallanteil | 30% | | | |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [Mio/24h] | 5/0 | 50 | | 5/0 |
| | | | | 3% |

QUELLE-/ZIELVERKEHR²

| Spitzenstunde früh | Wohnen | | Nahversorgung/Linzhändler/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Summe (rd.) |
|-------------------------|-----------|-----|----------------------------------|--------|---------------------|--------|-----------------------|
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden | |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | 15% | 5% | | | | | Kfz-Fahrten SV-Anteil |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 2% | 9% | | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 39 | 1 | | | | | 40 |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 5 | 2 | | | | | 10 |
| | | | | | | | |
| Spitzenstunde spät | Wohnen | | Nahversorgung/Linzhändler/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Summe (rd.) |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden | |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | 8% | 7% | | | | | Kfz-Fahrten SV-Anteil |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 14% | 5% | | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 21 | 2 | | | | | 30 |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 36 | 1 | | | | | 40 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | 3% |
| | | | | | | | 1% |

- 1 ... Quelle: Angaben vom Bezirksamt Elmstedt, Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung (14.02.2016)
- 2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verändern der Bauleitplanung", Dr. Böscheff, 2007/2011
- 3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verändern der Bauleitplanung", Dr. Böscheff, 2007/2011
- 4 ... Die mV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MIO 2009 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mite Altona
- 5 ... Der Anteil der Lkw-Wegs außerhalb des Plangebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Besucherverkehrs²

| Rahmenplan St. Pauli - Teilgebiet "Nobistor 16" | | | | |
|---|-----------------------------------|--------------|--------|-------|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹ (entsprechende Kenngrößen gemäß Tabelle mit stadtbaulichen Rahmenbedingungen vom 16. Februar 2018 (Nögaben sind "blau" unterlegt)) | | | | |
| | Büro Dienstleistung | | | Summe |
| | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | Beschäftigte | Kunden | |
| Flächenanteile | 20% | | 80% | 100% |
| Flächenanteile | | | | |
| m² BGF | 1.100 | | 4.300 | 5.400 |
| Gesamtsummen (gerundet) | 1.100 | | 4.300 | 5.400 |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{4,5} | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|------------------------------|------|---------------------|--------|------|--------------|-----------|--|
| Kenngröße | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Büro Dienstleistung | | | Summe (rd.) | | |
| Bezugspersonen/größe | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz. Fahrten | SV/Anteil | |
| m² pro flächenbezogene Bezugsgröße | 80 | 2 | | 45 | | | | | |
| Kfz.-Fahrten/Bezugsperson | | | 0,2 | | | 0,2 | | | |
| Kunden/weg/Beschäftigten | 20 bis 40 m²/Beschäftigten | 0,5 bis 100 m²/Beschäftigten | | 0,5 | | | | | |
| Spannweite | 20 bis 40 m²/Beschäftigten | 0,5 bis 100 m²/Beschäftigten | | | | | | | |
| Wohnflächen | | | | | | | | | |
| EW/WE | | | | | | | | | |
| Anzahl Bezugspersonen | 10 | 550 | | 100 | | | | | |
| Weg/Bezugsperson | 2,5 | 20 | | 2,5 | | | | | |
| Wegenzahl | 30 | 1.100 | 2 | 250 | 50 | 20 | | | |
| mV-Anteil - Status Quo ⁴ | 40% | 50% | 100% | 40% | 30% | 100% | | | |
| Pers./KW | 1,10 | 1,30 | | 1,10 | 1,30 | | | | |
| Verbind./Minuteneinheit u. Querverkehr ^{2,3} | | 50% | | | | | | | |
| Schwerverkehrsanteil | | | 30% | | | 30% | | | |
| Neuverkehr (Kfz/zt/n und mV/zt/n) | 10 | 130 | 0 | 100 | 20 | 20 | 200 | 2% | |

| QUELL-/ZIELVERKEHR ¹ | | | | | | | | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|--------|-----|---------------------|--------|-----|--------------|-----------|--|
| Spitzenstunde früh | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Büro Dienstleistung | | | Summe (rd.) | | |
| | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz. Fahrten | SV/Anteil | |
| Querverkehr [Ant. DT-V] | 5% | 1% | 5% | 7% | 1% | 5% | | | |
| Zielverkehr [Ant. DT-V] | 25% | 1% | 8% | 33% | 1% | 8% | | | |
| Querverkehr [Kfz/n] | 0 | 1 | 0 | 4 | 0 | 1 | 10 | 5% | |
| Zielverkehr [Kfz/n] | 1 | 1 | 0 | 17 | 0 | 1 | 20 | 2% | |
| Spitzenstunde spät | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Büro Dienstleistung | | | Summe (rd.) | | |
| | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz. Fahrten | SV/Anteil | |
| Querverkehr [Ant. DT-V] | 14% | 16% | 7% | 14% | 15% | 7% | | | |
| Zielverkehr [Ant. DT-V] | 1% | 16% | 5% | 1% | 13% | 5% | | | |
| Querverkehr [Kfz/n] | 1 | 10 | 0 | 7 | 2 | 1 | 30 | 1% | |
| Zielverkehr [Kfz/n] | 0 | 12 | 0 | 1 | 1 | 1 | 20 | 2% | |

- 1 ... Quelle: Angaben vom Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung (08.06.2017)
- 2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung", Dr. Bessenhoff, 2007/2011
- 3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung", Dr. Bessenhoff, 2007/2011
- 4 ... Die mV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MD 2008 - Sonderauswertung Goldraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mitte Altona.
- 5 ... Der Anteil der EW-Werte außerhalb des Ringgebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Besucherverkehrs

12.04.2019

| Holstenstraße 5-7 | | | | | |
|--|--------|-----------------------------------|--------|--|--------|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹ (statistische Kenngrößen gemäß Tabelle mit statistischen Rahmendaten vom 16. Februar 2018 (Vorgaben sind "blau" unterlegt)) | | | | | |
| | Wohnen | Nahversorgung/Einzelhandel/Gastro | Hotel | | Summe |
| Flächenanteile | | 16% | | | 16% |
| Flächenanteile | | | | | |
| m² BGF | | 2.100 | 10.350 | | 13.450 |
| Gesamtsummen (gerundet) | | 2.100 | 10.350 | | 13.450 |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{1,2} | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--------|-----------------------------------|--------|------|--------------|----------------|------|-------------|-----------|
| Kenngröße | Wohnen | Nahversorgung/Einzelhandel/Gastro | | | Hotel | | | Summe (rd.) | |
| Bezugsgrößen/-größe | | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Gäste | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| m² pro flächenbezogene Bezugsgröße | | 80 | 2 | | | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsgrößen | | | | 10,2 | | | 10,4 | | |
| Kunden/Bezugsgrößen | | | | | | | | | |
| Spannweite | | 20 bis 140 m² | 0,5 m² | | | 0,03 Personen/ | | | |
| | | Beschäftigten (Min) | Kunden | | | Zimmer | | | |
| Gast/Zimmer | | | | | | 185 | | | |
| Pkw | | | | | | | | | |
| Anzahl Bezugsgrößen | U | 30 | 1.180 | | 40 | 180 | | | |
| Wege/Bezugsgrößen | 2U | 2,5 | 2U | | 2U | 2U | | | |
| Wegeanzahl | U | 60 | 2.100 | 8 | 100 | 300 | 20 | | |
| m²/Anzahl - Status Quo ³ | 30% | 4% | 30% | 100% | 40% | 30% | | | |
| Pers./Pkw | 1,25 | 1,10 | 1,30 | | 1,10 | 1,50 | | | |
| Verbund/Mitnahmeeffekt | 10% | | 50% | | | | | | |
| u. Quaterverschleiß ^{2,3} | | | | | | | | | |
| Schwerfmetallanteil ⁴ | 30% | | | 50% | | | 80% | | |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [Mio/24h] | U | U | 30 | 230 | 6 | | 70 | 20 | 5% |

| QUELLE-/ZIELVERKEHR ² | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------|-----------------------------------|--------------|--------|-------|-------|-----|-------------|-----------|
| Spitzenstunde früh | Wohnen | Nahversorgung/Einzelhandel/Gastro | | | Hotel | | | Summe (rd.) | |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Gäste | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | 15% | 5% | 5% | 1% | 5% | 25% | 5% | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 2% | 9% | 25% | 1% | 8% | 5% | 8% | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | U | U | 1 | 1 | 1 | 2 | 9 | 20 | 6% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | U | U | 4 | 1 | 0 | 2 | 1 | 20 | 6% |
| Spitzenstunde spä | Wohnen | Nahversorgung/Einzelhandel/Gastro | | | Hotel | | | Summe (rd.) | |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Gäste | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | 8% | 7% | 14% | 16% | 7% | 7% | 7% | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 14% | 5% | 1% | 18% | 5% | 25% | 5% | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | U | U | 2 | 20 | 0 | 3 | 2 | 30 | 3% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | U | U | U | 23 | 0 | 1 | 9 | 40 | 2% |

1 ... Quelle: Angaben vom Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung (28.06.2017)
2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhalten der Bauleitplanung", Dr. Bössehoff, 2007/2011
3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhalten der Bauleitplanung", Dr. Bössehoff, 2007/2011
4 ... Die m²-Werte orientieren sich an den Ergebnissen der MIP 2009 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mitte Altona.
5 ... Der Anteil der Lkw-Werte außerhalb des Plangebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Besucherverkehrs!

Städtebauliche Flächen im Umfeld des geplanten Fernbahnhofs Diebsteich (Flächen der Postverwaltung sowie Thyssen-Krupp-Flächen)

| NUTZUNGSKONZEPT (etatbedingliche Kenngrößen gemäß Information der BSW vom 26. März 2018 (Vorgaben sind "blau" unterlegt)) | | | | | | | |
|---|--|--------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|------------------------------|----------|
| | | Wohnen | Nahversorgung/Einzelhandel/Castro | Büro/Dienstleistung | Gewerbe (Kleingewerbe) | gewerbe (Produktionsgewerbe) | Summe |
| Fachanteile | | 7% | 4% | 63% | 11% | 15% | 100% |
| Fachanteile | | | | | | | |
| m BGF | | 10.000 | 5.000 | 85.000 | 15.000 | 20.000 | 1.35.000 |
| Gesamtsummen (grün und blau) | | 10.000 | 5.000 | 85.000 | 15.000 | 20.000 | 1.35.000 |

[illegible]

| QUELL-/ZIELVERGLEICH ² | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|------|-----------------------------------|--------|---------------------|--------------|------------------------|------|---------------------|-------------|-----------|----|--|--|
| Spitzenstunde früh | Wohnen | | Nahversorgung/Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Gewerbe (Kleingewerbe) | | Produktion/Logistik | Summe (rd.) | | | | |
| | Einwohner | WV/V | Beschäftigte | Kunden | WV/V | Beschäftigte | Kunden | WV/V | | Kfz-Fahrten | SV-Anzahl | | | |
| Quelleverkehr [Art. D1-V] | 15% | 5% | 5% | 1% | 5% | 7% | 1% | 5% | 2% | 7% | | | | |
| Zielverkehr [Art. D1-V] | 2% | 8% | 25% | 1% | 33% | 8% | 33% | 20% | 22% | 7% | | | | |
| Quelleverkehr [Kfz/h] | 11 | 1 | 2 | 3 | 0 | 60 | 1 | 10 | 2 | 7 | 3% | | | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 1 | 1 | 9 | 3 | 0 | 284 | 1 | 15 | 24 | 1% | 400 | | | |
| Spitzenstunde spät | Wohnen | | Nahversorgung/Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Gewerbe (Kleingewerbe) | | Produktion/Logistik | Summe (rd.) | | | | |
| | Einwohner | WV/V | Beschäftigte | Kunden | WV/V | Beschäftigte | Kunden | WV/V | | Kfz-Fahrten | SV-Anzahl | | | |
| | Quelleverkehr [Art. D1-V] | 8% | 7% | 14% | 15% | 7% | 7% | 15% | 7% | 7% | | | | |
| | Zielverkehr [Art. D1-V] | 14% | 5% | 1% | 13% | 5% | 3% | 13% | 5% | 1% | | | | |
| | Quelleverkehr [Kfz/h] | 6 | 1 | 4 | 46 | 0 | 120 | 17 | 13 | 13 | 7 | 2% | | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 10 | 1 | 0 | 52 | 0 | 9 | 14 | 10 | 18 | 7 | 3% | | | |

2. ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung", Dr. Boserhoff, 2007/2011
3. Quelle: Hamburg-spezifische Werte und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung", Dr. Boserhoff, 2007/2011
4. ... die m.v.Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MD 2006 - Studienauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mitte Altona
5. ... Der Anteil der Ein-Wege außerhalb des Plangebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Busverkehrs¹⁾

12.04.2019

| Rückbau der Postflächen (Entlastung) | | | | |
|---|---------------------------|--------------------------|-------|--|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹ (statistische Kenngrößen gemäß Tabelle mit statistischen Rahmenkriterien vom 06. Februar 2011) | | | | |
| | Postverkehr - Postfiliale | Postverkehr - Verwaltung | Summe | |
| Flächenanteile | | | | |
| Flächenanteile | | | | |
| m² Erdflurbaubaufläche | | 9.000 | | |
| Gesamtsumme (gerundet) | | 9.000 | | |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{3,1} | | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------|-----------------------|
| Kenngröße | Postverkehr - Postfiliale | Postverkehr - Verwaltung | Summe (rd.) | |
| Bezugspersonengröße | Kunden ⁶ | Beschäftigte | | Kfz-Fahrten SV-Anteil |
| m² pro flächennutzungsbezogene | | 33 | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsperson | | | | |
| Kunden/Bezugsperson | | | | |
| Spaltenbreite | | 20 bis 50 m² | | |
| Wohnflächen | | Beschäftigten (rd.) | | |
| EWWE | | | | |
| Anzahl Bezugspersonen | 700 | 270 | | |
| Wegbezugs-personen | 2,0 | 2,5 | | |
| Weganzahl | 1.400 | 580 | | |
| mtv-Anteil - Status Quo ⁴ | 50% | 50% | | |
| Verbindungs-kraftfeld | 1,00 | 1,10 | | |
| u. Qualitäts-erfordernis ⁵ | | | | |
| Schwerlastenanteil ² | | | | |
| Neuerkehr (Pkw/20h) und (Pkw/20h) | -200 | -310 | | -410 0% |

| QUELL-ZIELVERKEHR ² | | | | |
|--------------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------|-----------------------|
| Spitzenstunde früh | Postverkehr - Postfiliale | Postverkehr - Verwaltung | Summe (rd.) | |
| Quelverkehr (Ant. DTV) | Kunden | Beschäftigte | | Kfz-Fahrten SV-Anteil |
| Zielverkehr (Ant. DTV) | 0% | 2% | | |
| Quelverkehr (Kfz/h) | 0 | 22% | | |
| Zielverkehr (Kfz/h) | -7 | -3 | | -10 0% |
| Spitzenstunde spä | Postverkehr - Postfiliale | Postverkehr - Verwaltung | Summe (rd.) | |
| Quelverkehr (Ant. DTV) | Beschäftigte | | | Kfz-Fahrten SV-Anteil |
| Zielverkehr (Ant. DTV) | 15% | 12% | | |
| Quelverkehr (Kfz/h) | 15% | 1% | | |
| Zielverkehr (Kfz/h) | -53 | -49 | | -80 0% |
| Spitzenstunde spä | -53 | -2 | | -50 0% |

1 ... Quelle: ...
2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorgehen der Bauleitplanung", Dr. Bossehoff, 2007/2011
3 ... Quelle: Hamburg-seitliche Werte und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorgehen der Bauleitplanung", Dr. Bossehoff, 2007/2011
4 ... Die mTV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MTD 2008 - Sonderauswertung Ordnungsbereich Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mitte Altona
5 ... Der Anteil der EW-Werte außerhalb des Plangebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsspezifischen Besucherverkehrs¹
6 ... Abschätzung der Kundenzahl auf Grundlage einer Kurzzuschätzung am 2.10.2013 im Zeitraum 07:00 bis 08:15.

| August-Kirch-Straße | | | | |
|--|---------------------------|--------|---------|--|
| NUTZUNGSKONZENTRATION (stadtebauliche Kenngrößen gemäß Tabelle mit stadtebaulichen Kenndaten vom 16. Februar 2018 (Mingelen und Haas, unediert)) | | | | |
| | Wohnen | Schule | Summe | |
| Flächenanteile | 69% | 31% | 100% | |
| Flächenanteile | 1.000 Schüler, 100 Lehrer | | | |
| m² BGF | 90.000 | 40.000 | 130.000 | |
| Gesamtsummen (gerundet) | 90.000 | | 130.000 | |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{1,4} | | | | | |
|---|-----------|---------|--------------|-------------|-----------|
| Kenngröße | Wohnen | Schule | Summe (m.) | | |
| Bezugsgrößen/-größe | Einwohner | Schüler | Beschäftigte | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| m² pro flächenbezogene Bezugsgröße | | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsgrößen | U1 | | | | |
| Kunden/angehörige Beschäftigten | | | | | |
| Spaltenweite | | | | | |
| Wohnanteile | 900 | | | | |
| EW/EWE | 20 | | | | |
| Anzahl Bezugsgrößen | 1.800 | 1.000 | 100 | | |
| Wege/Bezugsgrößen | 9,5 | 2,2 | 2,5 | | |
| Wegeanzahl | 8.300 | 2.200 | 240 | | |
| mV-Anteil - Status Quo ¹ | 40% | 10% | 46% | | |
| Pers./Pkw | 1,35 | 3,00 | 1,10 | | |
| Verbund-/Mitnahmeeffekt u. Quatiersverkehr ^{2,3} | 10% | | | | |
| Schwerenverkehranteil ⁵ | 30% | | | | |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [MVG/24h] | 1.800 | 80 | 110 | 2.000 | 3% |

| QUELLE-/ZIELVERKEHR ² | | | | | |
|----------------------------------|--------|--------|------------|----|----|
| Spitzenstunde früh | Wohnen | Schule | Summe (m.) | | |
| Quelleverkehr [Ant. DTV] | 15% | 5% | 40% | 1% | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 2% | 9% | 40% | 8% | |
| Quelleverkehr [Kfz/h] | 126 | 5 | 16 | 0 | 1% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 17 | 16 | 47 | 90 | 2% |

| Spitzenstunde spä | Wohnen | Schule | Summe (m.) | | |
|--------------------------|--------|--------|------------|-----|----|
| Quelleverkehr [Ant. DTV] | 8% | 7% | 5% | 15% | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 14% | 5% | 5% | 1% | |
| Quelleverkehr [Kfz/h] | 67 | 6 | 2 | 8 | 90 |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 110 | 5 | 2 | 100 | 1% |

1 ... Information zu den aktuellen Nutzungen und stadtebaulichen Kennzahlen: FH, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung LP 13, E-Mail vom 08.02.2016
2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhalten der Bauleitung¹, Dr. Böscher, 2007/2011
3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte unter der Annahme an Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhalten der Bauleitung¹, Dr. Böscher, 2007/2011
4 ... Die mV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MIO 2009 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mitte Altona.
5 ... Der Anteil des Lkw-Verkehrs entspricht in etwa der Summe des gewerblich- und dienstleistungsbezogenen Besucherverkehrs².

| Holstenkamp | | | | | |
|--|--------|-----------------------------------|--|---------------------|--------|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹ (stadtebauliche Kenngrößen gemäß Tabelle mit stadtbaulichen Rahmenindikatoren vom 16. Februar 2019) (Vorgaben sind "baur" unterlegt!) | | | | | |
| | Wohnen | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | |
| Flächenanteile | 100% | | | | Summe |
| | | | | | 100% |
| Flächenanteile | | | | | |
| m² BGF | 25.000 | | | | 25.000 |
| Gesamtsummen (gerundet) | 25.000 | | | | 25.000 |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{1,2} | | | | | | | | | | | |
|---|-----------|-----|----|-----------------------------------|--------|-----|---------------------|--------|-----|-------------|-----------|
| Kenngröße | Wohnen | | | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Summe (rd.) | |
| Bezugsgrößen-/größe | Einwohner | WVW | | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| m² pro flächenbezogene Bezugsgröße | | | | | | | | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsgrößen | | | U1 | | | | | | | | |
| Kunden/Bezugsgrößen | | | | | | | | | | | |
| Spinnweite | | | | | | | | | | | |
| Wohnanteile | 250 | | | | | | | | | | |
| EWWE | 20 | | | | | | | | | | |
| Anzahl Bezugsgrößen | 500 | | | | | | | | | | |
| Wegbezugsgrößen | 5/5 | | | | | | | | | | |
| Weganzahl | 1/50 | | | | | | | | | | |
| mtv-Anteil - Status Quo ³ | 40% | | | | | | | | | | |
| Pers./Pkw | 1,35 | | | | | | | | | | |
| Verbund/Mitnahmeeffekt u. Quartiersverkehr ^{2,3} | 10% | | | | | | | | | | |
| Schwerenfallsanlauf | 30% | | | | | | | | | | |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [MVG/24h] | 4/0 | 50 | | | | | | | | 5/0 | 3% |

| QUELLE-/ZIELVERKEHR ² | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------|-----|--|-----------------------------------|--------|-----|---------------------|--------|-----|-------------|-----------|
| Spitzenstunde früh | Wohnen | | | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Summe (rd.) | |
| | Einwohner | WVW | | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | 15% | 5% | | | | | | | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 2% | 0% | | | | | | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 35 | 1 | | | | | | | | 40 | 1% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 5 | 2 | | | | | | | | 10 | 5% |
| Spitzenstunde spä | Wohnen | | | Nahversorgung Einzelhandel/Gastro | | | Büro/Dienstleistung | | | Summe (rd.) | |
| | Einwohner | WVW | | Beschäftigte | Kunden | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | 8% | 7% | | | | | | | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | 14% | 5% | | | | | | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | 19 | 2 | | | | | | | | 30 | 3% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | 33 | 1 | | | | | | | | 40 | 1% |

- 1 ... Information zu den aktuellen Nutzungen und stadtbaulichen Kenngrößen: FHJ, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung LP 13, E-Mail vom 08.02.2016
- 2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhalten der Bauleitplanung", Dr. Böscheff, 2007/2011
- 3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verhalten der Bauleitplanung", Dr. Böscheff, 2007/2011
- 4 ... Die mVv-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MIP 2009 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mite Altona.
- 5 ... Der Anteil der Lkw-Wegs außerhalb des Plangebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Besucherverkehrs!

| Bahnenfeld 66 | | | | | | |
|---|-----------|----|------------------------------------|--------|---------------------|--------|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹⁾ (stadtebauliche Kenngrößen gemäß Tabelle mit stadtbaulichen Rahmenindikatoren vom 16. Februar 2010 ²⁾ (Vorgaben sind "bis" unterlagert)) | | | | | | |
| | Wohnen | | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | |
| | Einwohner | WV | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden |
| Flächenanteile | | | | | | |
| Flächenanteile | | | | | | |
| m² BGF | | | | | | |
| Gesamtsummen (gerundet) | | | | | | |

| VERKEHRSERZEUGUNG ^{3,4)} | | | | | | | | | |
|--|-----------|----|------------------------------------|--------|---------------------|--------|-----------------|--------|-------------|
| Kenngröße | Wohnen | | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Produktiv/Lager | | Summe (rd.) |
| | Einwohner | WV | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden | |
| Bezugsgrößen/-größe | | | | | | | | | |
| m² pro flächenbezogene Bezugsgröße | | | | | | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsgrößen | | | | | | | | | |
| Kundenverkehrsbeschäftigten | | | | | | | | | |
| Spannweite | | | | | | | | | |
| Wohnanteile | | | | | | | | | |
| EWWE | | | | | | | | | |
| Anzahl Bezugsgrößen | | | | | | | | | |
| Wegbezugsgrößen | | | | | | | | | |
| Weganzahl | | | | | | | | | |
| mV-Anteil - Status Quo ⁵⁾ | | | | | | | | | |
| Pers./Pkw | | | | | | | | | |
| Verbund/Mitnahmeeffekt u. Quasiverkehrsverkehr ^{2,3)} | | | | | | | | | |
| Schwerfahrtsanteil ⁵⁾ | | | | | | | | | |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [Mio/24h] | | | | | | | | | |

| QUELLE-/ZIELVERKEHR ²⁾ | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-----------|----|------------------------------------|--------|---------------------|--------|-----------------|--------|-------------|
| Spitzenstunde früh | Wohnen | | Nahversorgung/ Einzelhandel/Gastro | | Büro/Dienstleistung | | Produktiv/Lager | | Summe (rd.) |
| | Einwohner | WV | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden | Beschäftigte | Kunden | |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | | | | | | | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | | | | | | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | | | | | | | | | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | | | | | | | | | |
| Spitzenstunde spä | | | | | | | | | |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | | | | | | | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | | | | | | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | | | | | | | | | |
| Zielverkehr [Kfz/h] | | | | | | | | | |

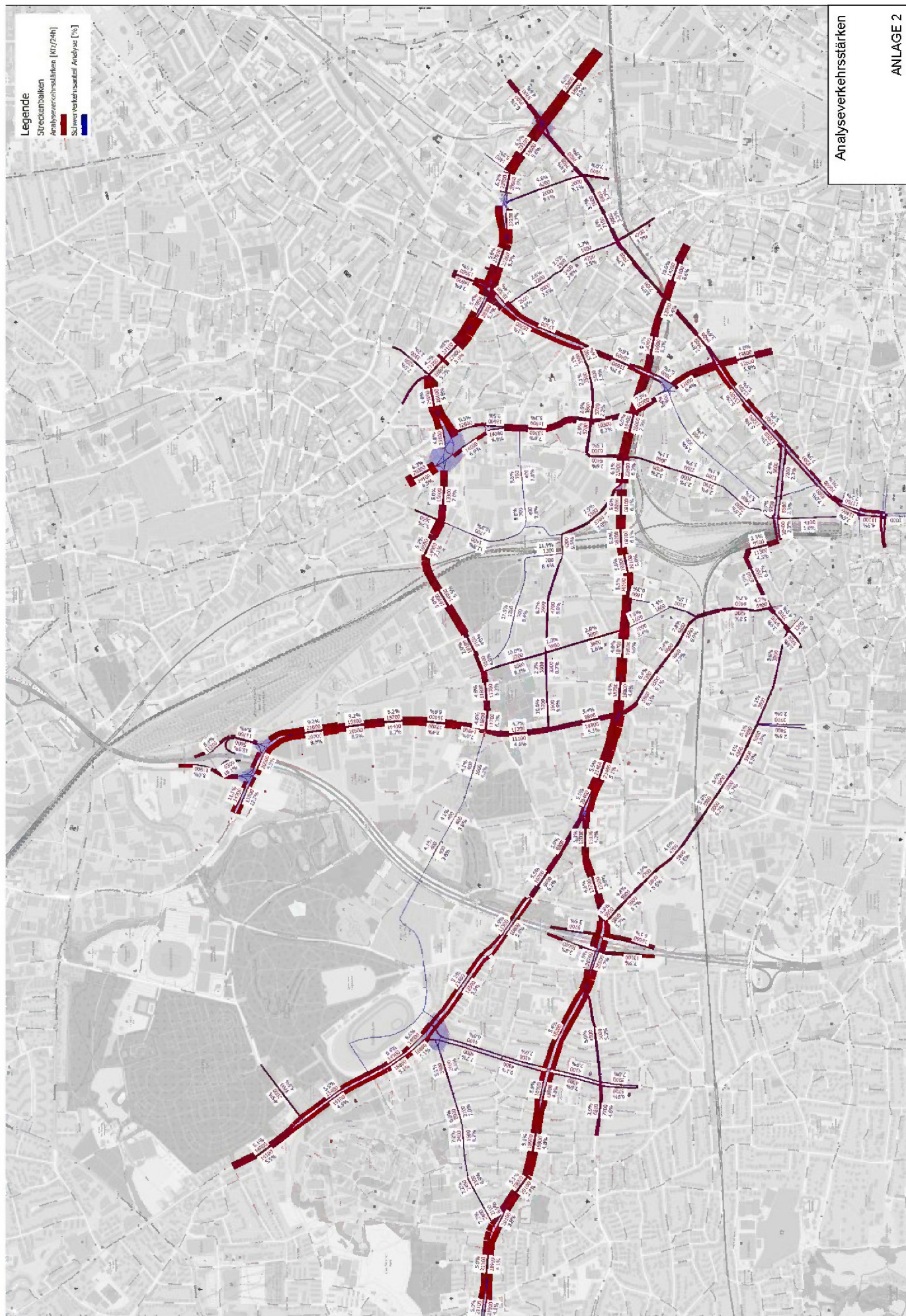
1 ... Quelle ...
2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verfahren der Bauleitplanung", Dr. Bassehoff, 2007/2011
3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verfahren der Bauleitplanung", Dr. Bassehoff, 2007/2011
4 ... Die mV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MIO 2009 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mite Altona.
5 ... Der Anteil der Lkw-Werte außerhalb des Plangebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Besucherverkehrs²⁾.

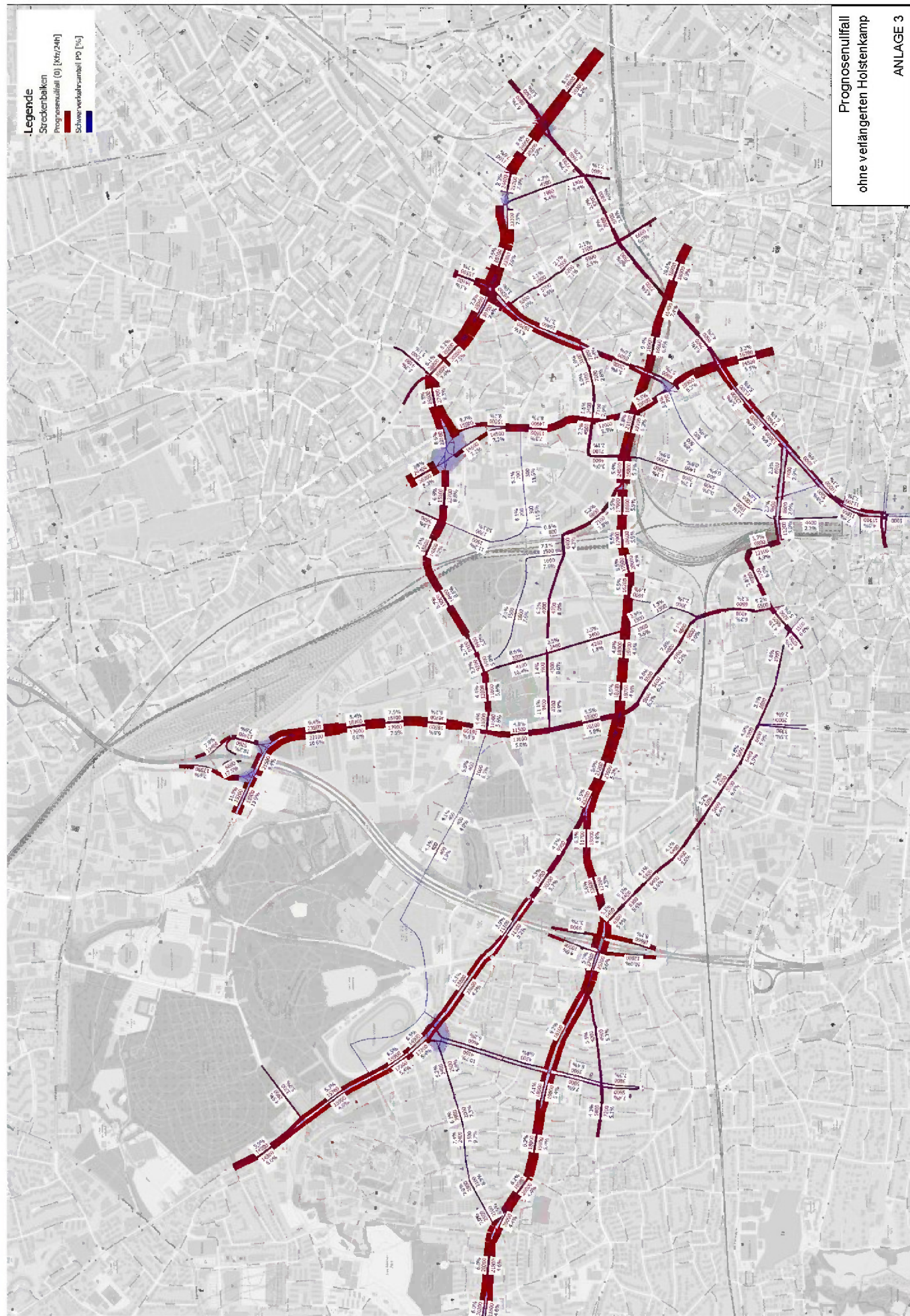
| Lurup 62 (Technologiepark) | | | | |
|--|--------|--|----------------------|--------|
| NUTZUNGSKONZEPT ¹ (stadtebauliche Kenngrößen gemäß Tabelle mit städtebaulichen Rahmenplan vom 16. Februar 2010 (Vorgaben sind "Baug." unterlegt)) | | | | |
| | Wohnen | Nahversorgung/Lin. Einzelhandel/Gastro | Büro/Forschung/Labor | Summe |
| Flächenanteile | | 100% | | 100% |
| Flächenanteile | | | | |
| m² BGF | | 55.000 | | 55.000 |
| Gesamtsummen (gerundet) | | 55.000 | | 55.000 |

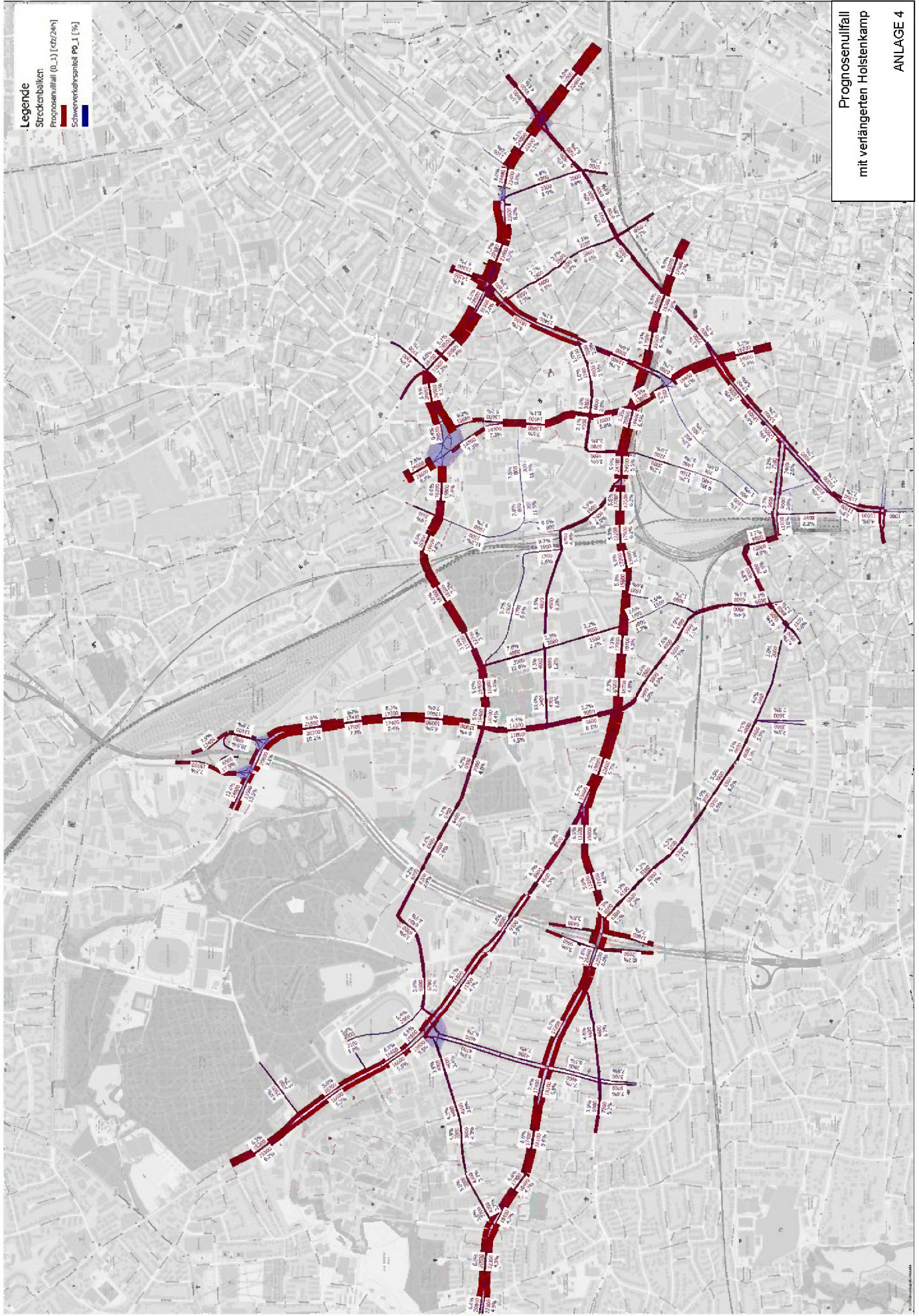
| VERKEHRSERZEUGUNG ^{1,2} | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-----------|--|---------------|----------------------|------|-------------|--|-------------|-----------|
| Kenngröße | Wohnen | Nahversorgung/Lin. Einzelhandel/Gastro | | Büro/Forschung/Labor | | Summe (rd.) | | | |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | | | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| Bezugsgrößen/Größe | | | | | | | | | |
| m² pro flächenbezogene Bezugsgröße | | | 105 | | | | | | |
| Kfz-Fahrten/Bezugsgrößen | | | | | 0,10 | | | | |
| Kunden/Bezugsgrößen | | | | U./ | | | | | |
| Spaltenbreite | | | 60 bis 150 m² | 0,55 l. Weges | | | | | |
| Wohnheiten | | | | Beschäftigten | | | | | |
| EWWE | | | 5,0 | | | | | | |
| Anzahl Bezugsgrößen | | | 2,5 | | | | | | |
| Weges/Bezugsgrößen | | | | | | | | | |
| Wegeszahl | | | 1,30 | 30 | 52 | | | | |
| km² Anteil - Status Quo ³ | | | 45% | 45% | 100% | | | | |
| Pers./Pkw | | | 1,10 | 1,30 | | | | | |
| Verbind./Mitarbeiter/effekt. | | | | | | | | | |
| u. Quartiersverkehr ^{2,3} | | | | | | | | | |
| Schwerenverkehranteil ⁴ | | | | | 30% | | | | |
| Neuverkehr [Pkw/24h] und [Mio/24h] | | | 5,0 | 120 | 50 | | | 740 | 2% |

| QUELLE-/ZIELVERKEHR ² | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------|--|--------------|----------------------|-----|-------------|--|-------------|-----------|
| Spitzenstunde früh | Wohnen | Nahversorgung/Lin. Einzelhandel/Gastro | | Büro/Forschung/Labor | | Summe (rd.) | | | |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | | | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | | | 7% | 1% | 5% | | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | | | 35% | 1% | 8% | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | | | 20 | 1 | 1 | | | 30 | 1% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | | | 94 | 1 | 2 | | | 100 | 1% |
| Spitzenstunde spä | Wohnen | Nahversorgung/Lin. Einzelhandel/Gastro | | Büro/Forschung/Labor | | Summe (rd.) | | | |
| | Einwohner | WVW | Beschäftigte | Kunden | WVW | | | Kfz-Fahrten | SV-Anteil |
| Quellverkehr [Ant. DTV] | | | 14% | 15% | 7% | | | | |
| Zielverkehr [Ant. DTV] | | | 1% | 13% | 5% | | | | |
| Quellverkehr [Kfz/h] | | | 40 | 9 | 2 | | | 60 | 1% |
| Zielverkehr [Kfz/h] | | | 3 | 8 | 1 | | | 20 | 3% |

1 ... Quelle ...
2 ... eigene Abschätzung und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verfahren der Bauleitplanung", Dr. Bosenhoff, 2007/2011
3 ... Quelle: Hamburg-spezifische Werte und/oder in Anlehnung an "Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Verfahren der Bauleitplanung", Dr. Bosenhoff, 2007/2011
4 ... Die mV-Anteile orientieren sich an den Ergebnissen der MIP 2009 - Sonderauswertung Großraum Hamburg, bzw. Sonderauswertung Mite Altona.
5 ... Der Anteil der Lkw-Wegs außerhalb des Plangebietes entspricht in etwa der Summe des gebietsbezogenen Besucherverkehrs!

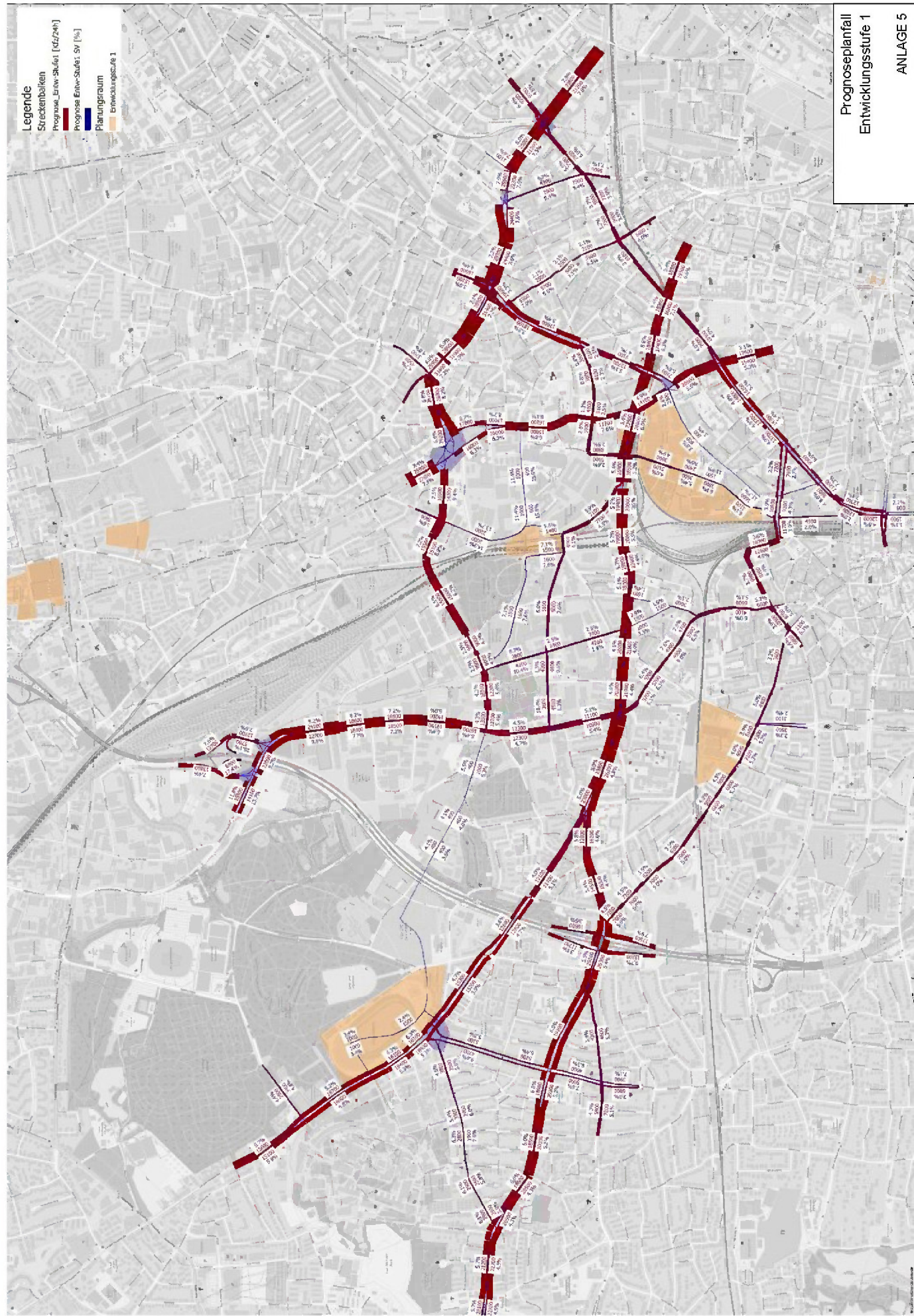






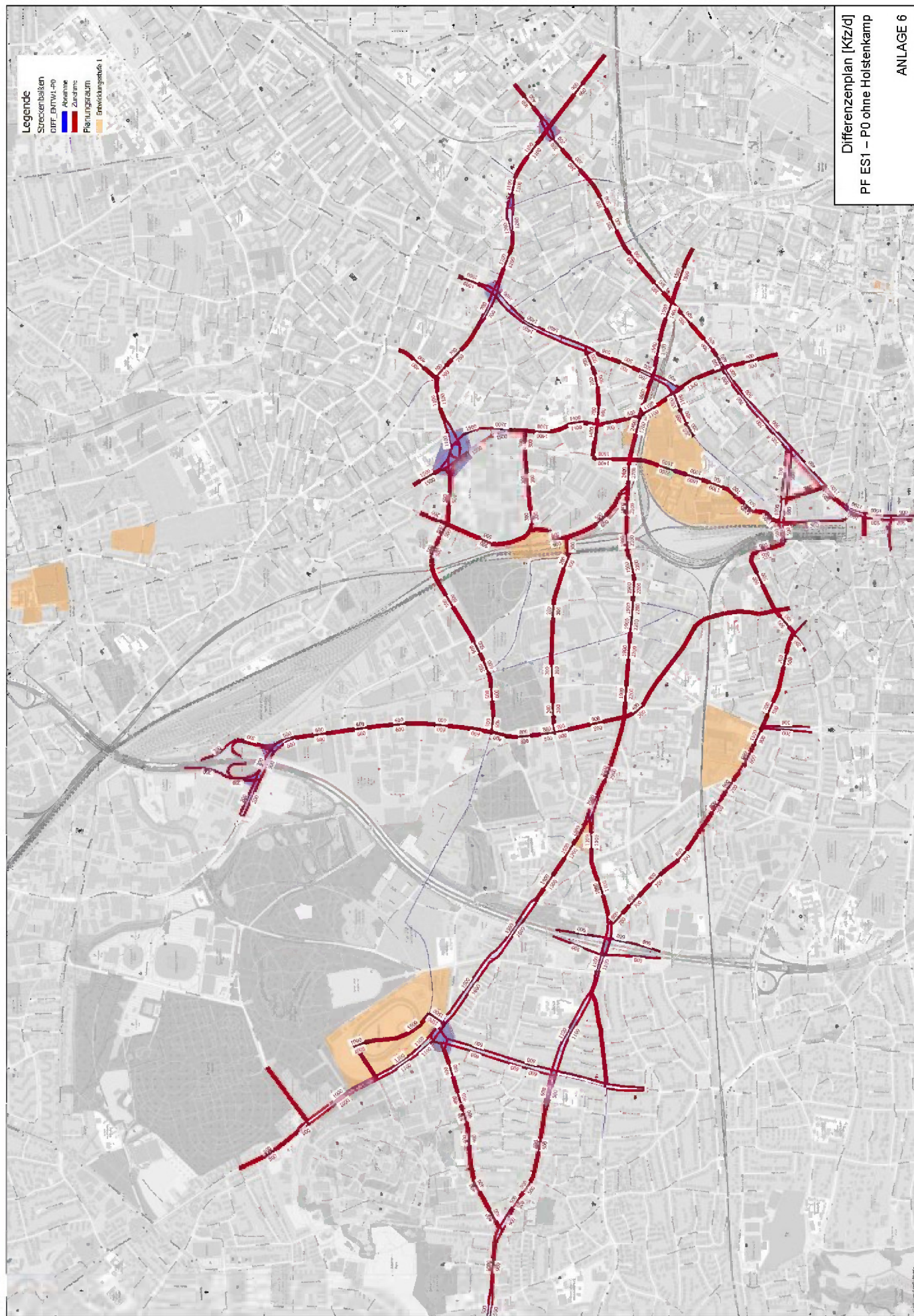
Legende
Straßenbalken
Prognoseunfall (0,3) [std/24h]
Schwerverkehrsanfall P0,1 [%]

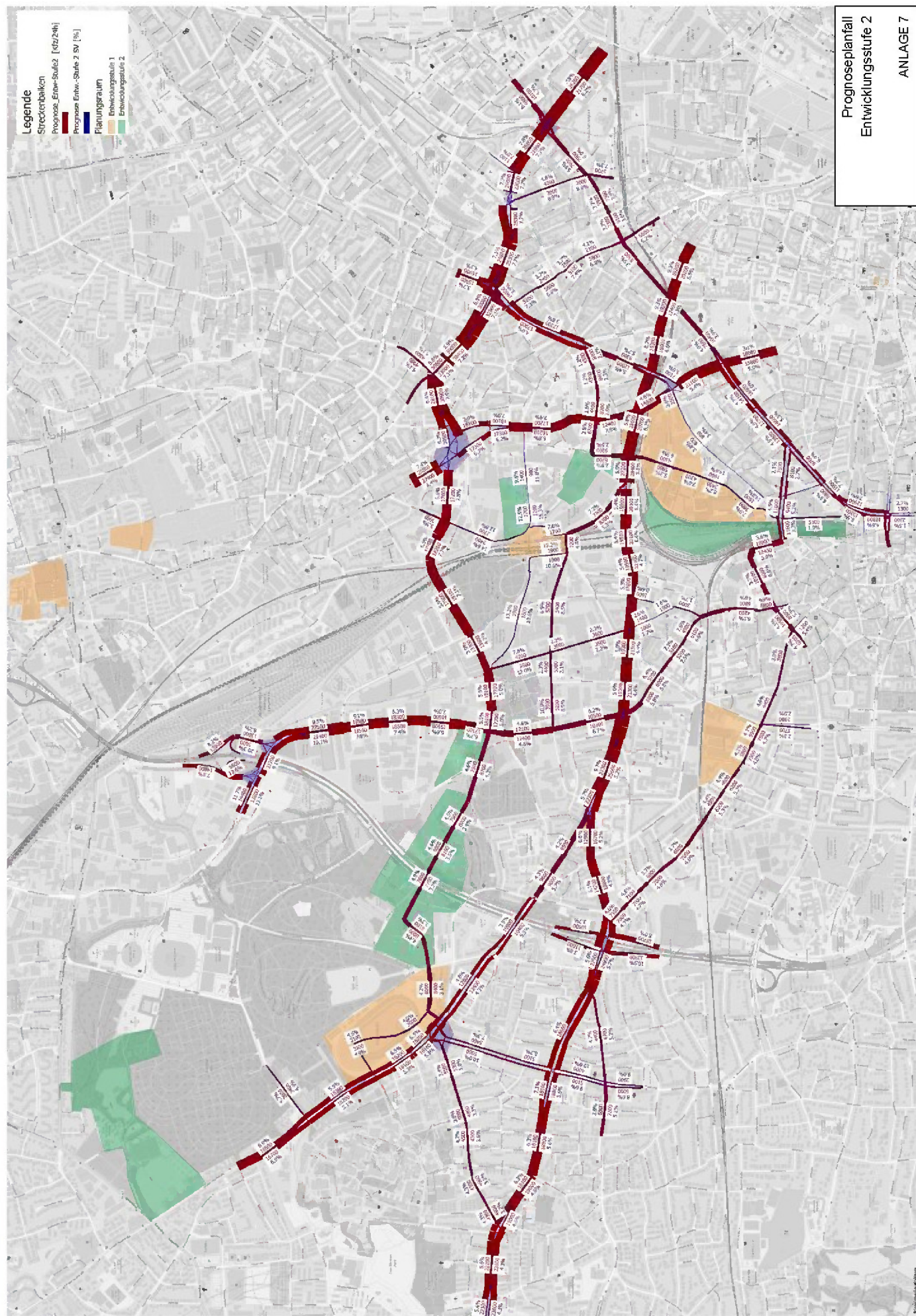
Prognoseunfall
mit verlängerten Holstenkamp
ANLAGE 4

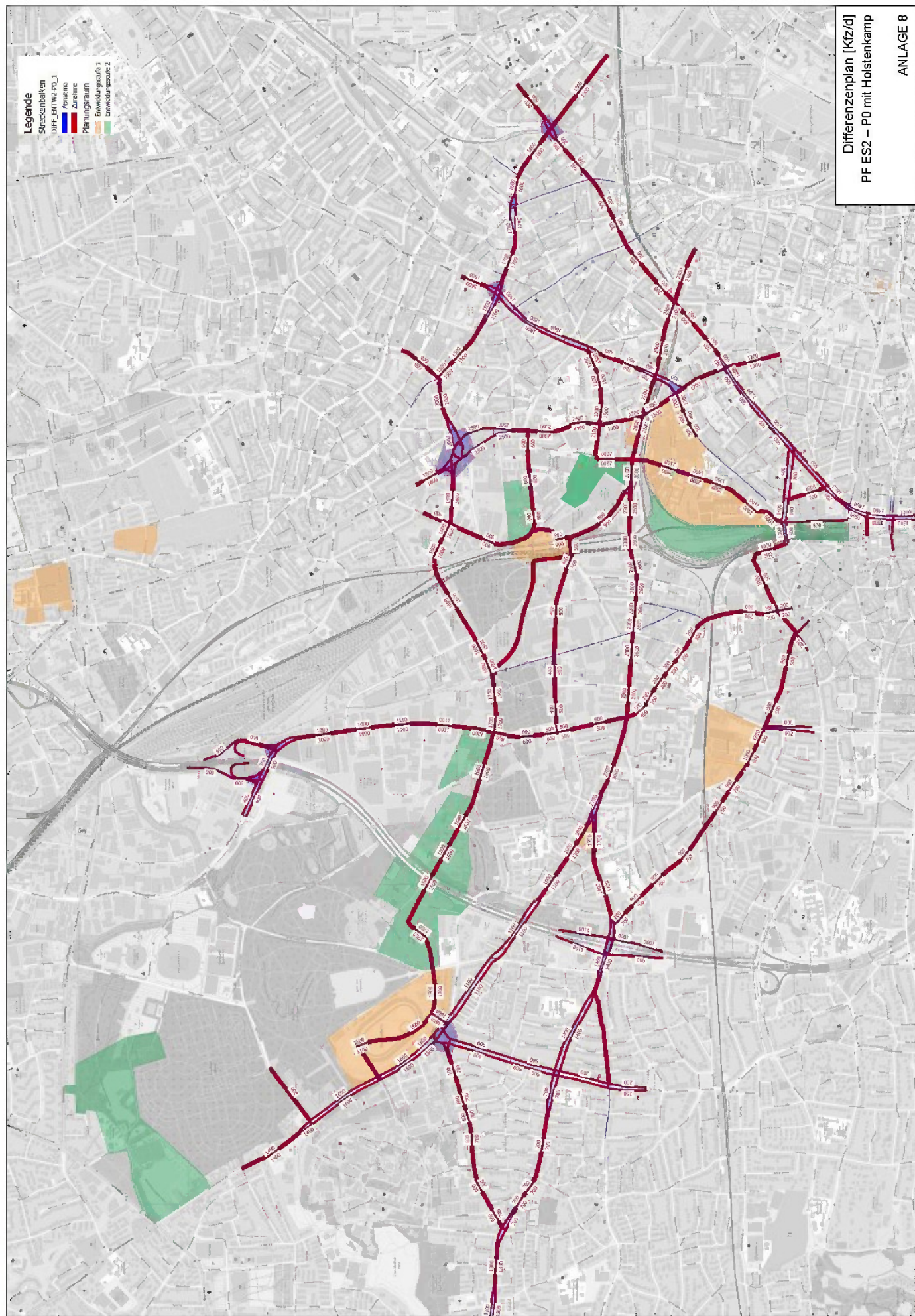


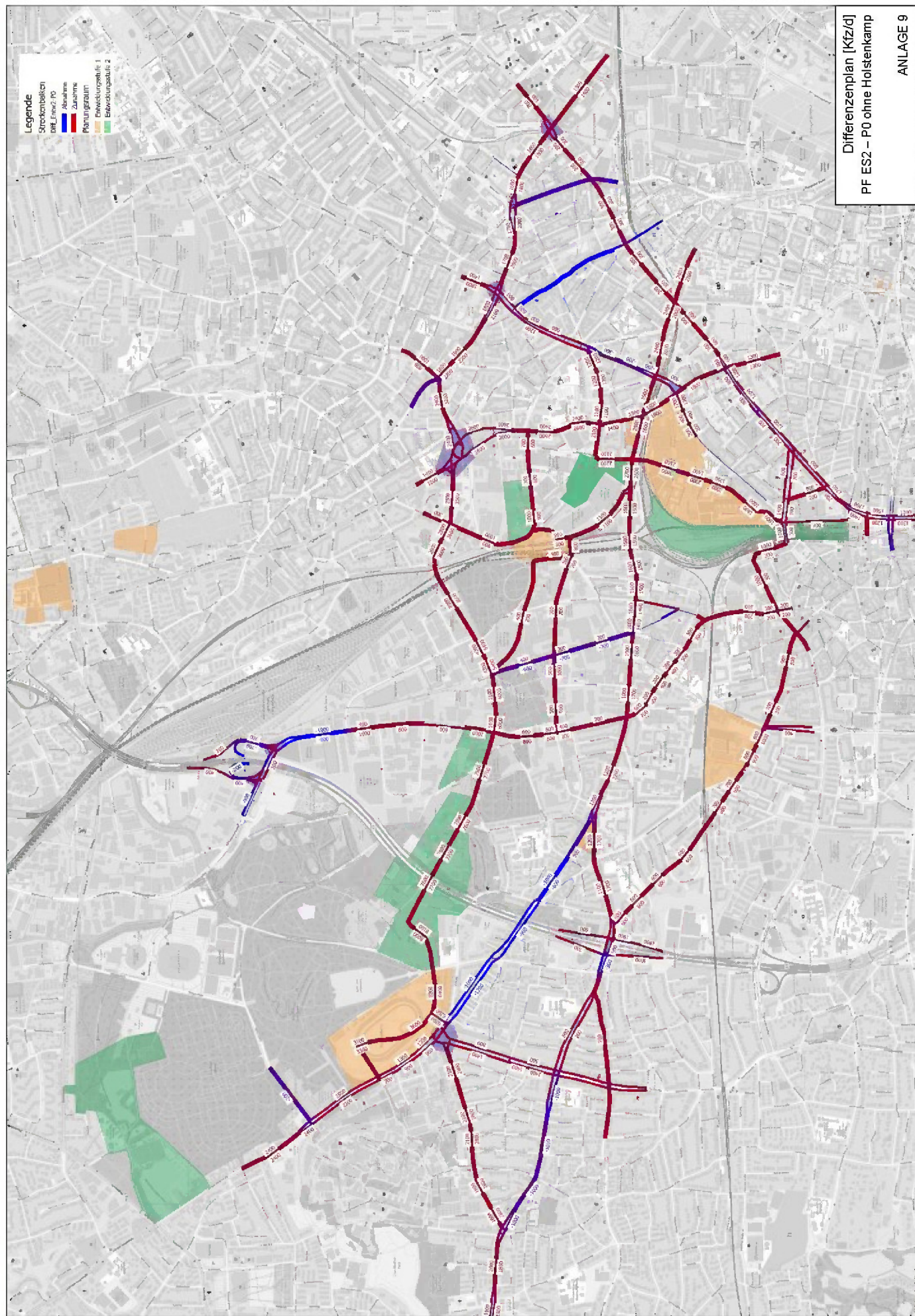
Prognoseplanfall
Entwicklungsstufe 1

ANLAGE 5









Verkehrsuntersuchung Östliches Altona

Anhang mit Leistungsfähigkeitsnachweisen

Im Auftrag

Freie und Hansestadt
Hamburg
Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

April 2019

Verkehrsuntersuchung Östliches Altona

Anhang mit Leistungsfähigkeitsnachweisen

Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Stand: April 2019

Projekt: 7500K01

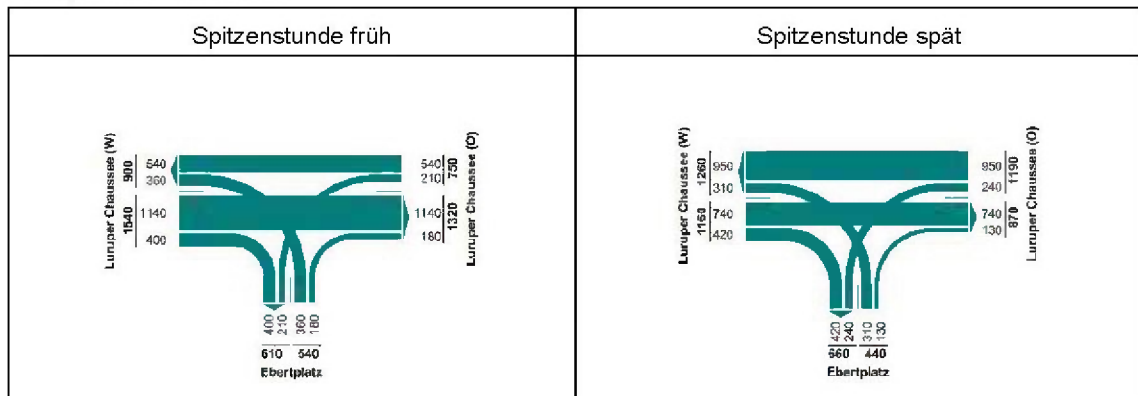
G:\PRA\7500-7599\7500-Altona-Ost_10-VU\Bericht\7500K01_VU Altona Ost_Anhang_190412.docx

Inhalt

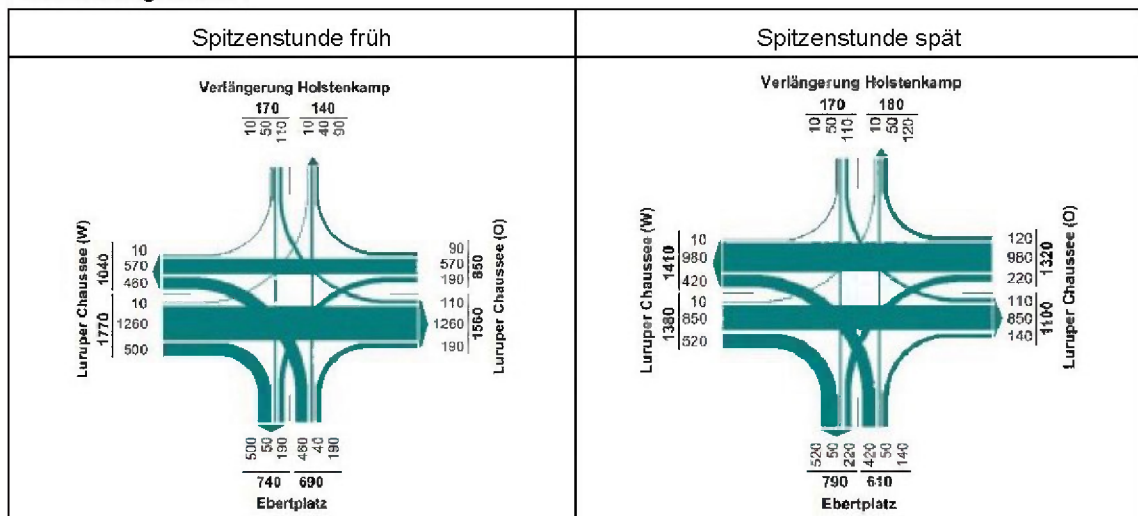
| | | |
|-----------|---|------------|
| 1 | Luruper Chaussee / Ebertplatz (LSA 450)..... | 4 |
| 2 | Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße (LSA 167) | 18 |
| 3 | Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg (LSA 353)..... | 32 |
| 4 | Stresemannstraße / Plöner Straße (LSA 1598)..... | 42 |
| 5 | Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz (LSA 151)..... | 54 |
| 6 | Stresemannstraße / Kieler Straße (LSA 7)..... | 71 |
| 7 | Stresemannstraße / Alsenstraße (LSA 153)..... | 82 |
| 8 | Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee (LSA 18)..... | 97 |
| 9 | Harkortstraße / Erschließungsstraße Holsten-Areal..... | 112 |
| 10 | Julius-Leber-Straße / Harkortstraße (LSA 709) | 116 |
| 11 | Holstenstraße / Holstenplatz (LSA 600) | 125 |
| 12 | Holstenstraße / Max-Brauer-Allee (LSA 131) | 134 |
| 13 | Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße (LSA 706) | 144 |
| 14 | Max-Brauer-Allee / Goetheallee (LSA 1771)..... | 158 |
| 15 | Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße (LSA 321)..... | 164 |
| 16 | Barnerstraße / Bahrenfelder Straße (LSA 417)..... | 178 |
| 17 | Barnerstraße / Friedensallee (LSA 617) | 188 |
| 18 | Friedensallee / Hohenzollernring (LSA 1004) | 196 |
| 19 | Von-Sauer-Straße / Friedensallee (LSA 1212) | 204 |
| 20 | Bornkampsweg / Holstenkamp (LSA 1148) | 214 |
| 21 | Holstenkamp / Große Bahnstraße (LSA 1043)..... | 228 |
| 22 | Eimsbütteler Marktplatz (LSA 1601 und LSA 475) | 239 |
| 23 | Kieler Straße / Waidmannstraße (LSA 1332) | 258 |
| 24 | Kieler Straße / Augustenburger Straße (LSA 621) | 272 |
| 25 | Alsenstraße / Augustenburger Straße (LSA 942)..... | 286 |
| 26 | Fruchtallee / Doormannsweg (LSA 813) | 298 |
| 27 | Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp (LSA 203) | 312 |
| 28 | Kleiner Schäferkamp / Weidenallee (LSA 219) | 334 |
| 29 | Max-Brauer-Allee / Schulterblatt (LSA 221)..... | 342 |
| | Legende der Bewertungstabellen | 352 |

1 Luruper Chaussee / Ebertplatz (LSA 450)

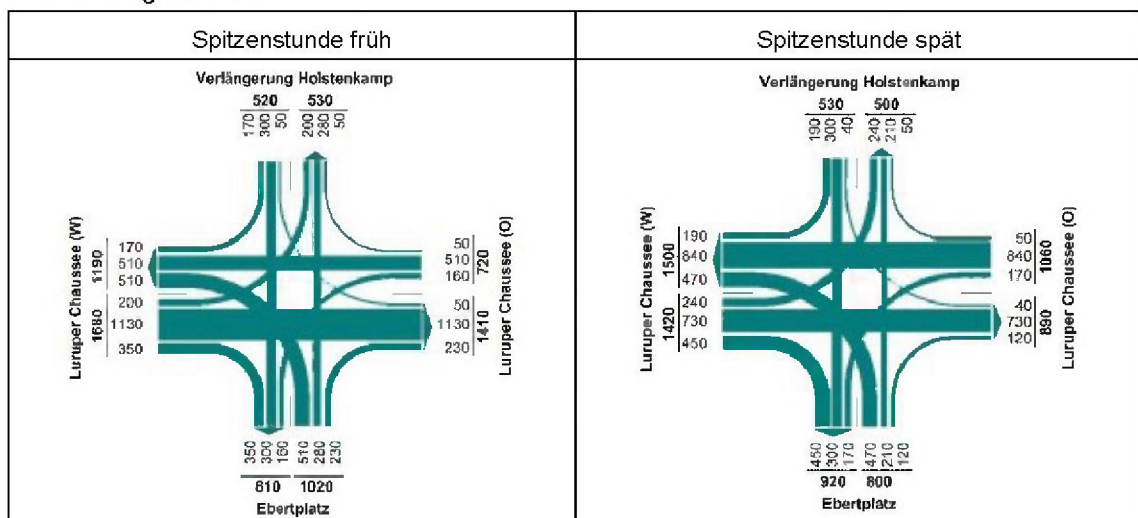
1.1 Gesamtknoten Luruper Chaussee / Ebertplatz – Knotenstrombelastungen Analyse (VZ 22.11.2011)



Entwicklungsstufe 1

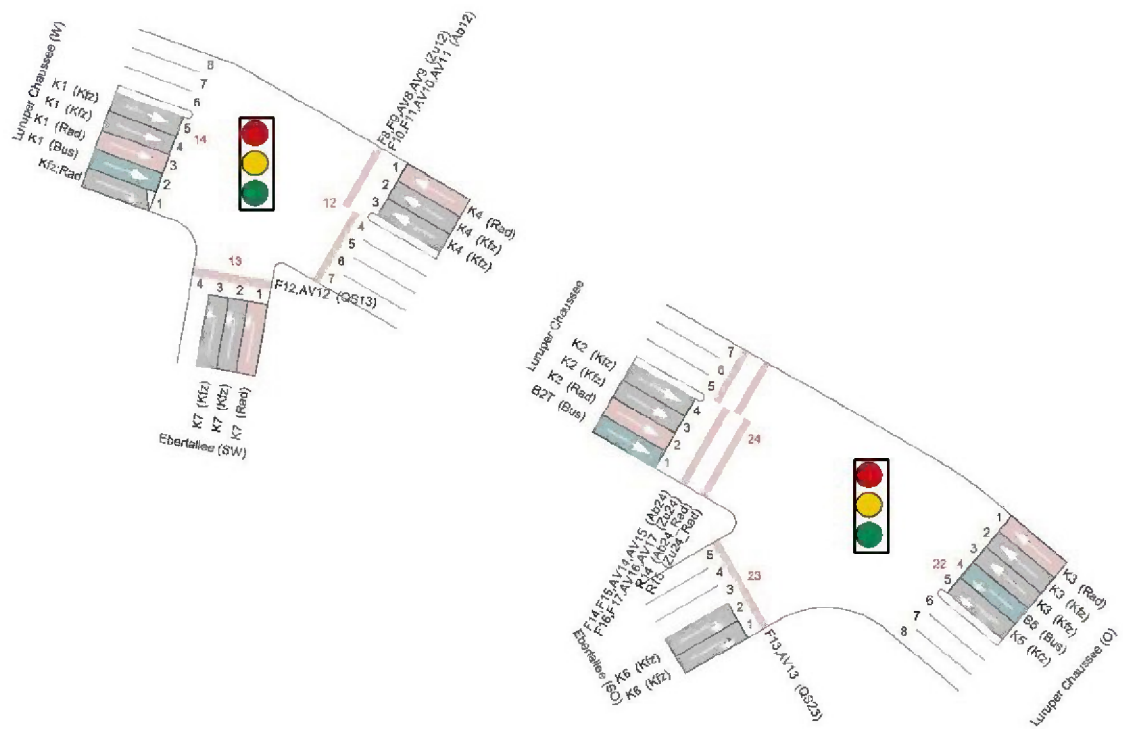


Entwicklungsstufe 2



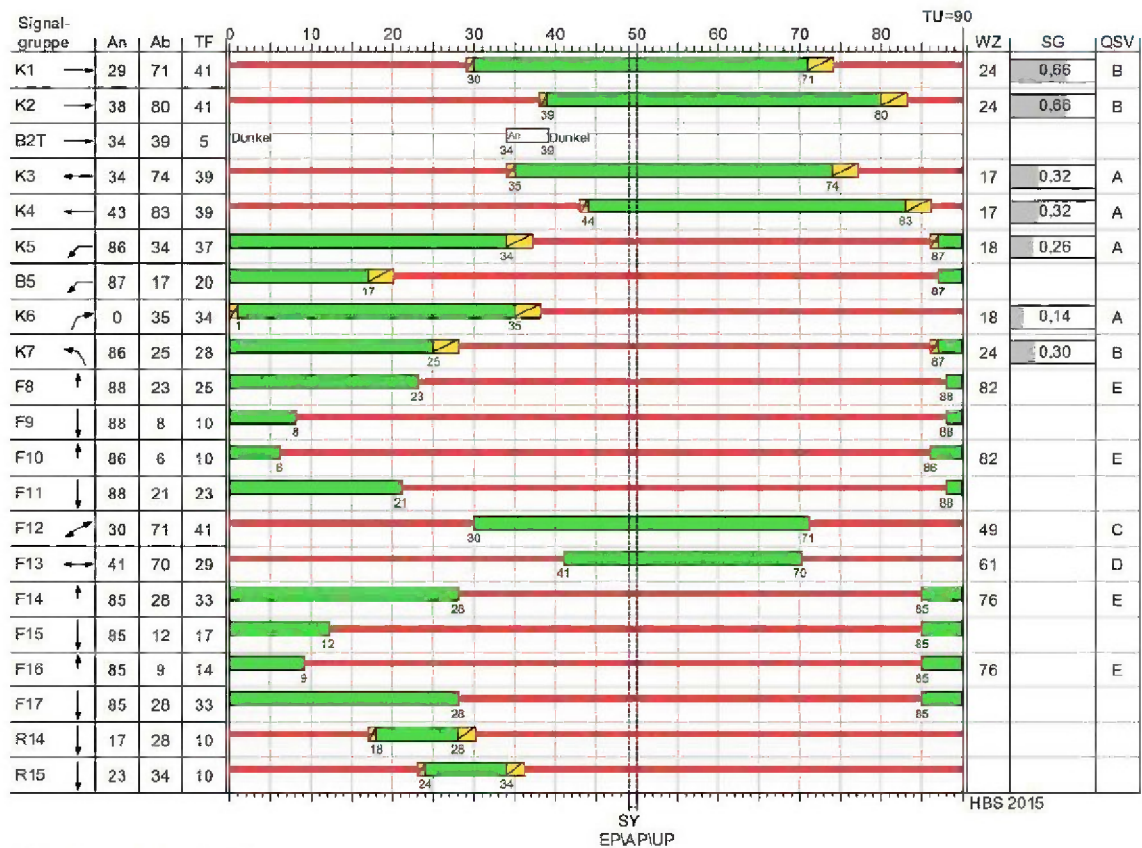
1.2 Teilknoten Luruper Chaussee / Ebertplatz – Knotenpunktgeometrie Zwischenzustand

Zwischenzustand = Umbau Ebertplatz im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms
(ohne Verlängerter Holstenkamp)

















1.3 Luruper Chaussee / Ebertplatz – Verkehrstechnische Bewertung Zwischenzustand

Analyse – Spitzenstunde früh

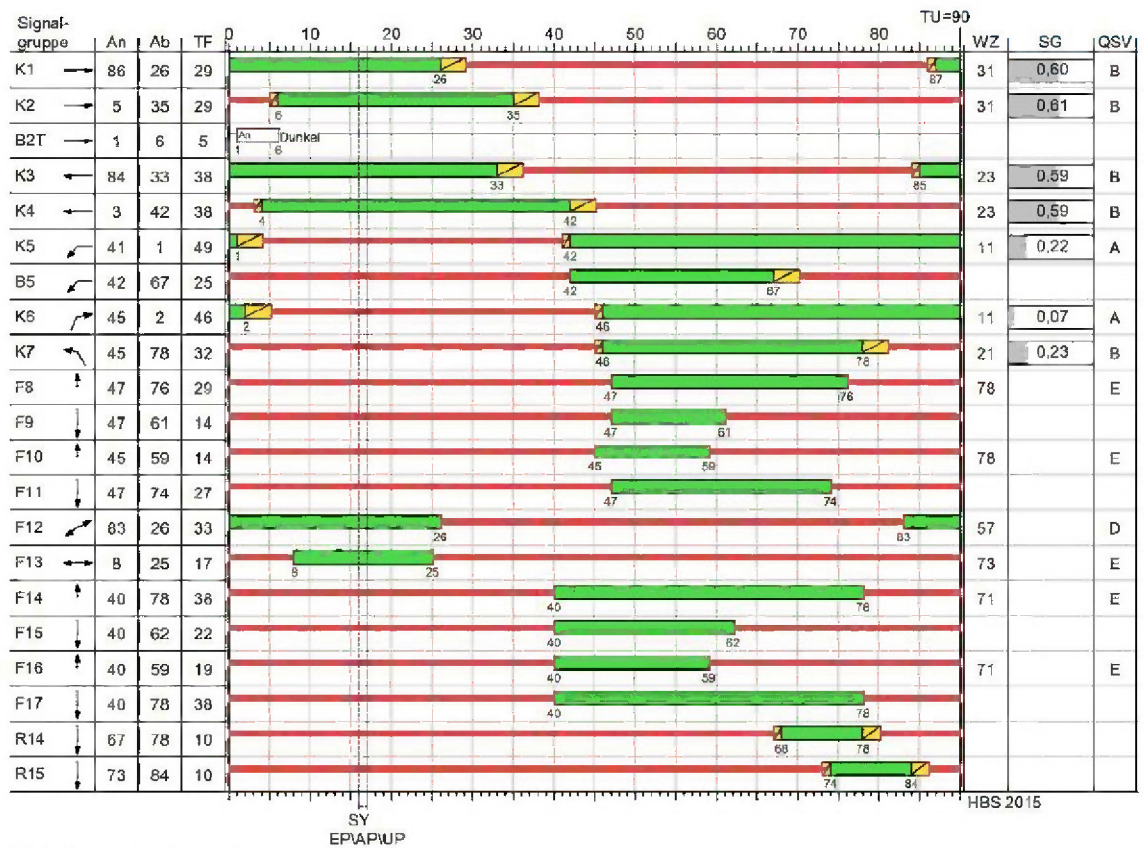


A-Signalgruppen ausgeblendet!















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS, > > Nc | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nv6 [Kfz] | Nv6,95 [Kfz] | Lc [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 12 | 2 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 265 | 6,625 | 1,942 | 1854 | - | 21 | 823 | 0,322 | 17,431 | 0,274 | 4,572 | 8,188 | 53,009 | A |
| | 3 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 265 | 6,625 | 1,942 | 1854 | - | 21 | 823 | 0,322 | 17,431 | 0,274 | 4,572 | 8,188 | 53,009 | A |
| 13 | 3 |  | K7 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 185 | 4,625 | 1,854 | 1942 | - | 16 | 625 | 0,296 | 24,253 | 0,241 | 3,707 | 5,963 | 41,778 | B |
| | 2 |  | K7 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 185 | 4,625 | 1,854 | 1942 | - | 16 | 625 | 0,296 | 24,253 | 0,241 | 3,707 | 5,963 | 41,778 | B |
| 14 | 5 |  | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 570 | 14,250 | 1,942 | 1854 | - | 22 | 867 | 0,657 | 23,758 | 1,280 | 12,237 | 18,153 | 117,523 | B |
| | 4 |  | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 570 | 14,250 | 1,942 | 1854 | - | 22 | 867 | 0,657 | 23,758 | 1,280 | 12,237 | 18,153 | 117,523 | B |
| | 1 |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | 2 |  | K3 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 265 | 6,625 | 1,942 | 1854 | - | 21 | 823 | 0,322 | 17,431 | 0,274 | 4,572 | 8,188 | 53,009 | A |
| | 3 |  | K3 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 265 | 6,625 | 1,942 | 1854 | - | 21 | 823 | 0,322 | 17,431 | 0,274 | 4,572 | 8,188 | 53,009 | A |
| | 5 |  | K5 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 220 | 5,500 | 1,800 | 2000 | - | 21 | 844 | 0,261 | 17,752 | 0,201 | 3,773 | 7,058 | 42,348 | A |
| 23 | 2 |  | K6 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 100 | 2,500 | 1,935 | 1860 | - | 18 | 724 | 0,138 | 18,195 | 0,089 | 1,703 | 3,910 | 25,219 | A |
| | 1 |  | K6 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 100 | 2,500 | 1,935 | 1860 | - | 18 | 724 | 0,138 | 18,195 | 0,089 | 1,703 | 3,910 | 25,219 | A |
| 24 | 4 |  | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 570 | 14,250 | 1,942 | 1854 | - | 22 | 867 | 0,657 | 23,758 | 1,280 | 12,237 | 18,153 | 117,523 | B |
| | 3 |  | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 570 | 14,250 | 1,942 | 1854 | - | 22 | 867 | 0,657 | 23,758 | 1,280 | 12,237 | 18,153 | 117,523 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4130 | | | | | | 10302 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,492 | 21,589 | | | | | |

Luruper Chaussee / Ebertplatz – Verkehrstechnische Bewertung Zwischenzustand

Analyse – Spitzenstunde spät

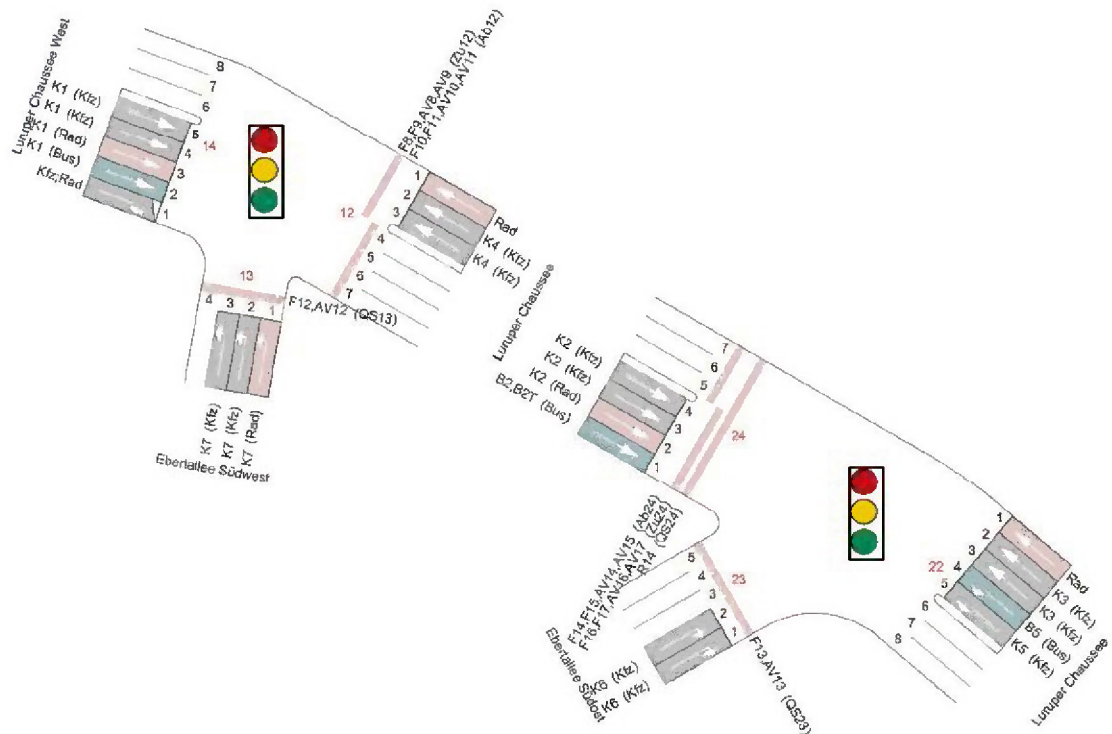


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tr [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>nK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 12 | 2 |  | K4 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 475 | 11,875 | 1,937 | 1859 | - | 20 | 806 | 0,589 | 23,485 | 0,910 | 9,948 | 15,282 | 98,661 | B |
| | 3 |  | K4 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 475 | 11,875 | 1,937 | 1859 | - | 20 | 806 | 0,589 | 23,485 | 0,910 | 9,948 | 15,282 | 98,661 | B |
| 13 | 3 |  | K7 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 155 | 3,875 | 1,997 | 1803 | - | 17 | 664 | 0,233 | 20,650 | 0,172 | 2,854 | 5,711 | 36,904 | B |
| | 2 |  | K7 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 155 | 3,875 | 1,997 | 1803 | - | 17 | 664 | 0,233 | 20,650 | 0,172 | 2,854 | 5,711 | 36,904 | B |
| 14 | 5 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 370 | 9,250 | 1,931 | 1864 | - | 15 | 619 | 0,596 | 30,506 | 0,947 | 8,651 | 13,625 | 87,718 | B |
| | 4 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 370 | 9,250 | 1,931 | 1864 | - | 15 | 619 | 0,596 | 30,506 | 0,947 | 8,651 | 13,625 | 87,718 | B |
| | 1 |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | 2 |  | K3 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 475 | 11,875 | 1,937 | 1859 | - | 20 | 806 | 0,589 | 23,485 | 0,910 | 9,948 | 15,282 | 98,661 | B |
| | 3 |  | K3 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 475 | 11,875 | 1,937 | 1859 | - | 20 | 806 | 0,589 | 23,485 | 0,910 | 9,948 | 15,282 | 98,661 | B |
| | 5 |  | K5 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 240 | 6,000 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1112 | 0,216 | 10,587 | 0,156 | 3,184 | 6,202 | 37,212 | A |
| 23 | 2 |  | K6 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 70 | 1,750 | 1,915 | 1880 | - | 25 | 981 | 0,071 | 10,832 | 0,042 | 0,911 | 2,525 | 16,120 | A |
| | 1 |  | K6 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 70 | 1,750 | 1,915 | 1880 | - | 25 | 981 | 0,071 | 10,832 | 0,042 | 0,911 | 2,525 | 16,120 | A |
| 24 | 4 |  | K2 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 375 | 9,375 | 1,930 | 1865 | - | 16 | 620 | 0,605 | 30,756 | 0,979 | 8,810 | 13,830 | 88,955 | B |
| | 3 |  | K2 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 375 | 9,375 | 1,930 | 1865 | - | 16 | 620 | 0,605 | 30,756 | 0,979 | 8,810 | 13,830 | 88,955 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 4080 | | | | | | 10104 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,527 | 24,687 | | | | | |

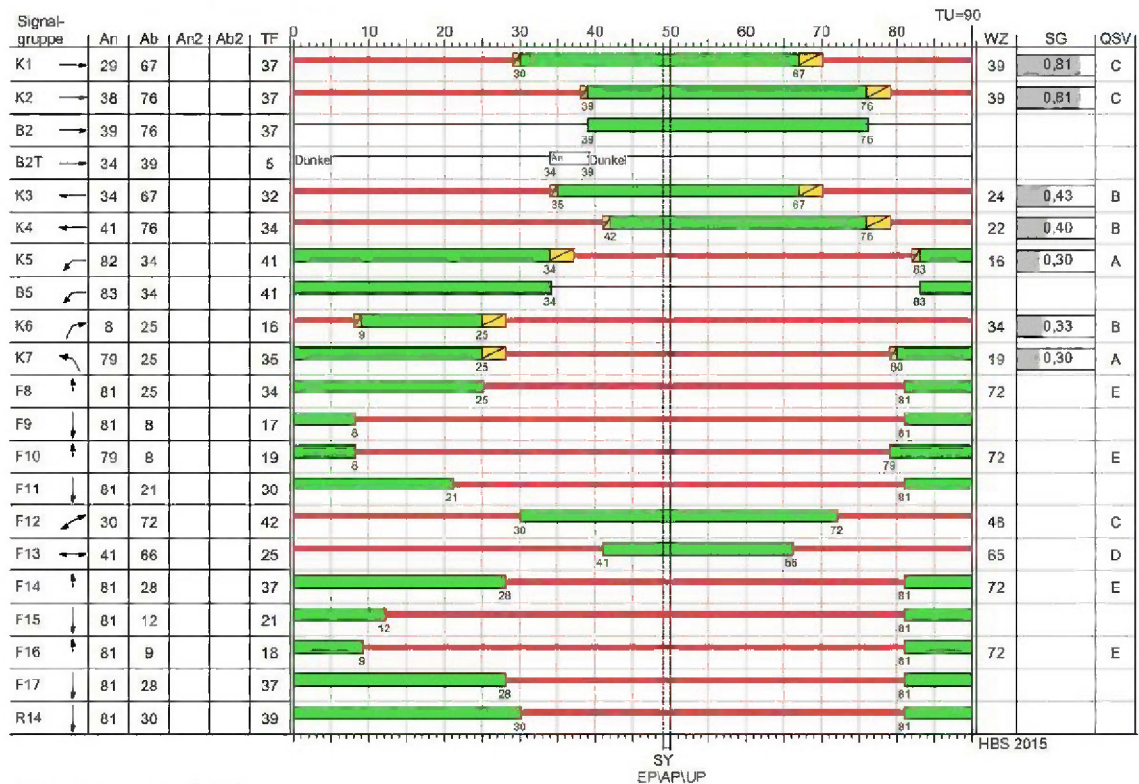
1.4 Teilknoten Luruper Chaussee / Ebertplatz – Knotenpunktgeometrie Endzustand

Endzustand = Umbau Ebertplatz im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms
(mit Verlängerter Holstenkamp)

















1.5 Teilknoten Luruper Chaussee / Ebertplatz – Verkehrstechnische Bewertung Endzustand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

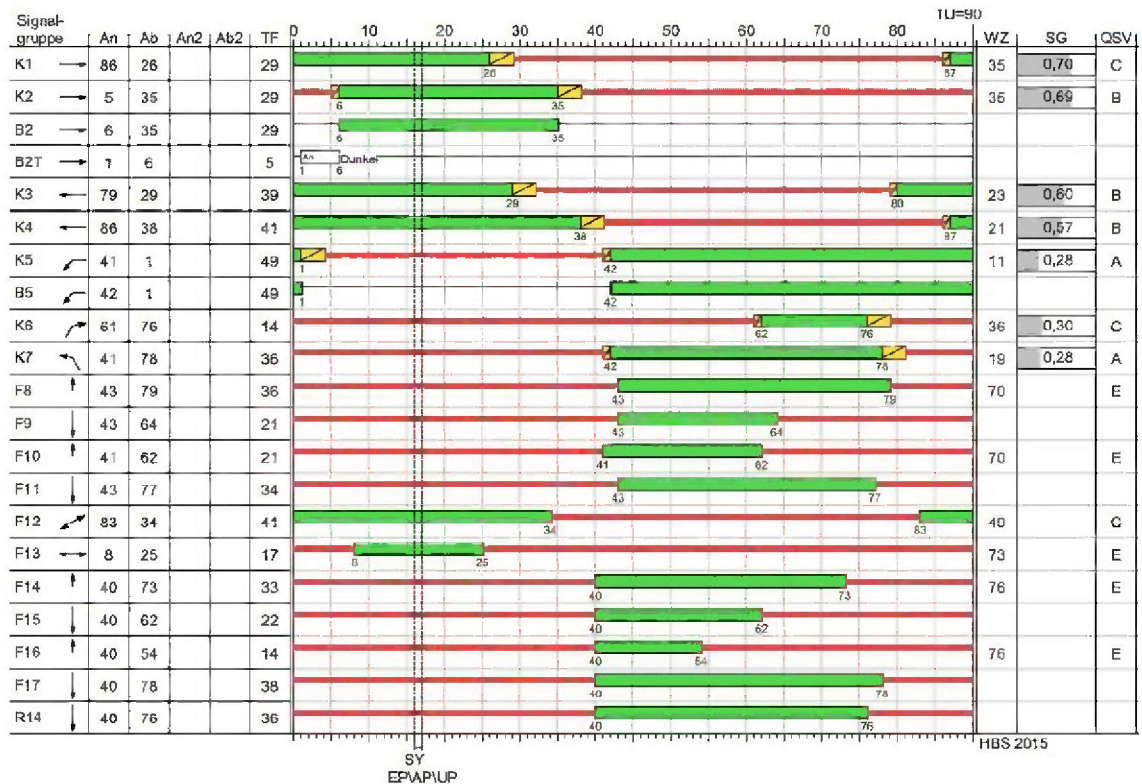


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qf [Kfz/h] | N _{MS,95>nk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | k | tw [s] | N _{oe} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | Lv [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---------|-----|
| 12 | 2 |  | K4 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 290 | 7,250 | 1,940 | 1856 | - | 18 | 722 | 0,402 | 21,883 | 0,395 | 5,646 | 9,665 | 62,513 | B |
| | 3 |  | K4 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 290 | 7,250 | 1,940 | 1856 | - | 18 | 722 | 0,402 | 21,883 | 0,395 | 5,646 | 9,665 | 62,513 | B |
| 13 | 3 |  | K7 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 230 | 5,750 | 1,854 | 1942 | - | 19 | 777 | 0,296 | 19,493 | 0,241 | 4,154 | 7,601 | 45,606 | A |
| | 2 |  | K7 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 230 | 5,750 | 1,854 | 1942 | - | 19 | 777 | 0,296 | 19,493 | 0,241 | 4,154 | 7,601 | 45,606 | A |
| 14 | 5 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 635 | 15,875 | 1,940 | 1856 | - | 20 | 783 | 0,811 | 39,426 | 3,604 | 17,554 | 24,640 | 159,372 | C |
| | 4 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 635 | 15,875 | 1,940 | 1856 | - | 20 | 783 | 0,811 | 39,426 | 3,604 | 17,554 | 24,640 | 159,372 | C |
| | 1 |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | 2 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 290 | 7,250 | 1,940 | 1856 | - | 17 | 681 | 0,426 | 23,693 | 0,439 | 5,879 | 9,980 | 64,551 | B |
| | 3 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 290 | 7,250 | 1,940 | 1856 | - | 17 | 681 | 0,426 | 23,693 | 0,439 | 5,879 | 9,980 | 64,551 | B |
| | 5 |  | K5 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 240 | 6,000 | 2,070 | 1739 | - | 20 | 812 | 0,296 | 15,903 | 0,241 | 3,952 | 7,314 | 43,884 | A |
| 23 | 2 |  | K6 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 115 | 2,875 | 1,940 | 1856 | - | 9 | 352 | 0,327 | 34,411 | 0,280 | 2,765 | 5,577 | 36,072 | B |
| | 1 |  | K6 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 115 | 2,875 | 1,940 | 1856 | - | 9 | 352 | 0,327 | 34,411 | 0,280 | 2,765 | 5,577 | 36,072 | B |
| 24 | 4 |  | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 635 | 15,875 | 1,940 | 1856 | - | 20 | 783 | 0,811 | 39,426 | 3,604 | 17,554 | 24,640 | 159,372 | C |
| | 3 |  | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 635 | 15,875 | 1,940 | 1856 | - | 20 | 783 | 0,811 | 39,426 | 3,604 | 17,554 | 24,640 | 159,372 | C |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 4630 | | | | | | 9008 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,610 | 31,809 | | | | | |

Teilknoten Luruper Chaussee / Ebertplatz – Verkehrstechnische Bewertung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

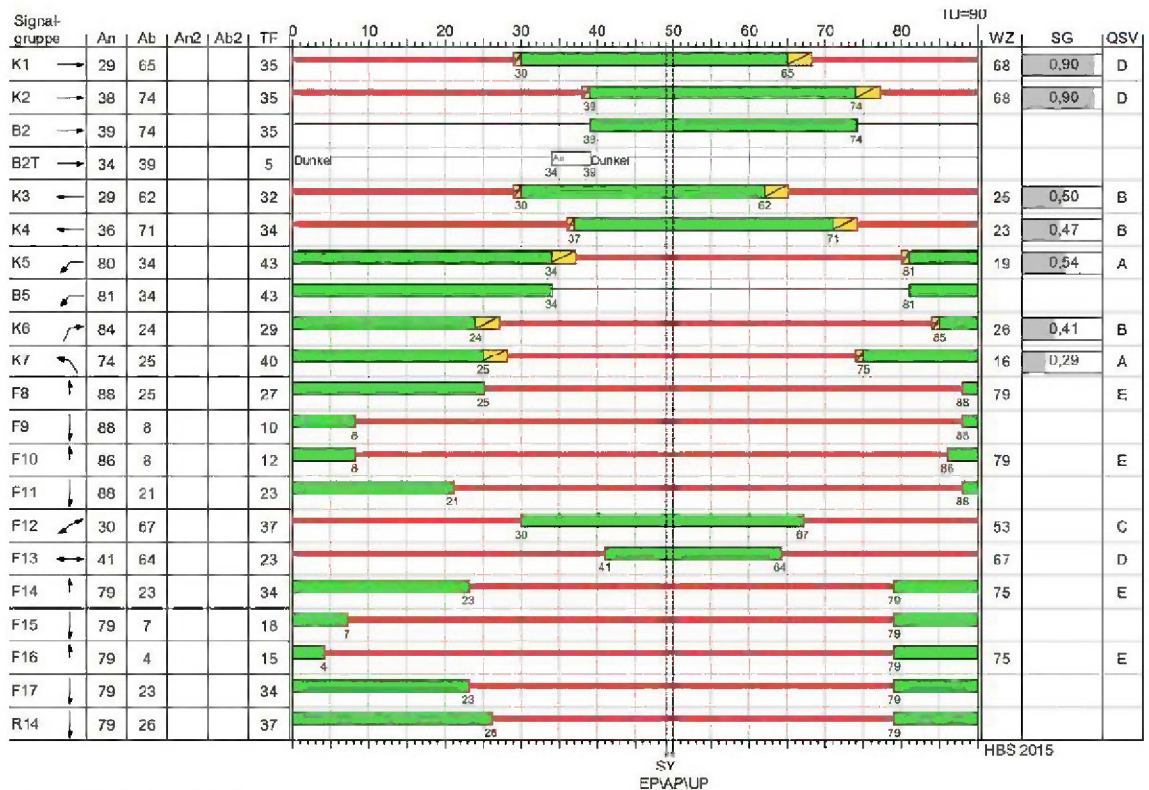


A-Signalgruppen ausgeblendet!













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | τ [s] | t_a [s] | t_s [s] | f_a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_s [s/Kfz] | q^p [Kfz/h] | $N_{MS,95} > n_{Kfz}$ | n_C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_w [s] | N_{acc} [Kfz] | N_{MS} [Kfz] | $N_{MS,95}$ [Kfz] | L_k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|---------------|--------------|--------------|-------|----------------|----------------|------------------|------------------|-----------------------|------------------|----------------|-------|--------------|--------------------|-------------------|----------------------|--------------|-----|
| 12 | 2 | | K4 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 495 | 12,375 | 1,931 | 1864 | - | 22 | 870 | 0,569 | 20,840 | 0,829 | 9,812 | 15,110 | 97,278 | B |
| | 3 | | K4 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 495 | 12,375 | 1,931 | 1864 | - | 22 | 870 | 0,569 | 20,840 | 0,829 | 9,812 | 15,110 | 97,278 | B |
| 13 | 3 | | K7 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 210 | 5,250 | 1,986 | 1813 | - | 19 | 742 | 0,283 | 18,762 | 0,226 | 3,725 | 6,989 | 44,911 | A |
| | 2 | | K7 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 210 | 5,250 | 1,986 | 1813 | - | 19 | 742 | 0,283 | 18,762 | 0,226 | 3,725 | 6,989 | 44,911 | A |
| 14 | 5 | | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 430 | 10,750 | 1,939 | 1857 | - | 15 | 619 | 0,695 | 35,151 | 1,565 | 10,894 | 16,476 | 106,468 | C |
| | 4 | | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 430 | 10,750 | 1,939 | 1857 | - | 15 | 619 | 0,695 | 35,151 | 1,565 | 10,894 | 16,476 | 106,468 | C |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | 2 | | K3 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 495 | 12,375 | 1,931 | 1864 | - | 21 | 826 | 0,596 | 23,070 | 0,950 | 10,318 | 15,751 | 101,405 | B |
| | | | K3 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 495 | 12,375 | 1,931 | 1864 | - | 21 | 826 | 0,596 | 23,070 | 0,950 | 10,318 | 15,751 | 101,405 | B |
| | 5 | | K5 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 270 | 6,750 | 2,070 | 1739 | - | 24 | 967 | 0,279 | 11,323 | 0,221 | 3,768 | 7,051 | 42,306 | A |
| 23 | 2 | | K6 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 95 | 2,375 | 1,913 | 1882 | - | 8 | 312 | 0,304 | 35,780 | 0,250 | 2,334 | 4,918 | 31,367 | C |
| | 1 | | K6 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 95 | 2,375 | 1,913 | 1882 | - | 8 | 312 | 0,304 | 35,780 | 0,250 | 2,334 | 4,918 | 31,367 | C |
| 24 | 4 | | K2 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 430 | 10,750 | 1,931 | 1864 | - | 16 | 621 | 0,692 | 34,937 | 1,539 | 10,856 | 16,428 | 105,763 | B |
| | 3 | | K2 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 430 | 10,750 | 1,931 | 1864 | - | 16 | 621 | 0,692 | 34,937 | 1,539 | 10,856 | 16,428 | 105,763 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4580 | | | | | | 8951 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,568 | 26,524 | | | | | |

Teilknoten Luruper Chaussee / Ebertplatz – Verkehrstechnische Bewertung Endzustand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

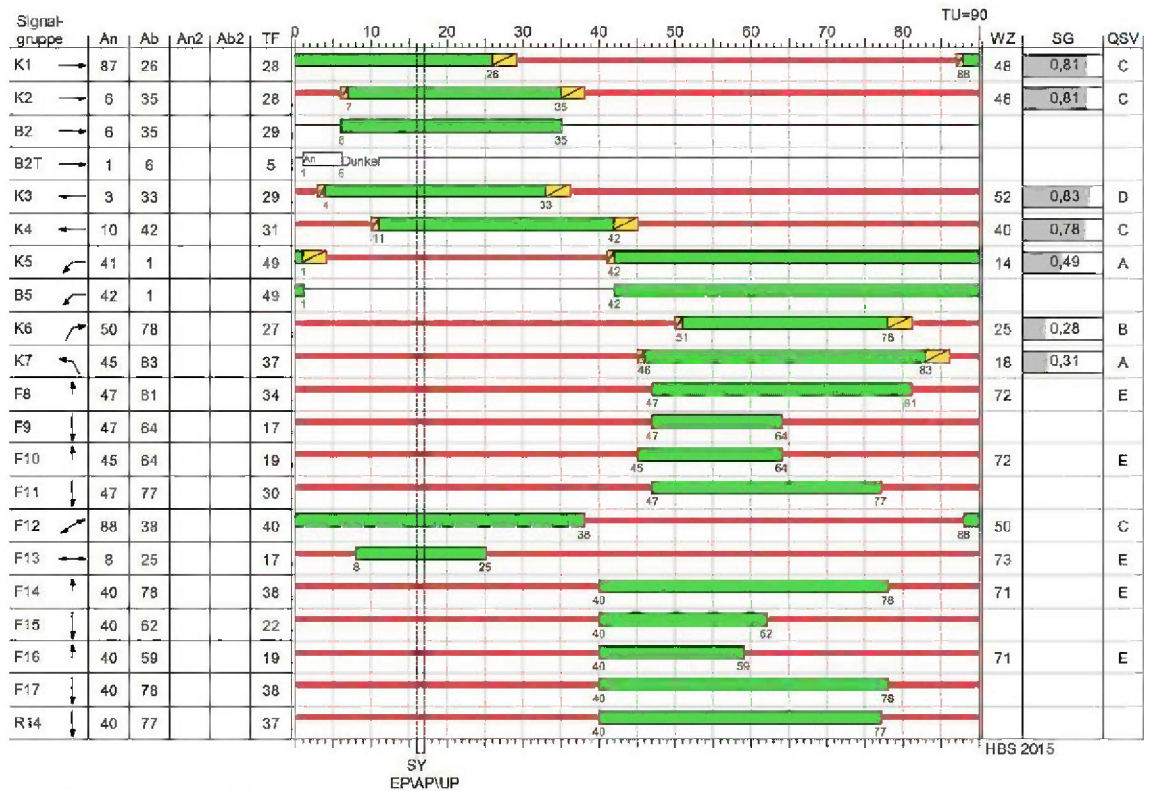


A-Signalgruppen ausgeblendet!















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{vs,ss>nk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{cc} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{vs,ss} [Kfz] | L _r [m] | QSV | |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|----|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|---------|---|
| 12 | 2 |  | K4 | 34 | 35 | 55 | 0,389 | 340 | 8,500 | 1,942 | 1854 | - | 18 | 721 | 0,472 | 23,259 | 0,537 | 6,899 | 11,341 | 73,422 | B |
| | 3 |  | K4 | 34 | 35 | 55 | 0,389 | 340 | 8,500 | 1,942 | 1854 | - | 18 | 721 | 0,472 | 23,259 | 0,537 | 6,899 | 11,341 | 73,422 | B |
| 13 | 3 |  | K7 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 255 | 6,375 | 1,854 | 1942 | - | 22 | 886 | 0,288 | 16,273 | 0,232 | 4,224 | 7,700 | 46,200 | A |
| | 2 |  | K7 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 255 | 6,375 | 1,854 | 1942 | - | 22 | 886 | 0,288 | 16,273 | 0,232 | 4,224 | 7,700 | 46,200 | A |
| 14 | 5 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 665 | 16,625 | 1,939 | 1857 | - | 19 | 742 | 0,896 | 68,255 | 8,864 | 24,411 | 32,767 | 211,740 | D |
| | 4 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 665 | 16,625 | 1,939 | 1857 | - | 19 | 742 | 0,896 | 68,255 | 8,864 | 24,411 | 32,767 | 211,740 | D |
| | 1 |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | 2 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 340 | 8,500 | 1,942 | 1854 | - | 17 | 680 | 0,500 | 25,297 | 0,607 | 7,197 | 11,734 | 75,966 | B |
| | 3 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 340 | 8,500 | 1,942 | 1854 | - | 17 | 680 | 0,500 | 25,297 | 0,607 | 7,197 | 11,734 | 75,966 | B |
| | 5 |  | K5 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 460 | 11,500 | 2,070 | 1739 | - | 21 | 850 | 0,541 | 19,069 | 0,730 | 8,720 | 13,714 | 82,284 | A |
| 23 | 2 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 255 | 6,375 | 1,928 | 1867 | - | 16 | 620 | 0,411 | 25,580 | 0,411 | 5,337 | 9,244 | 59,402 | B |
| | 1 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 255 | 6,375 | 1,928 | 1867 | - | 16 | 620 | 0,411 | 25,580 | 0,411 | 5,337 | 9,244 | 59,402 | B |
| 24 | 4 | | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 665 | 16,625 | 1,939 | 1857 | - | 19 | 742 | 0,896 | 68,255 | 8,864 | 24,411 | 32,767 | 211,740 | D |
| | 3 | | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 665 | 16,625 | 1,939 | 1857 | - | 19 | 742 | 0,896 | 68,255 | 8,864 | 24,411 | 32,767 | 211,740 | D |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | 5500 | | | | | | 9632 | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | 0,664 | 44,490 | | | | | | |

Teilknoten Luruper Chaussee / Ebertplatz – Verkehrstechnische Bewertung Endzustand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

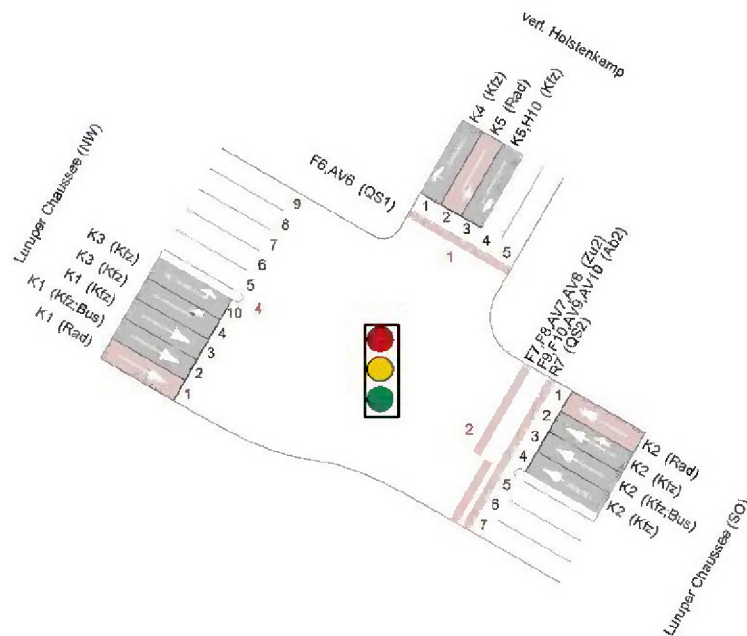


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M6,95>mk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M6} [Kfz] | N _{M95} [Kfz] | L _a [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|-----|
| 12 | 2 |  | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 515 | 12,875 | 1,931 | 1864 | - | 17 | 664 | 0,776 | 40,230 | 2,664 | 14,120 | 20,475 | 131,818 | C |
| | 3 |  | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 515 | 12,875 | 1,931 | 1864 | - | 17 | 664 | 0,776 | 40,230 | 2,664 | 14,120 | 20,475 | 131,818 | C |
| 13 | 3 |  | K7 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 235 | 5,875 | 1,997 | 1803 | - | 19 | 764 | 0,308 | 18,486 | 0,256 | 4,159 | 7,608 | 49,163 | A |
| | 2 |  | K7 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 235 | 5,875 | 1,997 | 1803 | - | 19 | 764 | 0,308 | 18,486 | 0,256 | 4,159 | 7,608 | 49,163 | A |
| 14 | 5 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 485 | 12,125 | 1,933 | 1862 | - | 15 | 600 | 0,808 | 48,354 | 3,399 | 14,511 | 20,953 | 135,021 | C |
| | 4 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 485 | 12,125 | 1,933 | 1862 | - | 15 | 600 | 0,808 | 48,354 | 3,399 | 14,511 | 20,953 | 135,021 | C |
| | 1 |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | 2 |  | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 515 | 12,875 | 1,937 | 1859 | - | 16 | 620 | 0,831 | 51,986 | 4,186 | 16,059 | 22,836 | 147,429 | D |
| | 3 |  | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 515 | 12,875 | 1,937 | 1859 | - | 16 | 620 | 0,831 | 51,986 | 4,186 | 16,059 | 22,836 | 147,429 | D |
| | 5 |  | K5 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 470 | 11,750 | 2,070 | 1739 | - | 24 | 967 | 0,486 | 14,285 | 0,572 | 7,721 | 12,420 | 74,520 | A |
| 23 | 2 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 165 | 4,125 | 1,915 | 1880 | - | 15 | 585 | 0,282 | 24,794 | 0,224 | 3,339 | 6,429 | 41,043 | B |
| | 1 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 165 | 4,125 | 1,915 | 1880 | - | 15 | 585 | 0,282 | 24,794 | 0,224 | 3,339 | 6,429 | 41,043 | B |
| 24 | 4 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 485 | 12,125 | 1,933 | 1862 | - | 15 | 600 | 0,808 | 48,354 | 3,399 | 14,511 | 20,953 | 135,021 | C |
| | 3 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 485 | 12,125 | 1,933 | 1862 | - | 15 | 600 | 0,808 | 48,354 | 3,399 | 14,511 | 20,953 | 135,021 | C |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 5270 | | | | | | 8633 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,700 | 40,299 | | | | | |

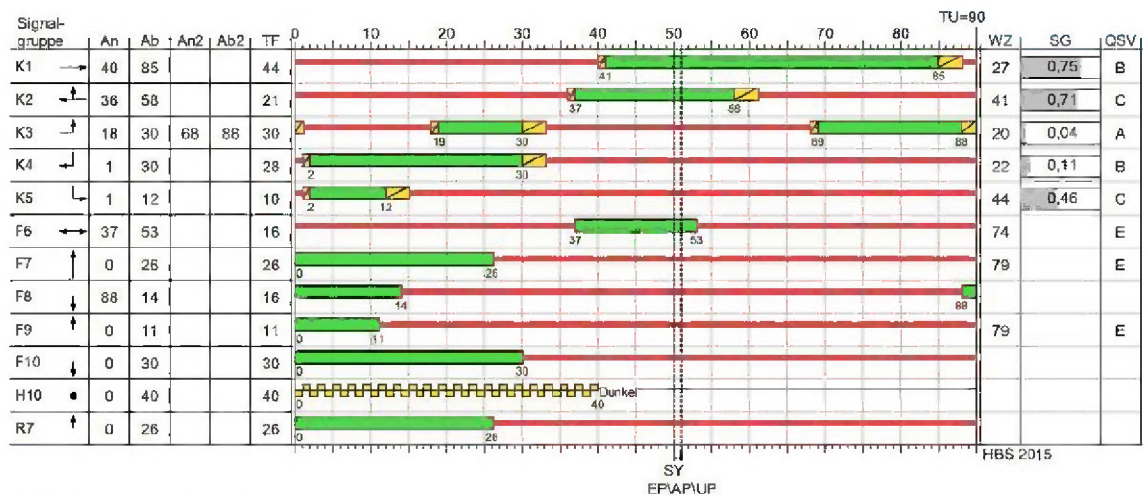
1.6 Teilknoten Luruper Chaussee / Verlängerter Holstenkamp – Knotenpunktgeometrie Endzustand

Endzustand = Umbau Ebertplatz im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms
(mit Anbindung Verlängerter Holstenkamp)



1.7 Teilknoten Luruper Chaussee / Verlängerter Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Endzustand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

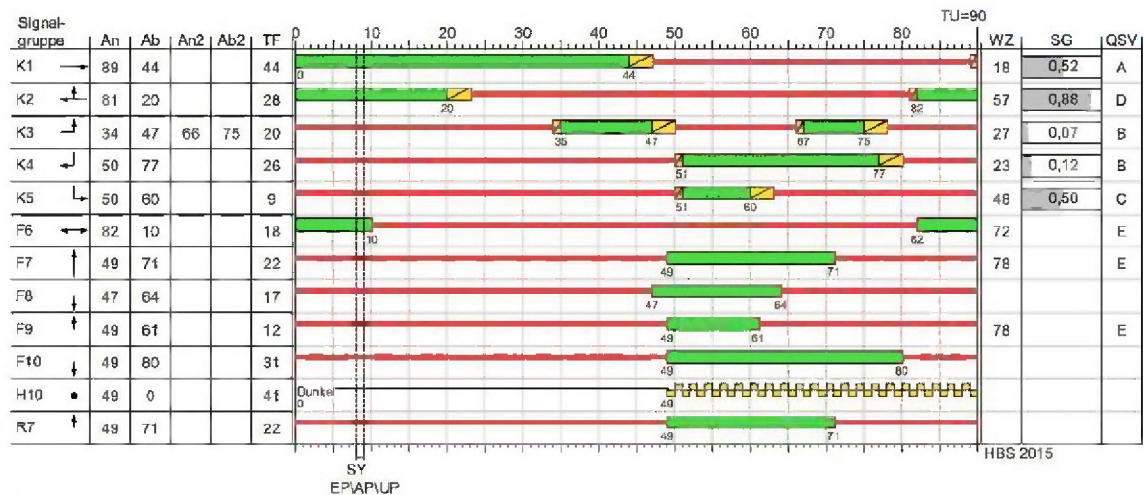


A-Signalgruppen ausgeblendet

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95>nc | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nde [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Ls [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 | | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 60 | 1,500 | 2,095 | 1718 | - | 14 | 553 | 0,108 | 21,067 | 0,067 | 1,121 | 2,912 | 17,682 | B |
| | 3 | | K5 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 110 | 2,750 | 1,813 | 1986 | - | 6 | 242 | 0,455 | 44,078 | 0,494 | 3,050 | 6,004 | 36,276 | C |
| 2 | 2 | | K2 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 325 | 8,125 | 1,920 | 1875 | - | 11 | 457 | 0,711 | 44,470 | 1,695 | 9,127 | 14,236 | 88,662 | C |
| | 3 | | K2 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 323 | 8,075 | 1,863 | 1932 | - | 12 | 471 | 0,686 | 42,149 | 1,473 | 8,805 | 13,823 | 85,841 | C |
| | 4 | | K2 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 202 | 5,050 | 1,881 | 1914 | - | 12 | 467 | 0,433 | 32,241 | 0,452 | 4,721 | 8,396 | 52,643 | B |
| | 5 | | K3 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 25 | 0,625 | 2,043 | 1762 | - | 15 | 597 | 0,042 | 19,794 | 0,024 | 0,440 | 1,562 | 9,372 | A |
| 4 | 4 | | K3 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 25 | 0,625 | 2,043 | 1762 | - | 15 | 597 | 0,042 | 19,794 | 0,024 | 0,440 | 1,562 | 9,372 | A |
| | 3 | | K1 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 725 | 18,125 | 1,867 | 1928 | - | 24 | 964 | 0,752 | 25,562 | 2,285 | 16,808 | 23,742 | 147,723 | B |
| | 2 | | K1 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 725 | 18,125 | 1,867 | 1928 | - | 24 | 964 | 0,752 | 25,562 | 2,285 | 16,808 | 23,742 | 147,723 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2520 | | | | | | 5312 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,670 | 31,843 | | | | | |

Teilknoten Luruper Chaussee / Verlängerter Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Endzustand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

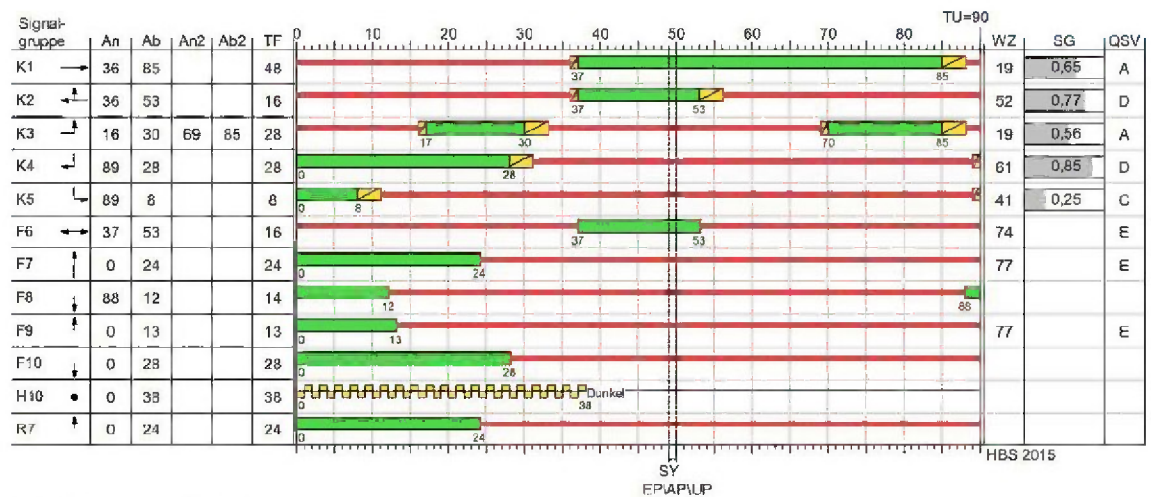


A-Signalgruppen ausgeblendet!










| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95 > n x | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nce [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lk [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 | | K4 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 60 | 1,500 | 2,095 | 1718 | - | 13 | 515 | 0,117 | 23,369 | 0,074 | 1,162 | 2,985 | 18,125 | B |
| | 3 | | K5 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 110 | 2,750 | 1,825 | 1973 | - | 5 | 219 | 0,502 | 47,592 | 0,604 | 3,193 | 6,215 | 37,812 | C |
| 2 | 2 | | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 539 | 13,475 | 1,892 | 1903 | - | 15 | 613 | 0,879 | 68,693 | 6,784 | 19,527 | 27,000 | 167,508 | D |
| | 3 | | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 537 | 13,425 | 1,856 | 1940 | - | 16 | 625 | 0,859 | 60,402 | 5,522 | 18,104 | 25,300 | 156,506 | D |
| | 4 | | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 244 | 6,100 | 1,910 | 1885 | - | 15 | 607 | 0,402 | 26,105 | 0,395 | 5,146 | 8,983 | 57,186 | B |
| 4 | 5 | | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 30 | 0,750 | 2,043 | 1762 | - | 10 | 406 | 0,074 | 27,327 | 0,044 | 0,629 | 1,970 | 11,820 | B |
| | 4 | | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 30 | 0,750 | 2,043 | 1762 | - | 10 | 406 | 0,074 | 27,327 | 0,044 | 0,629 | 1,970 | 11,820 | B |
| | 3 | | K1 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 495 | 12,375 | 1,870 | 1925 | - | 24 | 962 | 0,515 | 17,584 | 0,650 | 8,983 | 14,052 | 87,600 | A |
| | 2 | | K1 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 495 | 12,375 | 1,870 | 1925 | - | 24 | 962 | 0,515 | 17,584 | 0,650 | 8,983 | 14,052 | 87,600 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2540 | | | | | | 5315 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,634 | 39,967 | | | | | |

Teilknoten Luruper Chaussee / Verlängerter Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Endzustand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

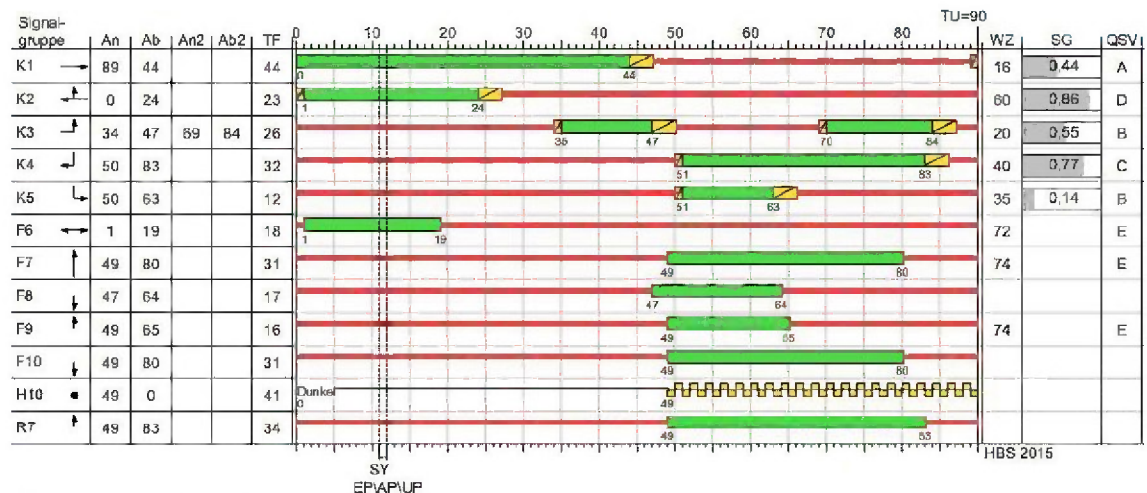


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS,SS>NK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N ₀₂ [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,AS} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 470 | 11,750 | 2,099 | 1715 | - | 14 | 552 | 0,851 | 60,711 | 4,940 | 15,913 | 22,660 | 137,863 | D |
| | 3 |  | K5 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 50 | 1,250 | 1,827 | 1970 | - | 5 | 197 | 0,254 | 40,927 | 0,193 | 1,347 | 3,310 | 20,158 | C |
| 2 | 2 |  | K2 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 274 | 6,850 | 1,859 | 1937 | - | 9 | 366 | 0,749 | 55,163 | 2,103 | 8,574 | 13,526 | 83,834 | D |
| | 3 |  | K2 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 274 | 6,850 | 1,859 | 1937 | - | 9 | 366 | 0,749 | 55,163 | 2,103 | 8,574 | 13,526 | 83,834 | D |
| | 4 |  | K2 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 171 | 4,275 | 1,886 | 1909 | - | 9 | 361 | 0,474 | 37,685 | 0,539 | 4,347 | 7,873 | 49,505 | C |
| 4 | 5 |  | K3 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 240 | 6,000 | 2,076 | 1734 | x | | | | | | | | 54,943 | |
| | 4 |  | K3 | 28 | 29 | 62 | 0,492 | 240 | 6,000 | 2,076 | 1734 | (x) | 21 | 853 | 0,563 | 19,464 | 0,806 | 9,237 | 14,377 | 87,642 | A |
| | 3 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 680 | 17,000 | 1,868 | 1927 | - | 26 | 1048 | 0,649 | 18,689 | 1,230 | 13,212 | 19,359 | 120,568 | A |
| | 2 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 680 | 17,000 | 1,868 | 1927 | - | 26 | 1048 | 0,649 | 18,689 | 1,230 | 13,212 | 19,359 | 120,568 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3080 | | | | | | 4784 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,670 | 33,412 | | | | | |

Teilknoten Luruper Chaussee / Verlängerter Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Endzustand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



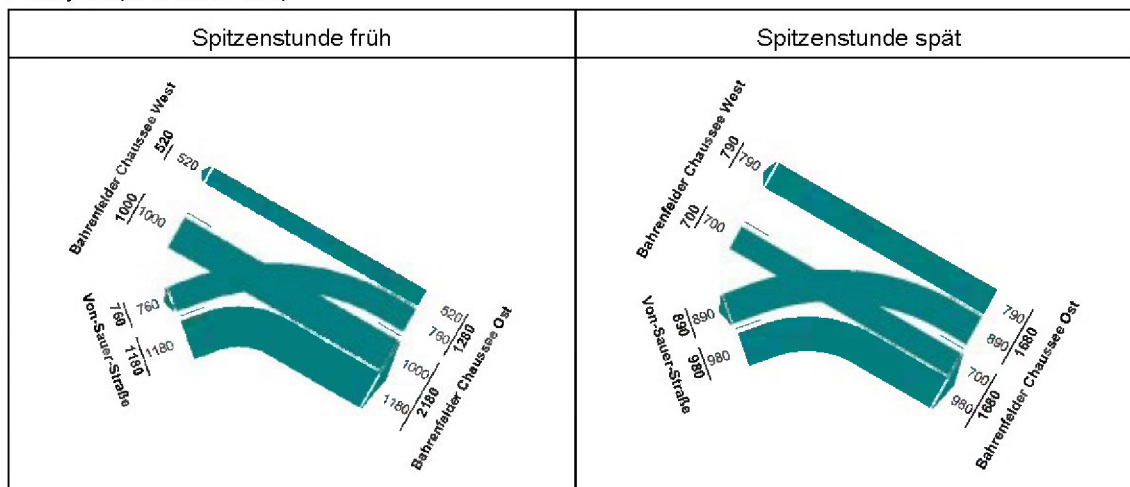
A-Signalgruppen: ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t ^r [s] | t ^a [s] | t ^s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ^a [s/Kfz] | q ^s [Kfz/h] | N _{M5,95>N_{MC}} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{CE} [Kfz] | N _{MC} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | | K4 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 490 | 12,250 | 2,087 | 1725 | - | 16 | 633 | 0,774 | 40,051 | 2,614 | 13,445 | 19,646 | 118,819 | C |
| | 3 | | K5 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 40 | 1,000 | 1,834 | 1963 | - | 7 | 283 | 0,141 | 34,826 | 0,092 | 0,966 | 2,628 | 16,068 | B |
| 2 | 2 | | K2 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 445 | 11,125 | 1,855 | 1941 | - | 13 | 518 | 0,859 | 67,847 | 5,248 | 15,830 | 22,559 | 137,926 | D |
| | 3 | | K2 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 445 | 11,125 | 1,831 | 1966 | - | 13 | 525 | 0,848 | 63,772 | 4,742 | 15,293 | 21,895 | 133,603 | D |
| | 4 | | K2 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 170 | 4,250 | 2,038 | 1766 | - | 12 | 472 | 0,360 | 29,243 | 0,327 | 3,774 | 7,060 | 47,952 | B |
| 4 | 5 | | K3 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 225 | 5,625 | 2,057 | 1750 | x | | | | | | | | 52,753 | |
| | 4 | | K3 | 26 | 27 | 64 | 0,470 | 225 | 5,625 | 2,057 | 1750 | (x) | 21 | 823 | 0,547 | 20,291 | 0,749 | 8,775 | 13,785 | 83,289 | B |
| | 3 | | K1 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 425 | 10,625 | 1,870 | 1925 | - | 24 | 962 | 0,442 | 16,208 | 0,472 | 7,292 | 11,859 | 73,929 | A |
| | 2 | | K1 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 425 | 10,625 | 1,870 | 1925 | - | 24 | 962 | 0,442 | 16,208 | 0,472 | 7,292 | 11,859 | 73,929 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2890 | | | | | | 5178 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,632 | 37,186 | | | | | |

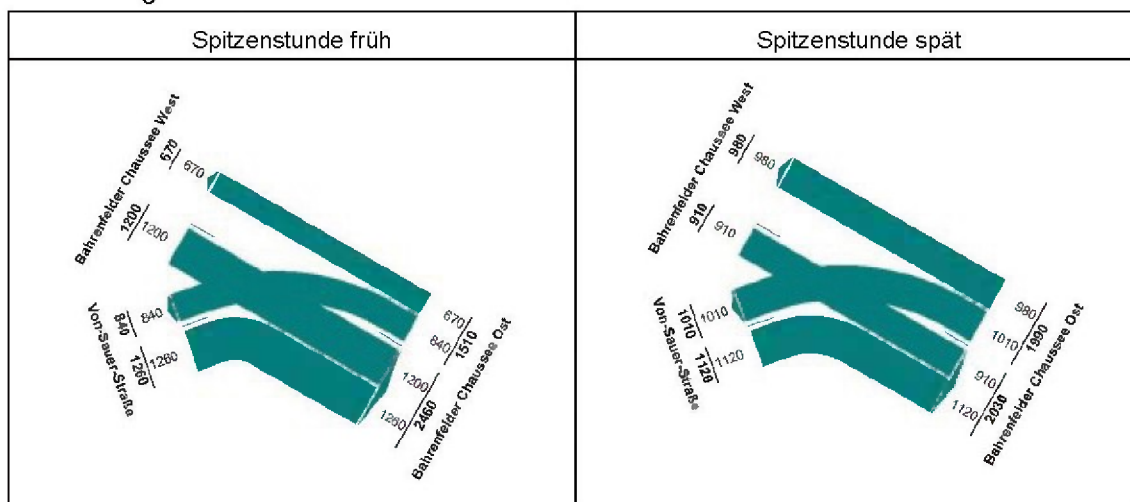
2 Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße (LSA 167)

2.1 Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Knotenstrombelastungen

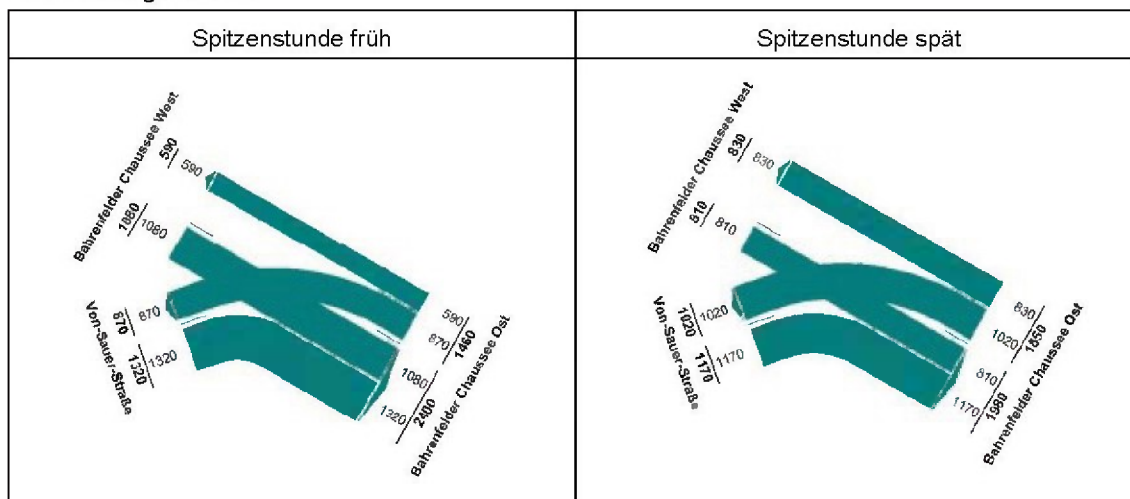
Analyse (VZ 23.08.2011)



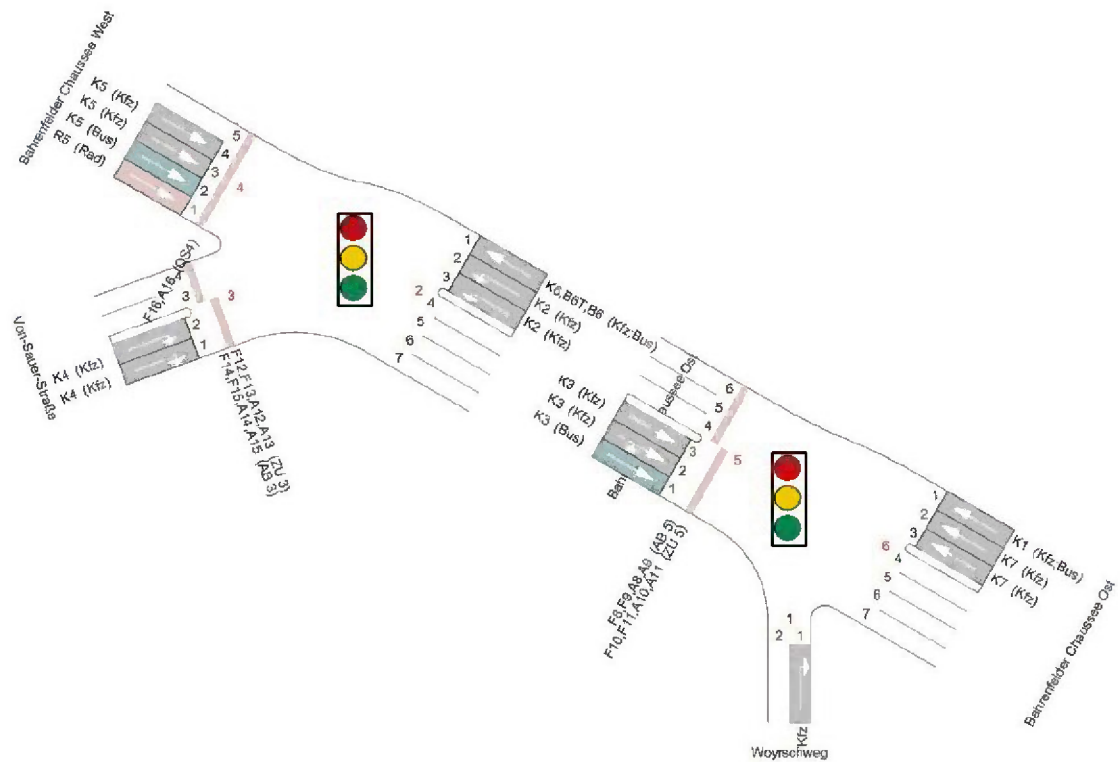
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

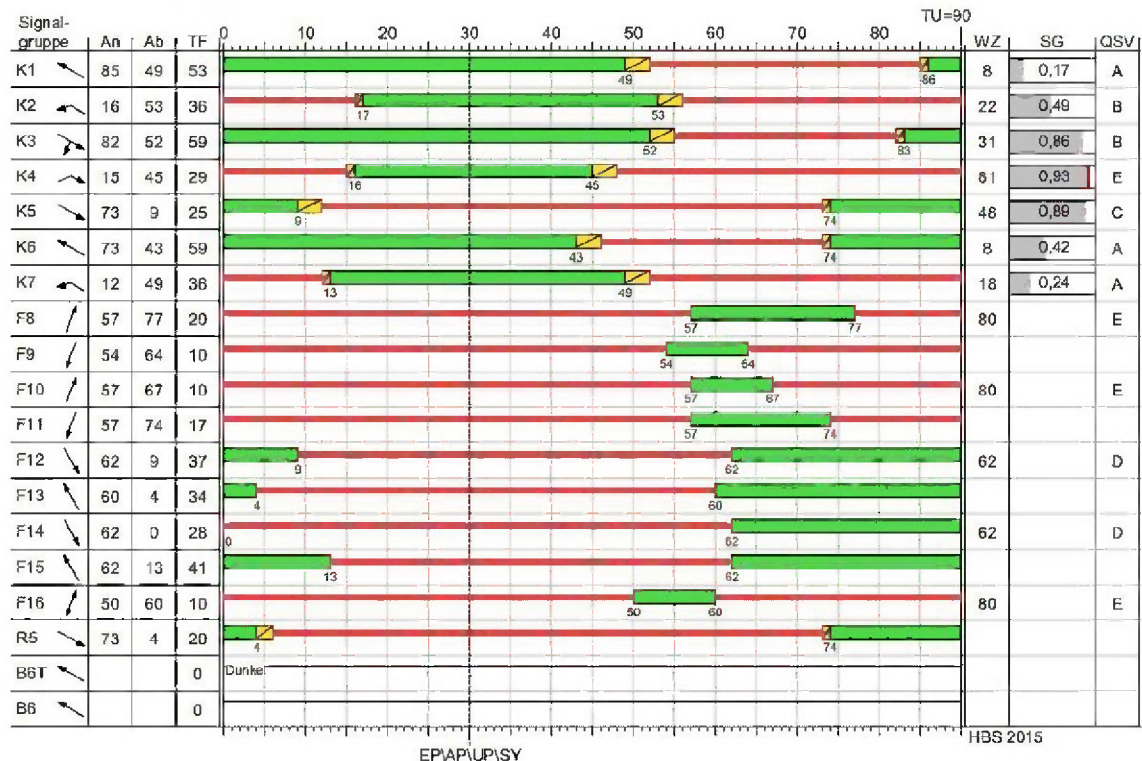


2.2 Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Knotenpunktgeometrie Bestand
















2.3 Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

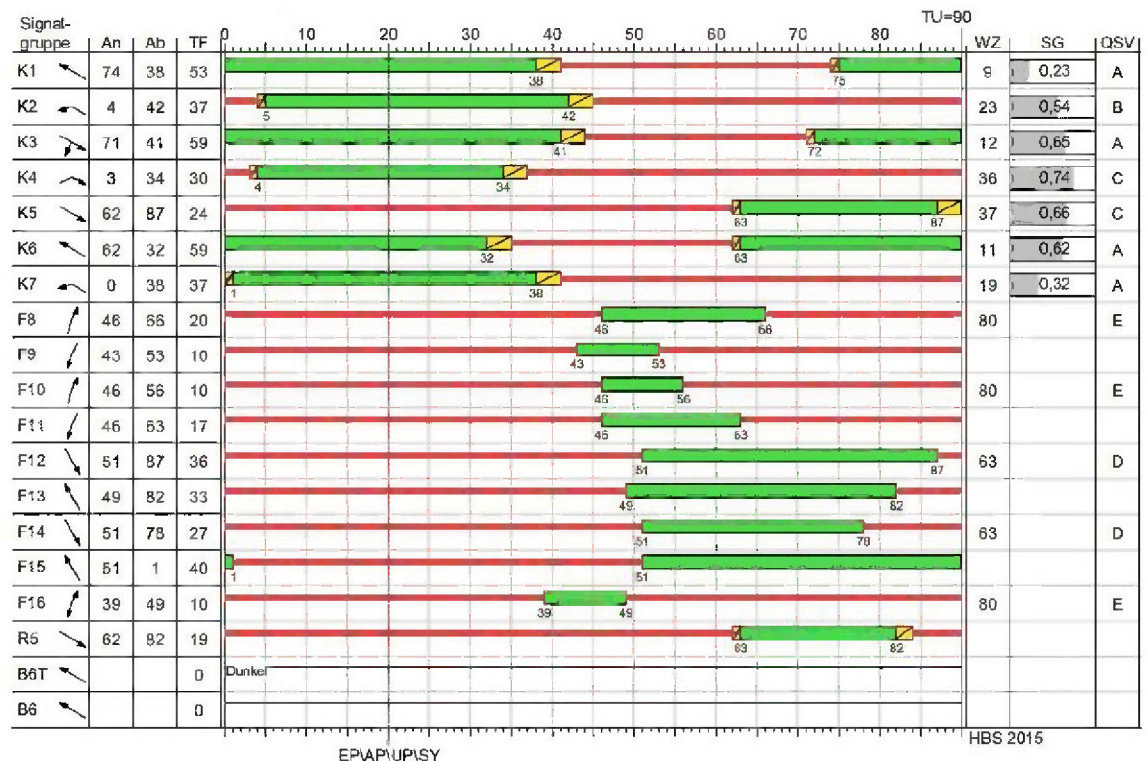


A-Signalgruppen ausgeblendet!














| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS _{95>90} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NCE [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS ₉₅ [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K6 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 520 | 13,000 | 1,960 | 1837 | - | 31 | 1225 | 0,424 | 8,239 | 0,436 | 6,472 | 10,775 | 70,404 | A |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 380 | 9,500 | 1,906 | 1889 | - | 19 | 776 | 0,490 | 22,243 | 0,581 | 7,588 | 12,247 | 77,817 | B |
| | 3 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 380 | 9,500 | 1,906 | 1889 | - | 19 | 776 | 0,490 | 22,243 | 0,581 | 7,588 | 12,247 | 77,817 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 590 | 14,750 | 1,800 | 2000 | - | 17 | 666 | 0,886 | 69,231 | 7,554 | 21,510 | 29,354 | 176,124 | D |
| | 1 |  | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 590 | 14,750 | 1,879 | 1916 | - | 16 | 638 | 0,925 | 93,568 | 11,455 | 25,673 | 34,242 | 214,492 | E |
| 4 | 4 |  | K5 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 500 | 12,500 | 1,854 | 1942 | x | | | | | | | | 166,118 | |
| | 3 |  | K5 | 25 | 26 | 65 | 0,578 | 500 | 12,500 | 1,854 | 1942 | - | 28 | 1122 | 0,891 | 17,960 | 9,796 | 31,550 | 41,050 | 253,689 | C |
| 6 | 1 |  | K1 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 174 | 4,350 | 2,055 | 1743 | - | 26 | 1049 | 0,166 | 8,380 | 0,112 | 2,044 | 4,462 | 30,707 | A |
| | 2 |  | K7 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 174 | 4,350 | 2,018 | 1784 | - | 18 | 734 | 0,237 | 18,159 | 0,176 | 3,015 | 5,952 | 40,033 | A |
| | 3 |  | K7 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 174 | 4,350 | 2,018 | 1784 | - | 18 | 734 | 0,237 | 18,159 | 0,176 | 3,015 | 5,952 | 40,033 | A |
| 1 | 1 |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 3 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 1083 | 27,075 | 1,908 | 1887 | - | 31 | 1259 | 0,860 | 30,489 | 6,570 | 27,715 | 36,619 | 232,897 | B |
| | 2 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 1087 | 27,175 | 1,905 | 1890 | - | 32 | 1262 | 0,861 | 30,720 | 6,660 | 27,917 | 36,853 | 234,806 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 6152 | | | | | | 10241 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,737 | 28,913 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

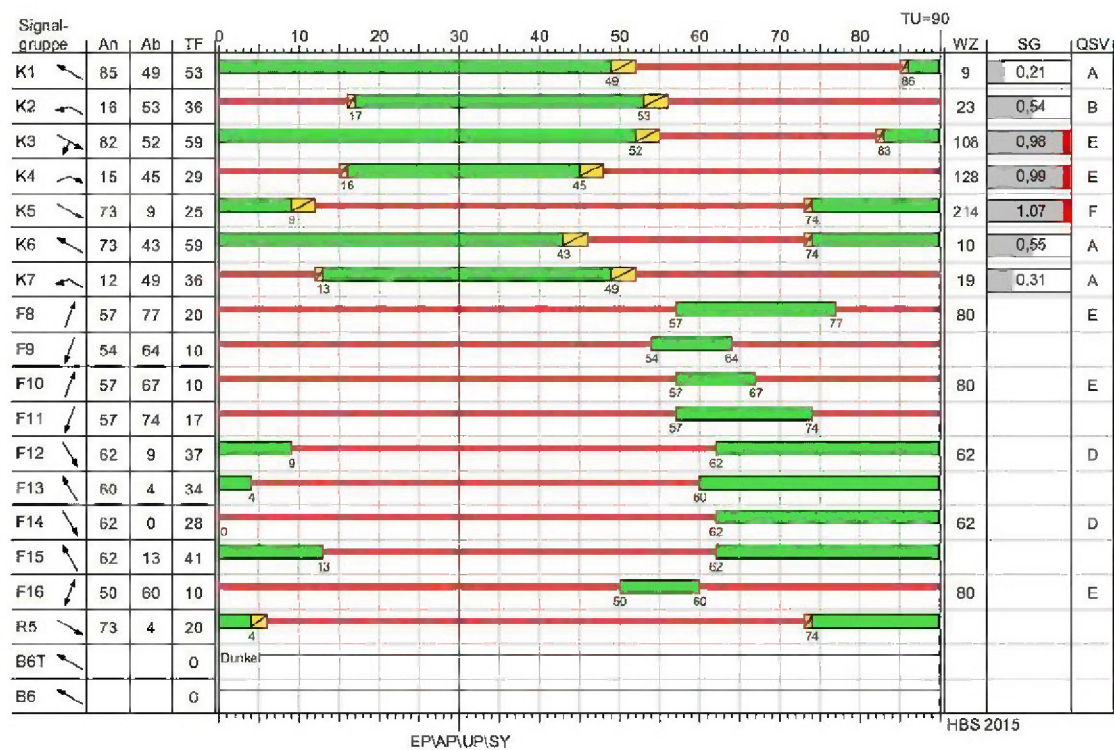


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>N_C} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|-------------------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K6 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 790 | 19,750 | 1,868 | 1927 | - | 32 | 1285 | 0,615 | 11,366 | 1,037 | 12,188 | 18,092 | 112,677 | A |
| | 2 |  | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 445 | 11,125 | 1,854 | 1942 | - | 21 | 820 | 0,543 | 22,734 | 0,736 | 9,078 | 14,174 | 87,595 | B |
| | 3 |  | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 445 | 11,125 | 1,854 | 1942 | - | 21 | 820 | 0,543 | 22,734 | 0,736 | 9,078 | 14,174 | 87,595 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 481 | 12,275 | 1,800 | 2000 | - | 17 | 688 | 0,714 | 34,869 | 1,758 | 12,432 | 18,395 | 110,370 | B |
| | 1 |  | K4 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 489 | 12,225 | 1,879 | 1916 | - | 16 | 659 | 0,742 | 37,447 | 2,095 | 12,863 | 14,929 | 118,571 | C |
| 4 | 4 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 350 | 8,750 | 1,881 | 1914 | - | 13 | 532 | 0,658 | 37,317 | 1,272 | 9,004 | 14,079 | 88,275 | C |
| | 3 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 350 | 8,750 | 1,881 | 1914 | - | 13 | 532 | 0,658 | 37,317 | 1,272 | 9,004 | 14,079 | 88,275 | C |
| 6 | 1 |  | K1 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 264 | 6,600 | 1,881 | 1914 | - | 29 | 1147 | 0,230 | 8,883 | 0,169 | 3,232 | 6,272 | 39,325 | A |
| | 2 |  | K7 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 264 | 6,600 | 1,850 | 1946 | - | 21 | 820 | 0,322 | 18,601 | 0,274 | 4,689 | 8,351 | 51,509 | A |
| | 3 |  | K7 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 264 | 6,600 | 1,850 | 1946 | - | 21 | 820 | 0,322 | 18,601 | 0,274 | 4,689 | 8,351 | 51,509 | A |
| 5 | 1 |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 829 | 20,725 | 1,881 | 1914 | - | 32 | 1277 | 0,649 | 12,275 | 1,233 | 13,402 | 19,593 | 122,848 | A |
| | 2 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 831 | 20,775 | 1,874 | 1921 | - | 32 | 1280 | 0,649 | 12,267 | 1,233 | 13,432 | 19,630 | 122,962 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5812 | | | | | | 10680 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,594 | 21,215 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

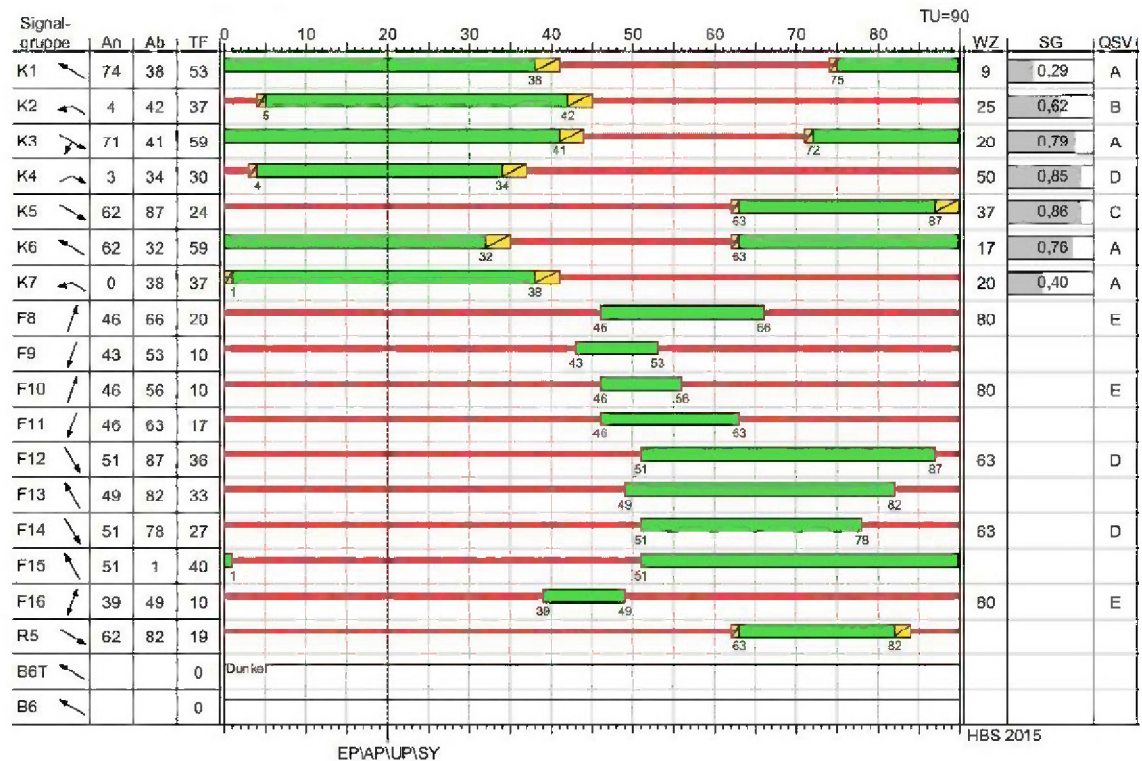


A-Signalgruppen ausgeblendet!














| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | ts [s] | ta [s] | ts [s] | fA | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>100} [Kfz/U] | nc [Kfz/h] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N ₉₅ [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L ₀ [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 | | K6 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 570 | 16,750 | 1,962 | 1835 | - | 31 | 1224 | 0,547 | 10,065 | 0,751 | 9,533 | 14,755 | 96,498 | A |
| | 2 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 420 | 10,500 | 1,910 | 1885 | - | 19 | 776 | 0,541 | 23,457 | 0,729 | 8,682 | 13,665 | 86,991 | B |
| | 3 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 420 | 10,500 | 1,910 | 1885 | - | 19 | 776 | 0,541 | 23,457 | 0,729 | 8,682 | 13,665 | 86,991 | B |
| 3 | 2 | | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 630 | 15,750 | 1,800 | 2000 | - | 17 | 666 | 0,946 | 108,605 | 14,685 | 30,022 | 39,289 | 235,734 | C |
| | 1 | | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 630 | 15,750 | 1,879 | 1916 | - | 16 | 638 | 0,987 | 146,663 | 20,707 | 36,355 | 46,552 | 291,602 | E |
| 4 | 4 | | K5 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 600 | 15,000 | 1,854 | 1942 | x | | | | | | | | 360,770 | |
| | 3 | | K5 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 600 | 15,000 | 1,854 | 1942 | - | 28 | 1122 | 1,070 | 213,894 | 60,745 | 90,745 | 106,856 | 660,370 | F |
| 6 | 1 | | K1 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 224 | 5,600 | 2,065 | 1743 | - | 26 | 1047 | 0,214 | 8,791 | 0,154 | 2,724 | 5,515 | 37,954 | A |
| | 2 | | K7 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 224 | 5,600 | 2,018 | 1784 | - | 18 | 734 | 0,305 | 19,085 | 0,252 | 4,023 | 7,415 | 49,873 | A |
| | | | K7 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 224 | 5,600 | 2,018 | 1784 | - | 18 | 734 | 0,305 | 19,085 | 0,252 | 4,023 | 7,415 | 49,873 | A |
| 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 3 | | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 1228 | 30,700 | 1,908 | 1887 | - | 31 | 1259 | 0,975 | 107,189 | 32,496 | 61,732 | 75,020 | 477,127 | E |
| | 2 | | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 1232 | 30,800 | 1,906 | 1889 | - | 32 | 1262 | 0,976 | 108,166 | 32,906 | 62,293 | 75,641 | 481,531 | E |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 7102 | | | | | | 10238 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,832 | 101,288 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

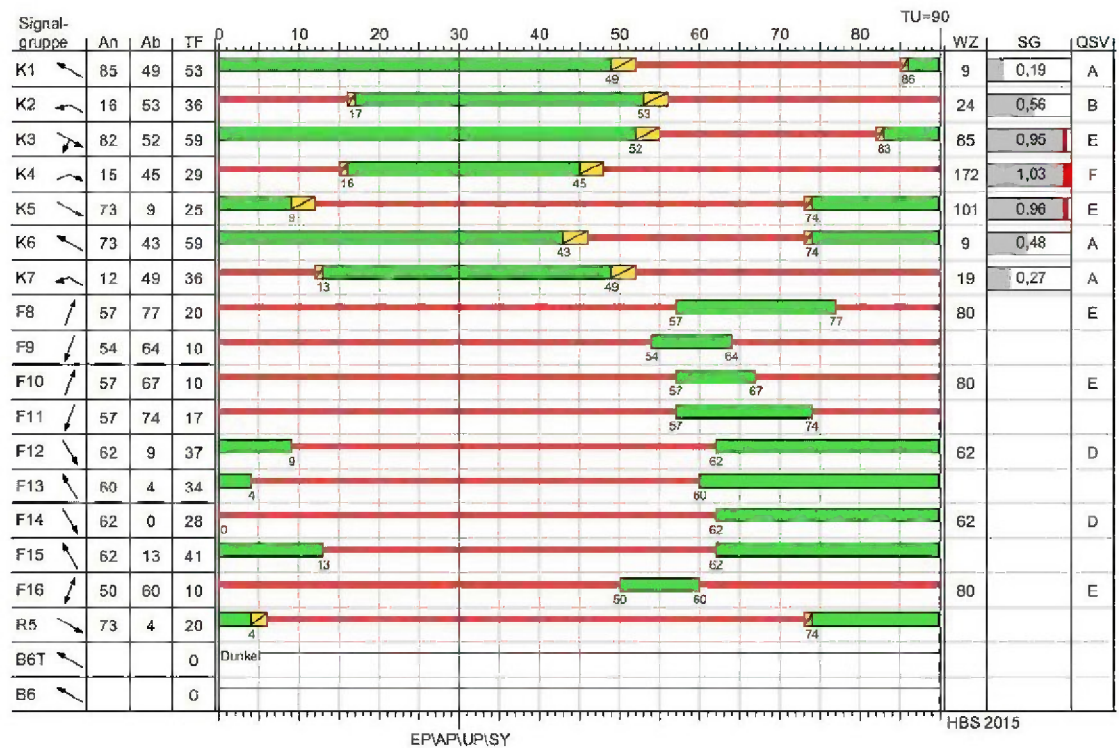


A: Signalgruppen ausgeblendet!














| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>1k} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K6 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 980 | 24,500 | 1,868 | 1927 | - | 32 | 1285 | 0,763 | 17,182 | 2,506 | 19,119 | 26,514 | 165,129 | A |
| | 2 |  | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 505 | 12,625 | 1,854 | 1942 | - | 21 | 820 | 0,616 | 24,868 | 1,037 | 10,898 | 16,481 | 101,853 | B |
| | 3 |  | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 505 | 12,625 | 1,854 | 1942 | - | 21 | 820 | 0,616 | 24,868 | 1,037 | 10,898 | 16,481 | 101,853 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 561 | 14,025 | 1,800 | 2000 | - | 17 | 688 | 0,815 | 45,144 | 3,676 | 16,461 | 23,323 | 139,938 | C |
| | 1 |  | K4 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 559 | 13,975 | 1,879 | 1916 | - | 16 | 659 | 0,848 | 54,639 | 4,997 | 17,940 | 25,103 | 157,245 | D |
| 4 | 4 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 455 | 11,375 | 1,883 | 1912 | x | | | | | | | | 141,806 | |
| | 3 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,556 | 455 | 11,375 | 1,883 | 1912 | - | 27 | 1064 | 0,855 | 37,092 | 5,965 | 25,219 | 33,712 | 211,577 | C |
| 6 | 1 |  | K1 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 327 | 8,175 | 1,883 | 1912 | - | 29 | 1147 | 0,285 | 9,401 | 0,228 | 4,173 | 7,628 | 47,873 | A |
| | 2 |  | K7 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 327 | 8,175 | 1,850 | 1946 | - | 21 | 820 | 0,399 | 19,790 | 0,390 | 6,072 | 10,239 | 63,154 | A |
| | 3 |  | K7 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 327 | 8,175 | 1,850 | 1946 | - | 21 | 820 | 0,399 | 19,790 | 0,390 | 6,072 | 10,239 | 63,154 | A |
| 5 | 1 |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 1014 | 25,350 | 1,879 | 1916 | - | 32 | 1277 | 0,794 | 19,705 | 3,227 | 21,172 | 28,954 | 181,368 | A |
| | 2 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 1016 | 25,400 | 1,877 | 1918 | - | 32 | 1280 | 0,794 | 19,687 | 3,228 | 21,209 | 28,998 | 181,817 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 7031 | | | | | | 10680 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,718 | 25,758 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

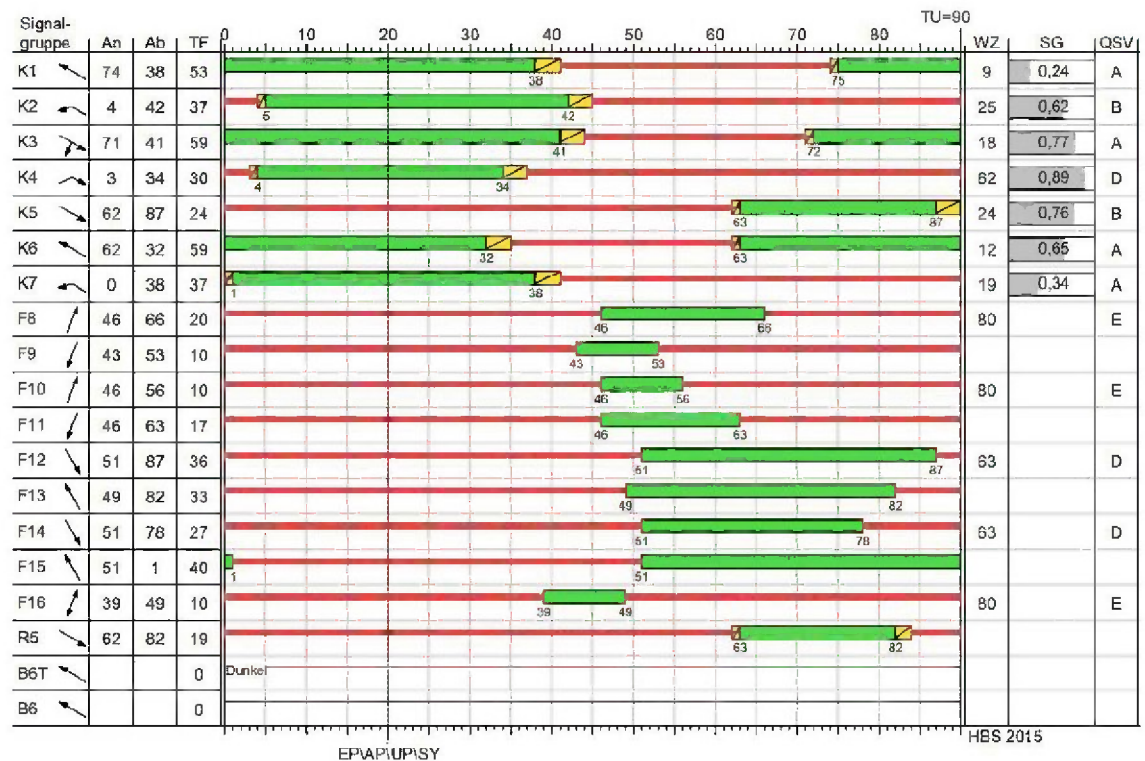


A-Signalgruppen ausgeblendet

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tp [s] | ta [s] | ts [s] | fa | c [Kfz/h] | m [Kfz/U] | te [s/Kfz] | qp [Kfz/h] | NMS,SGR-nc | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | Nst [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,SG [Kfz] | Ls [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K6 | 59 | 60 | 31 | 0,567 | 590 | 14,750 | 1,960 | 1837 | - | 31 | 1225 | 0,482 | 9,006 | 0,562 | 7,801 | 12,525 | 81,838 | A |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 435 | 10,875 | 1,908 | 1887 | - | 19 | 776 | 0,561 | 23,992 | 0,798 | 9,123 | 14,231 | 90,509 | B |
| | 3 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 435 | 10,875 | 1,908 | 1887 | - | 19 | 776 | 0,561 | 23,992 | 0,798 | 9,123 | 14,231 | 90,509 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 660 | 16,500 | 1,800 | 2000 | - | 17 | 656 | 0,991 | 149,632 | 22,154 | 38,580 | 49,085 | 294,510 | E |
| | 1 |  | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 660 | 16,500 | 1,879 | 1916 | - | 16 | 638 | 1,034 | 193,900 | 29,044 | 45,544 | 56,958 | 356,785 | F |
| 4 | 4 |  | K5 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 540 | 13,500 | 1,856 | 1940 | x | | | | | | | | 232,761 | |
| | 3 |  | K5 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 540 | 13,500 | 1,856 | 1940 | - | 28 | 1122 | 0,963 | 101,301 | 25,939 | 51,637 | 63,790 | 394,605 | E |
| 6 | 1 |  | K1 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 197 | 4,925 | 2,061 | 1747 | - | 26 | 1048 | 0,188 | 8,562 | 0,130 | 2,350 | 4,943 | 33,958 | A |
| | 2 |  | K7 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 197 | 4,925 | 2,020 | 1782 | - | 18 | 733 | 0,269 | 18,583 | 0,210 | 3,471 | 6,622 | 44,579 | A |
| | 3 |  | K7 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 197 | 4,925 | 2,020 | 1782 | - | 18 | 733 | 0,269 | 18,583 | 0,210 | 3,471 | 6,622 | 44,579 | A |
| 1 | 1 |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 3 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,567 | 1199 | 29,975 | 1,908 | 1887 | - | 31 | 1259 | 0,952 | 84,893 | 24,908 | 52,254 | 64,479 | 410,086 | E |
| | 2 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,567 | 1201 | 30,025 | 1,904 | 1891 | - | 32 | 1262 | 0,952 | 84,855 | 24,954 | 52,345 | 64,581 | 410,735 | E |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 6851 | | | | | | 10236 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,814 | 83,934 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

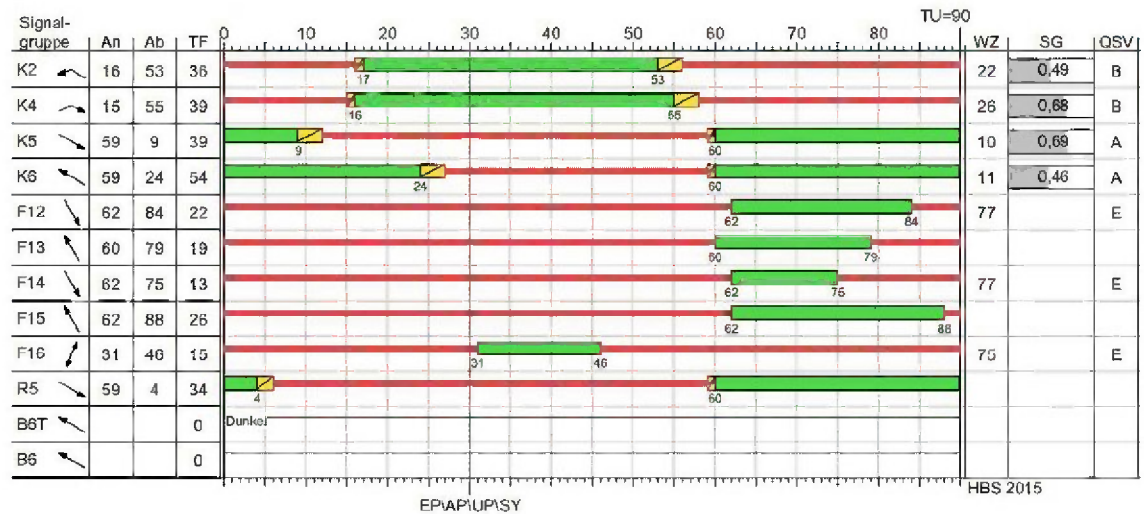


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS95>TK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NCS [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 2 | 1 | | K6 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 830 | 20,750 | 1,868 | 1927 | - | 32 | 1285 | 0,646 | 12,169 | 1,214 | 13,355 | 19,536 | 121,670 | A |
| | 2 | | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 510 | 12,750 | 1,852 | 1944 | - | 21 | 820 | 0,622 | 25,073 | 1,068 | 11,060 | 16,584 | 103,007 | B |
| | 3 | | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 510 | 12,750 | 1,852 | 1944 | - | 21 | 820 | 0,622 | 25,073 | 1,068 | 11,060 | 16,584 | 103,007 | B |
| 3 | 2 | | K4 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 586 | 14,650 | 1,800 | 2000 | - | 17 | 688 | 0,852 | 54,902 | 5,257 | 18,852 | 26,195 | 157,170 | D |
| | 1 | | K4 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 584 | 14,600 | 1,881 | 1914 | - | 16 | 658 | 0,888 | 69,960 | 7,692 | 21,481 | 29,319 | 183,830 | D |
| 4 | 4 | | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 405 | 10,125 | 1,879 | 1916 | x | | | | | | | | 108,918 | |
| | 3 | | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,556 | 405 | 10,125 | 1,879 | 1916 | - | 27 | 1064 | 0,761 | 23,667 | 2,450 | 18,035 | 25,217 | 157,959 | B |
| 6 | 1 | | K1 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 277 | 6,925 | 1,877 | 1918 | - | 29 | 1148 | 0,241 | 8,981 | 0,180 | 3,418 | 6,545 | 40,959 | A |
| | 2 | | K7 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 277 | 6,925 | 1,858 | 1938 | - | 20 | 819 | 0,338 | 18,832 | 0,295 | 4,964 | 8,732 | 54,069 | A |
| | 3 | | K7 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 277 | 6,925 | 1,858 | 1938 | - | 20 | 819 | 0,338 | 18,832 | 0,295 | 4,964 | 8,732 | 54,069 | A |
| 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 3 | | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 989 | 24,725 | 1,879 | 1916 | - | 32 | 1278 | 0,774 | 18,002 | 2,729 | 19,749 | 27,265 | 170,788 | A |
| | 2 | | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 991 | 24,775 | 1,877 | 1918 | - | 32 | 1281 | 0,774 | 17,987 | 2,730 | 19,785 | 27,308 | 171,221 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 6641 | | | | | | 10680 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,691 | 26,566 | | | | | |

2.4 Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Rückbau (Verzicht auf östliche Fußgängerquerung)

Analyse – Spitzenstunde früh

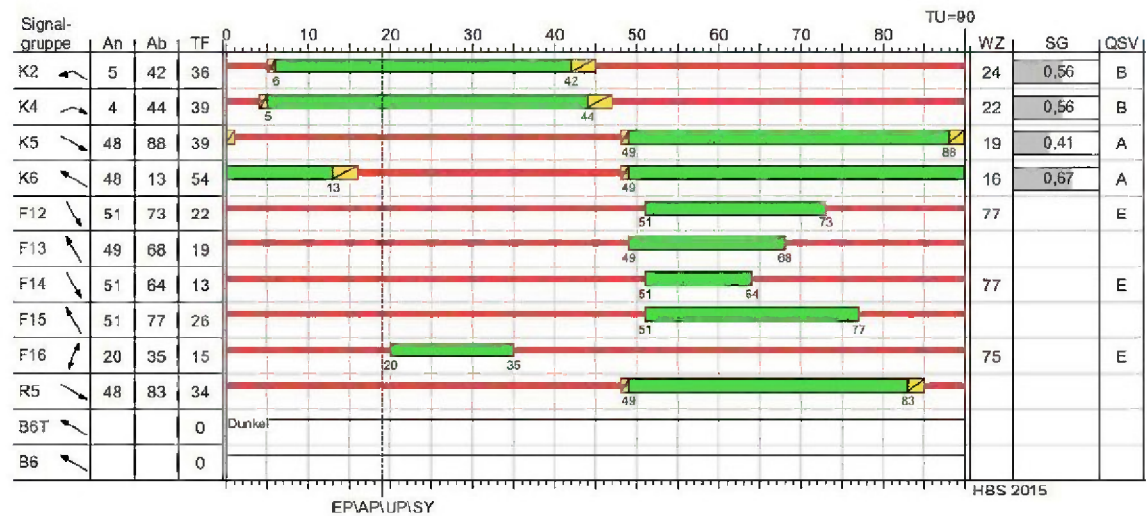


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _F [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SS>mk} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{OC} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _K [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K6 | 54 | 55 | 36 | 0,511 | 520 | 13,000 | 1,960 | 1837 | - | 28 | 1122 | 0,463 | 11,155 | 0,517 | 7,569 | 12,222 | 79,859 | A |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 380 | 9,500 | 1,906 | 1889 | - | 19 | 775 | 0,490 | 22,243 | 0,581 | 7,588 | 12,247 | 77,817 | B |
| | 3 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 380 | 9,500 | 1,906 | 1889 | - | 19 | 775 | 0,490 | 22,243 | 0,581 | 7,588 | 12,247 | 77,817 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 590 | 14,750 | 1,841 | 1955 | - | 22 | 869 | 0,679 | 25,893 | 1,443 | 13,183 | 19,324 | 118,611 | B |
| | 1 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 590 | 14,750 | 1,841 | 1955 | - | 22 | 869 | 0,679 | 25,893 | 1,443 | 13,183 | 19,324 | 118,611 | B |
| 4 | 4 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 500 | 12,500 | 1,854 | 1942 | x | | | | | | | | 96,680 | |
| | 3 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,744 | 500 | 12,500 | 1,854 | 1942 | | 36 | 1445 | 0,692 | 9,988 | 1,560 | 14,761 | 21,259 | 131,381 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3460 | | | | | | 5857 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,609 | 18,279 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Rückbau (Verzicht auf östliche Fußgängerquerung)

Analyse – Spitzenstunde spät

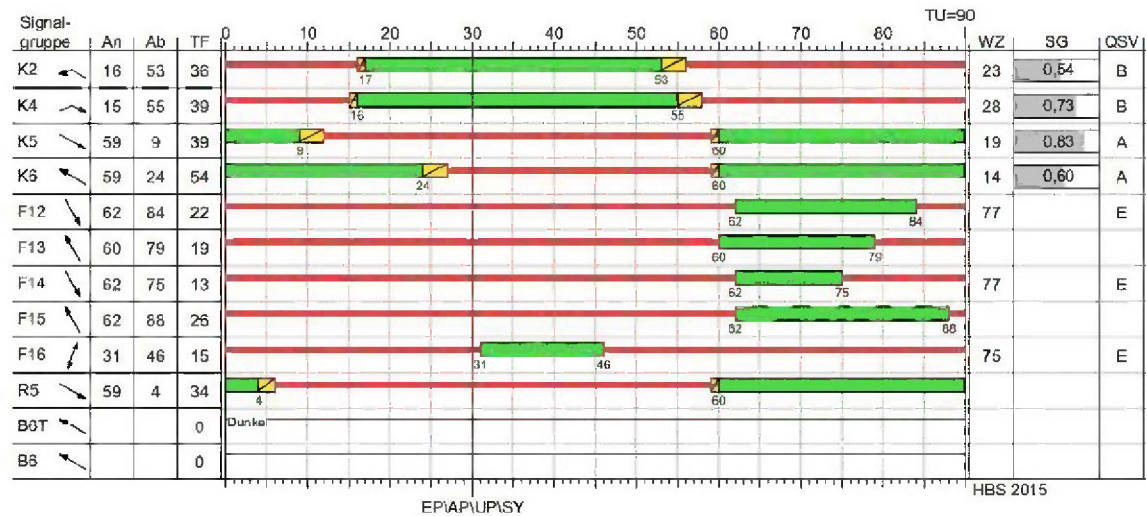


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,95>10K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _t [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K6 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 980 | 24,500 | 1,858 | 1927 | - | 29 | 1177 | 0,833 | 28,243 | 4,700 | 24,109 | 32,413 | 201,858 | B |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 505 | 12,625 | 1,854 | 1942 | - | 20 | 798 | 0,633 | 26,190 | 1,128 | 11,179 | 16,834 | 104,034 | B |
| | 3 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 505 | 12,625 | 1,854 | 1942 | - | 20 | 798 | 0,633 | 26,190 | 1,128 | 11,179 | 16,834 | 104,034 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 560 | 14,000 | 1,838 | 1959 | - | 22 | 869 | 0,644 | 24,433 | 1,195 | 12,096 | 17,978 | 110,133 | B |
| | 1 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 560 | 14,000 | 1,838 | 1959 | - | 22 | 869 | 0,644 | 24,433 | 1,195 | 12,096 | 17,978 | 110,133 | B |
| 4 | 4 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 455 | 11,375 | 1,883 | 1912 | - | 21 | 850 | 0,535 | 21,252 | 0,710 | 9,005 | 14,080 | 88,366 | B |
| | 3 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 455 | 11,375 | 1,883 | 1912 | - | 21 | 850 | 0,535 | 21,252 | 0,710 | 9,005 | 14,080 | 88,366 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4020 | | | | | | 6211 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,663 | 25,083 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

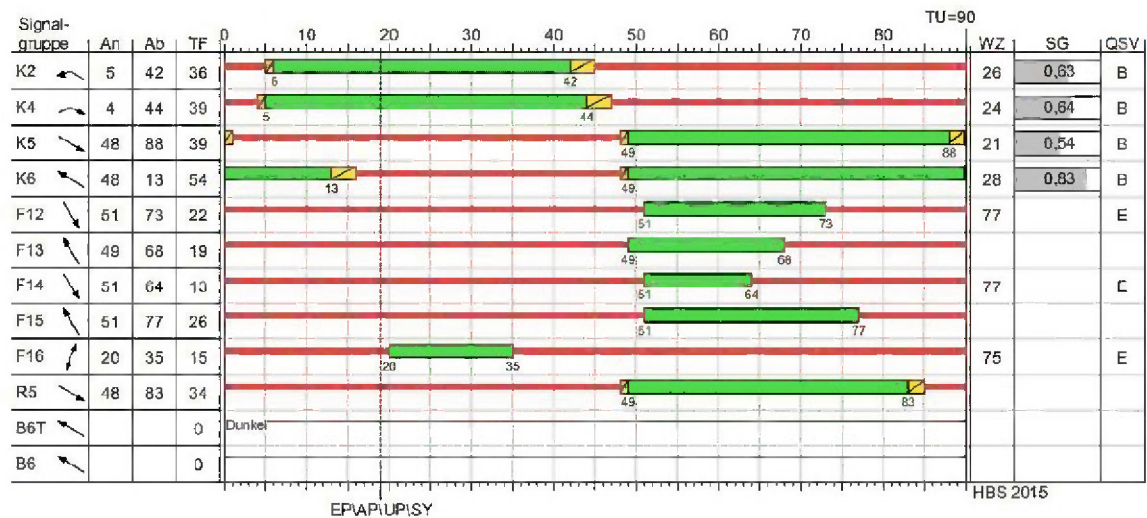


A-Signaigruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tu [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>N_X} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GR} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _t [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|-------------------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K6 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 670 | 16,750 | 1,962 | 1835 | - | 28 | 1121 | 0,598 | 13,790 | 0,953 | 11,220 | 16,885 | 110,428 | A |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 420 | 10,500 | 1,910 | 1885 | - | 19 | 776 | 0,541 | 23,457 | 0,729 | 8,682 | 13,665 | 86,991 | B |
| | 3 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 420 | 10,500 | 1,910 | 1885 | - | 19 | 776 | 0,541 | 23,457 | 0,729 | 8,682 | 13,665 | 86,991 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 630 | 15,750 | 1,838 | 1959 | - | 22 | 869 | 0,725 | 28,382 | 1,899 | 14,813 | 21,322 | 130,619 | B |
| | 1 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 630 | 15,750 | 1,838 | 1959 | - | 22 | 869 | 0,725 | 28,382 | 1,899 | 14,813 | 21,322 | 130,619 | B |
| 4 | 4 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 600 | 15,000 | 1,854 | 1942 | x | | | | | | | | 123,050 | |
| | 3 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,744 | 600 | 15,000 | 1,854 | 1942 | - | 36 | 1445 | 0,830 | 19,303 | 4,653 | 24,732 | 33,143 | 204,824 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3970 | | | | | | 5856 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,696 | 22,133 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Rückbau (Verzicht auf östliche Fußgängerquerung)

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

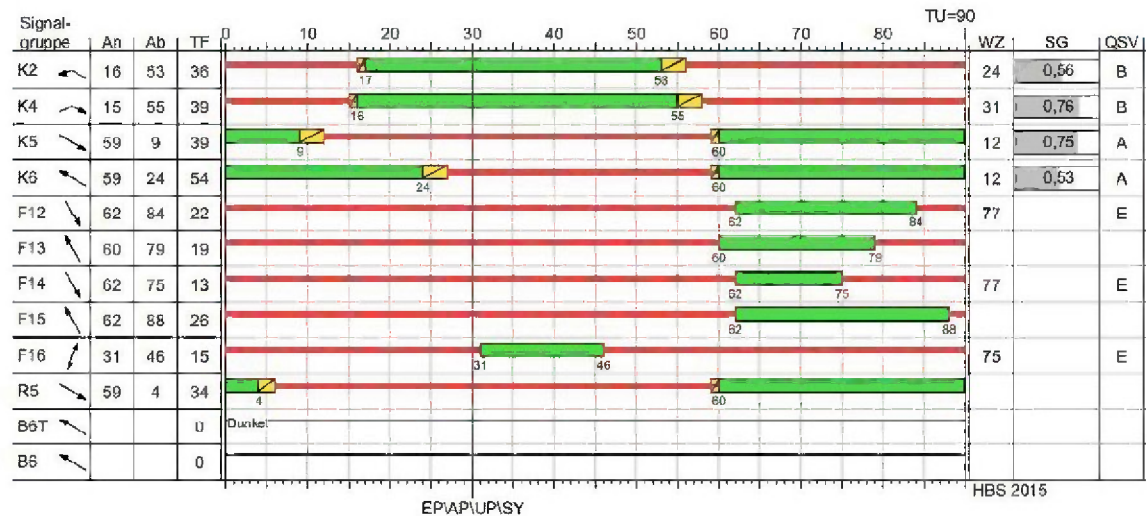


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,99>NR} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L ₁ [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K6 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 980 | 24,500 | 1,868 | 1927 | - | 29 | 1177 | 0,633 | 28,243 | 4,700 | 24,109 | 32,413 | 201,868 | B |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 505 | 12,625 | 1,854 | 1942 | - | 20 | 798 | 0,633 | 26,190 | 1,128 | 11,179 | 16,834 | 104,034 | B |
| | 3 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 505 | 12,625 | 1,854 | 1942 | - | 20 | 798 | 0,633 | 26,190 | 1,128 | 11,179 | 16,834 | 104,034 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 560 | 14,000 | 1,838 | 1959 | - | 22 | 869 | 0,644 | 24,433 | 1,195 | 12,096 | 17,978 | 110,133 | B |
| | 1 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 560 | 14,000 | 1,838 | 1959 | - | 22 | 869 | 0,644 | 24,433 | 1,195 | 12,096 | 17,978 | 110,133 | B |
| 4 | 4 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 455 | 11,375 | 1,883 | 1912 | - | 21 | 850 | 0,535 | 21,252 | 0,710 | 9,005 | 14,060 | 88,366 | B |
| | 3 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 455 | 11,375 | 1,883 | 1912 | - | 21 | 850 | 0,535 | 21,252 | 0,710 | 9,005 | 14,060 | 88,366 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4020 | | | | | | 6211 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,663 | 25,083 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Rückbau (Verzicht auf östliche Fußgängerquerung)

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

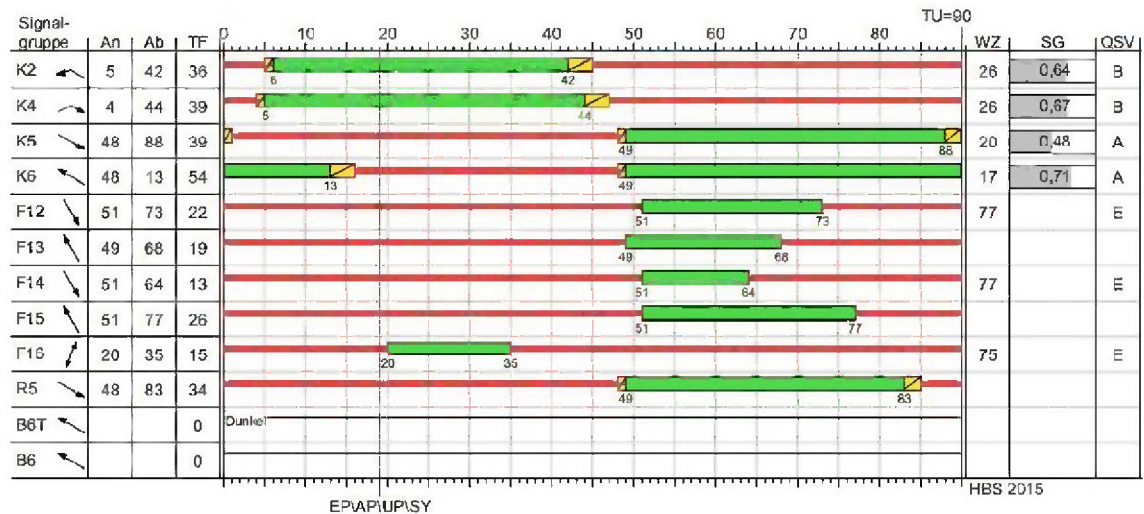


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95 > nK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NGL [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K6 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 590 | 14,750 | 1,960 | 1837 | - | 26 | 1122 | 0,526 | 12,225 | 0,683 | 9,138 | 14,250 | 93,110 | A |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 435 | 10,875 | 1,908 | 1887 | - | 19 | 776 | 0,561 | 23,992 | 0,798 | 9,123 | 14,231 | 90,509 | B |
| | 3 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 435 | 10,875 | 1,908 | 1887 | - | 19 | 776 | 0,561 | 23,992 | 0,798 | 9,123 | 14,231 | 90,509 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 660 | 16,500 | 1,841 | 1955 | - | 22 | 869 | 0,759 | 30,887 | 2,391 | 16,228 | 23,041 | 141,426 | B |
| | 1 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 660 | 16,500 | 1,841 | 1955 | - | 22 | 869 | 0,759 | 30,887 | 2,391 | 16,228 | 23,041 | 141,426 | B |
| 4 | 4 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 540 | 13,500 | 1,856 | 1940 | x | | | | | | | | 106,504 | |
| | 3 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,744 | 540 | 13,500 | 1,856 | 1940 | - | 36 | 1444 | 0,748 | 12,267 | 2,253 | 17,839 | 24,982 | 154,539 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3860 | | | | | | 5856 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,676 | 21,271 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Rückbau (Verzicht auf östliche Fußgängerquerung)

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



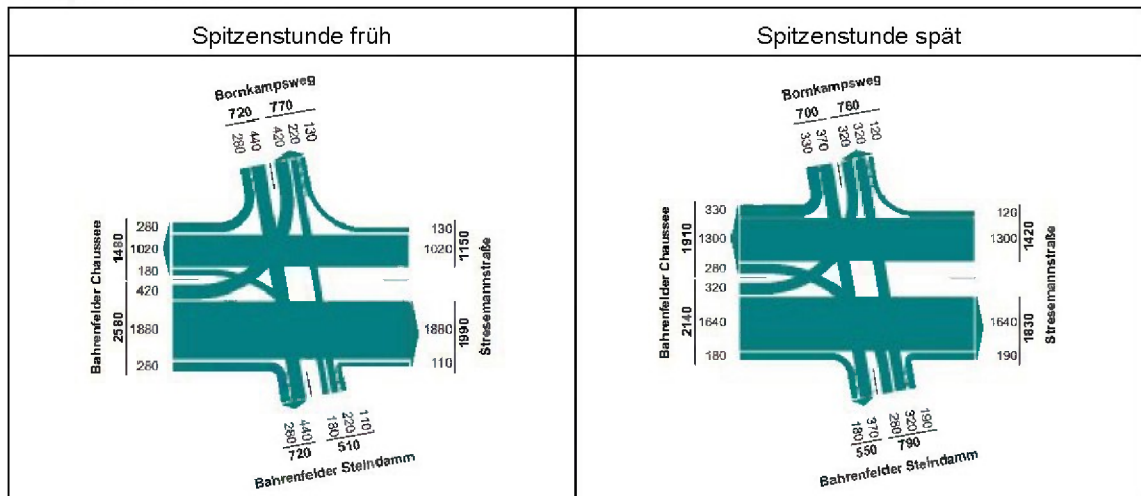
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr | Symbol | SGR | ts [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{W5,95>DK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{0e} [Kfz] | N _{W5} [Kfz] | N _{W5,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|---------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K6 | 54 | 55 | 35 | 0,611 | 830 | 20,750 | 1,868 | 1927 | - | 29 | 1177 | 0,705 | 17,131 | 1,690 | 15,870 | 22,607 | 140,796 | A |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 510 | 12,750 | 1,852 | 1944 | - | 20 | 798 | 0,639 | 26,419 | 1,163 | 11,347 | 17,044 | 105,230 | B |
| | 3 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 510 | 12,750 | 1,852 | 1944 | - | 20 | 798 | 0,639 | 26,419 | 1,163 | 11,347 | 17,044 | 105,230 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 585 | 14,625 | 1,841 | 1955 | - | 22 | 869 | 0,673 | 25,622 | 1,396 | 12,993 | 19,089 | 117,168 | B |
| | 1 |  | K4 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 585 | 14,625 | 1,841 | 1955 | - | 22 | 869 | 0,673 | 25,622 | 1,396 | 12,993 | 19,089 | 117,168 | B |
| 4 | 4 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 405 | 10,125 | 1,879 | 1916 | - | 21 | 850 | 0,476 | 19,956 | 0,547 | 7,585 | 12,373 | 77,504 | A |
| | 3 |  | K5 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 405 | 10,125 | 1,879 | 1916 | - | 21 | 850 | 0,476 | 19,956 | 0,547 | 7,585 | 12,373 | 77,504 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3830 | | | | | | 6211 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,629 | 22,796 | | | | | |

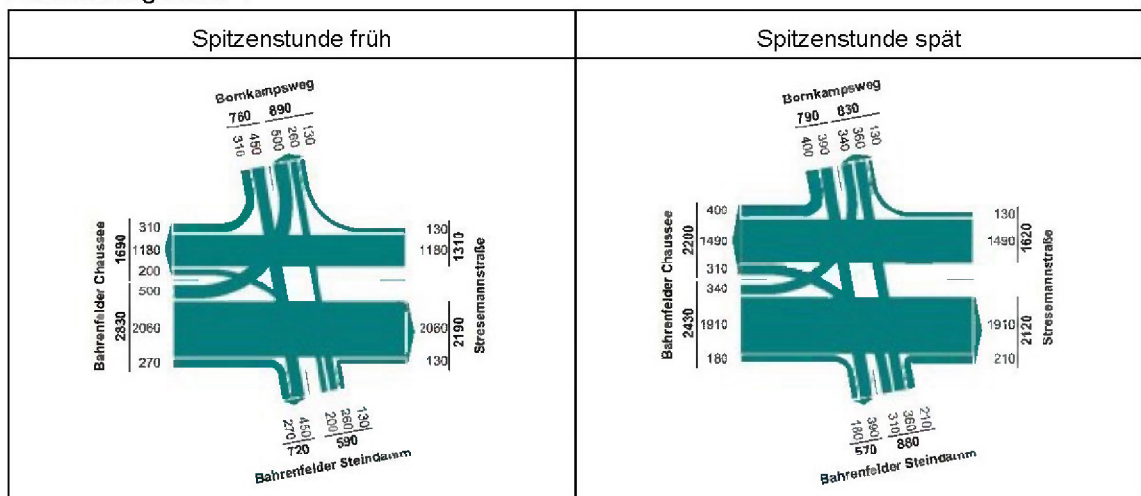
3 Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg (LSA 353)

3.1 Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg – Knotenstrombelastungen

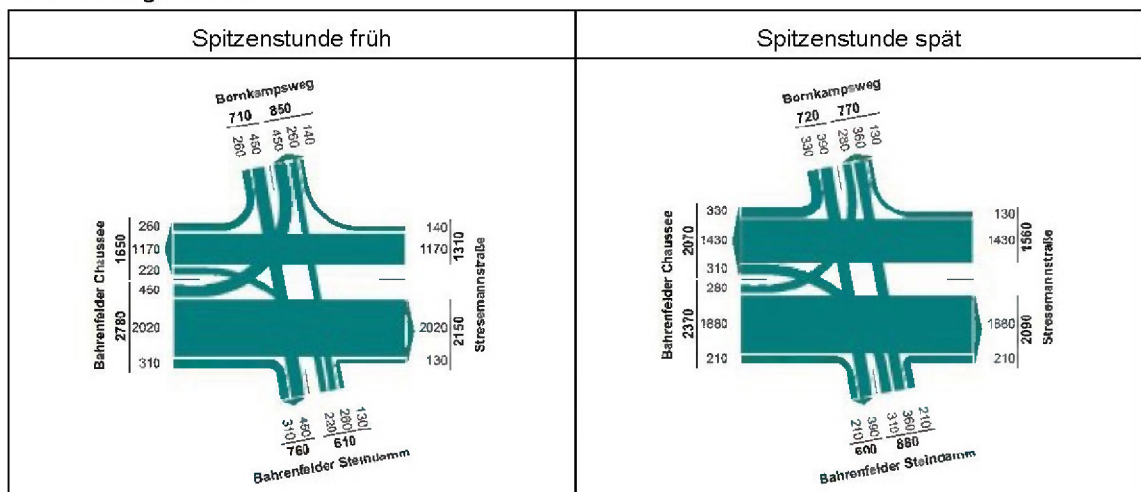
Analyse (VZ 18.04.2013)



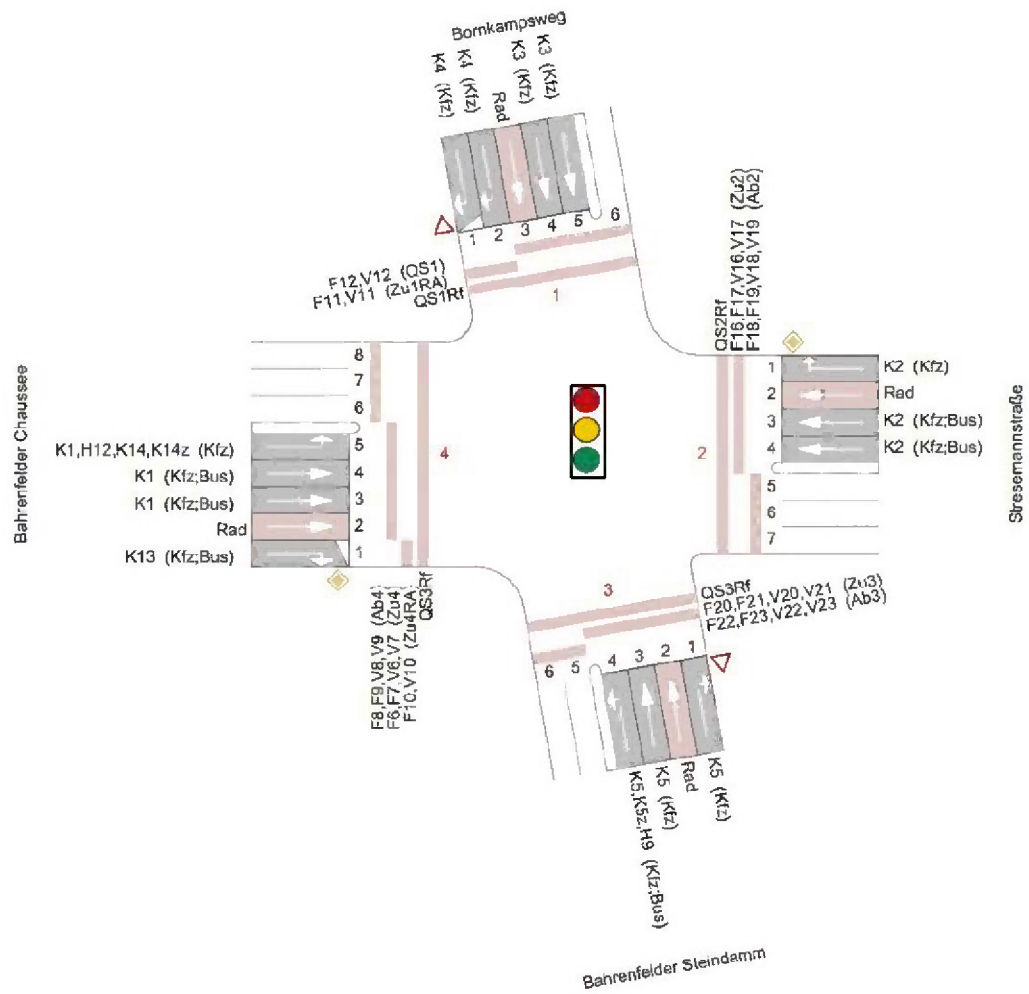
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

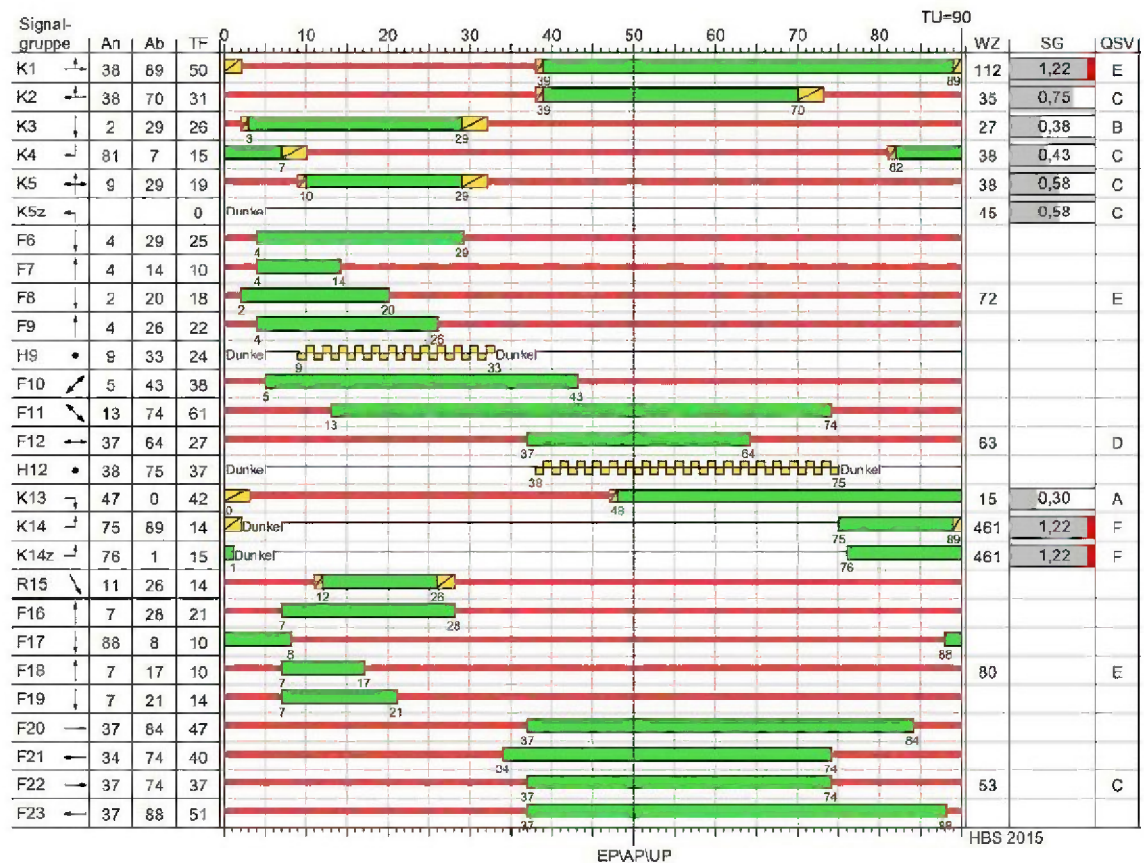


3.2 Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg – Knotenpunktgeometrie Bestand

















3.3 Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

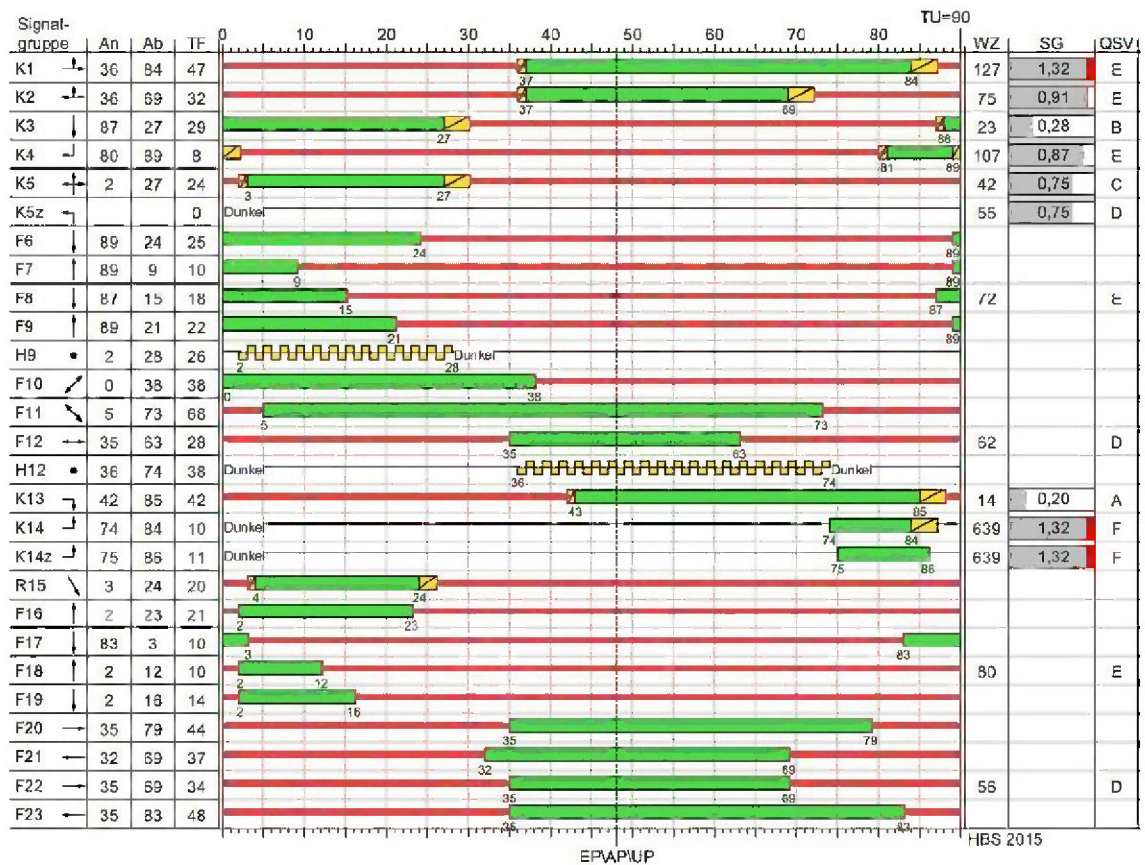


A-Signalgruppen ausgeblendet!















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | la [s] | ls [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMSD>rw | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Noc [Kfz] | Nhs [Kfz] | Nhs,rs [Kfz] | Ls [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 130 | 3,250 | 2,121 | 1697 | - | 15 | 604 | 0,215 | 21,134 | 0,155 | 2,421 | 5,052 | 31,888 | B |
| | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 510 | 12,750 | 1,879 | 1916 | - | 17 | 681 | 0,749 | 37,079 | 2,200 | 13,396 | 19,586 | 122,687 | C |
| | 4 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 520 | 12,750 | 1,879 | 1916 | - | 17 | 681 | 0,749 | 37,079 | 2,200 | 13,396 | 19,586 | 122,687 | C |
| 3 | 4 |  | K5, K5z | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 180 | 4,500 | 1,883 | 1912 | - | 8 | 308 | 0,584 | 45,180 | 0,874 | 5,041 | 8,838 | 55,467 | C |
| | 3 |  | K5 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 220 | 5,500 | 1,879 | 1916 | - | 11 | 425 | 0,518 | 36,317 | 0,654 | 5,489 | 9,451 | 59,201 | C |
| | 1 |  | K5 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 110 | 2,750 | 2,113 | 1704 | - | 9 | 378 | 0,291 | 31,357 | 0,235 | 2,522 | 5,208 | 32,748 | B |
| 4 | 5 |  | K1, K14, K14z | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 420 | 10,500 | 2,093 | 1720 | (x) | 9 | 344 | 1,221 | 460,863 | 40,598 | 51,098 | 63,187 | 393,529 | F |
| | 4 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 940 | 23,500 | 1,840 | 1957 | - | 28 | 1110 | 0,847 | 33,951 | 5,463 | 25,041 | 33,504 | 205,447 | B |
| | 3 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 940 | 23,500 | 1,840 | 1957 | - | 28 | 1110 | 0,847 | 33,951 | 5,463 | 25,041 | 33,504 | 205,447 | B |
| 1 | 1 |  | K13 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 280 | 7,000 | 1,868 | 1927 | (x) | 23 | 921 | 0,304 | 15,327 | 0,251 | 4,526 | 8,124 | 50,596 | A |
| | 2 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 140 | 3,500 | 1,992 | 1807 | - | 8 | 322 | 0,435 | 38,045 | 0,455 | 3,573 | 6,770 | 43,017 | C |
| | 4 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 140 | 3,500 | 1,906 | 1889 | (x) | 8 | 336 | 0,417 | 37,344 | 0,420 | 3,528 | 6,705 | 42,604 | C |
| | 4 |  | K3 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 220 | 5,500 | 1,836 | 1961 | - | 15 | 587 | 0,375 | 26,992 | 0,350 | 4,688 | 8,350 | 51,102 | B |
| | 5 |  | K3 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 220 | 5,500 | 1,836 | 1961 | - | 15 | 587 | 0,375 | 26,992 | 0,350 | 4,688 | 8,350 | 51,102 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4960 | | | | | | 6394 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,709 | 69,406 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

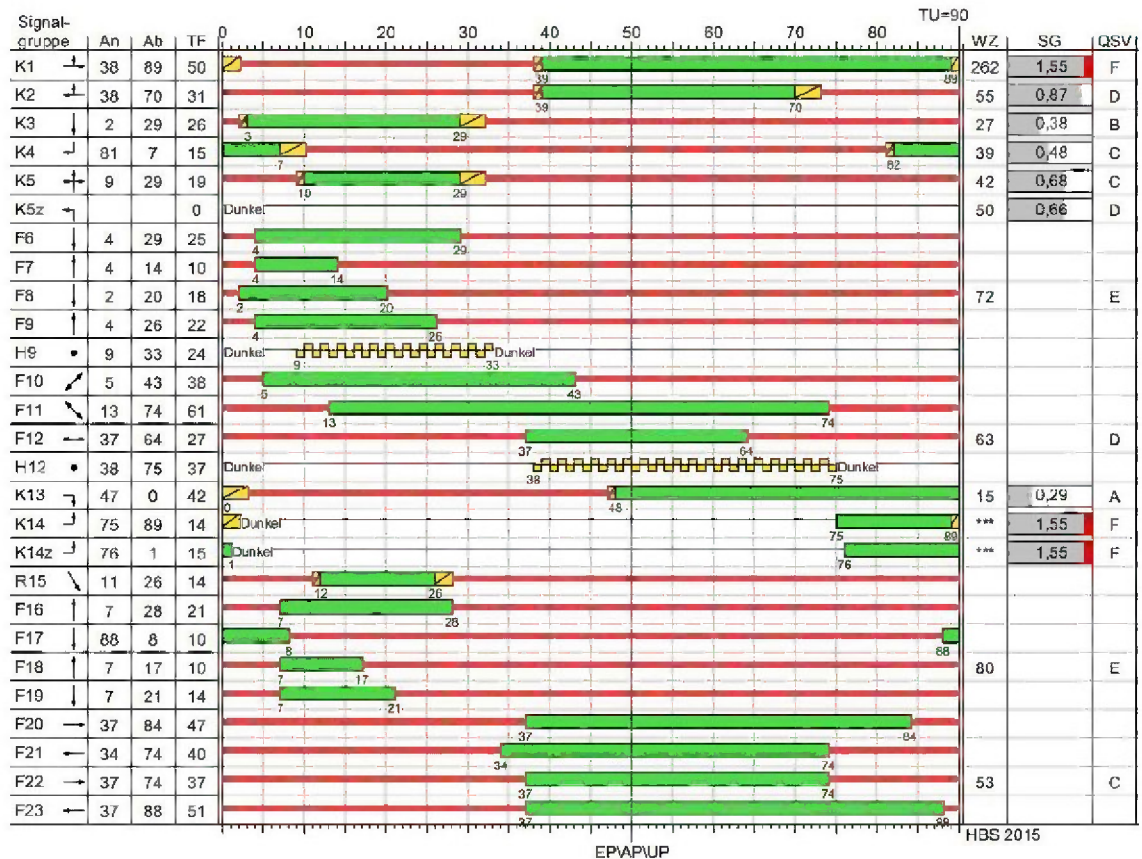


A-Signalgruppen ausgeblendet!







| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{us,95>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{oc} [Kfz] | N _{us} [Kfz] | N _{us,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 120 | 3,000 | 2,040 | 1765 | - | 16 | 648 | 0,185 | 20,055 | 0,128 | 2,165 | 4,653 | 28,253 | B |
| | 3 |  | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 650 | 16,250 | 1,854 | 1942 | - | 18 | 713 | 0,912 | 80,218 | 10,520 | 25,981 | 34,601 | 213,834 | E |
| | 4 |  | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 650 | 16,250 | 1,854 | 1942 | - | 18 | 713 | 0,912 | 80,218 | 10,520 | 25,981 | 34,601 | 213,834 | E |
| 3 | 4 |  | K5, K5z | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 280 | 7,000 | 1,829 | 1968 | - | 9 | 374 | 0,749 | 54,704 | 2,107 | 8,718 | 13,712 | 83,588 | D |
| | 3 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,385 | 320 | 8,000 | 1,841 | 1955 | - | 18 | 722 | 0,706 | 31,740 | 1,678 | 12,446 | 18,412 | 113,013 | B |
| | 1 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 190 | 4,750 | 2,048 | 1758 | x | | | | | | | | 46,878 | |
| 4 | 5 |  | K1, K14, K14z | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 320 | 8,000 | 2,062 | 1746 | (x) | 6 | 243 | 1,317 | 638,612 | 40,491 | 48,491 | 60,268 | 369,925 | F |
| | 4 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 820 | 20,500 | 1,827 | 1970 | - | 26 | 1050 | 0,781 | 25,612 | 2,858 | 19,259 | 26,681 | 162,487 | B |
| | 3 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 820 | 20,500 | 1,827 | 1970 | - | 26 | 1050 | 0,781 | 25,612 | 2,858 | 19,259 | 26,681 | 162,487 | B |
| | 1 |  | K13 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 180 | 4,500 | 1,868 | 1927 | - | 23 | 921 | 0,195 | 14,054 | 0,136 | 2,726 | 5,518 | 34,366 | A |
| 1 | 1 |  | K4 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 165 | 4,125 | 1,898 | 1897 | (x) | 5 | 190 | 0,868 | 116,330 | 4,033 | 8,098 | 12,911 | 78,163 | E |
| | 2 |  | K4 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 165 | 4,125 | 1,816 | 1982 | (x) | 5 | 199 | 0,829 | 97,327 | 3,183 | 7,231 | 11,779 | 71,310 | E |
| | 4 |  | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 185 | 4,625 | 1,814 | 1985 | - | 17 | 661 | 0,280 | 23,288 | 0,222 | 3,624 | 6,844 | 41,393 | B |
| | 5 |  | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 185 | 4,625 | 1,814 | 1985 | - | 17 | 661 | 0,280 | 23,288 | 0,222 | 3,624 | 6,844 | 41,393 | B |
| Knotenpunktsommen: | | | | | | | | 5050 | | | | | | 8145 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | 0,772 | | 85,662 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

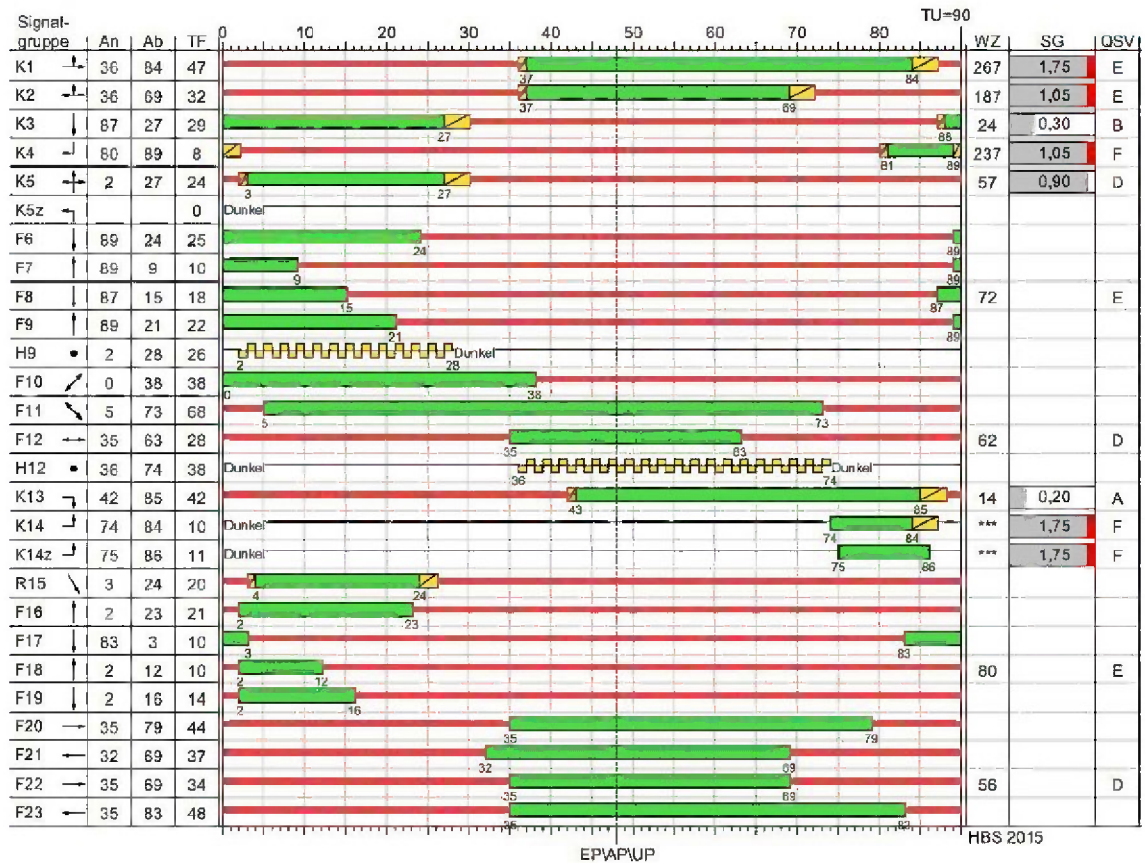


A-Signalgruppen ausgeblendet!












| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | ts [s] | ts [s] | ts [s] | fs | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{W,SS} > n _K | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{oe} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{W,SS} [Kfz] | L _z (m) | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------------------------------|------------|-----------|-------|----------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 130 | 3,250 | 2,121 | 1697 | - | 15 | 604 | 0,215 | 21,134 | 0,155 | 2,421 | 5,052 | 31,888 | B |
| | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 590 | 14,750 | 1,883 | 1912 | - | 17 | 681 | 0,866 | 59,170 | 6,089 | 19,822 | 27,352 | 171,661 | D |
| | 4 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 590 | 14,750 | 1,883 | 1912 | - | 17 | 681 | 0,866 | 59,170 | 6,089 | 19,822 | 27,352 | 171,661 | D |
| 3 | 4 |  | K5, K5z | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 200 | 5,000 | 1,881 | 1914 | - | 8 | 305 | 0,656 | 50,099 | 1,234 | 5,929 | 10,047 | 62,995 | D |
| | 3 |  | K5 | 19 | 20 | 71 | 0,313 | 260 | 6,500 | 1,877 | 1918 | - | 14 | 577 | 0,676 | 35,698 | 1,404 | 9,900 | 15,221 | 95,253 | C |
| | 1 |  | K5 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 130 | 3,250 | 2,109 | 1707 | x | | | | | | | | 37,574 | |
| 4 | 5 |  | K1, K14, K14z | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 500 | 12,500 | 2,093 | 1720 | (x) | 8 | 322 | 1,553 | 1047,447 | 90,416 | 102,916 | 120,073 | 747,815 | F |
| | 4 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 1030 | 25,750 | 1,840 | 1957 | - | 28 | 1110 | 0,928 | 71,631 | 16,596 | 40,127 | 50,840 | 311,751 | E |
| | 3 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 1030 | 25,750 | 1,840 | 1957 | - | 28 | 1110 | 0,928 | 71,631 | 16,596 | 40,127 | 50,840 | 311,751 | E |
| 1 | 1 |  | K13 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 270 | 6,750 | 1,805 | 1930 | (x) | 23 | 923 | 0,293 | 15,183 | 0,237 | 4,334 | 7,955 | 48,627 | A |
| | 1 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 155 | 3,875 | 1,990 | 1809 | - | 8 | 322 | 0,461 | 39,458 | 0,555 | 4,039 | 7,436 | 47,216 | C |
| | 2 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 155 | 3,875 | 1,904 | 1891 | (x) | 8 | 337 | 0,460 | 38,533 | 0,507 | 3,976 | 7,348 | 46,645 | C |
| | 4 |  | K3 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 225 | 5,625 | 1,836 | 1961 | - | 15 | 587 | 0,363 | 27,138 | 0,363 | 4,812 | 8,522 | 52,155 | B |
| | 5 |  | K3 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 225 | 5,625 | 1,836 | 1961 | - | 15 | 587 | 0,363 | 27,138 | 0,363 | 4,812 | 8,522 | 52,155 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5490 | | | | | | 8146 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,825 | 145,026 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

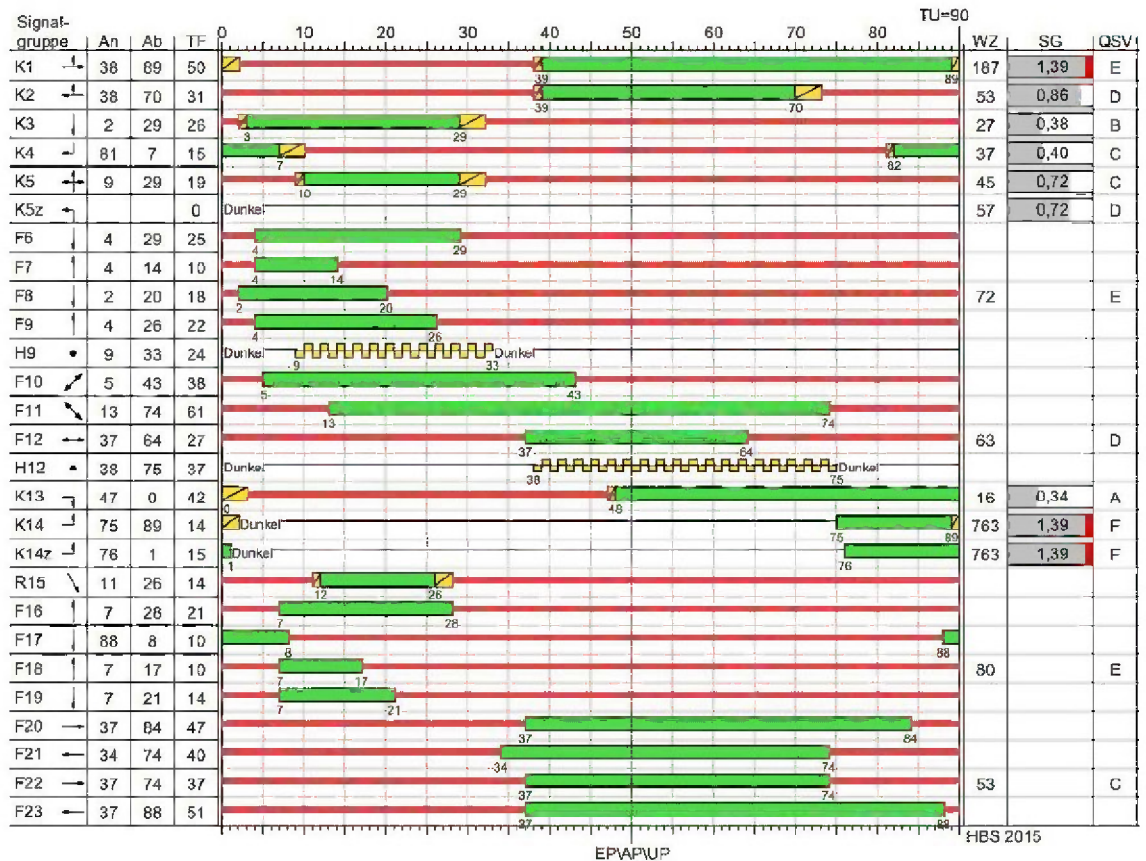


A-Signalgruppen ausgeblendet!















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _i [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,95>DX} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | N ₀₆ [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV | |
|-------------------------|----------|---|---------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|--|
| 2 | 1 |  | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 130 | 3,250 | 2,040 | 1765 | - | 16 | 648 | 0,201 | 20,256 | 0,142 | 2,363 | 4,963 | 30,135 | B | |
| | 3 |  | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 745 | 18,625 | 1,854 | 1942 | - | 18 | 713 | 1,045 | 202,022 | 34,370 | 52,995 | 65,307 | 403,597 | F | |
| | 4 |  | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 745 | 18,625 | 1,854 | 1942 | - | 18 | 713 | 1,045 | 202,022 | 34,370 | 52,995 | 65,307 | 403,597 | F | |
| 3 | 4 |  | K5, K5z | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 310 | 7,750 | 1,831 | 1966 | x | | | | | | | | 107,255 | | |
| | 3 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,379 | 360 | 9,000 | 1,841 | 1955 | - | 19 | 743 | 0,902 | 72,558 | 9,533 | 25,338 | 33,851 | 207,777 | E | |
| | 1 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 210 | 5,250 | 2,044 | 1761 | - | 12 | 490 | 0,429 | 29,896 | 0,444 | 4,748 | 8,433 | 51,306 | B | |
| 4 | 5 |  | K1, K14, K14z | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 340 | 8,500 | 2,064 | 1744 | (x) | 5 | 194 | 1,753 | 1416,671 | 74,187 | 82,687 | 98,066 | 602,518 | F | |
| | 4 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 955 | 23,875 | 1,827 | 1970 | - | 26 | 1050 | 0,910 | 61,907 | 12,498 | 34,149 | 44,032 | 268,155 | D | |
| | 3 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 955 | 23,875 | 1,827 | 1970 | - | 26 | 1050 | 0,910 | 61,907 | 12,498 | 34,149 | 44,032 | 268,155 | D | |
| | 1 |  | K13 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 180 | 4,500 | 1,868 | 1927 | - | 23 | 921 | 0,195 | 14,054 | 0,136 | 2,726 | 5,518 | 34,366 | A | |
| 1 | 1 |  | K4 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 200 | 5,000 | 1,896 | 1899 | (x) | 5 | 190 | 1,053 | 258,357 | 11,498 | 16,498 | 23,367 | 141,324 | F | |
| | 2 | | K4 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 200 | 5,000 | 1,814 | 1985 | (x) | 5 | 198 | 1,010 | 216,355 | 9,672 | 14,672 | 21,150 | 127,915 | F | |
| | 4 | | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 195 | 4,875 | 1,814 | 1985 | - | 17 | 661 | 0,295 | 23,508 | 0,240 | 3,846 | 7,163 | 43,322 | B | |
| | 5 | | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 195 | 4,875 | 1,814 | 1985 | - | 17 | 661 | 0,295 | 23,508 | 0,240 | 3,846 | 7,163 | 43,322 | B | |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 5720 | | | | | | 8232 | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,905 | 186,204 | | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

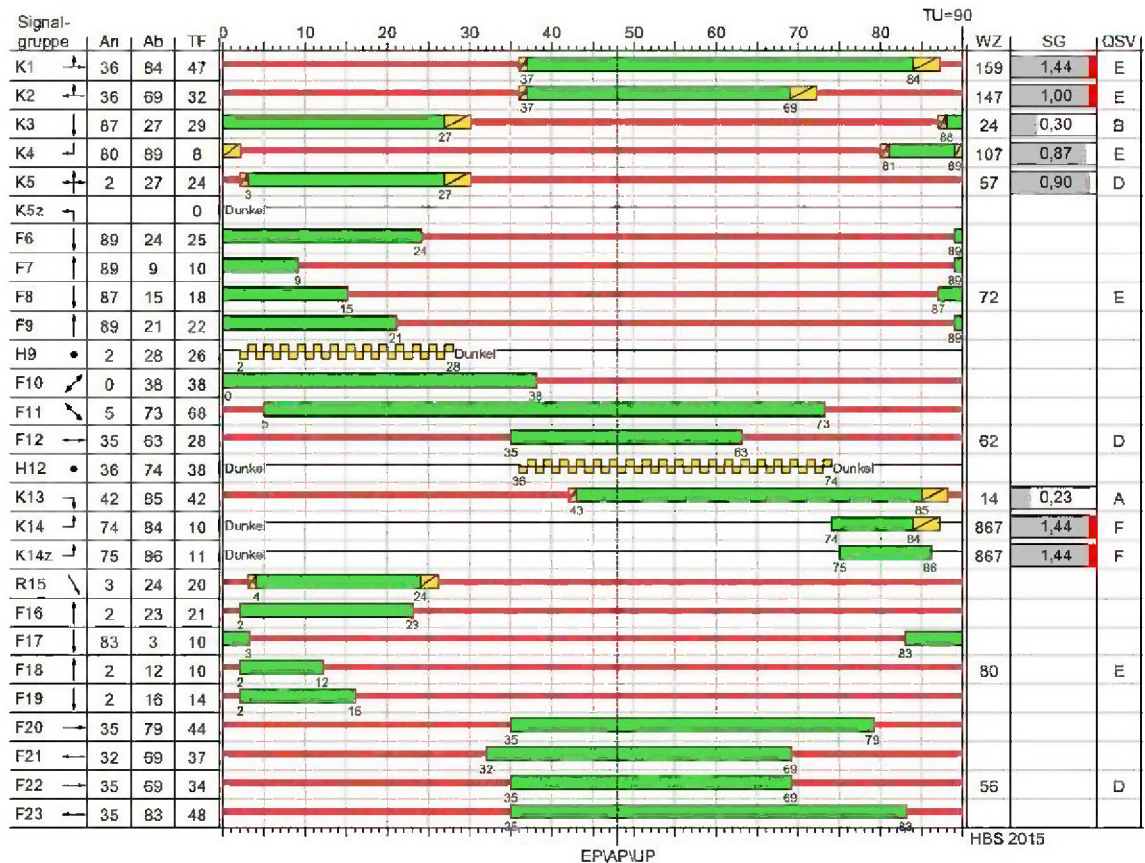


A-Signalgruppen ausgeblendet!















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t ₁ [s] | t ₂ [s] | t ₃ [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q ₀ [Kfz/h] | N _{max,0>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{0c} [Kfz] | N _{0s} [Kfz] | N _{0s,0c} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 140 | 3,500 | 2,125 | 1694 | - | 15 | 603 | 0,232 | 21,364 | 0,171 | 2,528 | 5,370 | 33,960 | B |
| | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 585 | 14,625 | 1,881 | 1914 | - | 17 | 681 | 0,859 | 56,726 | 5,645 | 19,212 | 26,625 | 166,939 | D |
| | 4 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 585 | 14,625 | 1,881 | 1914 | - | 17 | 681 | 0,859 | 56,726 | 5,645 | 19,212 | 26,625 | 166,939 | D |
| 3 | 4 |  | K5, K5e | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 220 | 5,500 | 1,879 | 1916 | - | 8 | 305 | 0,721 | 56,593 | 1,749 | 6,973 | 11,439 | 71,654 | D |
| | 3 |  | K5 | 19 | 20 | 71 | 0,313 | 260 | 6,500 | 1,877 | 1918 | - | 14 | 577 | 0,676 | 35,698 | 1,404 | 9,900 | 15,221 | 95,253 | C |
| | 1 |  | K5 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 130 | 3,250 | 2,109 | 1707 | x | | | | | | | | 37,574 | |
| 4 | 5 |  | K1, K14, K14z | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 450 | 11,250 | 2,091 | 1722 | (x) | 8 | 323 | 1,393 | 763,172 | 65,195 | 76,445 | 91,232 | 567,646 | F |
| | 4 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 1010 | 25,250 | 1,840 | 1957 | - | 28 | 1110 | 0,910 | 59,123 | 12,855 | 35,443 | 45,512 | 279,080 | D |
| | 3 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 1010 | 25,250 | 1,840 | 1957 | - | 28 | 1110 | 0,910 | 59,123 | 12,855 | 35,443 | 45,512 | 279,080 | D |
| | 1 |  | K13 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 310 | 7,750 | 1,865 | 1930 | (x) | 23 | 923 | 0,336 | 15,751 | 0,293 | 5,113 | 8,937 | 55,552 | A |
| 1 | 1 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 130 | 3,250 | 1,990 | 1809 | - | 8 | 322 | 0,404 | 37,201 | 0,397 | 3,275 | 6,336 | 40,221 | C |
| | 2 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 130 | 3,250 | 1,990 | 1809 | - | 8 | 322 | 0,404 | 37,201 | 0,397 | 3,275 | 6,336 | 40,221 | C |
| | 4 |  | K3 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 225 | 5,625 | 1,836 | 1961 | - | 15 | 587 | 0,383 | 27,138 | 0,363 | 4,812 | 8,522 | 52,155 | B |
| | 5 |  | K3 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 225 | 5,625 | 1,836 | 1961 | - | 15 | 587 | 0,383 | 27,138 | 0,363 | 4,812 | 8,522 | 52,155 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 5410 | | | | | | 8146 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,796 | 108,184 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

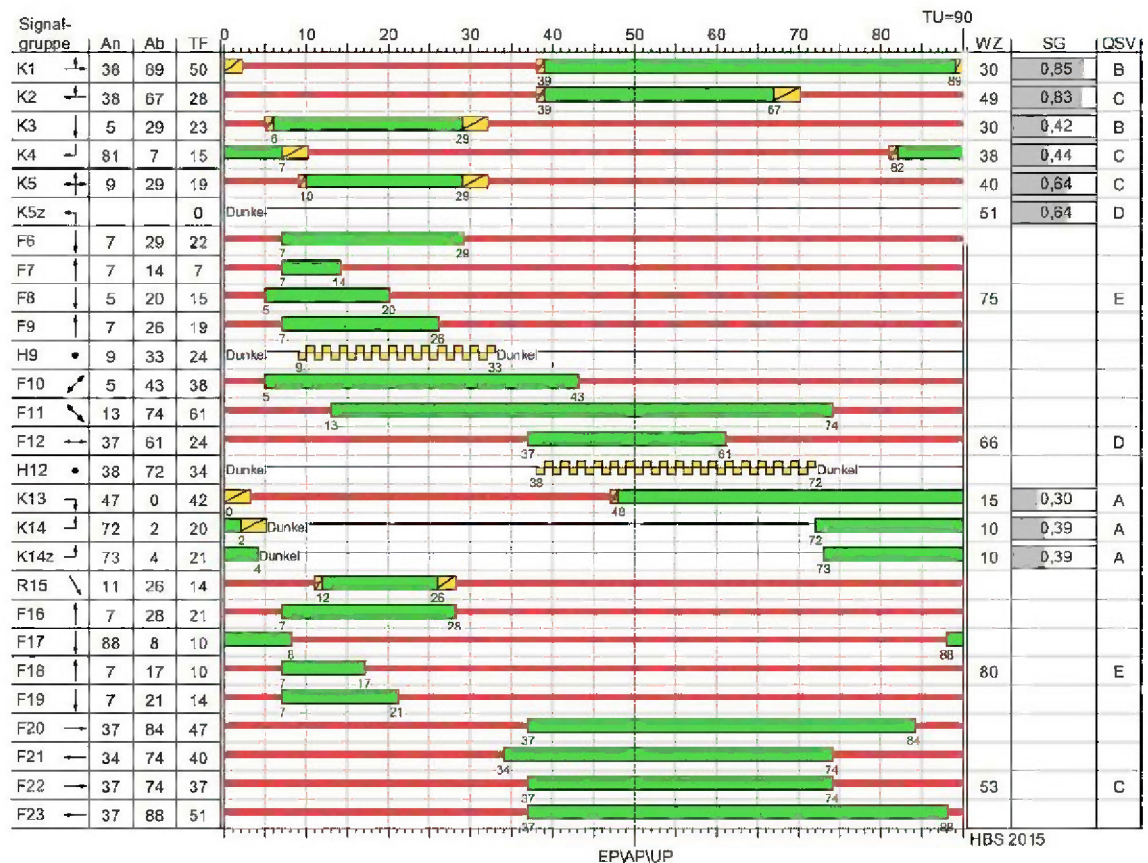


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | cp [Kfz/h] | N _{MS,SS>10%} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | Lv [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 130 | 3,250 | 2,040 | 1755 | - | 16 | 648 | 0,201 | 20,256 | 0,142 | 2,363 | 4,963 | 30,135 | B |
| | 3 |  | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 715 | 17,875 | 1,852 | 1944 | - | 18 | 713 | 1,003 | 158,666 | 25,783 | 43,658 | 54,833 | 338,539 | F |
| | 4 |  | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 715 | 17,875 | 1,852 | 1944 | - | 18 | 713 | 1,003 | 158,666 | 25,783 | 43,658 | 54,833 | 338,539 | F |
| 3 | 4 |  | K5, K5z | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 310 | 7,750 | 1,833 | 1956 | x | | | | | | | | 107,255 | |
| | 3 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,379 | 360 | 9,000 | 1,841 | 1955 | - | 19 | 743 | 0,902 | 72,558 | 9,533 | 25,338 | 33,851 | 207,777 | E |
| | 1 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 210 | 5,250 | 2,044 | 1761 | - | 12 | 490 | 0,429 | 29,896 | 0,444 | 4,748 | 8,433 | 51,306 | B |
| 4 | 5 |  | K1, K14, K14z | 49 | 50 | 41 | 0,596 | 280 | 7,000 | 2,064 | 1744 | (x) | 5 | 194 | 1,443 | 866,558 | 44,542 | 51,542 | 63,684 | 391,274 | F |
| | 4 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 940 | 23,500 | 1,827 | 1970 | - | 26 | 1050 | 0,895 | 53,422 | 10,108 | 31,093 | 40,524 | 246,791 | D |
| | 3 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 940 | 23,500 | 1,827 | 1970 | - | 26 | 1050 | 0,895 | 53,422 | 10,108 | 31,093 | 40,524 | 246,791 | D |
| 1 | 1 |  | K13 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 210 | 5,250 | 1,865 | 1930 | - | 23 | 923 | 0,228 | 14,413 | 0,167 | 3,243 | 6,289 | 39,092 | A |
| | 1 |  | K4 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 165 | 4,125 | 1,898 | 1897 | (x) | 5 | 190 | 0,868 | 116,330 | 4,093 | 8,098 | 12,911 | 78,163 | E |
| | 2 |  | K4 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 165 | 4,125 | 1,816 | 1982 | (x) | 5 | 199 | 0,829 | 97,327 | 3,183 | 7,231 | 11,779 | 71,310 | E |
| | 4 |  | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 195 | 4,875 | 1,814 | 1985 | - | 17 | 661 | 0,295 | 23,508 | 0,240 | 3,846 | 7,163 | 43,322 | B |
| | 5 |  | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 195 | 4,875 | 1,814 | 1985 | - | 17 | 661 | 0,295 | 23,508 | 0,240 | 3,846 | 7,163 | 43,322 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5530 | | | | | | 8235 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,847 | 122,050 | | | | | |

3.4 Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde früh

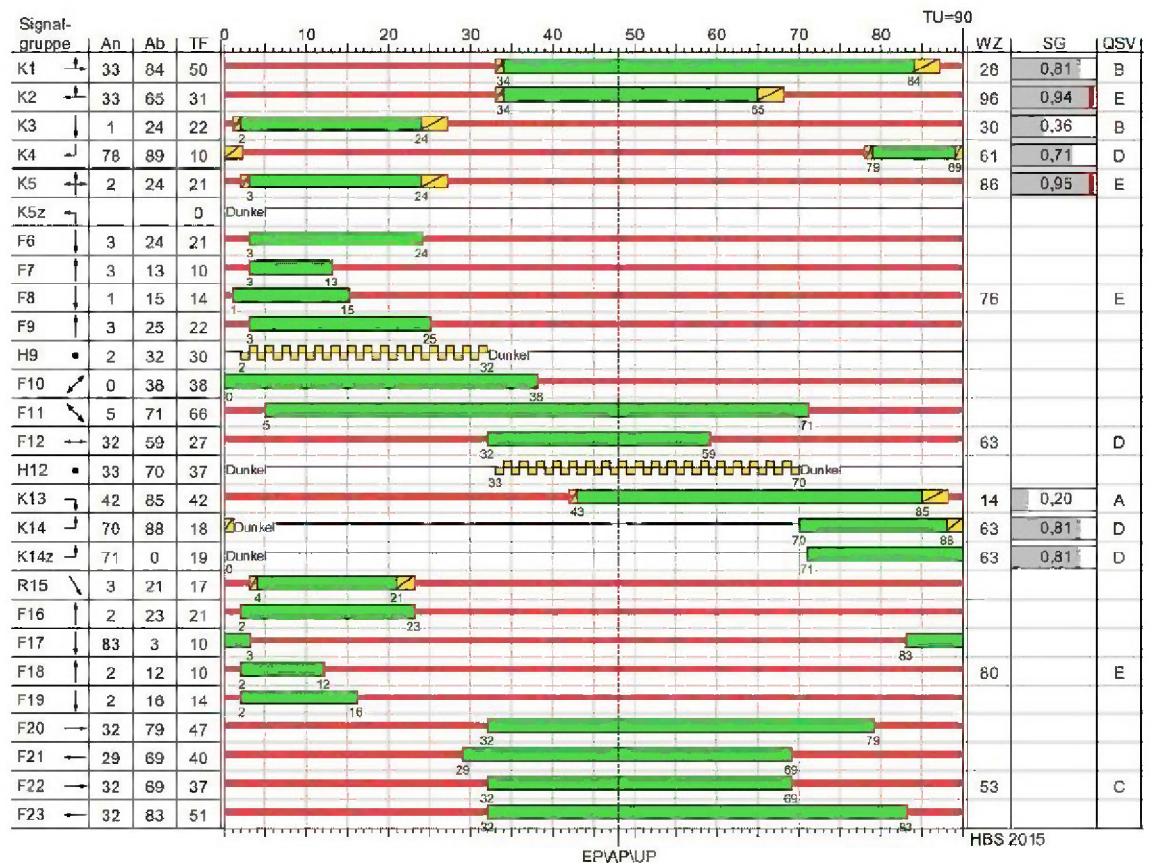


A-Signalgruppen ausgeblendet!















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | f [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS3>TR | HC [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NKz [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS3 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------------|-------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|------------|---------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 130 | 3,250 | 2,121 | 1697 | - | 14 | 546 | 0,238 | 23,570 | 0,177 | 2,563 | 5,271 | 33,271 | B |
| | 3 | | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 510 | 12,750 | 1,879 | 1916 | - | 15 | 616 | 0,828 | 51,974 | 4,067 | 15,854 | 22,588 | 141,491 | D |
| | 4 | | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 510 | 12,750 | 1,879 | 1916 | - | 15 | 616 | 0,828 | 51,974 | 4,067 | 15,854 | 22,588 | 141,491 | D |
| 3 | 4 | | K5, K5z | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 180 | 4,500 | 1,883 | 1912 | - | 7 | 280 | 0,643 | 51,030 | 1,152 | 5,393 | 9,321 | 58,499 | D |
| | 3 | | K5 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 220 | 5,500 | 1,879 | 1916 | - | 11 | 425 | 0,518 | 36,317 | 0,654 | 5,489 | 9,451 | 59,201 | C |
| | 1 | | K5 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 110 | 2,750 | 2,113 | 1704 | - | 9 | 378 | 0,291 | 31,357 | 0,235 | 2,522 | 5,208 | 32,748 | B |
| 4 | 5 | | K1, K14, K14z | 55 | 56 | 35 | 0,622 | 420 | 10,500 | 2,093 | 1720 | - | 27 | 1070 | 0,393 | 9,789 | 0,380 | 5,633 | 9,647 | 60,082 | A |
| | 4 | | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 940 | 23,500 | 1,840 | 1957 | - | 28 | 1110 | 0,847 | 33,951 | 5,463 | 25,041 | 33,504 | 205,447 | B |
| | 3 | | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 940 | 23,500 | 1,840 | 1957 | - | 28 | 1110 | 0,847 | 33,951 | 5,463 | 25,041 | 33,504 | 205,447 | B |
| | 1 | | K13 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 280 | 7,000 | 1,868 | 1927 | [x] | 23 | 921 | 0,304 | 15,327 | 0,251 | 4,526 | 8,124 | 50,596 | A |
| 1 | 1 | | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 140 | 3,500 | 1,992 | 1807 | - | 8 | 322 | 0,435 | 38,045 | 0,435 | 3,573 | 6,770 | 43,017 | C |
| | 2 | | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 140 | 3,500 | 1,906 | 1889 | [x] | 8 | 336 | 0,417 | 37,344 | 0,420 | 3,528 | 6,705 | 42,604 | C |
| | 4 | | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 220 | 5,500 | 1,836 | 1961 | - | 13 | 523 | 0,421 | 30,193 | 0,429 | 4,971 | 8,742 | 53,501 | B |
| | 5 | | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 220 | 5,500 | 1,836 | 1961 | - | 13 | 523 | 0,421 | 30,193 | 0,429 | 4,971 | 8,742 | 53,501 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4950 | | | | | | 8776 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,662 | 34,833 | | | | | |

Bahrenfelder Chaussee / Bornkampsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde spät



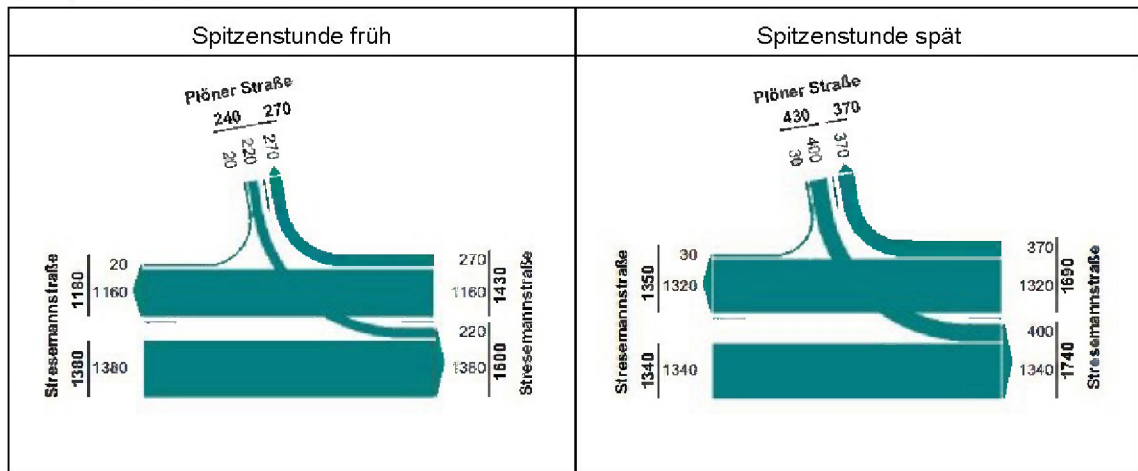
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Estr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{WS,ss>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{cc} [Kfz] | N _{WS} [Kfz] | N _{WS,ss} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 120 | 3,000 | 2,040 | 1765 | - | 16 | 628 | 0,191 | 20,787 | 0,133 | 2,206 | 4,718 | 28,648 | B |
| | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 650 | 16,250 | 1,854 | 1942 | - | 17 | 691 | 0,941 | 102,519 | 14,291 | 30,028 | 39,296 | 242,849 | E |
| | 4 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 650 | 16,250 | 1,854 | 1942 | - | 17 | 691 | 0,941 | 102,519 | 14,291 | 30,028 | 39,296 | 242,849 | E |
| 3 | 4 |  | K5, K5z | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 280 | 7,000 | 1,829 | 1968 | x | | | | | | | | 126,504 | |
| | 3 |  | K5 | 21 | 22 | 69 | 0,321 | 320 | 8,000 | 1,841 | 1955 | - | 16 | 629 | 0,954 | 117,335 | 15,276 | 29,957 | 39,214 | 240,696 | E |
| | 1 |  | K5 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 190 | 4,750 | 2,048 | 1758 | - | 11 | 429 | 0,443 | 32,797 | 0,472 | 4,498 | 8,085 | 49,286 | B |
| 4 | 5 |  | K1, K14, K14z | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 320 | 8,000 | 2,062 | 1746 | (x) | 10 | 394 | 0,812 | 63,106 | 3,293 | 10,877 | 16,455 | 101,001 | D |
| | 4 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 820 | 20,500 | 1,827 | 1970 | - | 28 | 1117 | 0,734 | 20,994 | 2,030 | 17,234 | 24,255 | 147,713 | B |
| | 3 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 820 | 20,500 | 1,827 | 1970 | - | 28 | 1117 | 0,734 | 20,994 | 2,030 | 17,234 | 24,255 | 147,713 | B |
| | 1 |  | K13 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 180 | 4,500 | 1,868 | 1927 | - | 23 | 921 | 0,195 | 14,054 | 0,136 | 2,726 | 5,518 | 34,366 | A |
| 1 | 1 |  | K4 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 165 | 4,125 | 1,898 | 1897 | - | 6 | 232 | 0,711 | 63,061 | 1,616 | 5,582 | 9,578 | 57,985 | D |
| | 2 |  | K4 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 165 | 4,125 | 1,816 | 1982 | (x) | 6 | 242 | 0,682 | 58,531 | 1,391 | 5,341 | 9,250 | 56,000 | D |
| | 4 |  | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 185 | 4,625 | 1,814 | 1985 | - | 13 | 508 | 0,364 | 29,829 | 0,333 | 4,128 | 7,564 | 45,747 | B |
| | 5 |  | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 185 | 4,625 | 1,814 | 1985 | - | 13 | 508 | 0,364 | 29,829 | 0,333 | 4,128 | 7,564 | 45,747 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 5050 | | | | | | 8107 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,746 | 59,536 | | | | | |

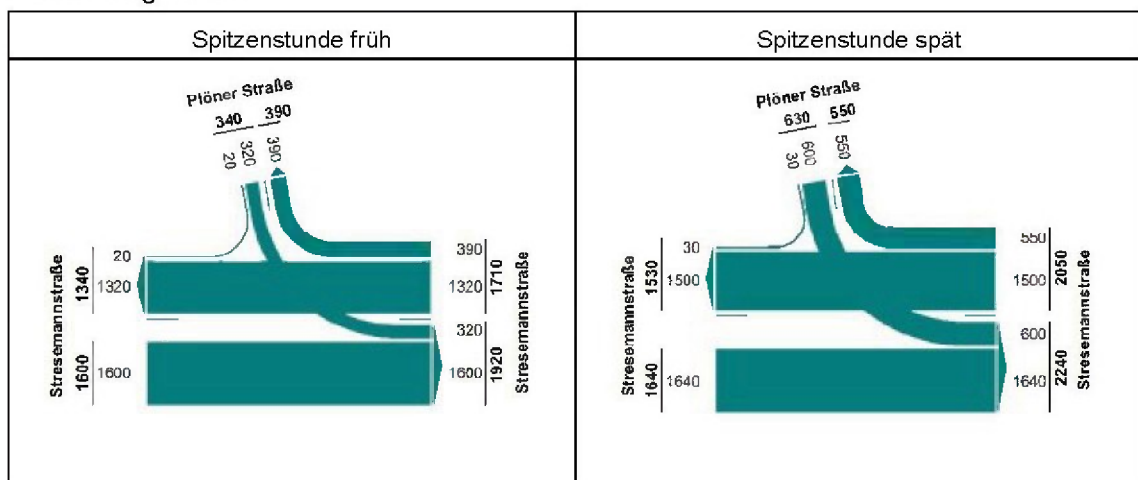
4 Stresemannstraße / Plöner Straße (LSA 1598)

4.1 Stresemannstraße / Plöner Straße – Knotenstrombelastungen

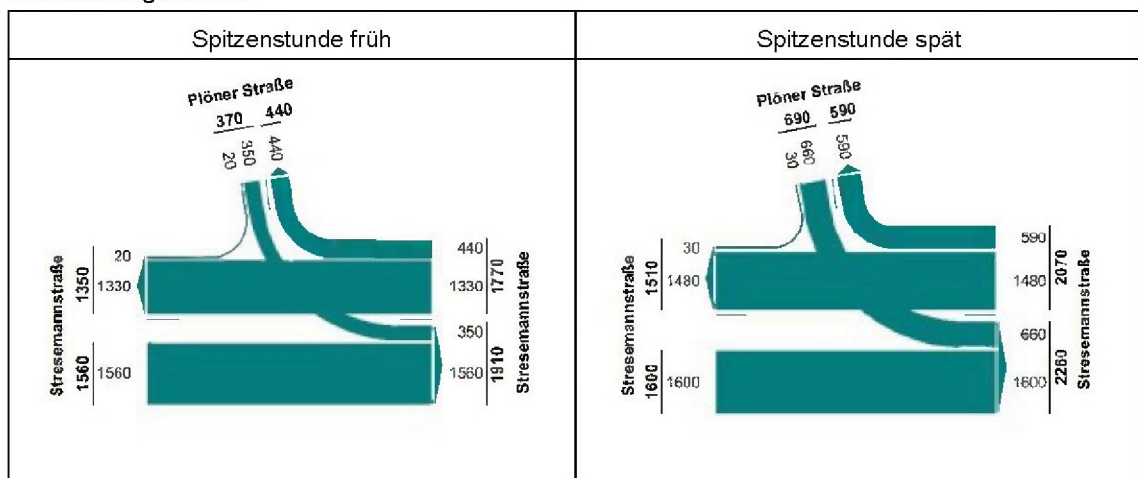
Analyse (VZ 23.08.2012)



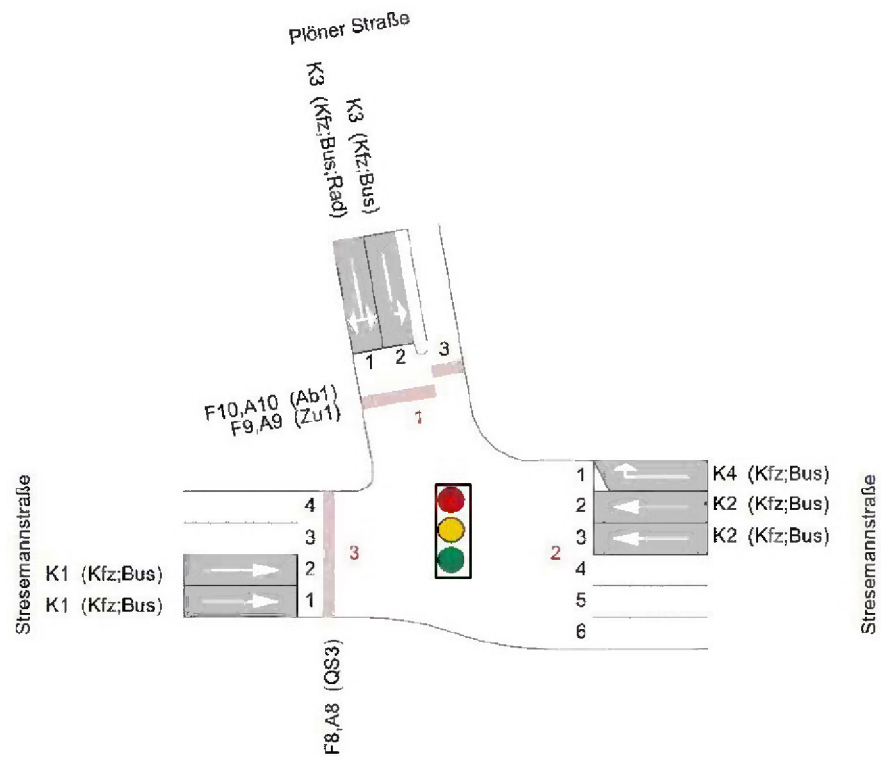
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

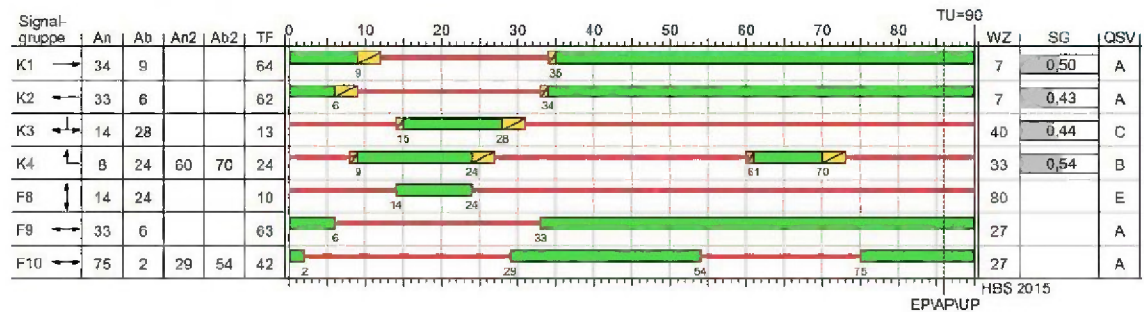


4.2 Stresemannstraße / Plöner Straße – Knotenpunktgeometrie Bestand










4.3 Stresemannstraße / Plöner Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

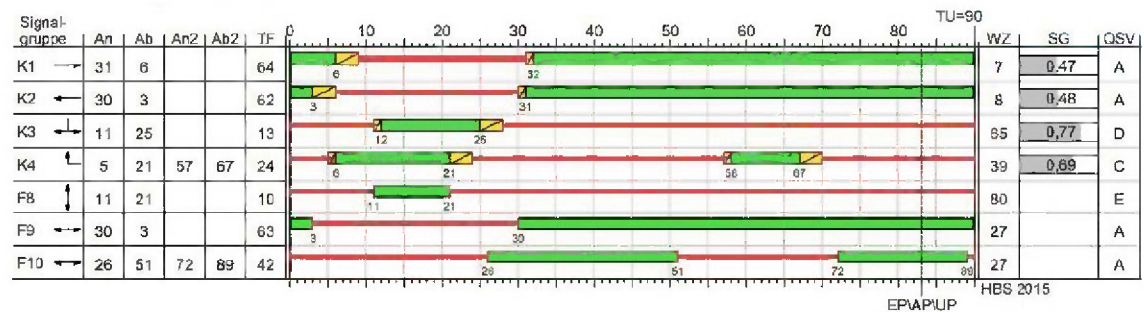


A-Signalgruppen ausgeblendet








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95 > NK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|--------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 119 | 2,975 | 1,963 | 1834 | - | 7 | 278 | 0,428 | 40,309 | 0,440 | 3,138 | 6,134 | 39,049 | C |
| | 2 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 121 | 3,025 | 2,055 | 1752 | - | 7 | 274 | 0,442 | 40,578 | 0,468 | 3,210 | 6,240 | 39,761 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 270 | 6,750 | 1,991 | 1808 | - | 13 | 503 | 0,537 | 32,677 | 0,713 | 6,442 | 10,735 | 71,237 | B |
| | 2 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 580 | 14,500 | 1,881 | 1914 | - | 34 | 1340 | 0,433 | 7,031 | 0,454 | 6,696 | 11,072 | 69,421 | A |
| | 3 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 580 | 14,500 | 1,881 | 1914 | - | 34 | 1340 | 0,433 | 7,031 | 0,454 | 6,696 | 11,072 | 69,421 | A |
| 3 | 2 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 690 | 17,250 | 1,894 | 1901 | - | 34 | 1372 | 0,503 | 7,080 | 0,617 | 8,147 | 12,974 | 81,892 | A |
| | 1 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 690 | 17,250 | 1,894 | 1901 | - | 34 | 1372 | 0,503 | 7,080 | 0,617 | 8,147 | 12,974 | 81,892 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3050 | | | | | | 6479 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,474 | 11,953 | | | | | |

Stresemannstraße / Plöner Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

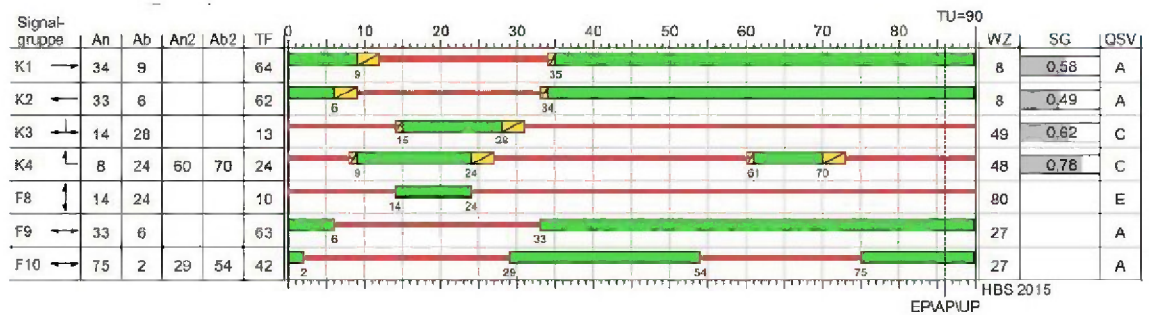


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>1%} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 215 | 5,375 | 1,895 | 1900 | - | 7 | 287 | 0,749 | 62,311 | 2,052 | 7,197 | 11,734 | 73,572 | D |
| | 2 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 215 | 5,375 | 2,022 | 1780 | - | 7 | 278 | 0,773 | 67,180 | 2,373 | 7,532 | 12,174 | 76,331 | D |
| 2 | 1 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 370 | 9,250 | 1,865 | 1930 | {x} | 13 | 537 | 0,689 | 39,104 | 1,505 | 9,765 | 15,051 | 93,557 | C |
| | 2 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 660 | 16,500 | 1,827 | 1970 | - | 34 | 1379 | 0,479 | 7,542 | 0,555 | 8,002 | 12,786 | 77,867 | A |
| | 3 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 660 | 16,500 | 1,827 | 1970 | - | 34 | 1379 | 0,479 | 7,542 | 0,555 | 8,002 | 12,786 | 77,867 | A |
| 3 | 2 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 670 | 16,750 | 1,840 | 1957 | - | 35 | 1413 | 0,474 | 6,670 | 0,543 | 7,622 | 12,291 | 75,368 | A |
| | 1 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 670 | 16,750 | 1,840 | 1957 | - | 35 | 1413 | 0,474 | 6,670 | 0,543 | 7,622 | 12,291 | 75,368 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3460 | | | | | | 5686 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,535 | 17,689 | | | | | |

Stresemannstraße / Plöner Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

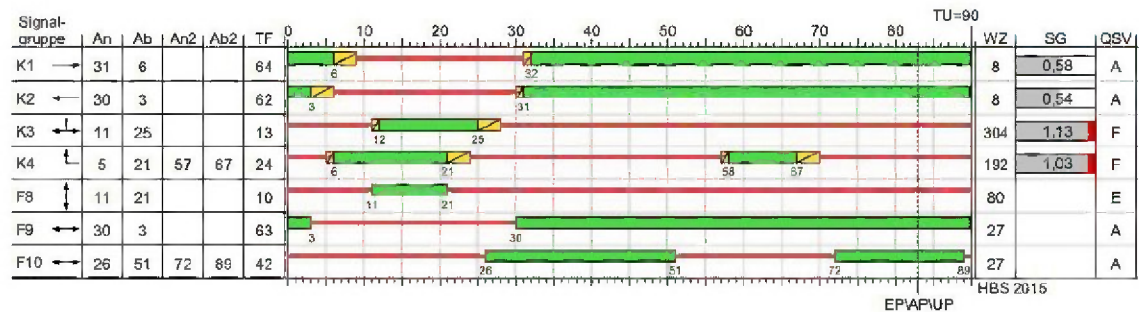


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _b [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q _A [Kfz/h] | m _A [Kfz/U] | t _b [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,35>TIX} | π _C [Kfz/U] | C _C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,35} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 169 | 4,225 | 1,946 | 1850 | - | 7 | 280 | 0,604 | 47,982 | 0,956 | 4,903 | 8,648 | 55,001 | C |
| | 2 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 171 | 4,275 | 2,053 | 1754 | - | 7 | 274 | 0,624 | 49,308 | 1,050 | 5,047 | 8,846 | 56,314 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 24 | 25 | 56 | 0,278 | 390 | 9,750 | 1,991 | 1808 | (x) | 13 | 503 | 0,775 | 48,365 | 2,580 | 11,553 | 17,301 | 114,809 | C |
| | 2 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 660 | 16,500 | 1,881 | 1914 | - | 34 | 1340 | 0,493 | 7,769 | 0,590 | 8,148 | 12,976 | 81,360 | A |
| | 3 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 660 | 16,500 | 1,881 | 1914 | - | 34 | 1340 | 0,493 | 7,769 | 0,590 | 8,148 | 12,976 | 81,360 | A |
| 3 | 2 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 800 | 20,000 | 1,895 | 1900 | - | 34 | 1372 | 0,583 | 8,336 | 0,888 | 10,490 | 15,968 | 100,886 | A |
| | 1 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 800 | 20,000 | 1,895 | 1900 | - | 34 | 1372 | 0,583 | 8,336 | 0,888 | 10,490 | 15,968 | 100,886 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3650 | | | | | | 6481 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,574 | 16,163 | | | | | |

Stresemannstraße / Plöner Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

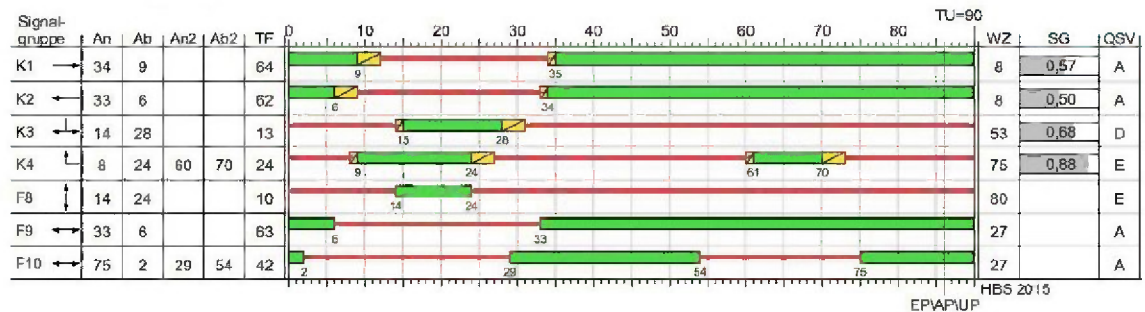


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | TF [s] | TA [s] | TS [s] | fA | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | TS [s/Kfz] | QS [Kfz/h] | NMS,95>100 | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 315 | 7,875 | 1,891 | 1904 | - | 7 | 268 | 1,094 | 282,680 | 19,558 | 27,433 | 36,291 | 227,545 | F |
| | 2 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 315 | 7,875 | 2,022 | 1780 | (x) | 7 | 278 | 1,133 | 324,517 | 22,127 | 30,002 | 39,266 | 246,198 | F |
| 2 | 1 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 550 | 13,750 | 1,867 | 1928 | (x) | 13 | 536 | 1,026 | 191,615 | 23,692 | 37,442 | 47,791 | 297,356 | F |
| | 2 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 750 | 18,750 | 1,827 | 1970 | - | 34 | 1379 | 0,544 | 8,478 | 0,742 | 9,826 | 15,127 | 92,123 | A |
| | 3 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 750 | 18,750 | 1,827 | 1970 | - | 34 | 1379 | 0,544 | 8,478 | 0,742 | 9,826 | 15,127 | 92,123 | A |
| 3 | 2 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 820 | 20,500 | 1,840 | 1957 | - | 35 | 1413 | 0,580 | 8,215 | 0,876 | 10,681 | 16,208 | 99,387 | A |
| | 1 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 820 | 20,500 | 1,840 | 1957 | - | 35 | 1413 | 0,580 | 8,215 | 0,876 | 10,681 | 16,208 | 99,387 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4320 | | | | | | 6686 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,702 | 74,733 | | | | | |

Stresemannstraße / Plöner Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

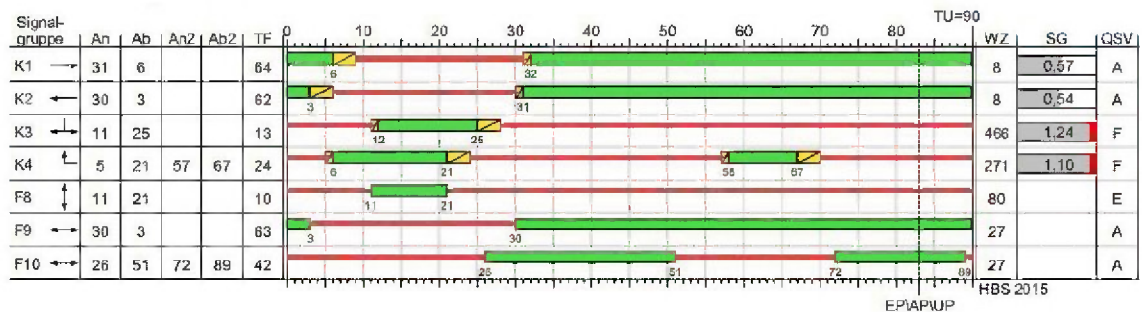


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | te [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{NMS,gr>nx} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{gr} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,RS} [Kfz] | L _c [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 184 | 4,600 | 1,949 | 1847 | - | 7 | 280 | 0,657 | 51,887 | 1,235 | 5,571 | 9,583 | 61,050 | D |
| | 2 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 186 | 4,650 | 2,051 | 1755 | - | 7 | 273 | 0,681 | 54,261 | 1,395 | 5,786 | 9,854 | 62,671 | D |
| 2 | 1 |  | K4 | 24 | 25 | 56 | 0,278 | 440 | 11,000 | 1,991 | 1808 | (x) | 13 | 503 | 0,875 | 74,506 | 6,079 | 16,574 | 23,459 | 155,674 | E |
| | 2 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 665 | 16,625 | 1,881 | 1914 | - | 34 | 1340 | 0,496 | 7,811 | 0,598 | 8,238 | 13,092 | 82,087 | A |
| | 3 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 665 | 16,625 | 1,881 | 1914 | - | 34 | 1340 | 0,496 | 7,811 | 0,598 | 8,238 | 13,092 | 82,087 | A |
| 3 | 2 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 780 | 19,500 | 1,895 | 1900 | - | 34 | 1372 | 0,569 | 8,086 | 0,832 | 10,033 | 15,390 | 97,234 | A |
| | 1 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 780 | 19,500 | 1,895 | 1900 | - | 34 | 1372 | 0,569 | 8,086 | 0,832 | 10,033 | 15,390 | 97,234 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3700 | | | | | | 6480 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,589 | 20,385 | | | | | |

Stresemannstraße / Plöner Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

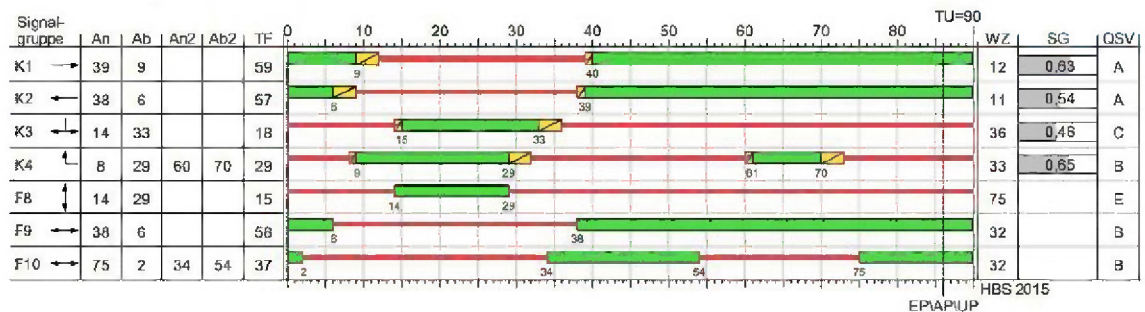


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t^p [s] | t_A [s] | t_S [s] | f_A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_B [s/Kfz] | q_S [Kfz/h] | $N_{MS,95>10}$ | n_C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_W [s] | N_{GE} [Kfz] | N_{MS} [Kfz] | $N_{MS,95}$ [Kfz] | L_k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|-------|--------------|-------------------|-------------------|----------------------|--------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 345 | 8,625 | 1,890 | 1905 | - | 7 | 288 | 1,198 | 429,080 | 31,270 | 39,895 | 50,577 | 317,118 | F |
| | 2 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 345 | 8,625 | 2,024 | 1779 | (x) | 7 | 278 | 1,241 | 502,885 | 35,901 | 44,526 | 55,811 | 350,270 | F |
| 2 | 1 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 590 | 14,750 | 1,867 | 1928 | (x) | 13 | 536 | 1,101 | 270,701 | 35,467 | 50,217 | 62,202 | 387,021 | F |
| | 2 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 740 | 18,500 | 1,825 | 1973 | - | 34 | 1379 | 0,537 | 8,363 | 0,718 | 9,611 | 14,854 | 90,372 | A |
| | 3 |  | K2 | 62 | 63 | 28 | 0,700 | 740 | 18,500 | 1,825 | 1973 | - | 34 | 1379 | 0,537 | 8,363 | 0,718 | 9,611 | 14,854 | 90,372 | A |
| 3 | 2 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 800 | 20,000 | 1,841 | 1955 | - | 35 | 1413 | 0,566 | 7,973 | 0,821 | 10,223 | 15,630 | 95,937 | A |
| | 1 |  | K1 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 800 | 20,000 | 1,841 | 1955 | - | 35 | 1413 | 0,566 | 7,973 | 0,821 | 10,223 | 15,630 | 95,937 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4360 | | | | | | 6686 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,732 | 116,141 | | | | | |

4.4 Stresemannstraße / Plöner Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

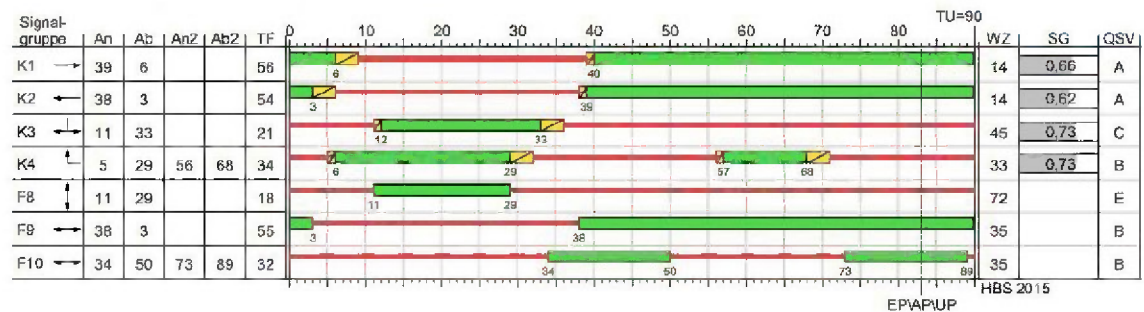


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>N_K} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{0E} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 169 | 4,225 | 1,946 | 1850 | - | 9 | 378 | 0,447 | 35,945 | 0,480 | 4,181 | 7,639 | 48,584 | C |
| | 2 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 171 | 4,275 | 2,053 | 1754 | - | 9 | 370 | 0,462 | 36,021 | 0,512 | 4,249 | 7,735 | 49,241 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 390 | 9,750 | 1,991 | 1808 | (x) | 15 | 602 | 0,648 | 32,777 | 1,212 | 9,505 | 14,719 | 97,675 | B |
| | 2 |  | K2 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 660 | 16,500 | 1,881 | 1914 | - | 31 | 1293 | 0,535 | 10,780 | 0,712 | 9,674 | 14,934 | 93,636 | A |
| | 3 |  | K2 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 660 | 16,500 | 1,881 | 1914 | - | 31 | 1293 | 0,535 | 10,780 | 0,712 | 9,674 | 14,934 | 93,636 | A |
| 3 | 2 |  | K1 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 800 | 20,000 | 1,895 | 1900 | - | 32 | 1267 | 0,631 | 11,807 | 1,123 | 12,623 | 18,632 | 117,717 | A |
| | 1 |  | K1 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 800 | 20,000 | 1,895 | 1900 | - | 32 | 1267 | 0,631 | 11,807 | 1,123 | 12,623 | 18,632 | 117,717 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3650 | | | | | | 6350 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,582 | 15,928 | | | | | |

Stresemannstraße / Plöner Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

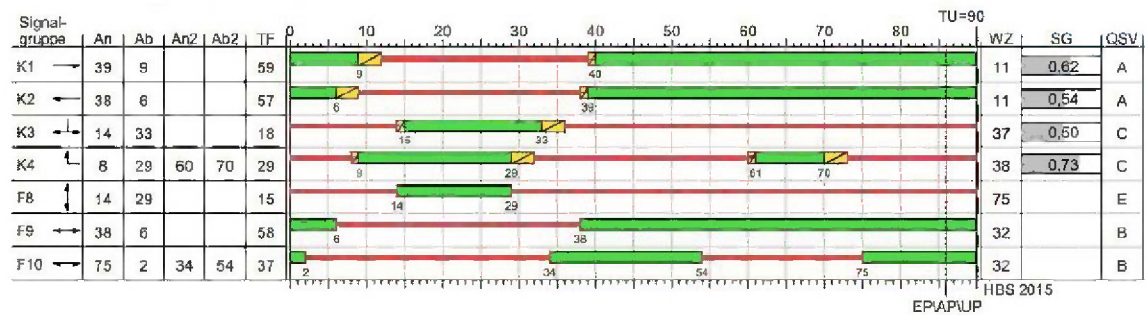


A-Signalgruppen ausgeblendet








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M3,95>70K} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 315 | 7,875 | 1,891 | 1904 | - | 11 | 449 | 0,702 | 44,375 | 1,608 | 8,819 | 13,841 | 86,783 | C |
| | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 315 | 7,875 | 2,022 | 1780 | - | 11 | 434 | 0,726 | 46,585 | 1,848 | 9,083 | 14,180 | 88,909 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 550 | 13,750 | 1,867 | 1928 | (x) | 19 | 750 | 0,733 | 33,042 | 1,988 | 13,740 | 20,009 | 124,496 | B |
| | 2 |  | K2 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 750 | 18,750 | 1,827 | 1970 | - | 30 | 1204 | 0,623 | 14,218 | 1,078 | 12,855 | 18,919 | 115,217 | A |
| | 3 |  | K2 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 750 | 18,750 | 1,827 | 1970 | - | 30 | 1204 | 0,623 | 14,218 | 1,078 | 12,855 | 18,919 | 115,217 | A |
| 3 | 2 |  | K1 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 820 | 20,500 | 1,840 | 1957 | - | 31 | 1239 | 0,662 | 14,274 | 1,322 | 14,272 | 20,661 | 126,693 | A |
| | 1 |  | K1 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 820 | 20,500 | 1,840 | 1957 | - | 31 | 1239 | 0,662 | 14,274 | 1,322 | 14,272 | 20,661 | 126,693 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4320 | | | | | | 6519 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,665 | 21,195 | | | | | |

Stresemannstraße / Plöner Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

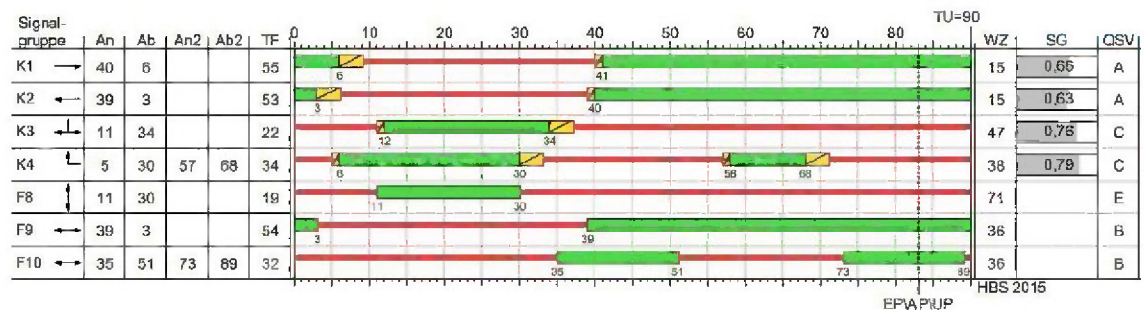


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _a [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>FK} | q _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L ₁ [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 184 | 4,600 | 1,949 | 1847 | - | 9 | 379 | 0,485 | 36,957 | 0,566 | 4,627 | 8,265 | 52,764 | C |
| | 2 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 186 | 4,650 | 2,051 | 1755 | - | 9 | 370 | 0,503 | 37,295 | 0,612 | 4,716 | 8,389 | 53,354 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 440 | 11,000 | 1,991 | 1808 | (x) | 15 | 602 | 0,731 | 38,074 | 1,942 | 11,640 | 17,410 | 115,533 | C |
| | 2 |  | K2 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 665 | 16,625 | 1,881 | 1914 | - | 31 | 1233 | 0,539 | 10,852 | 0,725 | 9,790 | 15,082 | 94,564 | A |
| | 3 |  | K2 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 665 | 16,625 | 1,881 | 1914 | - | 31 | 1233 | 0,539 | 10,852 | 0,725 | 9,790 | 15,082 | 94,564 | A |
| 3 | 2 |  | K1 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 780 | 19,500 | 1,895 | 1900 | - | 32 | 1267 | 0,616 | 11,431 | 1,042 | 12,064 | 17,938 | 113,332 | A |
| | 1 |  | K1 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 780 | 19,500 | 1,895 | 1900 | - | 32 | 1267 | 0,616 | 11,431 | 1,042 | 12,064 | 17,938 | 113,332 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3700 | | | | | | 6351 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,590 | 16,961 | | | | | |

Stresemannstraße / Plöner Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



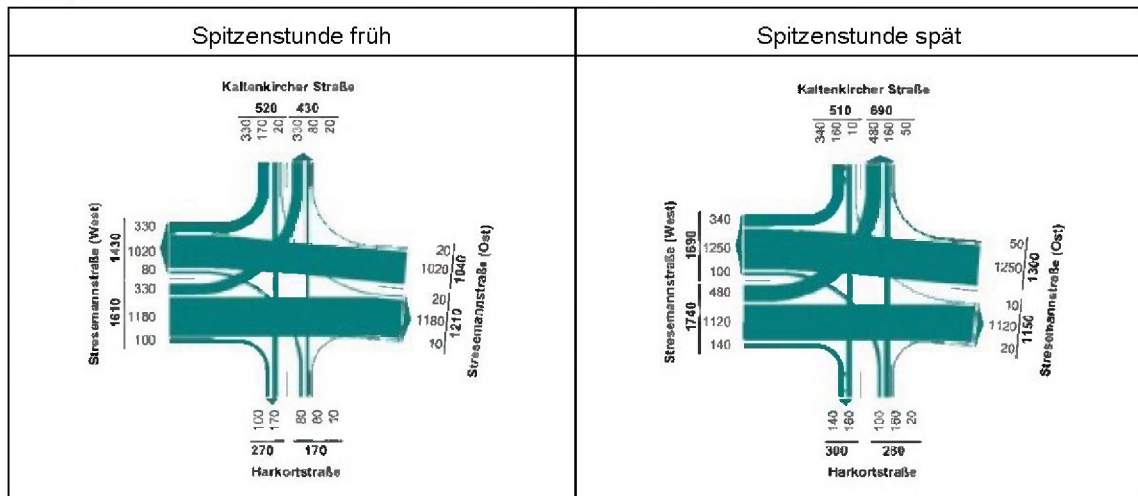
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nm5,75 > 11k | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,55 [Kfz] | La [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 345 | 8,625 | 1,890 | 1905 | - | 12 | 472 | 0,731 | 45,689 | 1,915 | 9,837 | 15,141 | 94,934 | C |
| | 2 |  | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 345 | 8,625 | 2,024 | 1779 | (x) | 11 | 456 | 0,757 | 48,723 | 2,258 | 10,217 | 15,623 | 98,050 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 590 | 14,750 | 1,867 | 1928 | (x) | 19 | 750 | 0,787 | 38,271 | 2,929 | 15,918 | 22,666 | 141,028 | C |
| | 2 |  | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 740 | 18,500 | 1,825 | 1973 | - | 30 | 1182 | 0,626 | 14,863 | 1,094 | 12,945 | 19,030 | 115,779 | A |
| | 3 |  | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 740 | 18,500 | 1,825 | 1973 | - | 30 | 1182 | 0,626 | 14,863 | 1,094 | 12,945 | 19,030 | 115,779 | A |
| 3 | 2 |  | K1 | 55 | 56 | 35 | 0,622 | 800 | 20,000 | 1,841 | 1955 | - | 30 | 1217 | 0,657 | 14,677 | 1,286 | 14,070 | 20,414 | 125,301 | A |
| | 1 |  | K1 | 55 | 56 | 35 | 0,622 | 800 | 20,000 | 1,841 | 1955 | - | 30 | 1217 | 0,657 | 14,677 | 1,286 | 14,070 | 20,414 | 125,301 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4360 | | | | | | 6476 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,678 | 23,081 | | | | | |

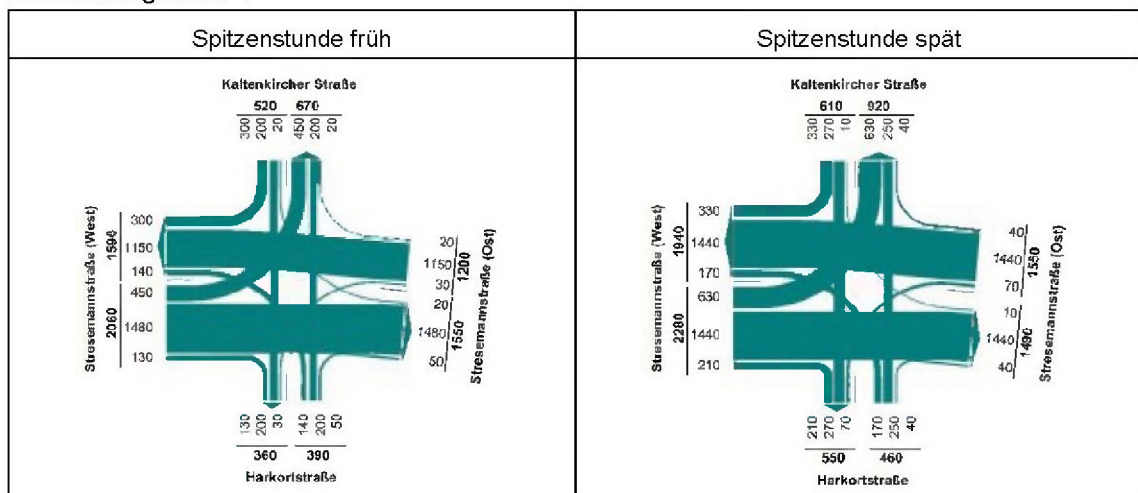
5 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz (LSA 151)

5.1 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Knotenstrombelastungen

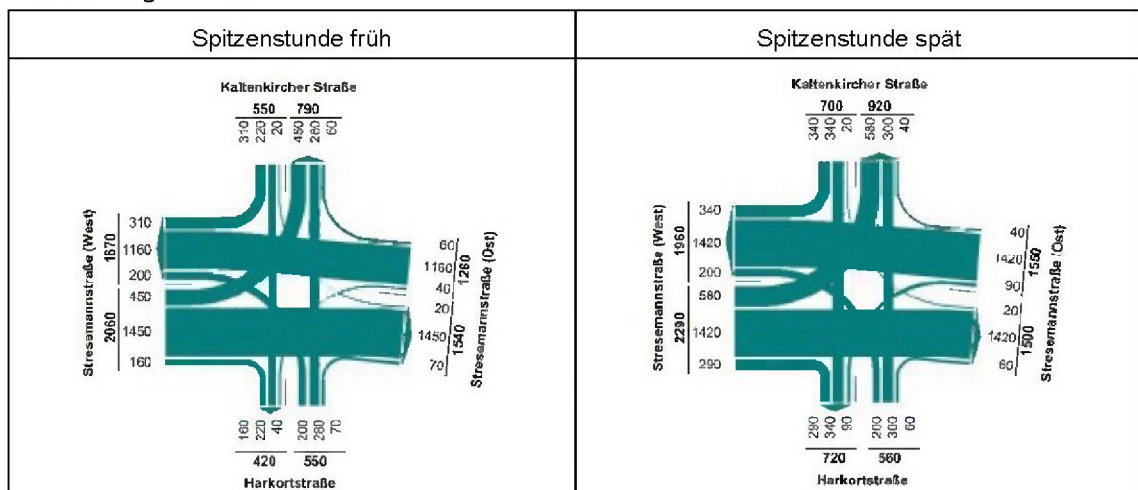
Analyse (VZ 23.08.2012)



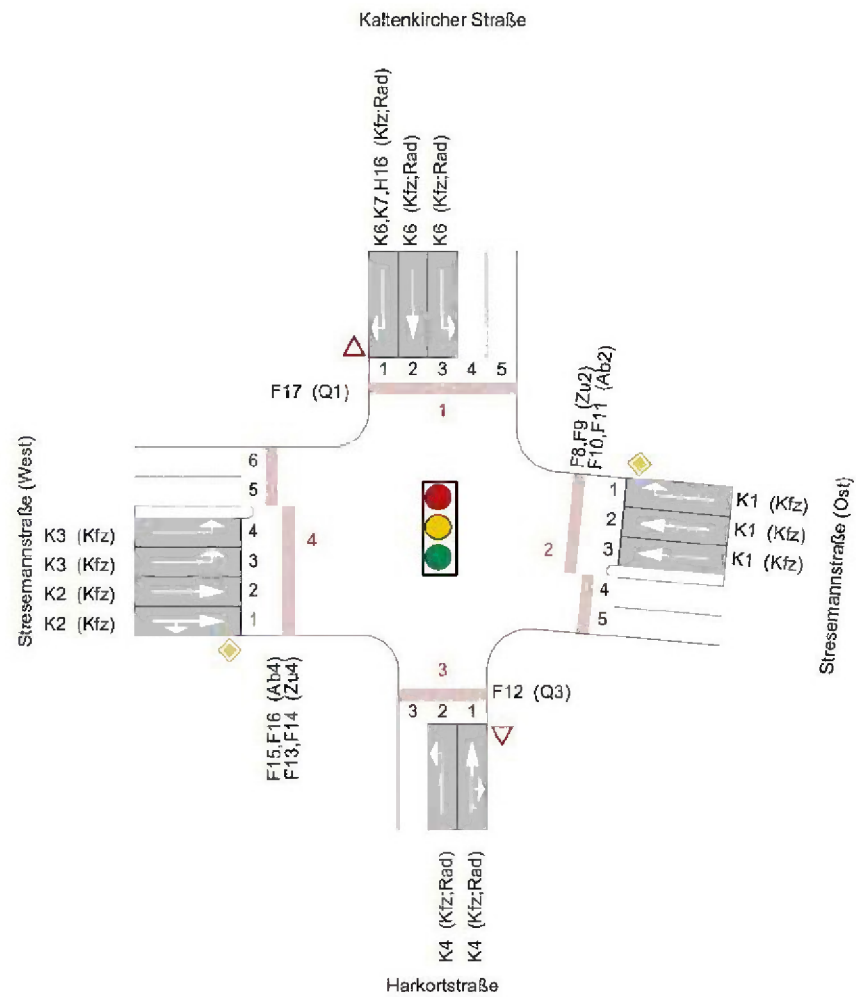
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

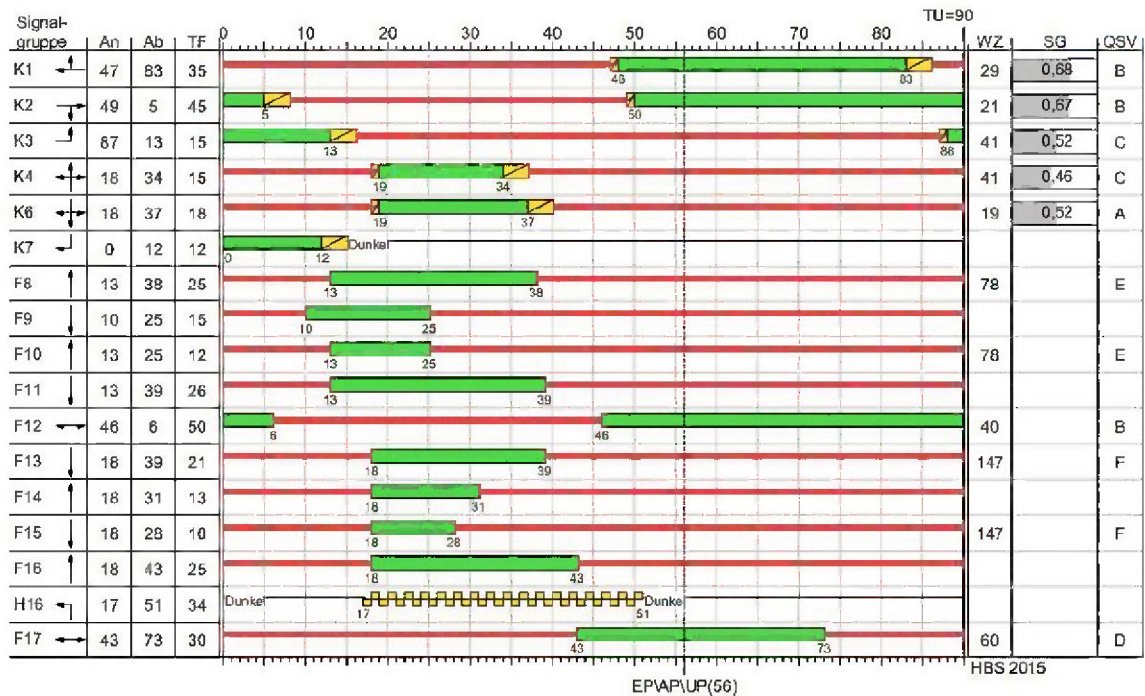














5.2 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Knotenpunktgeometrie Bestand



5.3 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

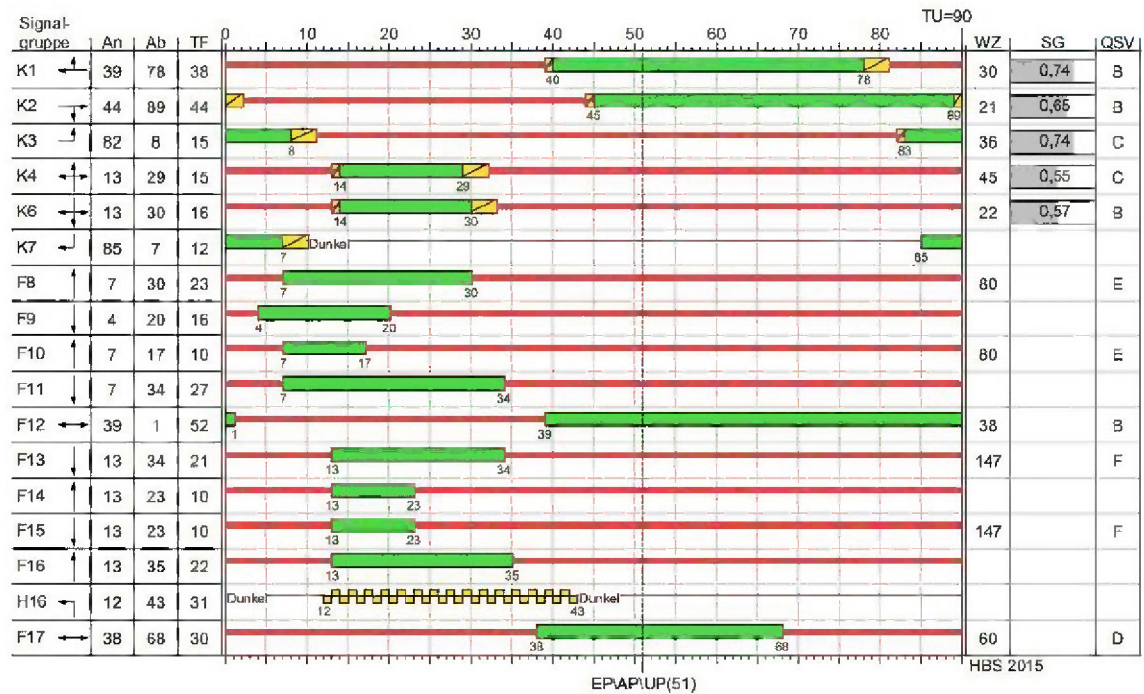
Analyse – Spitzenstunde früh















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{WSS>trk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{WS} [Kfz] | N _{WSS} [Kfz] | L _e [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 330 | 8,250 | 1,949 | 1847 | x | | | | | | | | 78,038 | |
| | 2 |  | K6 | 16 | 19 | 72 | 0,507 | 170 | 4,250 | 1,816 | 1962 | - | 24 | 959 | 0,521 | 17,367 | 0,667 | 9,042 | 14,128 | 85,531 | A |
| | 3 |  | K6 | 16 | 19 | 72 | 0,211 | 20 | 0,500 | 2,009 | 1792 | - | 9 | 351 | 0,057 | 29,755 | 0,033 | 0,443 | 1,562 | 9,728 | B |
| 2 | 1 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 20 | 0,500 | 2,080 | 1731 | - | 17 | 680 | 0,029 | 16,856 | 0,016 | 0,323 | 1,284 | 8,282 | A |
| | 2 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 510 | 12,750 | 1,922 | 1873 | - | 19 | 749 | 0,681 | 29,254 | 1,454 | 11,968 | 17,819 | 114,184 | B |
| | 3 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 510 | 12,750 | 1,922 | 1873 | - | 19 | 749 | 0,681 | 29,254 | 1,454 | 11,968 | 17,819 | 114,184 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 80 | 2,000 | 2,134 | 1687 | - | 4 | 175 | 0,457 | 48,132 | 0,496 | 2,377 | 4,984 | 32,984 | C |
| | 1 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 90 | 2,250 | 1,877 | 1918 | - | 9 | 341 | 0,264 | 34,059 | 0,204 | 2,145 | 4,622 | 28,259 | B |
| | 4 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 165 | 4,125 | 2,022 | 1780 | - | 8 | 317 | 0,521 | 41,009 | 0,660 | 4,397 | 7,943 | 49,803 | C |
| 4 | 3 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 165 | 4,125 | 2,022 | 1780 | - | 8 | 317 | 0,521 | 41,009 | 0,660 | 4,397 | 7,943 | 49,803 | C |
| | 2 |  | K2 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 647 | 16,175 | 1,895 | 1900 | - | 24 | 971 | 0,666 | 21,302 | 1,346 | 13,336 | 19,512 | 123,277 | B |
| | 1 |  | K2 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 633 | 15,825 | 1,926 | 1869 | - | 24 | 949 | 0,667 | 21,608 | 1,353 | 13,129 | 19,257 | 121,550 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3340 | | | | | | 6558 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,611 | 26,157 | | | | | |

Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

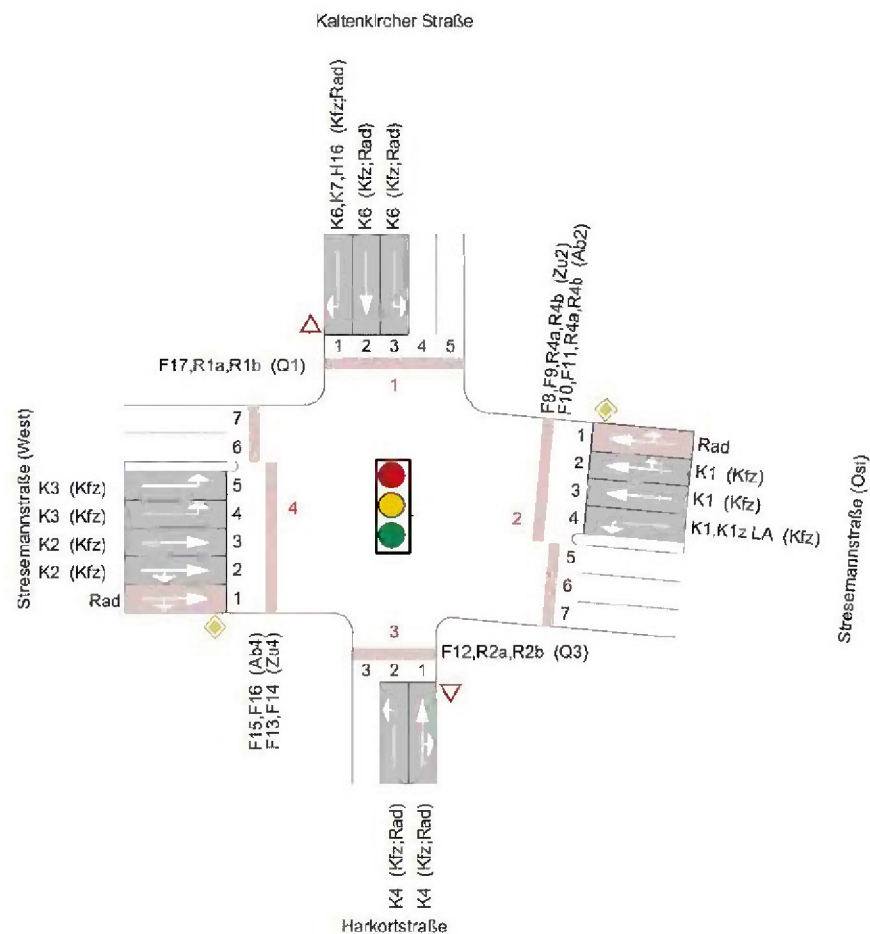
Analyse – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nm,ss>nk | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nm,ss [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 340 | 8,500 | 1,949 | 1847 | x | | | | | | | | 85,216 | |
| | 2 |  | K6 | 16 | 17 | 74 | 0,464 | 160 | 4,000 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 878 | 0,569 | 20,965 | 0,829 | 9,932 | 15,262 | 91,572 | B |
| | 3 |  | K6 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 7 | 277 | 0,036 | 33,038 | 0,021 | 0,235 | 1,056 | 6,330 | B |
| 2 | 1 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 50 | 1,250 | 1,993 | 1806 | - | 18 | 710 | 0,070 | 17,262 | 0,042 | 0,822 | 2,355 | 14,554 | A |
| | 2 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 625 | 15,625 | 1,841 | 1955 | - | 21 | 847 | 0,738 | 30,038 | 2,065 | 15,085 | 21,654 | 132,912 | B |
| | 3 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 625 | 15,625 | 1,841 | 1955 | - | 21 | 847 | 0,738 | 30,038 | 2,065 | 15,085 | 21,654 | 132,912 | B |
| 3 | 2 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 100 | 2,500 | 2,038 | 1766 | - | 5 | 182 | 0,549 | 52,936 | 0,736 | 3,113 | 6,097 | 38,521 | D |
| | 1 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 180 | 4,500 | 1,837 | 1959 | - | 9 | 349 | 0,516 | 40,155 | 0,647 | 4,720 | 8,394 | 51,069 | C |
| 4 | 4 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 240 | 6,000 | 1,966 | 1831 | x | | | | | | | | 74,725 | |
| | 3 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,356 | 240 | 6,000 | 1,966 | 1831 | - | 16 | 652 | 0,736 | 36,404 | 2,013 | 12,485 | 18,461 | 112,538 | C |
| | 2 |  | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 634 | 15,850 | 1,854 | 1942 | - | 24 | 971 | 0,653 | 21,357 | 1,255 | 13,022 | 19,125 | 118,193 | B |
| | 1 |  | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 626 | 15,650 | 1,883 | 1912 | - | 24 | 957 | 0,654 | 21,460 | 1,261 | 12,888 | 18,960 | 117,287 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3830 | | | | | | 6670 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,662 | 27,727 | | | | | |

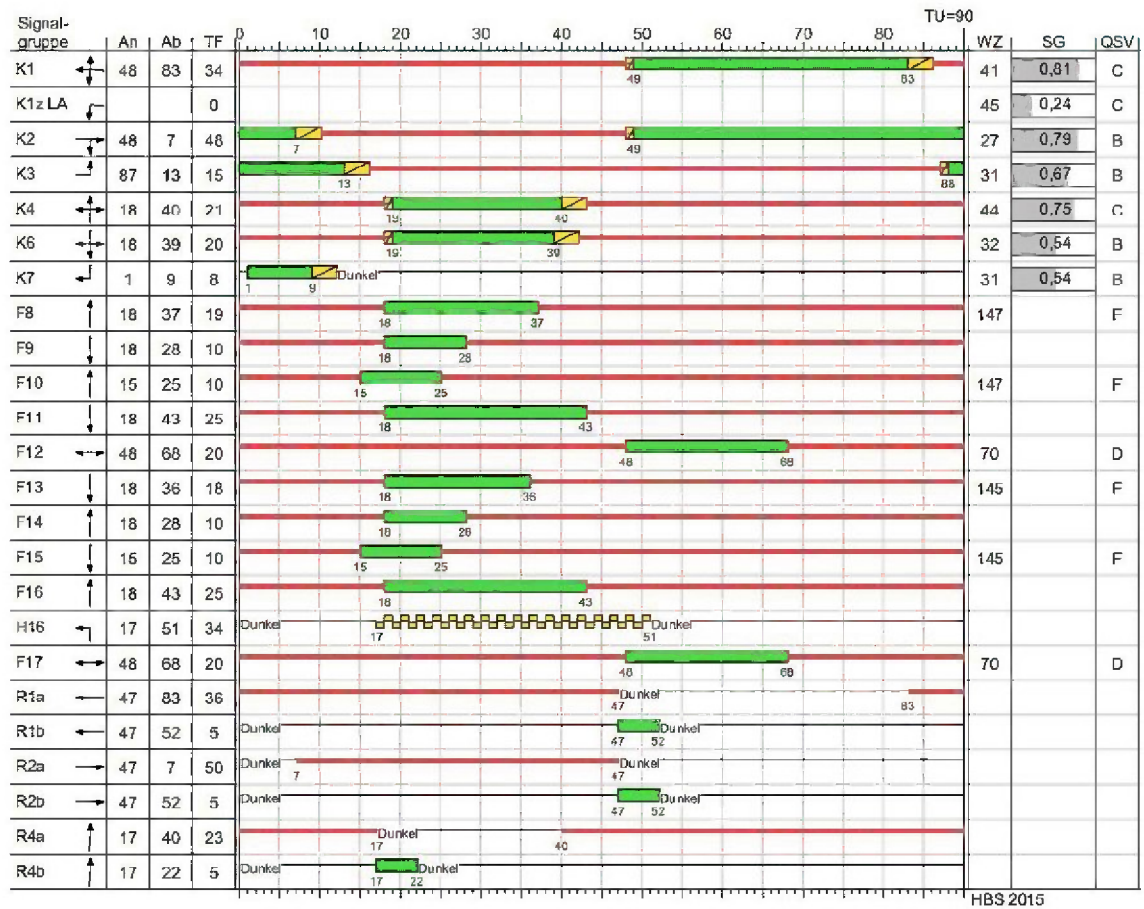
5.4 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Knotenpunktgeometrie Planung

Quelle: eigener Vorentwurf auf Grundlage von
 Schmeck Junker GmbH, Busbeschleunigungsprogramm M3
 Knotenpunkt Kaltenkircher Platz; Verkehrstechnischer Lageplan,
 Erstverschickung, 20.06.2017











5.5 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

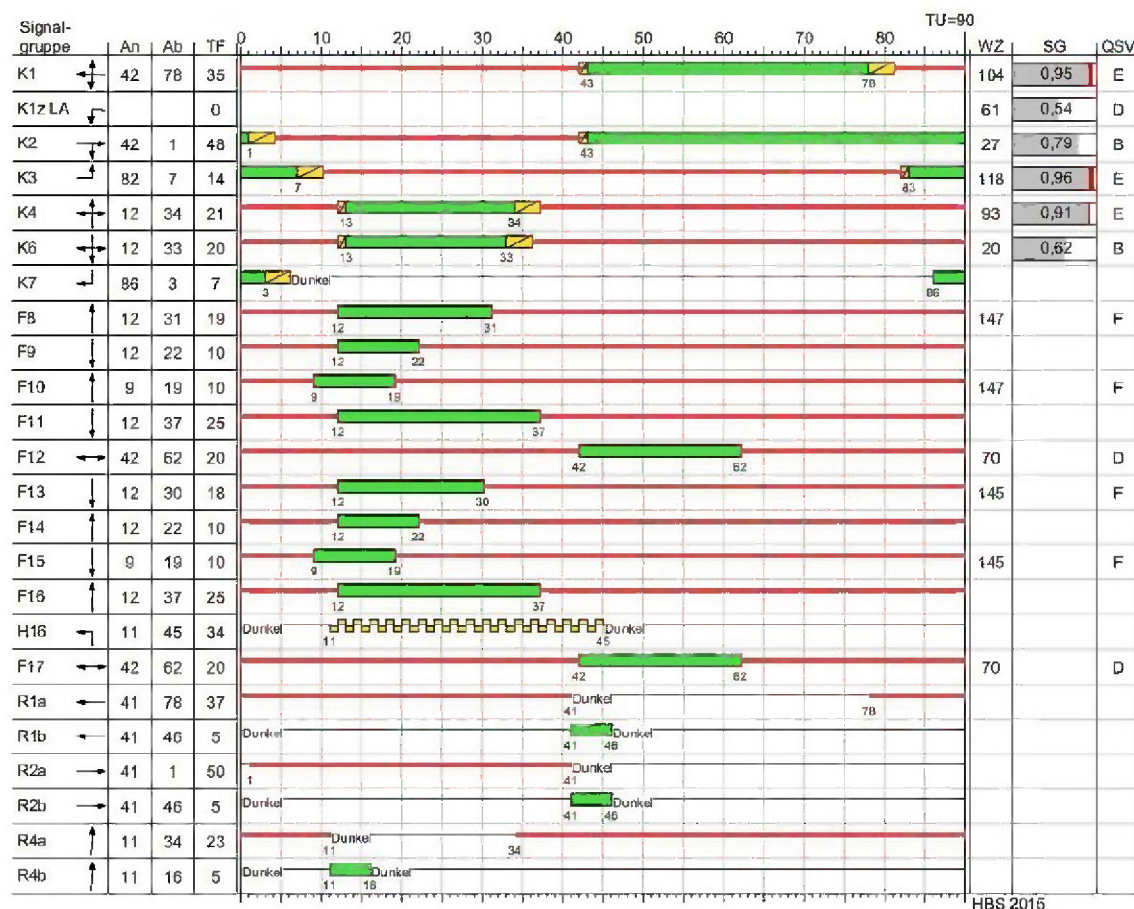


Vorentwurf/Konzept (Büro SBI, Stand 09/2018)













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SS>100} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{0e} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 300 | 7,500 | 1,950 | 1846 | - | 14 | 561 | 0,535 | 30,576 | 0,708 | 6,942 | 11,398 | 68,935 | B |
| | 2 |  | K6 | 20 | 21 | 70 | 0,235 | 200 | 5,000 | 1,814 | 1985 | - | 12 | 463 | 0,432 | 32,935 | 0,450 | 4,714 | 8,386 | 50,719 | B |
| | 3 |  | K6 | 20 | 21 | 70 | 0,235 | 20 | 0,500 | 2,009 | 1,792 | - | 7 | 270 | 0,074 | 33,390 | 0,044 | 0,473 | 1,636 | 10,189 | B |
| 2 | 2 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 584 | 14,600 | 1,922 | 1873 | - | 18 | 725 | 0,806 | 41,552 | 3,419 | 16,426 | 23,280 | 149,178 | C |
| | 3 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 586 | 14,650 | 1,922 | 1873 | - | 18 | 729 | 0,804 | 41,052 | 3,363 | 16,388 | 23,234 | 148,883 | C |
| | 4 |  | K1, K1z LA | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 30 | 0,750 | 1,800 | 2000 | - | 3 | 127 | 0,236 | 44,961 | 0,174 | 0,887 | 2,480 | 14,880 | C |
| 3 | 2 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 140 | 3,500 | 2,142 | 1681 | x | | | | | | | | 53,143 | |
| | 1 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,290 | 250 | 6,250 | 1,912 | 1883 | - | 13 | 523 | 0,746 | 43,554 | 2,122 | 10,956 | 16,554 | 101,211 | C |
| 4 | 5 | | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 225 | 5,625 | 1,885 | 1910 | x | | | | | | | | 67,959 | |
| | 4 | | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,364 | 225 | 5,625 | 2,026 | 1777 | - | 17 | 672 | 0,670 | 31,386 | 1,365 | 10,828 | 16,393 | 102,981 | B |
| | 3 | | K2 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 814 | 20,350 | 1,895 | 1900 | - | 26 | 1034 | 0,787 | 26,807 | 3,000 | 19,227 | 25,643 | 168,330 | B |
| | 2 | | K2 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 796 | 19,900 | 1,903 | 1891 | - | 25 | 1012 | 0,787 | 27,460 | 2,995 | 18,978 | 25,346 | 166,454 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 4170 | | | | | | 6116 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,733 | 33,786 | | | | | |

Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

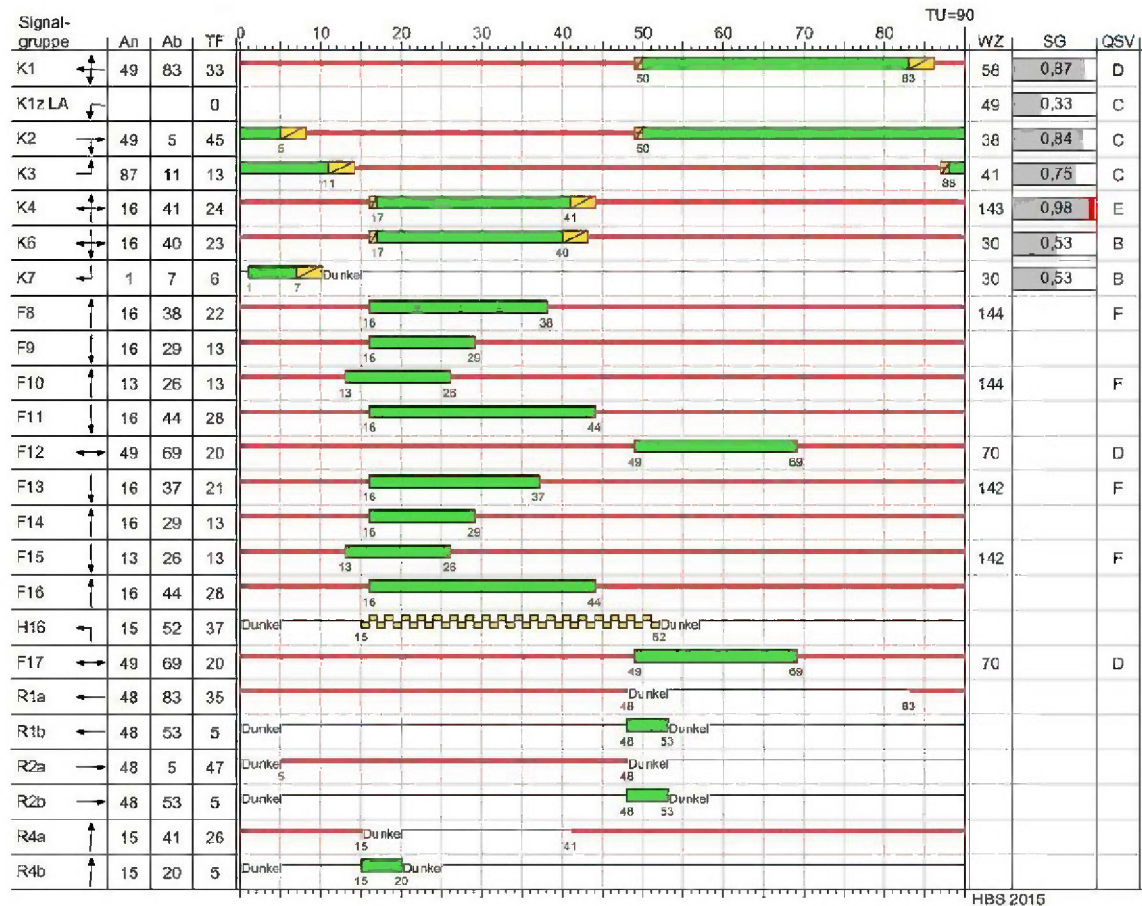


Vorentwurf/Konzept (Büro SBI, Stand 09/2018)













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | b [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SG>mk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SG} [Kfz] | L _S [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|-------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 330 | 8,250 | 1,949 | 1847 | x | | | | | | | | 78,038 | |
| | 2 |  | K6 | 20 | 21 | 70 | 0,508 | 270 | 6,750 | 1,800 | 2000 | - | 24 | 972 | 0,617 | 19,733 | 1,044 | 11,793 | 17,601 | 105,606 | A |
| | 3 |  | K6 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 7 | 261 | 0,036 | 33,763 | 0,022 | 0,238 | 1,063 | 6,378 | B |
| 2 | 2 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 736 | 18,400 | 1,842 | 1954 | - | 19 | 775 | 0,950 | 105,307 | 17,015 | 34,829 | 44,810 | 275,044 | E |
| | 3 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 744 | 18,600 | 1,841 | 1955 | - | 20 | 782 | 0,951 | 105,825 | 17,308 | 35,320 | 45,371 | 278,487 | E |
| | 4 |  | K1, K1z LA | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | (x) | 3 | 129 | 0,543 | 60,537 | 0,708 | 2,404 | 5,026 | 30,156 | D |
| 3 | 2 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 170 | 4,250 | 2,038 | 1766 | x | | | | | | | | 74,868 | |
| | 1 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,269 | 290 | 7,250 | 1,842 | 1955 | - | 13 | 506 | 0,909 | 92,716 | 8,558 | 19,685 | 27,189 | 165,581 | E |
| 4 | 5 |  | K3 | 14 | 15 | 76 | 0,157 | 315 | 7,875 | 1,825 | 1973 | x | | | | | | | | 152,009 | |
| | 4 |  | K3 | 14 | 15 | 76 | 0,346 | 315 | 7,875 | 1,962 | 1835 | (x) | 16 | 658 | 0,957 | 117,632 | 16,241 | 31,641 | 41,154 | 250,361 | E |
| | 3 |  | K2 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 834 | 20,850 | 1,856 | 1940 | - | 26 | 1056 | 0,790 | 26,909 | 3,080 | 19,753 | 27,270 | 168,692 | B |
| | 2 |  | K2 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 816 | 20,400 | 1,850 | 1946 | - | 26 | 1051 | 0,791 | 27,944 | 3,101 | 19,810 | 27,559 | 167,412 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4900 | | | | | | 6170 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,845 | 68,297 | | | | | |

Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

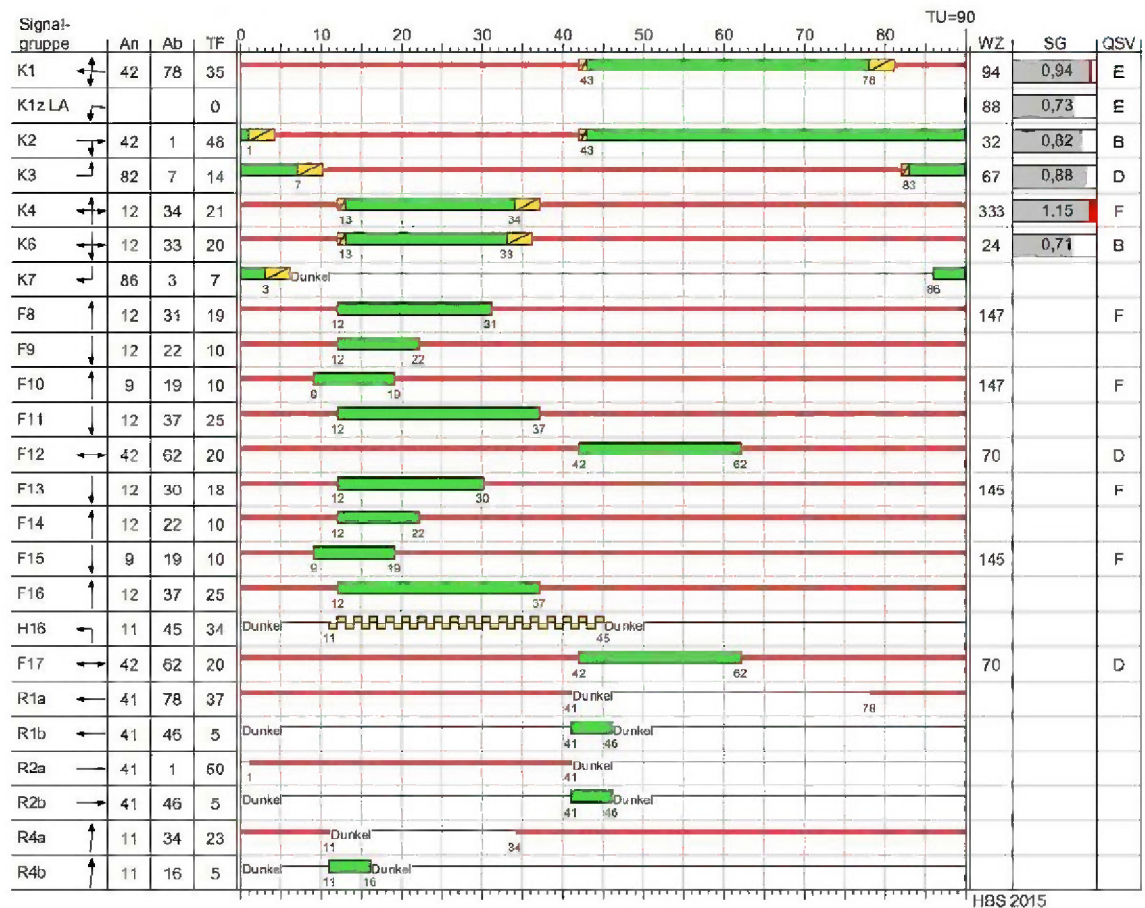


Vorentwurf/Konzept (Büro SBI, Stand 09/2018)













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS 99 > 1%} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N ₉₉ [Kfz] | N ₉₅ [Kfz] | N _{99.5} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 310 | 7,750 | 1,949 | 1847 | - | 15 | 582 | 0,533 | 29,718 | 0,702 | 7,082 | 11,583 | 69,984 | B |
| | 2 |  | K6 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 220 | 5,500 | 1,818 | 1980 | - | 13 | 529 | 0,416 | 30,057 | 0,420 | 4,955 | 8,720 | 52,843 | B |
| | 3 |  | K6 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 20 | 0,500 | 2,009 | 1792 | - | 6 | 245 | 0,082 | 34,630 | 0,050 | 0,486 | 1,665 | 10,370 | B |
| 2 | 2 |  | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 605 | 15,125 | 1,922 | 1873 | - | 17 | 697 | 0,868 | 58,570 | 6,265 | 20,293 | 27,912 | 178,693 | D |
| | 3 |  | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 615 | 15,375 | 1,922 | 1873 | - | 18 | 708 | 0,869 | 58,285 | 6,364 | 20,605 | 28,282 | 181,231 | D |
| | 4 |  | K1, K1z LA | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 40 | 1,000 | 1,800 | 2000 | (x) | 3 | 120 | 0,333 | 49,123 | 0,285 | 1,244 | 3,130 | 18,780 | C |
| 3 | 2 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 200 | 5,000 | 2,138 | 1684 | x | | | | | | | | 90,347 | |
| | 1 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,312 | 350 | 8,750 | 1,915 | 1880 | - | 14 | 562 | 0,379 | 143,005 | 17,537 | 31,157 | 40,597 | 248,697 | E |
| | 5 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 225 | 5,625 | 1,885 | 1910 | x | | | | | | | | 75,138 | |
| 4 | 4 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,324 | 225 | 5,625 | 2,026 | 1777 | - | 15 | 598 | 0,753 | 40,703 | 2,243 | 12,302 | 18,234 | 114,545 | C |
| | 3 |  | K2 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 817 | 20,425 | 1,894 | 1901 | - | 24 | 971 | 0,841 | 37,382 | 4,993 | 22,508 | 30,532 | 192,718 | C |
| | 2 |  | K2 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 793 | 19,825 | 1,906 | 1888 | - | 24 | 943 | 0,841 | 38,436 | 4,970 | 22,085 | 30,033 | 189,748 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4420 | | | | | | 5955 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,806 | 56,053 | | | | | |

Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Planung

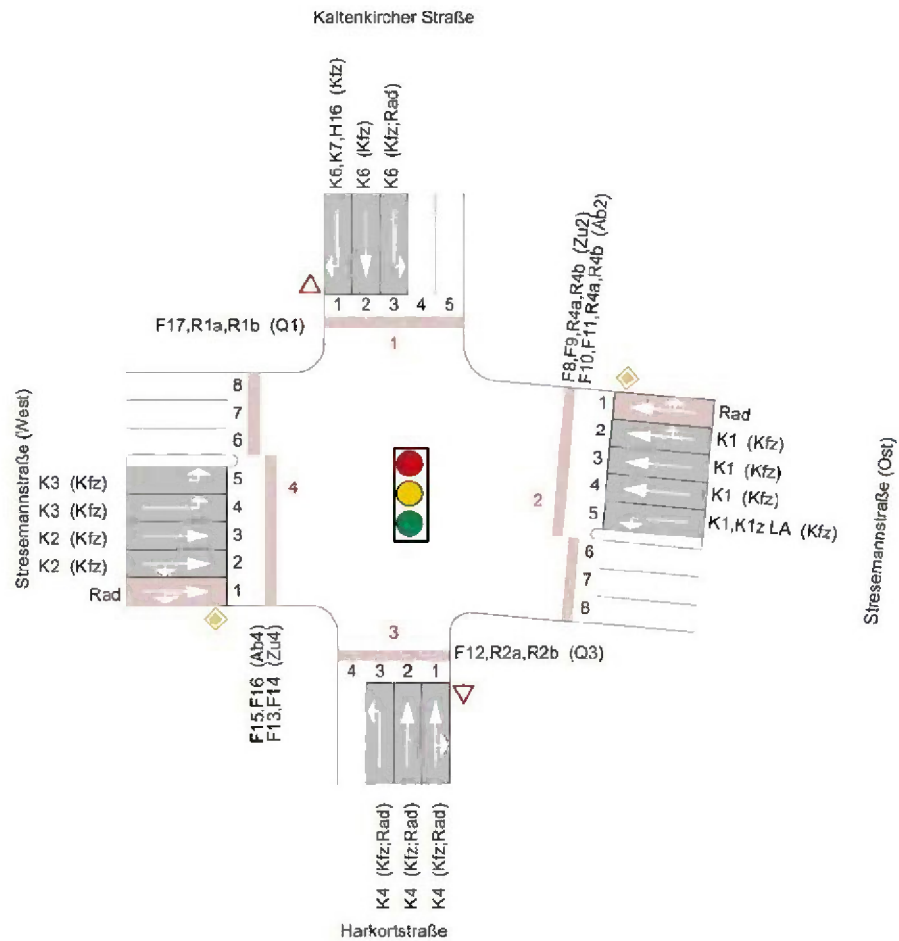
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



Vorentwurf/Konzept (Büro SBI, Stand 09/2018)

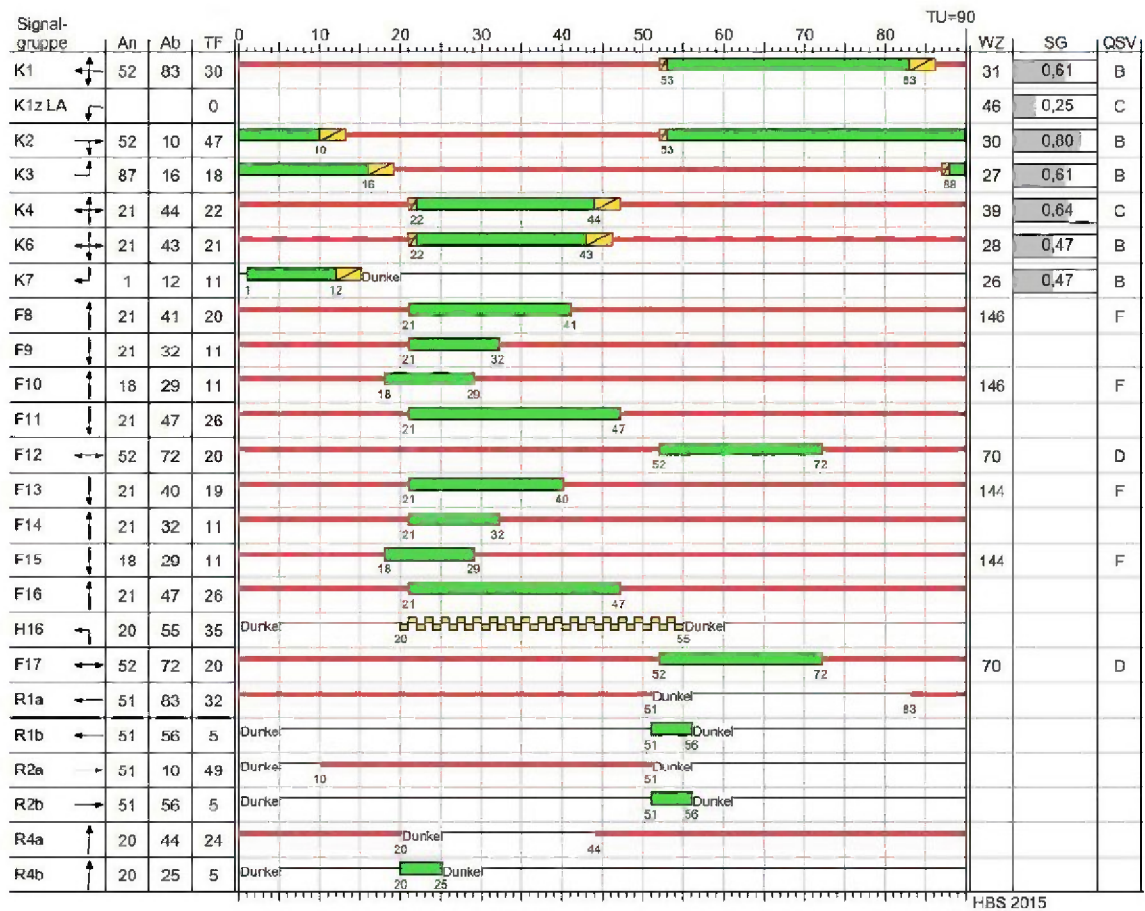
| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | lf [s] | lv [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | lv [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | NMS _{SS>N} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{oe} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{ms,lv} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------------------|------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 340 | 8,500 | 1,949 | 1847 | x | | | | | | | | 80,812 | |
| | 2 |  | K6 | 20 | 21 | 70 | 0,501 | 340 | 8,500 | 1,800 | 2000 | - | 24 | 961 | 0,708 | 23,781 | 1,713 | 14,859 | 21,378 | 128,268 | B |
| | 3 |  | K6 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 20 | 0,500 | 1,935 | 1860 | - | 6 | 221 | 0,090 | 36,201 | 0,055 | 0,500 | 1,696 | 10,176 | C |
| 2 | 2 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 727 | 18,175 | 1,842 | 1954 | - | 19 | 775 | 0,938 | 95,372 | 14,919 | 32,381 | 42,005 | 257,827 | E |
| | 3 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 733 | 18,325 | 1,841 | 1955 | - | 20 | 782 | 0,937 | 94,220 | 14,838 | 32,424 | 42,054 | 258,127 | E |
| | 4 |  | K1, K1z LA | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 90 | 2,250 | 1,800 | 2000 | (x) | 3 | 124 | 0,726 | 88,491 | 1,620 | 3,830 | 7,140 | 42,840 | E |
| 3 | 2 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 200 | 5,000 | 2,038 | 1766 | x | | | | | | | | 151,146 | |
| | 1 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,258 | 360 | 9,000 | 1,845 | 1951 | - | 12 | 486 | 1,152 | 332,657 | 40,401 | 54,401 | 66,875 | 407,269 | F |
| | 5 |  | K3 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 290 | 7,250 | 1,829 | 1968 | x | | | | | | | | 113,136 | |
| 4 | 4 |  | K3 | 14 | 15 | 76 | 0,347 | 290 | 7,250 | 1,966 | 1831 | (x) | 16 | 658 | 0,881 | 66,531 | 7,109 | 20,747 | 28,450 | 173,431 | D |
| | 3 |  | K2 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 869 | 21,725 | 1,854 | 1942 | - | 26 | 1056 | 0,823 | 31,185 | 4,178 | 22,115 | 30,068 | 185,820 | B |
| | 2 |  | K2 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 841 | 21,025 | 1,848 | 1948 | - | 26 | 1023 | 0,822 | 32,367 | 4,122 | 21,691 | 29,568 | 182,730 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5100 | | | | | | 6066 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,878 | 86,756 | | | | | |

5.6 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Knotenpunktgeometrie Zusätzlicher Ausbau

















5.7 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Zusätzlicher Ausbau

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

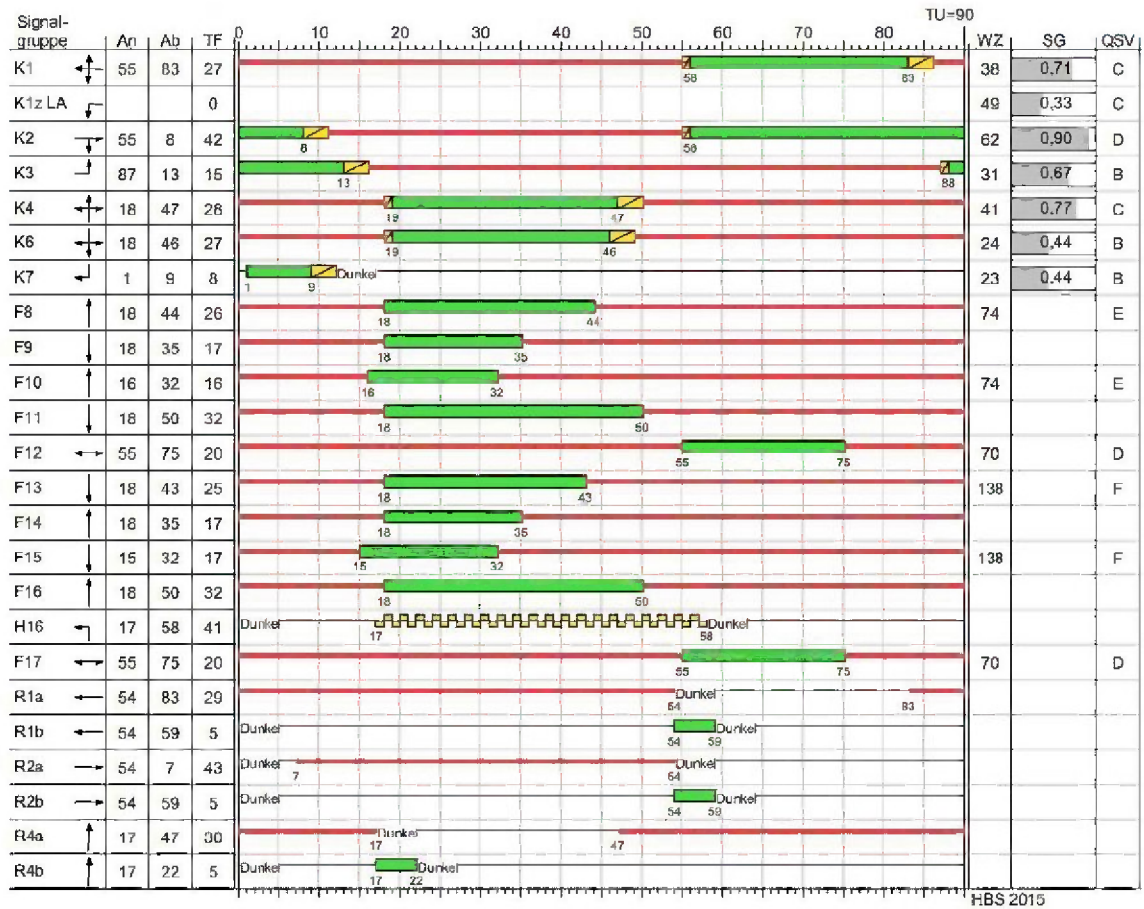


Vorentwurf/Konzept (Büro SBI, Stand 09/2018)















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _k | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS99>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|--------------------|---|------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|-------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 300 | 7,500 | 1,950 | 1846 | - | 16 | 643 | 0,467 | 25,781 | 0,525 | 6,364 | 10,630 | 64,290 | B |
| | 2 |  | K6 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 200 | 5,000 | 1,814 | 1985 | - | 12 | 484 | 0,413 | 21,680 | 0,414 | 4,618 | 8,252 | 49,908 | B |
| | 3 |  | K6 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 20 | 0,500 | 2,009 | 1792 | - | 9 | 340 | 0,059 | 30,230 | 0,035 | 0,445 | 1,573 | 9,797 | B |
| 2 | 2 |  | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 387 | 9,675 | 1,922 | 1873 | - | 16 | 638 | 0,507 | 30,225 | 0,989 | 9,029 | 14,111 | 90,339 | B |
| | 3 |  | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 391 | 9,775 | 1,921 | 1874 | - | 16 | 644 | 0,507 | 30,005 | 0,989 | 9,094 | 14,194 | 90,870 | B |
| | 4 |  | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 392 | 9,800 | 1,921 | 1874 | - | 16 | 644 | 0,509 | 30,081 | 0,999 | 9,132 | 14,243 | 91,184 | B |
| | 5 |  | K1, K1z LA | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 30 | 0,750 | 1,800 | 2000 | - | 3 | 120 | 0,250 | 46,008 | 0,188 | 0,904 | 2,512 | 15,072 | C |
| | 3 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 140 | 3,500 | 1,993 | 1806 | - | 5 | 218 | 0,542 | 56,407 | 1,133 | 4,469 | 8,044 | 53,428 | D |
| 3 | 2 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 133 | 3,325 | 1,831 | 1966 | - | 13 | 503 | 0,264 | 28,175 | 0,204 | 2,857 | 5,716 | 34,879 | B |
| | 1 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 117 | 2,925 | 2,005 | 1796 | - | 11 | 444 | 0,264 | 28,949 | 0,204 | 2,560 | 5,266 | 32,291 | B |
| | 5 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 225 | 5,625 | 1,885 | 1910 | x | | | | | | | | 62,079 | |
| | 4 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,398 | 225 | 5,625 | 2,025 | 1777 | - | 18 | 735 | 0,512 | 26,531 | 1,015 | 9,968 | 15,308 | 96,165 | B |
| | 3 |  | K2 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 814 | 20,350 | 1,895 | 1900 | - | 25 | 1013 | 0,804 | 29,508 | 3,471 | 20,101 | 27,684 | 174,908 | B |
| 4 | 2 |  | K2 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 796 | 19,900 | 1,903 | 1891 | - | 25 | 991 | 0,803 | 30,074 | 3,433 | 19,785 | 27,309 | 172,538 | B |
| | Knotenpunktsummen: | | | | | | | 4170 | | | | | | 7417 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,540 | 30,265 | | | | | |

Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Zusätzlicher Ausbau

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

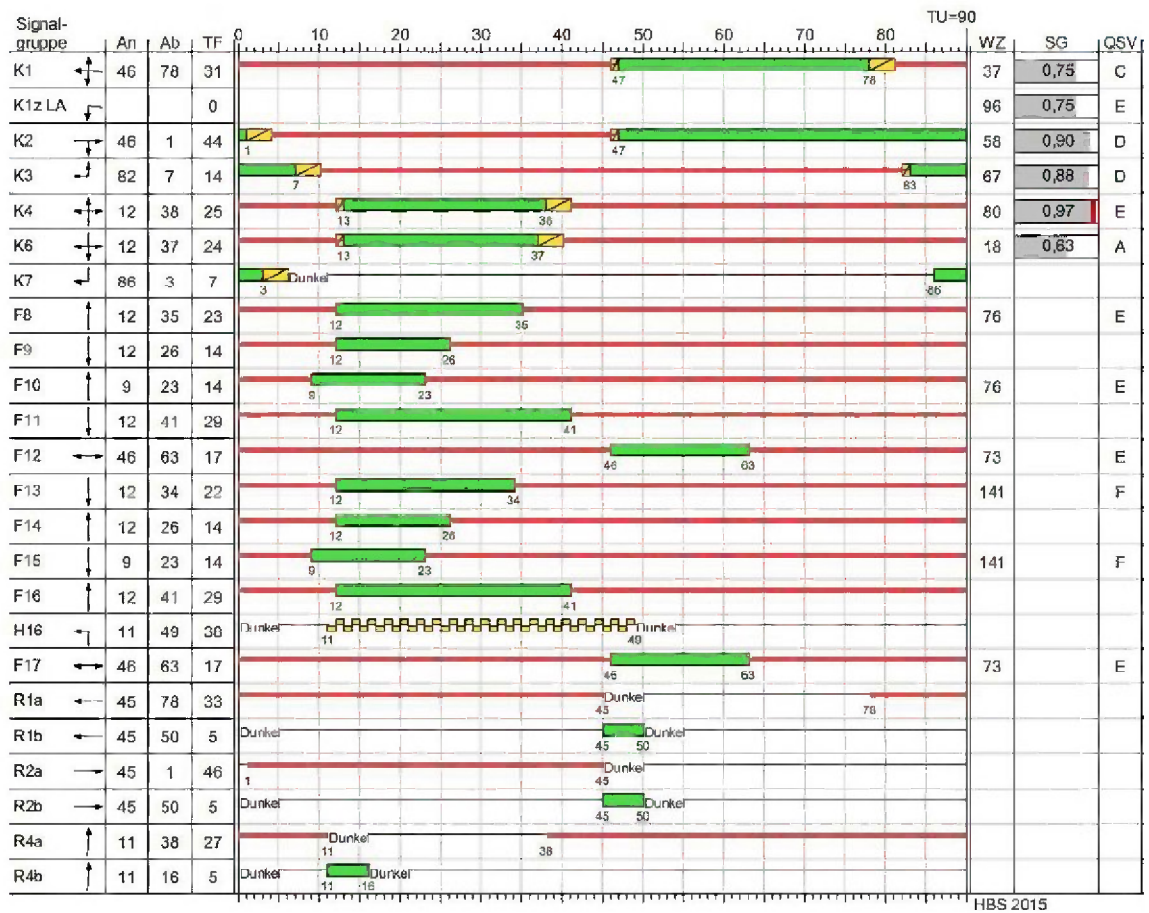


Vorentwurf/Konzept (Büro SBI, Stand 09/2018)

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMKOSD-PR | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Noc [Kfz] | Nvis [Kfz] | Nvis,sg [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|------------|---------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 310 | 7,750 | 1,949 | 1847 | - | 18 | 705 | 0,440 | 23,044 | 0,467 | 6,224 | 10,443 | 63,097 | B |
| | 2 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 220 | 5,500 | 1,813 | 1980 | - | 15 | 616 | 0,357 | 25,912 | 0,322 | 4,585 | 8,206 | 49,728 | B |
| | 3 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 20 | 0,500 | 2,000 | 1792 | - | 9 | 362 | 0,055 | 29,296 | 0,032 | 0,435 | 1,550 | 9,653 | B |
| 2 | 2 |  | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 399 | 9,975 | 1,925 | 1869 | - | 14 | 565 | 0,706 | 30,461 | 1,663 | 10,512 | 15,995 | 102,592 | C |
| | 3 |  | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 410 | 10,250 | 1,922 | 1873 | - | 15 | 583 | 0,703 | 37,442 | 1,636 | 10,674 | 16,199 | 103,803 | C |
| | 4 |  | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 411 | 10,275 | 1,922 | 1873 | - | 15 | 583 | 0,705 | 37,582 | 1,655 | 10,723 | 16,261 | 104,200 | C |
| | 5 |  | K1, K1z LA | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 40 | 1,000 | 1,800 | 2000 | (x) | 3 | 120 | 0,333 | 49,123 | 0,285 | 1,244 | 3,130 | 18,780 | C |
| 3 | 3 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 200 | 5,000 | 1,989 | 1810 | - | 7 | 260 | 0,769 | 68,814 | 2,292 | 7,105 | 11,513 | 76,994 | D |
| | 2 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 186 | 4,650 | 1,835 | 1961 | - | 16 | 631 | 0,295 | 24,226 | 0,240 | 3,724 | 6,988 | 42,767 | B |
| | 1 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 164 | 4,100 | 2,005 | 1795 | - | 14 | 553 | 0,297 | 25,294 | 0,242 | 3,365 | 6,467 | 39,733 | B |
| 4 | 5 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 225 | 5,625 | 1,885 | 1910 | x | | | | | | | | 67,959 | |
| | 4 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,164 | 225 | 5,625 | 2,026 | 1777 | - | 17 | 672 | 0,670 | 31,386 | 1,365 | 10,828 | 16,393 | 102,381 | B |
| | 3 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 817 | 20,425 | 1,894 | 1901 | - | 23 | 908 | 0,900 | 61,864 | 10,176 | 28,888 | 37,976 | 239,717 | D |
| | 2 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 793 | 19,925 | 1,906 | 1888 | - | 22 | 881 | 0,900 | 62,131 | 10,041 | 28,275 | 37,268 | 235,459 | D |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 4420 | | | | | | 7439 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,701 | 44,951 | | | | | |















Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Zusätzlicher Ausbau

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

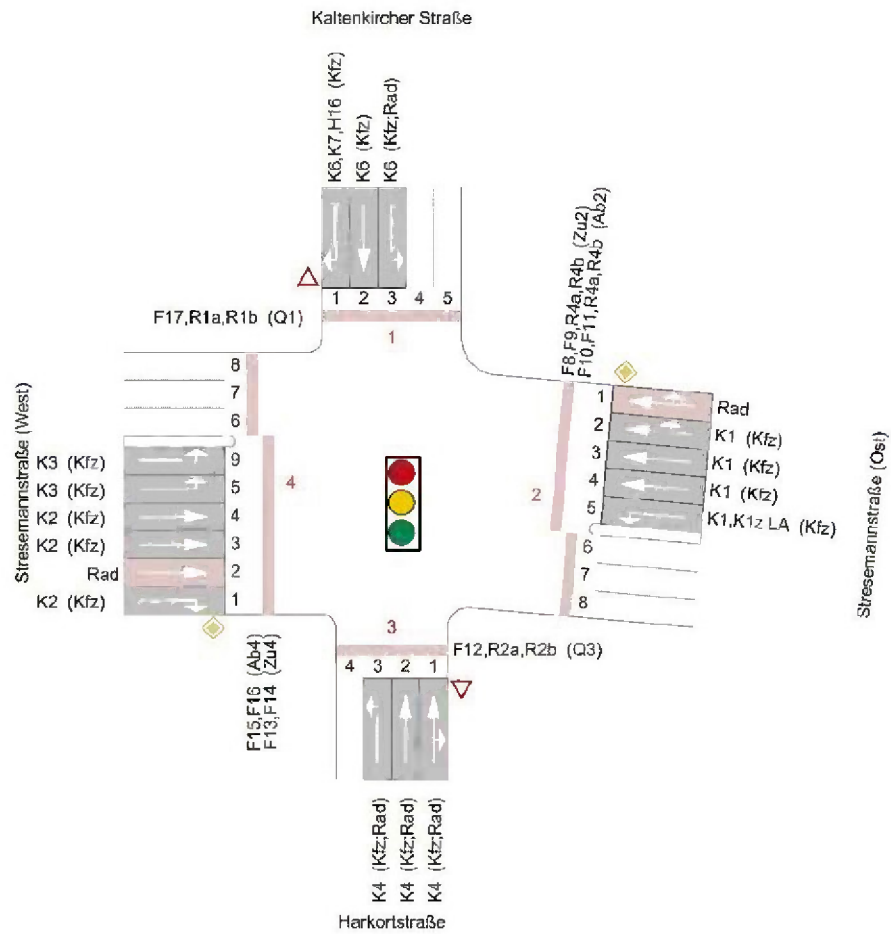


HBS 2015

Vorentwurf/Konzept (Büro SBI, Stand 09/2018)

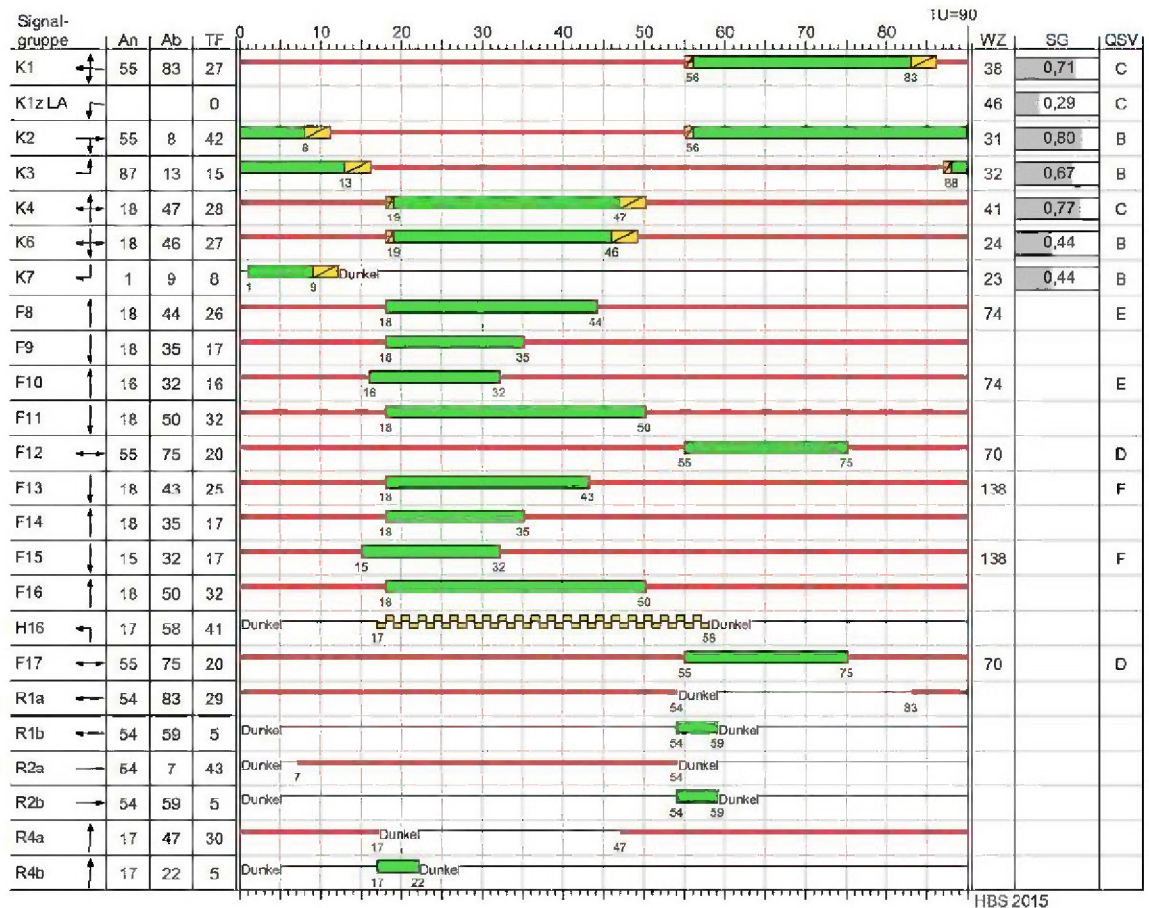
| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{ges>nk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{ges} [Kfz] | N _{ges} [Kfz] | N _{ges} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------------------|------------|-----------|-------|---------|------------------------|------------------------|------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 340 | 8,500 | 1,949 | 1847 | x | | | | | | | | 74,486 | |
| | 2 |  | K6 | 24 | 25 | 66 | 0,560 | 340 | 8,500 | 1,800 | 2000 | - | 27 | 1075 | 0,633 | 17,290 | 1,133 | 12,721 | 18,753 | 112,518 | A |
| | 3 |  | K6 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 20 | 0,500 | 1,935 | 1860 | - | 9 | 342 | 0,058 | 30,645 | 0,034 | 0,446 | 1,575 | 9,450 | B |
| 2 | 2 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 482 | 12,050 | 1,842 | 1954 | - | 17 | 685 | 0,704 | 33,873 | 1,655 | 12,042 | 17,911 | 109,830 | B |
| | 3 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 489 | 12,225 | 1,841 | 1955 | - | 17 | 696 | 0,703 | 33,407 | 1,646 | 12,147 | 18,041 | 110,736 | B |
| | 4 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 489 | 12,225 | 1,841 | 1955 | - | 17 | 696 | 0,703 | 33,407 | 1,646 | 12,147 | 18,041 | 110,736 | B |
| | 5 |  | K1, K1z LA | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 90 | 2,250 | 1,800 | 2000 | (x) | 3 | 120 | 0,750 | 96,116 | 1,816 | 4,031 | 7,427 | 44,562 | E |
| 3 | 3 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 200 | 5,000 | 1,895 | 1900 | - | 5 | 207 | 0,966 | 176,120 | 7,831 | 12,810 | 18,863 | 119,176 | E |
| | 2 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 184 | 4,600 | 1,829 | 1968 | - | 14 | 569 | 0,323 | 26,831 | 0,275 | 3,882 | 7,214 | 43,977 | B |
| | 1 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 176 | 4,400 | 1,851 | 1934 | - | 14 | 545 | 0,323 | 27,340 | 0,275 | 3,751 | 7,026 | 42,704 | B |
| 4 | 5 |  | K3 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 290 | 7,250 | 1,829 | 1968 | x | | | | | | | | 113,136 | |
| | 4 |  | K3 | 14 | 15 | 76 | 0,347 | 290 | 7,250 | 1,966 | 1831 | (x) | 16 | 658 | 0,881 | 66,531 | 7,109 | 20,747 | 28,450 | 173,431 | D |
| | 3 |  | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 870 | 21,750 | 1,854 | 1942 | - | 24 | 971 | 0,895 | 57,181 | 9,926 | 29,627 | 38,833 | 239,988 | D |
| | 2 |  | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 840 | 21,000 | 1,848 | 1948 | - | 23 | 937 | 0,895 | 58,877 | 9,780 | 28,934 | 38,031 | 235,032 | D |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5100 | | | | | | 7501 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,761 | 49,566 | | | | | |

5.8 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Knotenpunktgeometrie Maximalausbau


















5.9 Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Maximalausbau

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

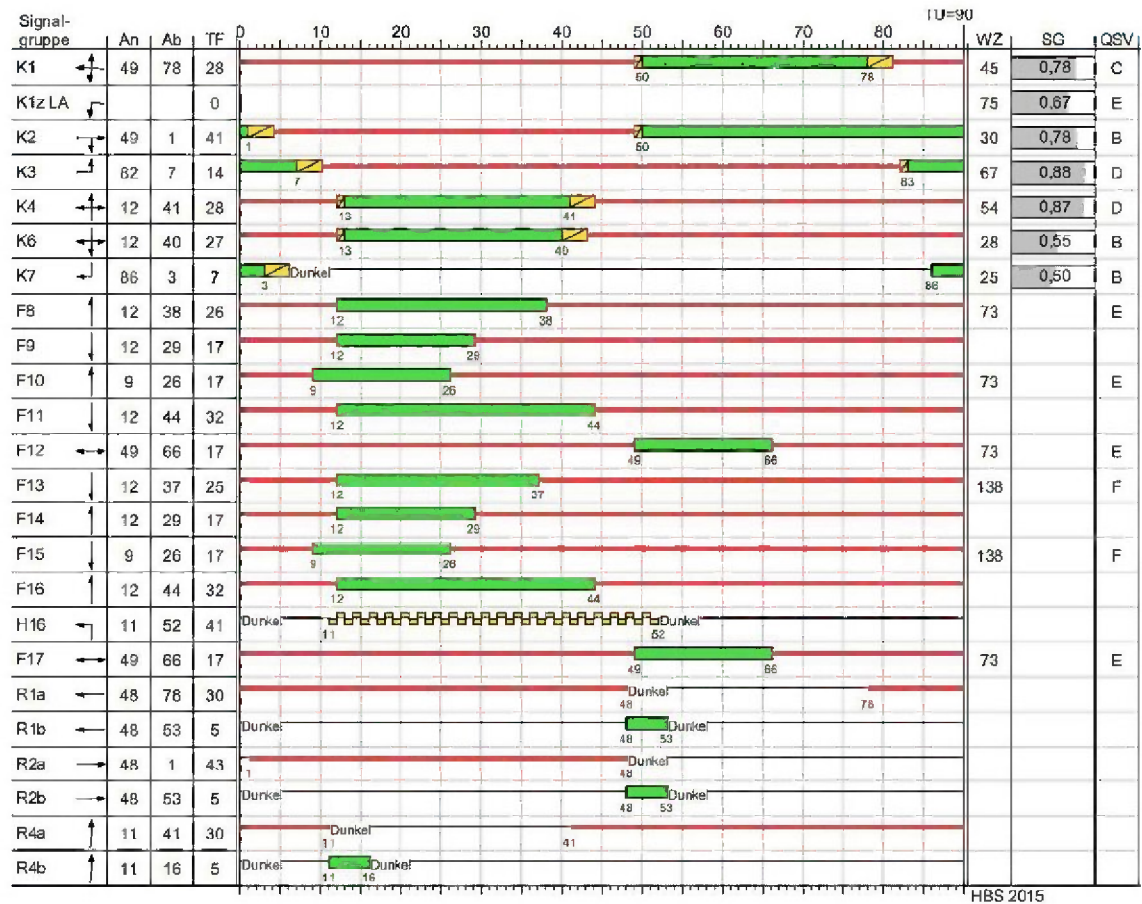


Vorentwurf/Konzept (Büro SBI, Stand 09/2018)

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M5,95>1K} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _i [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 310 | 7,750 | 1,949 | 1847 | - | 18 | 705 | 0,440 | 23,044 | 0,467 | 6,224 | 10,443 | 63,097 | B |
| | 2 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 220 | 5,500 | 1,818 | 1980 | - | 15 | 616 | 0,357 | 25,912 | 0,322 | 4,585 | 8,206 | 49,728 | B |
| | 3 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 20 | 0,500 | 2,009 | 1792 | - | 9 | 362 | 0,055 | 29,296 | 0,032 | 0,435 | 1,550 | 9,653 | B |
| 2 | 2 |  | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 399 | 9,975 | 1,926 | 1869 | - | 14 | 565 | 0,706 | 38,461 | 1,663 | 10,512 | 15,995 | 102,592 | C |
| | 3 |  | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 410 | 10,250 | 1,922 | 1873 | - | 15 | 583 | 0,703 | 37,442 | 1,636 | 10,674 | 16,199 | 103,803 | C |
| | 4 |  | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 411 | 10,275 | 1,922 | 1873 | - | 15 | 583 | 0,705 | 37,582 | 1,655 | 10,723 | 16,261 | 104,200 | C |
| 3 | 5 |  | K1, K1z LA | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 40 | 1,000 | 1,900 | 2000 | (x) | 3 | 136 | 0,294 | 46,159 | 0,237 | 1,188 | 3,031 | 18,186 | C |
| | 3 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 200 | 5,000 | 1,909 | 1910 | - | 7 | 260 | 0,769 | 68,814 | 2,292 | 7,105 | 11,613 | 76,994 | D |
| | 2 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 186 | 4,650 | 1,836 | 1961 | - | 16 | 631 | 0,295 | 24,226 | 0,240 | 3,724 | 6,988 | 42,767 | B |
| 4 | 1 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 164 | 4,100 | 2,006 | 1795 | - | 14 | 553 | 0,297 | 25,294 | 0,242 | 3,365 | 6,467 | 39,733 | B |
| | 9 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 225 | 5,625 | 1,885 | 1910 | x | | | | | | | | 67,959 | |
| | 5 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,351 | 225 | 5,625 | 1,885 | 1910 | - | 17 | 672 | 0,670 | 32,095 | 1,365 | 10,911 | 16,497 | 103,634 | B |
| | 4 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 725 | 18,125 | 1,895 | 1900 | - | 23 | 908 | 0,798 | 32,752 | 3,261 | 18,557 | 25,842 | 163,270 | B |
| | 3 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 725 | 18,125 | 1,895 | 1900 | - | 23 | 908 | 0,798 | 32,752 | 3,261 | 18,557 | 25,842 | 163,270 | B |
| | 1 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 160 | 4,000 | 2,098 | 1716 | - | 18 | 732 | 0,219 | 17,081 | 0,159 | 2,687 | 5,459 | 35,505 | A |
| Knotenpunktsumman: | | | | | | | | 4420 | | | | | | 8214 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,642 | 33,598 | | | | | |
















Stresemannstraße / Kaltenkircher Platz – Verkehrstechnische Bewertung Maximalausbau

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



HBS 2015

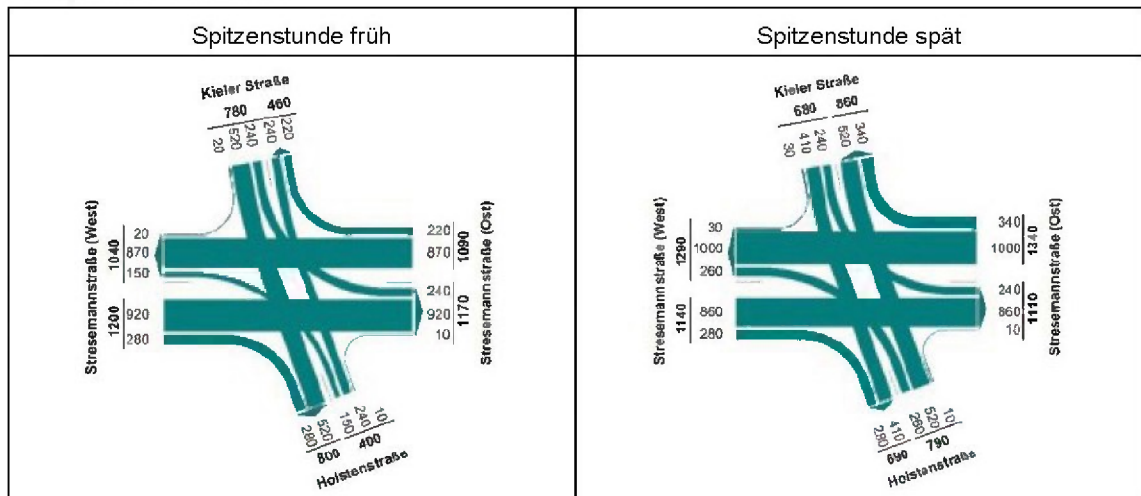
Vorentwurf/Konzept (Büro SBI, Stand 09/2018)

| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | ts [s] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nuss<N>K | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Noc [Kfz] | Nus [Kfz] | Nuss<N>K [Kfz] | L [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|--------|--------|--------|--------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|----------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K6, K7 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 340 | 8,500 | 1,949 | 1847 | - | 17 | 685 | 0,496 | 24,951 | 0,596 | 7,148 | 11,670 | 70,510 | B |
| | 2 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 340 | 8,500 | 1,800 | 2000 | - | 16 | 622 | 0,547 | 30,071 | 0,748 | 7,805 | 12,530 | 75,180 | B |
| | 3 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 20 | 0,500 | 1,935 | 1860 | - | 9 | 373 | 0,054 | 29,352 | 0,032 | 0,436 | 1,553 | 9,318 | B |
| 2 | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 481 | 12,025 | 1,842 | 1954 | - | 15 | 619 | 0,777 | 43,369 | 2,668 | 13,565 | 19,794 | 121,377 | C |
| | 3 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 489 | 12,225 | 1,841 | 1955 | - | 16 | 630 | 0,776 | 42,730 | 2,652 | 13,702 | 19,962 | 122,527 | C |
| | 4 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 490 | 12,250 | 1,841 | 1955 | - | 16 | 630 | 0,778 | 42,983 | 2,692 | 13,774 | 20,051 | 123,073 | C |
| | 5 |  | K1, K1z LA | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 90 | 2,250 | 1,800 | 2000 | (x) | 3 | 134 | 0,672 | 74,870 | 1,260 | 3,458 | 6,603 | 39,618 | E |
| | 3 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 200 | 5,000 | 1,895 | 1900 | - | 6 | 230 | 0,870 | 107,651 | 4,395 | 9,307 | 14,467 | 91,403 | E |
| 3 | 2 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 183 | 4,575 | 1,829 | 1968 | - | 16 | 634 | 0,289 | 24,131 | 0,233 | 3,653 | 6,885 | 41,971 | B |
| | 1 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 177 | 4,425 | 1,851 | 1934 | - | 15 | 609 | 0,291 | 24,635 | 0,235 | 3,572 | 6,768 | 41,136 | B |
| | 9 |  | K3 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 290 | 7,250 | 1,829 | 1968 | x | | | | | | | | 113,136 | |
| 4 | 5 |  | K3 | 14 | 15 | 76 | 0,334 | 290 | 7,250 | 1,829 | 1968 | (x) | 16 | 658 | 0,881 | 67,176 | 7,109 | 20,792 | 28,504 | 173,760 | D |
| | 4 |  | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 710 | 17,750 | 1,854 | 1942 | - | 23 | 907 | 0,783 | 31,576 | 2,878 | 17,792 | 24,926 | 154,043 | B |
| | 3 |  | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 710 | 17,750 | 1,854 | 1942 | - | 23 | 907 | 0,783 | 31,576 | 2,878 | 17,792 | 24,926 | 154,043 | B |
| | 1 |  | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 290 | 7,250 | 1,976 | 1822 | - | 19 | 757 | 0,383 | 20,036 | 0,363 | 5,406 | 9,338 | 57,205 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 5100 | | | | | | 8395 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,699 | 40,935 | | | | | |

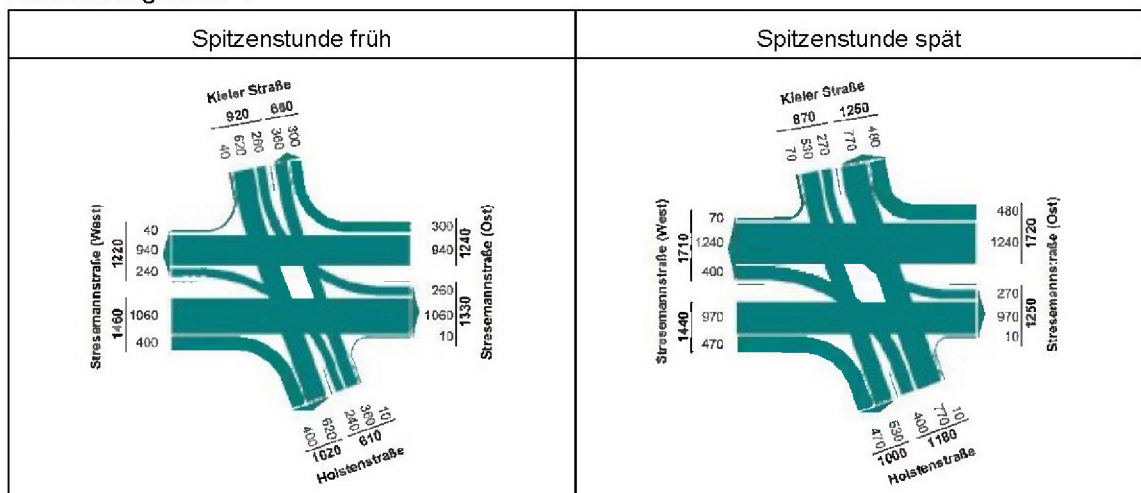
6 Stresemannstraße / Kieler Straße (LSA 7)

6.1 Stresemannstraße / Kieler Straße – Knotenstrombelastungen

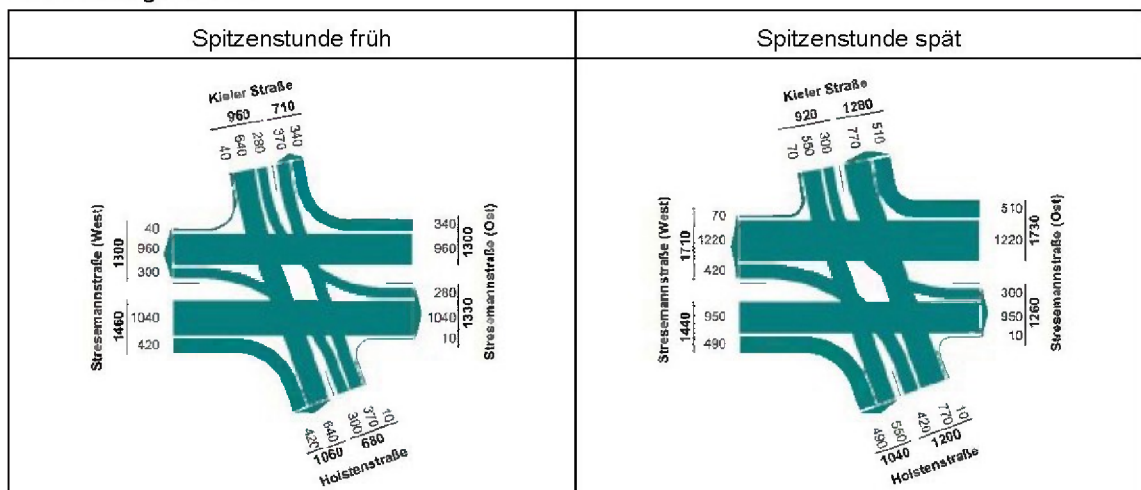
Analyse (VZ 23.08.2012)



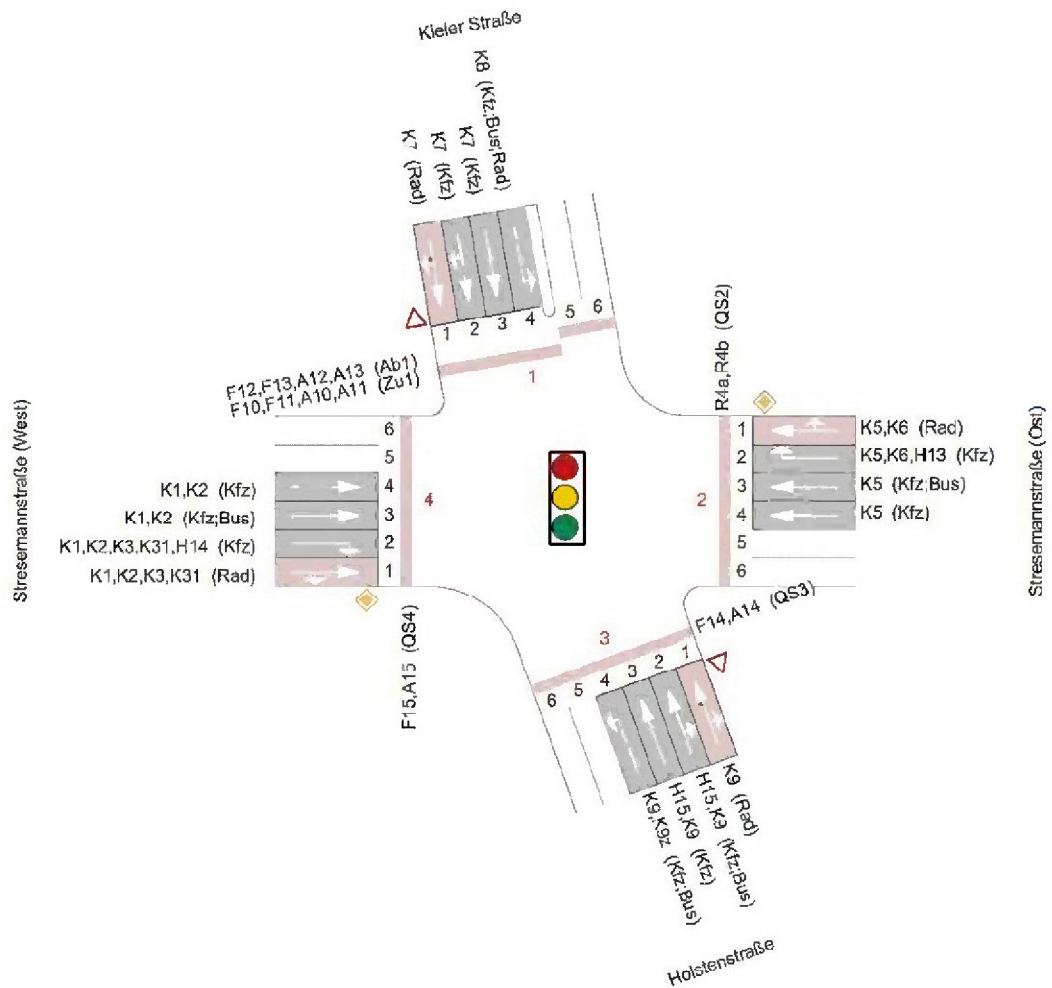
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

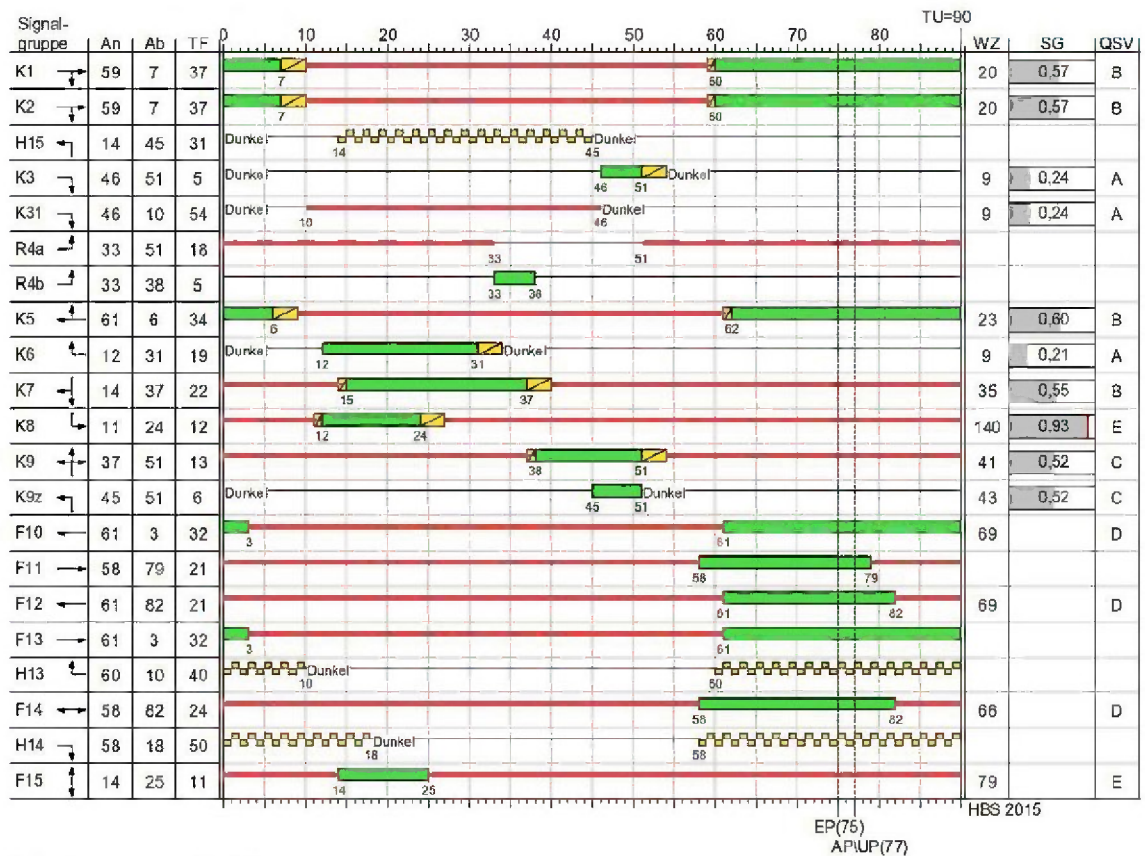


6.2 Stresemannstraße / Kieler Straße – Knotenpunktgeometrie Bestand















6.3 Stresemannstraße / Kieler Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

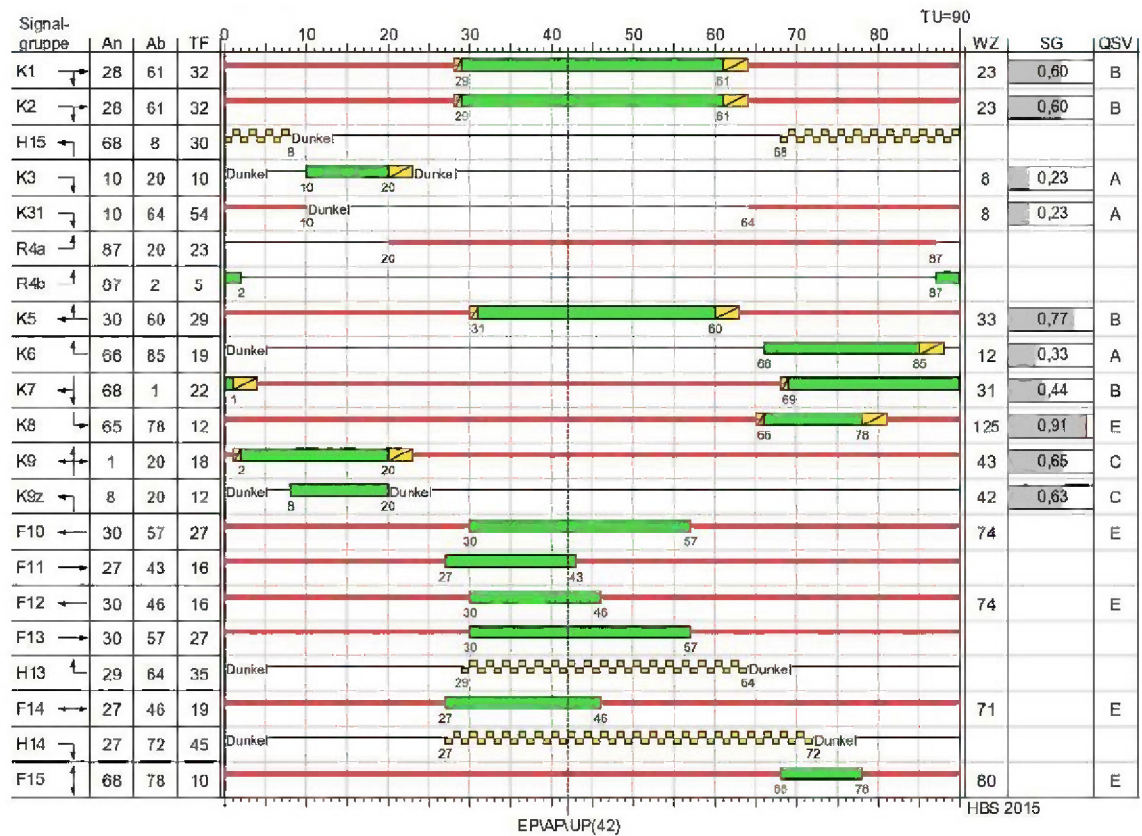


A-Signalgruppen ausgeblendet!













| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _h [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{vis,FS>NE} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{oc} [Kfz] | N _{vis} [Kfz] | N _{vis,FS} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 2 |  | K5, K6 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 220 | 5,500 | 2,095 | 1718 | - | 26 | 1031 | 0,213 | 8,789 | 0,153 | 2,675 | 5,441 | 38,000 | A |
| | 3 |  | K5 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 435 | 10,875 | 1,921 | 1874 | - | 18 | 729 | 0,597 | 26,543 | 0,944 | 9,598 | 14,838 | 94,993 | B |
| | 4 |  | K5 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 435 | 10,875 | 1,921 | 1874 | - | 18 | 729 | 0,597 | 26,543 | 0,944 | 9,598 | 14,838 | 94,993 | B |
| 3 | 4 |  | K9, K9z | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 150 | 3,750 | 1,953 | 1843 | (x) | 7 | 288 | 0,521 | 43,129 | 0,659 | 4,104 | 7,530 | 49,020 | C |
| | 3 |  | K9 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 125 | 3,125 | 1,951 | 1845 | - | 7 | 288 | 0,434 | 40,033 | 0,452 | 3,281 | 6,344 | 41,261 | C |
| | 2 |  | K9 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 125 | 3,125 | 1,963 | 1934 | - | 7 | 286 | 0,437 | 40,165 | 0,458 | 3,288 | 6,355 | 41,371 | C |
| 4 | 4 |  | K1, K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 460 | 11,500 | 1,892 | 1903 | - | 20 | 808 | 0,573 | 23,612 | 0,844 | 9,611 | 14,854 | 93,669 | B |
| | 3 |  | K1, K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 460 | 11,500 | 1,892 | 1903 | - | 20 | 808 | 0,573 | 23,612 | 0,844 | 9,611 | 14,854 | 93,669 | B |
| | 2 |  | K1, K2, K3, K31 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 280 | 7,000 | 1,921 | 1874 | - | 29 | 1145 | 0,245 | 8,587 | 0,184 | 3,386 | 6,498 | 41,600 | A |
| 1 | 2 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 270 | 6,750 | 1,885 | 1910 | - | 12 | 489 | 0,552 | 34,618 | 0,762 | 6,610 | 10,958 | 68,707 | B |
| | 3 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 270 | 6,750 | 1,879 | 1916 | - | 12 | 490 | 0,551 | 34,576 | 0,759 | 6,606 | 10,953 | 68,610 | B |
| | 4 |  | K8 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 240 | 6,000 | 2,020 | 1782 | (x) | 6 | 257 | 0,934 | 140,242 | 7,292 | 13,226 | 19,377 | 130,446 | F |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3470 | | | | | | 7338 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,539 | 34,002 | | | | | |

Stresemannstraße / Kieler Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

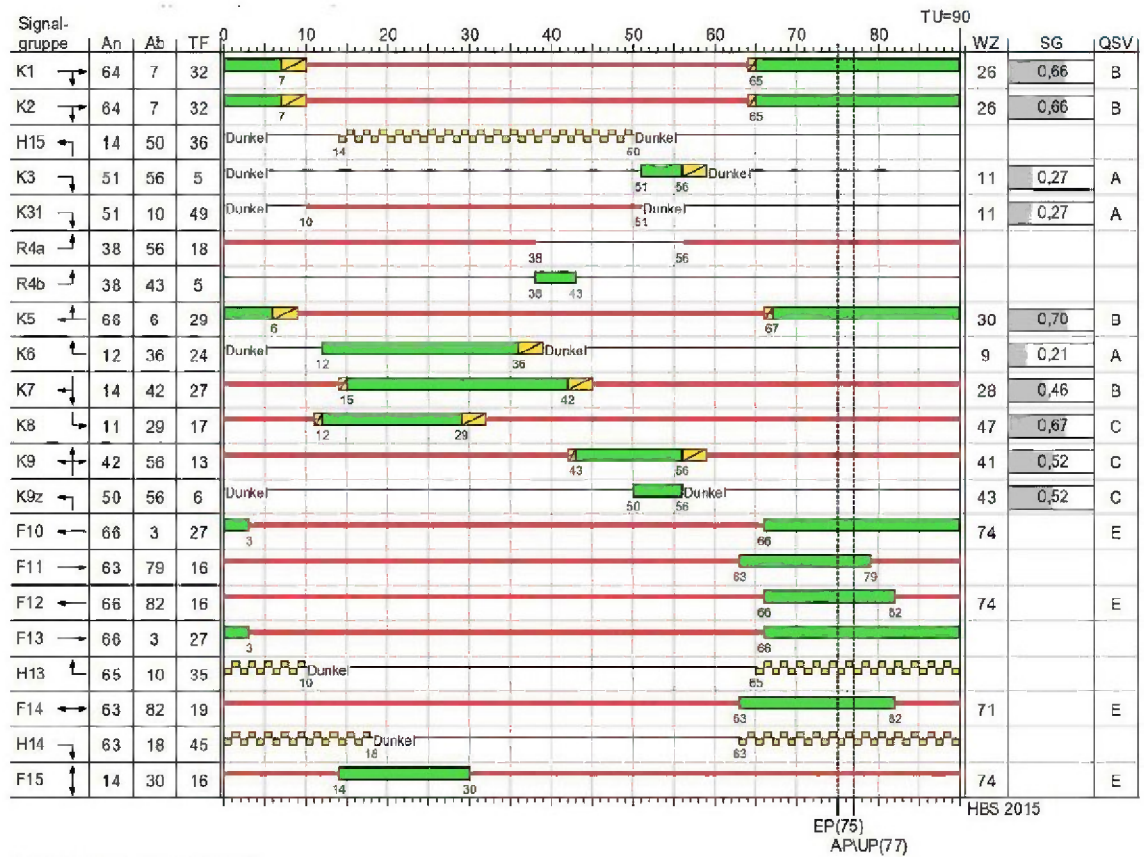


A-Signalgruppen ausgeblendet!













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>PNC} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 2 |  | K5, K6 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 340 | 8,500 | 1,899 | 1896 | (x) | 26 | 1031 | 0,330 | 12,399 | 0,265 | 5,009 | 8,794 | 55,666 | A |
| | 3 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 500 | 12,500 | 1,838 | 1959 | - | 16 | 652 | 0,767 | 40,630 | 2,489 | 13,586 | 19,943 | 122,171 | C |
| | 4 |  | K5 | 20 | 30 | 61 | 0,333 | 500 | 12,500 | 1,838 | 1959 | - | 16 | 652 | 0,767 | 40,630 | 2,489 | 13,586 | 19,943 | 122,171 | C |
| 3 | 4 |  | K9, K9z | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 260 | 6,500 | 1,625 | 1973 | (x) | 10 | 416 | 0,625 | 41,529 | 1,070 | 6,976 | 11,446 | 69,637 | C |
| | 3 |  | K9 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 265 | 6,625 | 1,667 | 1928 | - | 10 | 407 | 0,651 | 43,239 | 1,217 | 7,276 | 11,838 | 73,656 | C |
| | 2 |  | K9 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 265 | 6,625 | 1,666 | 1930 | - | 10 | 406 | 0,653 | 43,388 | 1,229 | 7,291 | 11,850 | 73,638 | C |
| 4 | 4 |  | K1, K2 | 32 | 33 | 58 | 0,357 | 430 | 10,750 | 1,859 | 1937 | - | 18 | 711 | 0,605 | 28,144 | 0,981 | 9,728 | 15,003 | 92,989 | B |
| | 3 |  | K1, K2 | 32 | 33 | 58 | 0,357 | 430 | 10,750 | 1,859 | 1937 | - | 18 | 711 | 0,605 | 28,144 | 0,981 | 9,728 | 15,003 | 92,989 | B |
| | 2 |  | K1, K2, K3, K31 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 280 | 7,000 | 1,843 | 1953 | - | 30 | 1193 | 0,235 | 8,476 | 0,174 | 3,354 | 6,451 | 39,635 | A |
| 1 | 2 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 220 | 5,500 | 1,837 | 1960 | - | 13 | 502 | 0,438 | 31,368 | 0,462 | 5,071 | 8,879 | 54,553 | B |
| | 3 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 220 | 5,500 | 1,843 | 1953 | - | 13 | 500 | 0,440 | 31,426 | 0,466 | 5,077 | 8,888 | 54,608 | B |
| | 4 |  | K8 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 240 | 6,000 | 1,969 | 1828 | (x) | 7 | 263 | 0,913 | 124,953 | 6,355 | 12,268 | 18,192 | 119,412 | E |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3950 | | | | | | 7441 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,604 | 37,716 | | | | | |

6.4 Stresemannstraße / Kieler Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde früh

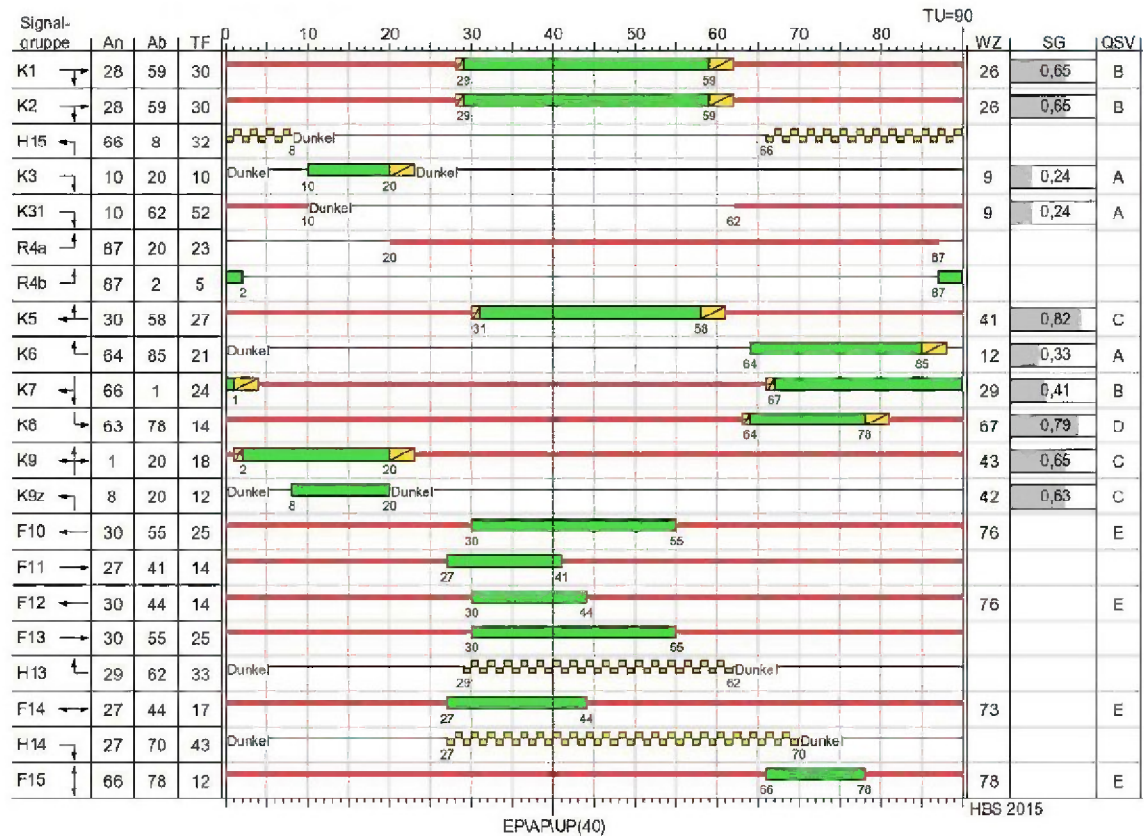


A-Signalgruppen ausgeblendet!













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/L] | tr [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95>pk | nc [Kfz/L] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nvs [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lv [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 2 |  | K5, K6 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 220 | 5,500 | 2,095 | 1718 | - | 26 | 1031 | 0,213 | 8,789 | 0,153 | 2,675 | 5,441 | 38,000 | A |
| | 3 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 435 | 10,875 | 1,921 | 1874 | - | 16 | 624 | 0,697 | 35,209 | 1,584 | 11,030 | 16,647 | 106,574 | C |
| | 4 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 435 | 10,875 | 1,921 | 1874 | - | 16 | 624 | 0,697 | 35,209 | 1,584 | 11,030 | 16,647 | 106,574 | C |
| 3 | 4 |  | K9, K9z | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 150 | 3,750 | 1,953 | 1843 | (x) | 7 | 288 | 0,521 | 43,129 | 0,659 | 4,104 | 7,530 | 49,020 | C |
| | 3 |  | K9 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 125 | 3,125 | 1,951 | 1845 | - | 7 | 288 | 0,434 | 40,033 | 0,452 | 3,281 | 6,344 | 41,261 | C |
| | 2 |  | K9 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 125 | 3,125 | 1,963 | 1834 | - | 7 | 286 | 0,437 | 40,165 | 0,458 | 3,288 | 6,355 | 41,371 | C |
| 4 | 4 |  | K1, K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 460 | 11,500 | 1,892 | 1903 | - | 17 | 698 | 0,659 | 30,426 | 1,288 | 10,890 | 16,471 | 103,866 | B |
| | 3 |  | K1, K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 460 | 11,500 | 1,892 | 1903 | - | 17 | 698 | 0,659 | 30,426 | 1,288 | 10,890 | 16,471 | 103,866 | B |
| | 2 |  | K1, K2, K3, K31 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 280 | 7,000 | 1,921 | 1874 | - | 26 | 1042 | 0,269 | 11,157 | 0,210 | 3,865 | 7,190 | 46,030 | A |
| 1 | 2 |  | K7 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 270 | 6,750 | 1,885 | 1910 | - | 15 | 594 | 0,455 | 27,902 | 0,498 | 5,915 | 10,028 | 62,876 | B |
| | 3 |  | K7 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 270 | 6,750 | 1,879 | 1916 | - | 15 | 595 | 0,454 | 27,876 | 0,496 | 5,911 | 10,023 | 62,784 | B |
| | 4 |  | K8 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 240 | 6,000 | 2,020 | 1782 | (x) | 9 | 355 | 0,674 | 47,060 | 1,364 | 6,912 | 11,358 | 76,462 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3470 | | | | | | 7124 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,556 | 30,702 | | | | | |

Stresemannstraße / Kieler Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde spät



A-Signalgruppen ausgeblendet!

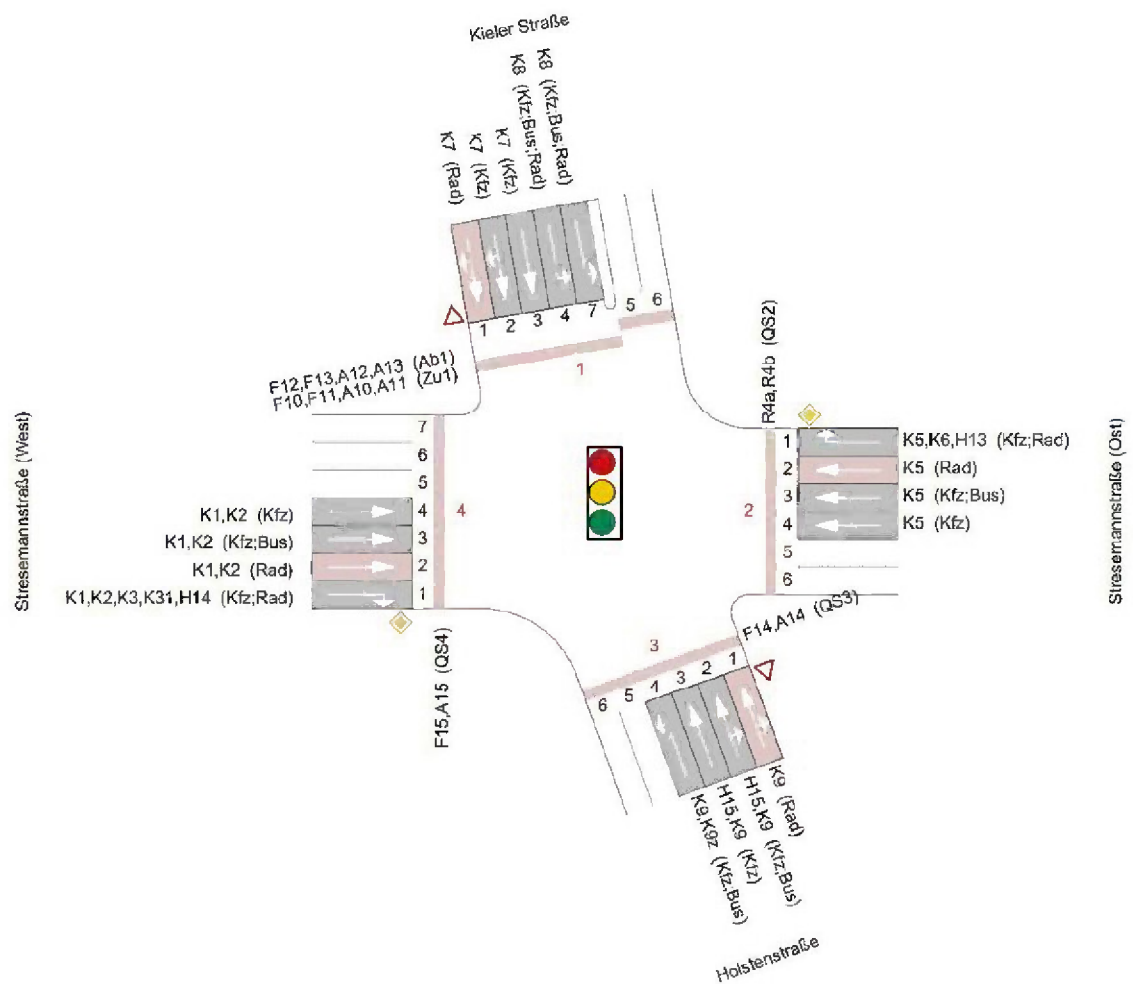
| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | lr [s] | la [s] | ls [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | as [Kfz/h] | NMS,95> 7K | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,95 [Kfz] | Ls [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 2 |  | K5, K6 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 340 | 8,500 | 1,899 | 1896 | (x) | 26 | 1031 | 0,330 | 12,399 | 0,235 | 3,009 | 8,794 | 55,666 | A |
| | 3 |  | K5 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 500 | 12,500 | 1,838 | 1959 | - | 15 | 609 | 0,921 | 51,215 | 3,811 | 15,377 | 22,009 | 134,827 | D |
| | 4 |  | K5 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 500 | 12,500 | 1,838 | 1959 | - | 15 | 609 | 0,921 | 51,215 | 3,811 | 15,377 | 22,009 | 134,827 | D |
| 3 | 4 |  | K9, K9z | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 260 | 6,500 | 1,825 | 1973 | (x) | 10 | 416 | 0,625 | 41,529 | 1,070 | 6,978 | 11,446 | 69,637 | C |
| | 3 |  | K9 | 16 | 19 | 72 | 0,211 | 265 | 6,625 | 1,867 | 1928 | - | 10 | 407 | 0,651 | 43,239 | 1,217 | 7,276 | 11,836 | 73,656 | C |
| | 2 |  | K9 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 265 | 6,625 | 1,866 | 1930 | - | 10 | 406 | 0,653 | 43,388 | 1,229 | 7,291 | 11,858 | 73,638 | C |
| 4 | 4 |  | K1, K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 430 | 10,750 | 1,859 | 1937 | - | 17 | 666 | 0,646 | 31,395 | 1,202 | 10,269 | 15,689 | 97,240 | B |
| | 3 |  | K1, K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 430 | 10,750 | 1,859 | 1937 | - | 17 | 665 | 0,646 | 31,395 | 1,202 | 10,269 | 15,689 | 97,240 | B |
| | 2 |  | K1, K2, K3, K31 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 280 | 7,000 | 1,843 | 1953 | - | 29 | 1150 | 0,243 | 8,441 | 0,182 | 3,540 | 6,722 | 41,300 | A |
| 1 | 2 |  | K7 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 221 | 5,525 | 1,837 | 1960 | - | 14 | 545 | 0,406 | 29,097 | 0,402 | 4,859 | 8,642 | 53,096 | B |
| | 3 |  | K7 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 219 | 5,475 | 1,843 | 1953 | - | 14 | 543 | 0,403 | 29,042 | 0,396 | 4,840 | 8,572 | 52,666 | B |
| | 4 |  | K8 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 240 | 6,000 | 1,969 | 1828 | (x) | 8 | 305 | 0,787 | 67,075 | 2,637 | 8,381 | 13,290 | 82,236 | D |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3950 | | | | | | 7353 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,616 | 37,396 | | | | | |

6.5 Stresemannstraße / Kieler Straße – Knotenpunktgeometrie Planung

Quelle: eigener Vorentwurf auf Grundlage von

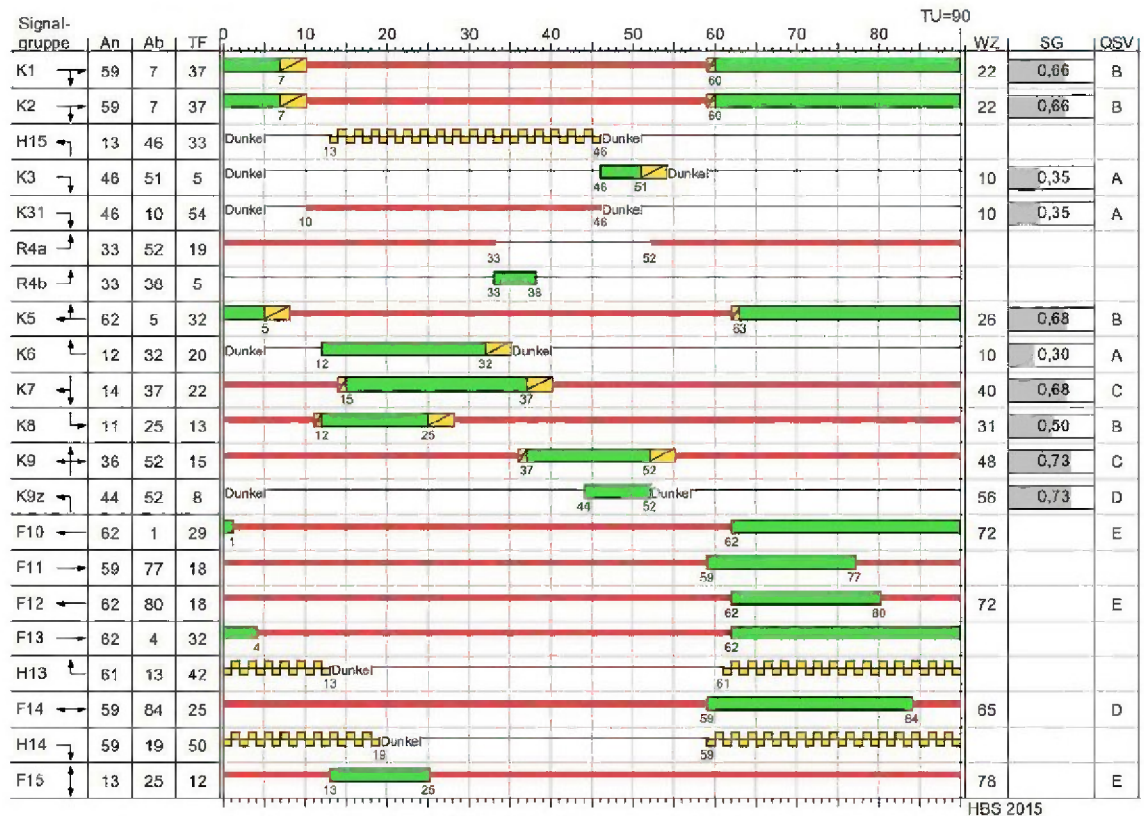
Schmeck Junker GmbH, Busbeschleunigungsprogramm M3

Knotenpunkt Stresemannstraße/Kieler Straße; Verkehrstechnischer Lageplan,
Erstverschickung, 20.06.2017
















6.6 Stresemannstraße / Kieler Straße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

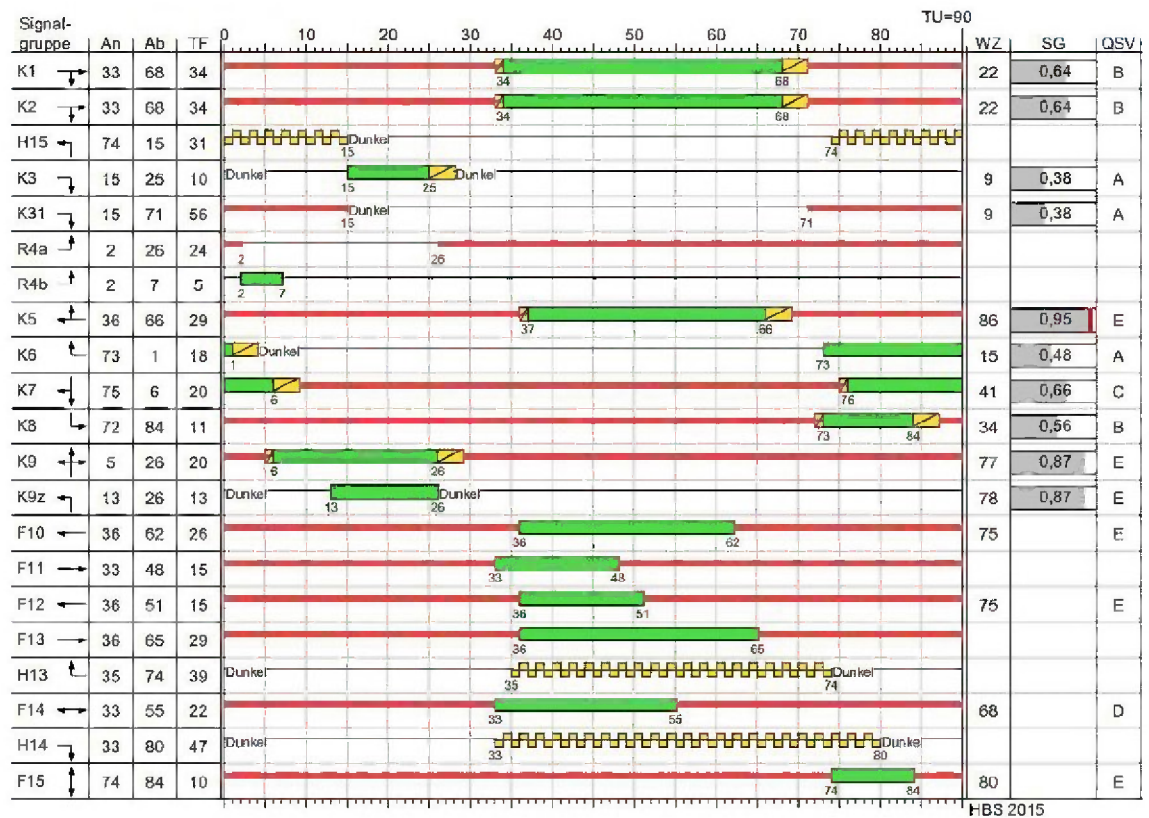


A-Signalgruppen ausgeblendet!











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nuss>inc | inc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Naz [Kfz] | Nus [Kfz] | Nuss [Kfz] | Lv [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|-------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K5, K6 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 300 | 7,500 | 2,097 | 1717 | (x) | 25 | 1011 | 0,297 | 10,075 | 0,242 | 3,978 | 7,351 | 51,383 | A |
| | 3 |  | K5 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 470 | 11,750 | 1,921 | 1874 | - | 17 | 688 | 0,683 | 31,739 | 1,467 | 11,393 | 17,102 | 109,487 | B |
| | 4 |  | K5 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 470 | 11,750 | 1,921 | 1874 | - | 17 | 688 | 0,683 | 31,739 | 1,467 | 11,393 | 17,102 | 109,487 | B |
| 3 | 4 |  | K9, K9z | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 240 | 6,000 | 1,951 | 1845 | (x) | 8 | 328 | 0,732 | 55,562 | 1,877 | 7,548 | 12,194 | 79,310 | D |
| | 3 |  | K9 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 185 | 4,625 | 1,953 | 1843 | - | 8 | 329 | 0,562 | 42,452 | 0,792 | 5,016 | 8,804 | 57,314 | C |
| | 2 |  | K9 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 185 | 4,625 | 1,953 | 1843 | - | 8 | 328 | 0,564 | 42,569 | 0,799 | 5,025 | 8,816 | 57,181 | C |
| 4 | 4 |  | K1, K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 530 | 13,250 | 1,892 | 1903 | - | 20 | 804 | 0,659 | 26,610 | 1,292 | 11,901 | 17,735 | 111,837 | B |
| | 3 |  | K1, K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 530 | 13,250 | 1,892 | 1903 | - | 20 | 804 | 0,659 | 26,610 | 1,292 | 11,901 | 17,735 | 111,837 | B |
| | 1 |  | K1, K2, K3, K31 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 400 | 10,000 | 1,921 | 1874 | (x) | 29 | 1145 | 0,349 | 9,633 | 0,311 | 5,255 | 9,132 | 58,463 | A |
| 1 | 2 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 330 | 8,250 | 1,886 | 1909 | - | 12 | 488 | 0,676 | 40,420 | 1,396 | 8,819 | 13,841 | 86,700 | C |
| | 3 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 330 | 8,250 | 1,881 | 1914 | - | 12 | 490 | 0,673 | 40,189 | 1,374 | 8,790 | 13,804 | 86,551 | C |
| | 4 |  | K8 | 13 | 14 | 77 | 0,289 | 130 | 3,250 | 2,018 | 1784 | - | 13 | 516 | 0,504 | 30,925 | 0,616 | 6,025 | 10,176 | 68,444 | B |
| | 5 |  | K8 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 130 | 3,250 | 2,018 | 1784 | x | | | | | | | | 44,647 | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4230 | | | | | | 7619 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,598 | 30,407 | | | | | |

Stresemannstraße / Kieler Straße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

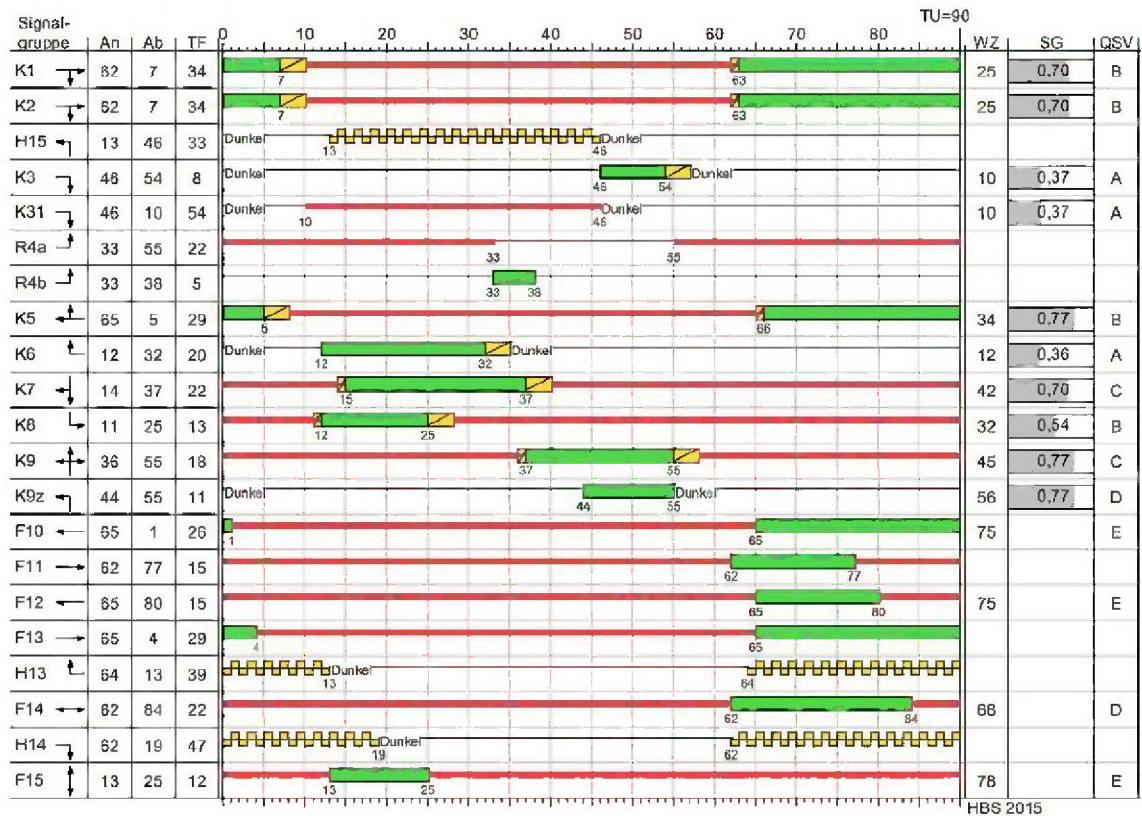


A-Signalgruppen ausgeblendet!














| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{WS,AS} > n _K | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{WS} [Kfz] | N _{WS,AS} [Kfz] | L _x [m] | QSV | |
|------------------------|----------|---|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|--------|--|
| 2 | 1 |  | K5, K6 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 480 | 12,000 | 1,899 | 1896 | (x) | 25 | 1011 | 0,475 | 15,082 | 0,545 | 8,049 | 12,847 | 81,322 | A | |
| | 3 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 620 | 15,500 | 1,840 | 1957 | - | 16 | 652 | 0,951 | 113,313 | 15,216 | 30,346 | 39,663 | 243,214 | E | |
| | 4 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 620 | 15,500 | 1,840 | 1957 | - | 16 | 652 | 0,951 | 113,313 | 15,216 | 30,346 | 39,663 | 243,214 | E | |
| 3 | 4 |  | K9, K9z | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 400 | 10,000 | 1,827 | 1970 | (x) | 11 | 459 | 0,871 | 77,684 | 5,670 | 15,293 | 21,907 | 133,414 | E | |
| | 3 |  | K9 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 390 | 9,750 | 1,867 | 1928 | - | 11 | 450 | 0,867 | 76,583 | 5,426 | 14,797 | 21,303 | 132,547 | E | |
| | 2 |  | K9 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 390 | 9,750 | 1,867 | 1928 | - | 11 | 450 | 0,867 | 76,583 | 5,426 | 14,797 | 21,303 | 132,419 | E | |
| 4 | 4 |  | K1, K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 485 | 12,125 | 1,851 | 1934 | - | 19 | 753 | 0,644 | 28,114 | 1,192 | 11,077 | 16,706 | 103,644 | B | |
| | 3 |  | K1, K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 485 | 12,125 | 1,851 | 1934 | - | 19 | 753 | 0,644 | 28,114 | 1,192 | 11,077 | 16,706 | 103,644 | B | |
| | 1 |  | K1, K2, K3, K31 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 470 | 11,750 | 1,843 | 1953 | (x) | 31 | 1236 | 0,380 | 9,024 | 0,358 | 6,036 | 10,191 | 62,614 | A | |
| 1 | 2 |  | K7 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 301 | 7,525 | 1,831 | 1966 | - | 11 | 456 | 0,657 | 41,162 | 1,260 | 8,075 | 12,891 | 79,064 | C | |
| | 3 | | K7 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 299 | 7,475 | 1,845 | 1951 | - | 11 | 455 | 0,657 | 41,227 | 1,260 | 8,030 | 12,822 | 78,855 | C | |
| | 4 | | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,266 | 135 | 3,375 | 1,969 | 1828 | (x) | 12 | 486 | 0,556 | 34,200 | 0,776 | 6,590 | 10,932 | 71,758 | B | |
| | 5 | | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 135 | 3,375 | 1,969 | 1828 | x | | | | | | | | | 47,766 | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5210 | | | | | | 7815 | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte | | | | | | | | | | | | | | | 0,725 | 58,353 | | | | | | |

Stresemannstraße / Kieler Straße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

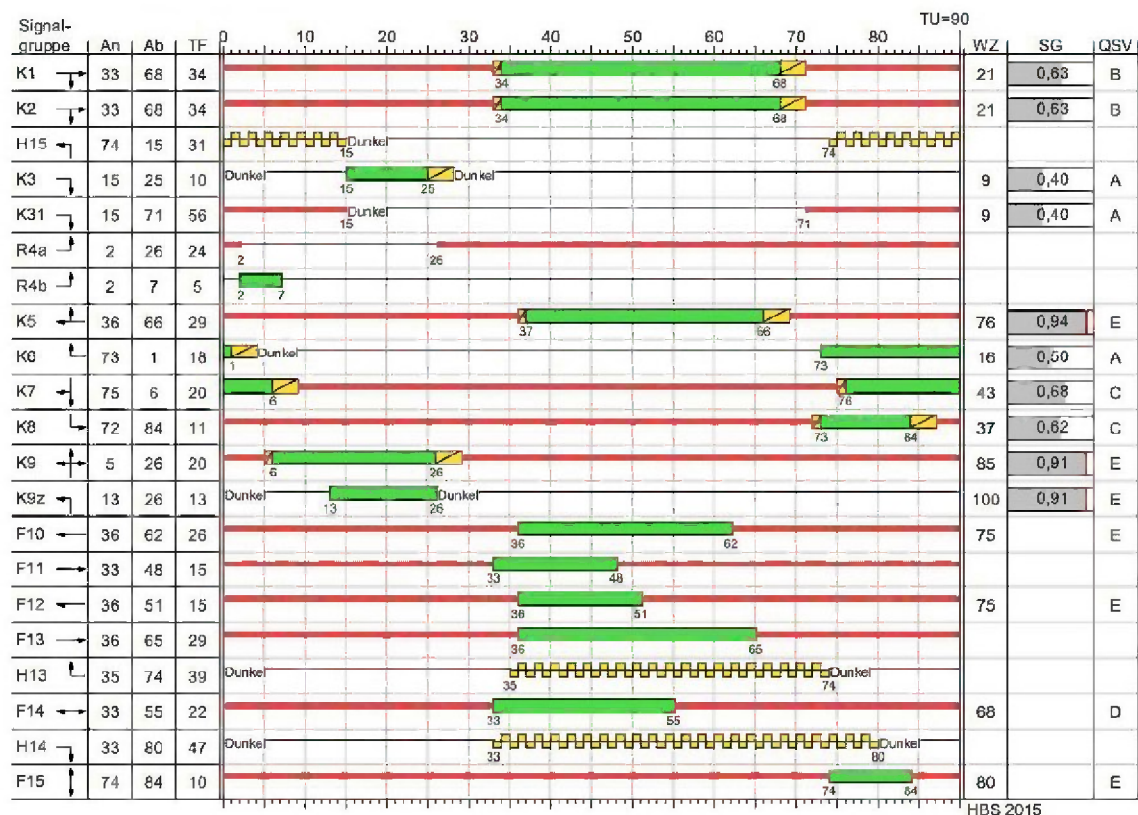


A-Signalgruppen ausgeblendet!














| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS,SS>PK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K5, K6 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 340 | 8,500 | 2,093 | 1720 | (x) | 24 | 956 | 0,356 | 12,269 | 0,321 | 5,026 | 8,818 | 61,532 | A |
| | 3 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 480 | 12,000 | 1,921 | 1874 | - | 16 | 624 | 0,769 | 41,432 | 2,517 | 13,276 | 19,438 | 124,442 | C |
| | 4 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 480 | 12,000 | 1,921 | 1874 | - | 16 | 624 | 0,769 | 41,432 | 2,517 | 13,276 | 19,438 | 124,442 | C |
| 3 | 4 |  | K9, K9z | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 300 | 7,500 | 1,953 | 1843 | (x) | 10 | 389 | 0,771 | 56,065 | 2,443 | 9,510 | 14,725 | 95,850 | D |
| | 3 |  | K9 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 190 | 4,750 | 1,957 | 1840 | - | 10 | 389 | 0,488 | 36,532 | 0,573 | 4,751 | 8,437 | 55,026 | C |
| | 2 |  | K9 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 190 | 4,750 | 1,956 | 1841 | - | 10 | 388 | 0,490 | 36,607 | 0,578 | 4,758 | 8,447 | 54,889 | C |
| 4 | 4 |  | K1, K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 520 | 13,000 | 1,890 | 1905 | - | 19 | 741 | 0,702 | 31,078 | 1,640 | 12,567 | 18,562 | 116,941 | B |
| | 3 |  | K1, K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 520 | 13,000 | 1,890 | 1905 | - | 19 | 741 | 0,702 | 31,078 | 1,640 | 12,567 | 18,562 | 116,941 | B |
| | 1 |  | K1, K2, K3, K31 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 420 | 10,500 | 1,919 | 1876 | (x) | 29 | 1146 | 0,366 | 9,826 | 0,336 | 5,597 | 9,598 | 61,389 | A |
| 1 | 2 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 339 | 8,475 | 1,887 | 1907 | - | 12 | 488 | 0,695 | 41,742 | 1,551 | 9,221 | 14,357 | 90,018 | C |
| | 3 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 341 | 8,525 | 1,879 | 1916 | - | 12 | 490 | 0,695 | 41,771 | 1,560 | 9,278 | 14,429 | 90,383 | C |
| | 4 |  | K8 | 13 | 14 | 77 | 0,290 | 140 | 3,500 | 2,012 | 1789 | (x) | 13 | 517 | 0,542 | 31,991 | 0,729 | 6,626 | 10,979 | 73,647 | B |
| | 5 |  | K8 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 140 | 3,500 | 2,012 | 1789 | x | | | | | | | | 47,781 | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4400 | | | | | | 7493 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,633 | 33,741 | | | | | |

Stresemannstraße / Kieler Straße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



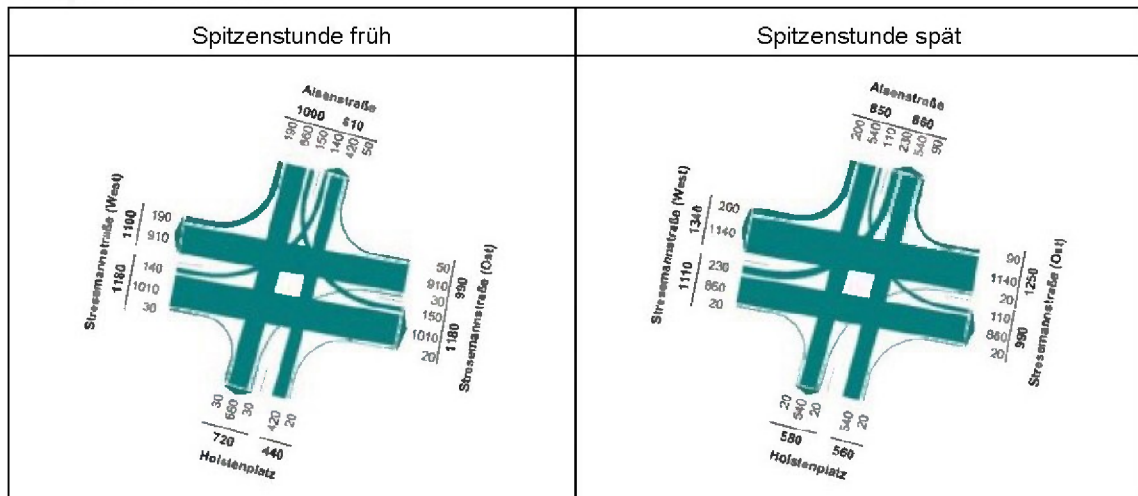
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Estr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{WISS > NR} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{WE} [Kfz] | N _{WISS} [Kfz] | L _t [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|---------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K5, K6 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 510 | 12,750 | 1,897 | 1898 | (x) | 25 | 1012 | 0,504 | 15,621 | 0,619 | 8,760 | 13,766 | 87,056 | A |
| | 3 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 610 | 15,250 | 1,838 | 1959 | - | 16 | 652 | 0,936 | 101,163 | 13,054 | 27,832 | 36,754 | 225,155 | E |
| | 4 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 610 | 15,250 | 1,838 | 1959 | - | 16 | 652 | 0,936 | 101,163 | 13,054 | 27,832 | 36,754 | 225,155 | E |
| 3 | 4 |  | K9, K9z | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 420 | 10,500 | 1,825 | 1973 | (x) | 12 | 460 | 0,913 | 99,960 | 8,476 | 18,706 | 26,021 | 158,312 | E |
| | 3 |  | K9 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 390 | 9,750 | 1,867 | 1928 | - | 11 | 450 | 0,867 | 76,583 | 5,426 | 14,797 | 21,303 | 132,547 | E |
| | 2 |  | K9 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 390 | 9,750 | 1,867 | 1928 | - | 11 | 450 | 0,867 | 76,583 | 5,426 | 14,797 | 21,303 | 132,419 | E |
| 4 | 4 |  | K1, K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 475 | 11,875 | 1,859 | 1937 | - | 19 | 753 | 0,631 | 27,599 | 1,116 | 10,732 | 16,272 | 100,854 | B |
| | 3 |  | K1, K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 475 | 11,875 | 1,859 | 1937 | - | 19 | 753 | 0,631 | 27,599 | 1,116 | 10,732 | 16,272 | 100,854 | B |
| | 1 |  | K1, K2, K3, K31 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 490 | 12,250 | 1,843 | 1953 | (x) | 31 | 1236 | 0,396 | 9,210 | 0,385 | 6,385 | 10,659 | 65,489 | A |
| 1 | 2 |  | K7 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 311 | 7,775 | 1,835 | 1962 | - | 11 | 457 | 0,681 | 42,739 | 1,431 | 8,519 | 13,455 | 82,748 | C |
| | 3 |  | K7 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 309 | 7,725 | 1,843 | 1953 | - | 11 | 455 | 0,679 | 42,652 | 1,416 | 8,455 | 13,373 | 82,164 | C |
| | 4 |  | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,266 | 150 | 3,750 | 1,962 | 1835 | (x) | 12 | 486 | 0,617 | 36,656 | 1,033 | 7,619 | 12,287 | 80,357 | C |
| | 5 |  | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 150 | 3,750 | 1,962 | 1835 | x | | | | | | | | 53,379 | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5290 | | | | | | 7816 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,729 | 56,957 | | | | | |

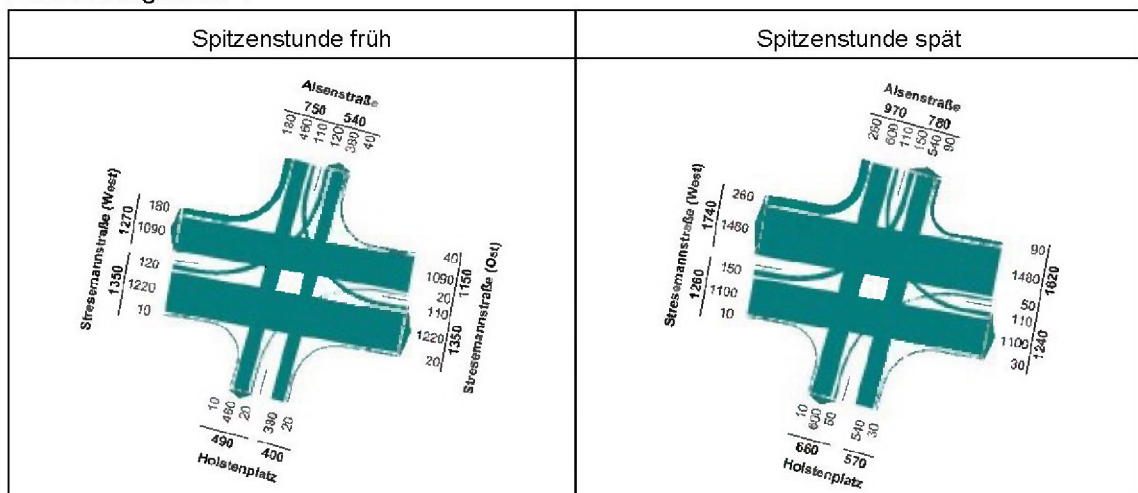
7 Stresemannstraße / Alsenstraße (LSA 153)

7.1 Stresemannstraße / Alsenstraße – Knotenstrombelastungen

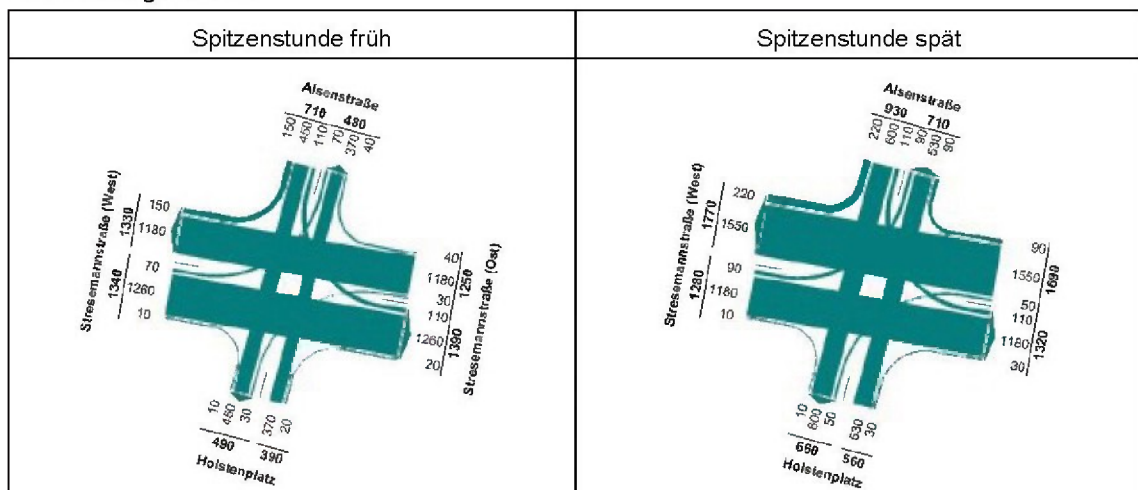
Analyse (VZ 23.08.2012)



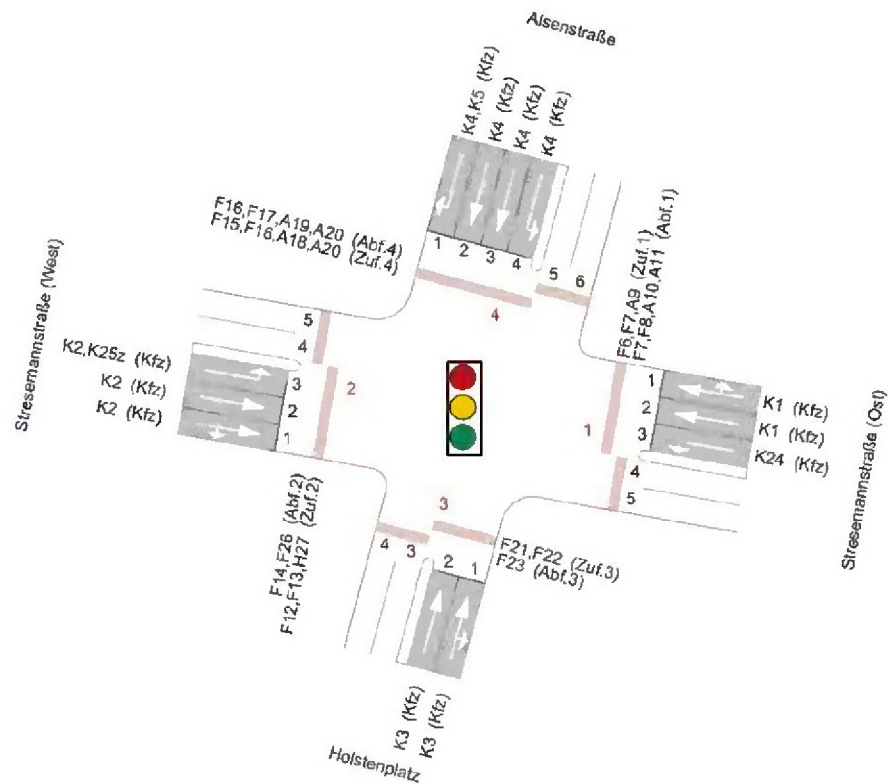
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

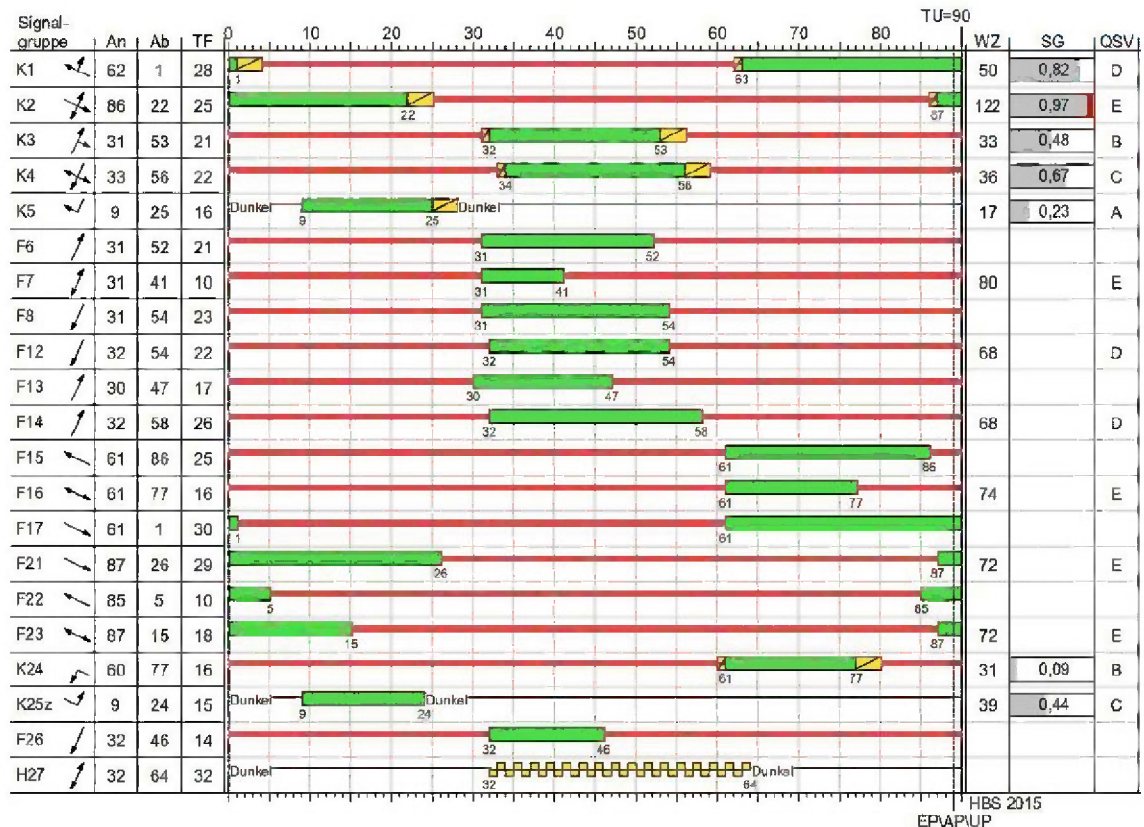


7.2 Stresemannstraße / Alsenstraße – Knotenpunktgeometrie Bestand















7.3 Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh



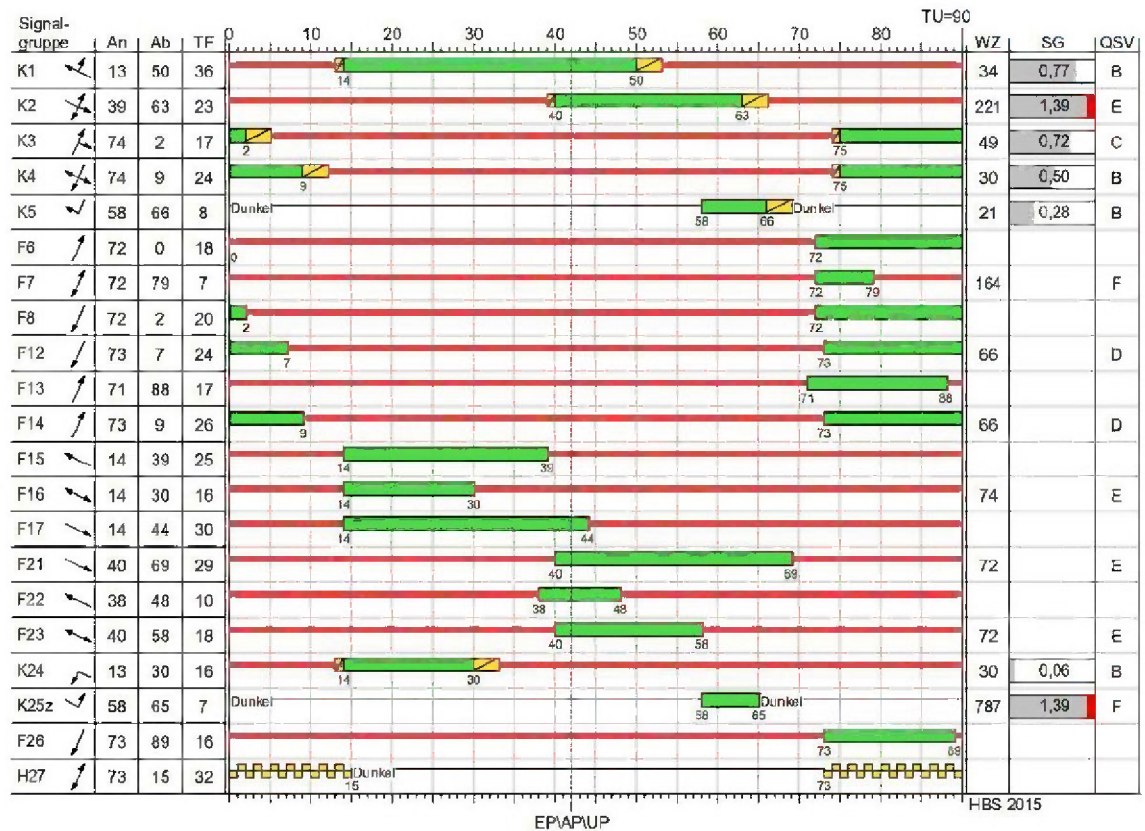
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L ₀ [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 |  | K4, K5 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 190 | 4,750 | 1,858 | 1938 | - | 21 | 839 | 0,226 | 16,744 | 0,165 | 3,150 | 6,152 | 38,093 | A |
| | 2 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 330 | 8,250 | 1,865 | 1930 | - | 12 | 493 | 0,669 | 39,879 | 1,345 | 8,751 | 13,754 | 85,495 | C |
| | 3 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 330 | 8,250 | 1,865 | 1930 | - | 12 | 493 | 0,669 | 39,879 | 1,345 | 8,751 | 13,754 | 85,495 | C |
| | 4 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 150 | 3,750 | 1,854 | 1942 | - | 7 | 281 | 0,534 | 44,587 | 0,697 | 4,172 | 7,626 | 47,129 | C |
| 1 | 1 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 461 | 12,025 | 1,968 | 1829 | - | 15 | 588 | 0,817 | 50,446 | 3,661 | 14,724 | 21,214 | 139,631 | D |
| | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 475 | 11,975 | 1,975 | 1823 | - | 15 | 587 | 0,816 | 50,308 | 3,628 | 14,641 | 21,112 | 138,959 | D |
| | 3 |  | K24 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 30 | 0,750 | 1,980 | 1818 | - | 9 | 344 | 0,067 | 30,647 | 0,053 | 0,671 | 2,056 | 13,570 | B |
| 3 | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 220 | 5,500 | 1,910 | 1885 | - | 12 | 460 | 0,478 | 33,419 | 0,550 | 5,257 | 9,135 | 58,153 | B |
| | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 220 | 5,500 | 1,904 | 1850 | - | 12 | 461 | 0,477 | 33,379 | 0,547 | 5,253 | 9,129 | 58,060 | B |
| | 3 |  | K2, K25z | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 140 | 3,500 | 1,877 | 1918 | (*) | 8 | 320 | 0,438 | 38,864 | 0,460 | 3,606 | 6,818 | 42,667 | C |
| 2 | 2 |  | K2 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 522 | 13,050 | 1,922 | 1873 | - | 14 | 541 | 0,965 | 132,333 | 15,146 | 28,013 | 36,964 | 236,865 | E |
| | 1 |  | K2 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 518 | 12,950 | 1,938 | 1857 | - | 13 | 536 | 0,966 | 133,467 | 15,173 | 27,946 | 36,887 | 236,372 | E |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3610 | | | | | | 5944 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,728 | 67,541 | | | | | |













Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung

Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

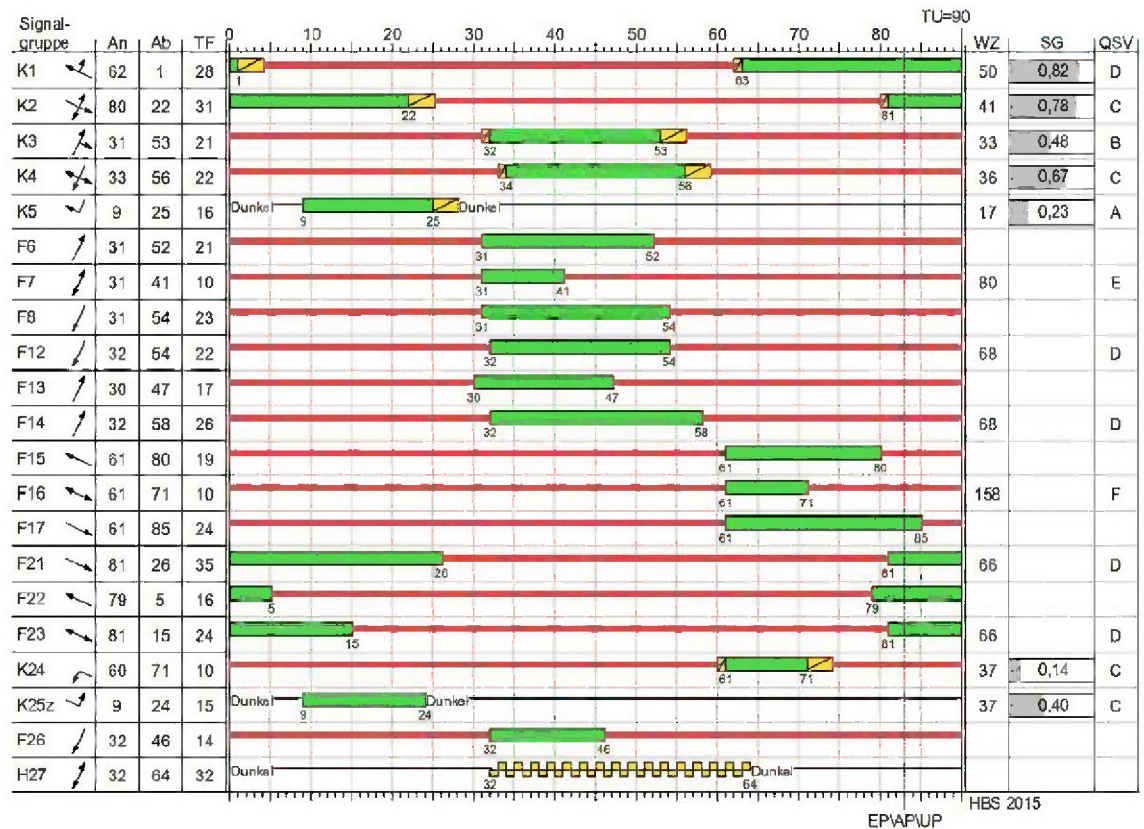


A-Signalgruppen ausgeblendet













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t ₁ [s] | t ₂ [s] | t ₃ [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₄ [s/Kfz] | q ₅ [Kfz/h] | N _{MS,55>70K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,55} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 |  | K4, K5 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 200 | 5,000 | 1,854 | 1942 | - | 18 | 713 | 0,281 | 21,230 | 0,223 | 3,752 | 7,028 | 43,433 | B |
| | 2 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 270 | 6,750 | 1,840 | 1957 | - | 14 | 544 | 0,496 | 31,147 | 0,595 | 6,248 | 10,475 | 64,233 | B |
| | 3 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 270 | 6,750 | 1,840 | 1957 | - | 14 | 544 | 0,496 | 31,147 | 0,595 | 6,248 | 10,475 | 64,233 | B |
| | 4 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 110 | 2,750 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 249 | 0,442 | 43,220 | 0,467 | 3,014 | 5,950 | 35,700 | C |
| 1 | 1 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 616 | 15,400 | 1,848 | 1948 | - | 20 | 801 | 0,769 | 34,336 | 2,561 | 15,823 | 22,550 | 139,359 | B |
| | 2 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 614 | 15,350 | 1,856 | 1940 | - | 20 | 798 | 0,769 | 34,379 | 2,561 | 15,780 | 22,498 | 139,173 | B |
| | 3 |  | K24 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 20 | 0,500 | 1,868 | 1927 | - | 9 | 364 | 0,055 | 30,224 | 0,032 | 0,442 | 1,566 | 9,753 | B |
| 3 | 2 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 280 | 7,000 | 1,838 | 1959 | - | 10 | 391 | 0,716 | 49,541 | 1,730 | 8,266 | 13,128 | 80,422 | C |
| | 1 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 280 | 7,000 | 1,838 | 1959 | - | 10 | 392 | 0,714 | 49,302 | 1,710 | 8,243 | 13,099 | 80,402 | C |
| 2 | 3 |  | K2, K25z | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 230 | 5,750 | 1,813 | 1986 | (x) | 4 | 165 | 1,394 | 787,163 | 34,187 | 39,937 | 50,625 | 305,876 | F |
| | 2 |  | K2 | 23 | 24 | 67 | 0,257 | 442 | 11,050 | 1,895 | 1900 | - | 13 | 508 | 0,870 | 72,639 | 5,806 | 16,356 | 23,196 | 146,552 | E |
| | 1 |  | K2 | 23 | 24 | 67 | 0,257 | 438 | 10,950 | 1,917 | 1877 | - | 13 | 502 | 0,873 | 74,239 | 5,956 | 16,422 | 23,276 | 146,918 | E |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3770 | | | | | | 5971 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,745 | 50,724 | | | | | |

7.4 Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde früh

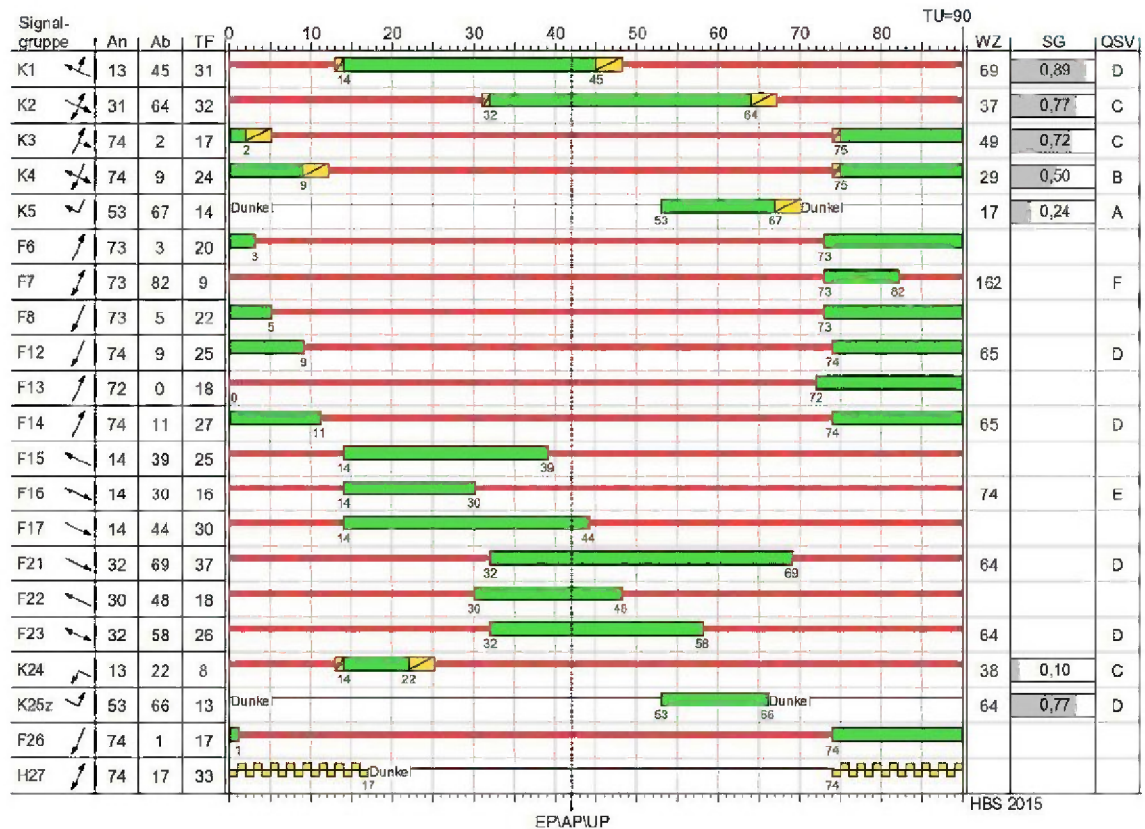


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _s | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{max,SGR} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{sg} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{max} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|----------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 |  | K4, K5 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 190 | 4,750 | 1,858 | 1938 | - | 21 | 639 | 0,226 | 16,744 | 0,165 | 3,150 | 6,152 | 38,093 | A |
| | 2 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 330 | 8,250 | 1,865 | 1930 | - | 12 | 493 | 0,669 | 39,879 | 1,345 | 8,751 | 13,754 | 85,495 | C |
| | 3 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 330 | 8,250 | 1,865 | 1930 | - | 12 | 493 | 0,669 | 39,879 | 1,345 | 8,751 | 13,754 | 85,495 | C |
| | 4 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 150 | 3,750 | 1,854 | 1942 | - | 7 | 281 | 0,534 | 44,587 | 0,697 | 4,172 | 7,626 | 47,129 | C |
| 1 | 1 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 481 | 12,025 | 1,968 | 1829 | - | 15 | 599 | 0,817 | 50,446 | 3,661 | 14,724 | 21,214 | 139,631 | D |
| | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 479 | 11,975 | 1,975 | 1823 | - | 15 | 587 | 0,816 | 50,308 | 3,628 | 14,641 | 21,112 | 138,959 | D |
| | 3 |  | K24 | 10 | 11 | 60 | 0,122 | 30 | 0,750 | 1,980 | 1818 | - | 6 | 222 | 0,135 | 36,662 | 0,067 | 0,757 | 2,228 | 14,705 | C |
| 3 | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 220 | 5,500 | 1,910 | 1885 | - | 12 | 460 | 0,478 | 33,419 | 0,550 | 5,257 | 9,135 | 58,153 | B |
| | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 220 | 5,500 | 1,904 | 1890 | - | 12 | 461 | 0,477 | 33,379 | 0,547 | 5,253 | 9,129 | 58,060 | B |
| 2 | 3 |  | K2, K25z | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 140 | 3,500 | 1,877 | 1918 | - | 9 | 347 | 0,403 | 36,657 | 0,395 | 3,487 | 6,645 | 41,584 | C |
| | 2 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 522 | 13,050 | 1,922 | 1873 | - | 17 | 667 | 0,763 | 41,042 | 2,810 | 14,452 | 20,894 | 133,889 | C |
| | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 518 | 12,950 | 1,938 | 1857 | - | 17 | 661 | 0,784 | 41,302 | 2,830 | 14,399 | 20,817 | 133,395 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3610 | | | | | | 6100 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,674 | 41,080 | | | | | |

Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde spät

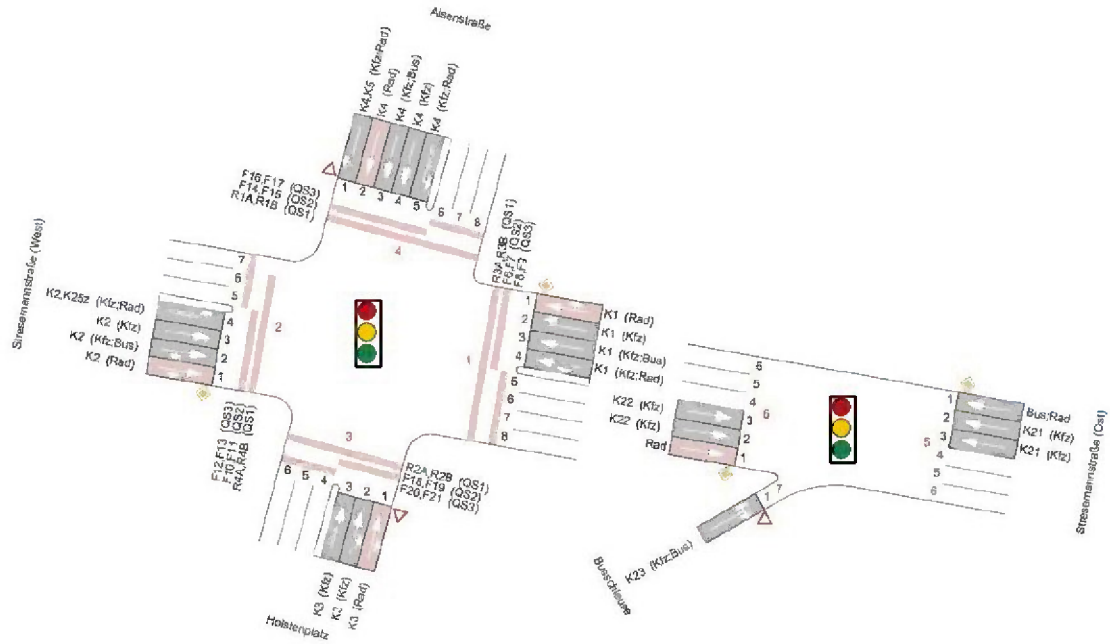


A-Signalgruppen ausgeblendet

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS95>nk} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{cr} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS95} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 | | K4, K5 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 200 | 5,000 | 1,854 | 1942 | - | 21 | 841 | 0,238 | 16,887 | 0,177 | 3,338 | 6,428 | 39,725 | A |
| | 2 | | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 270 | 6,750 | 1,840 | 1957 | - | 14 | 544 | 0,496 | 31,147 | 0,595 | 6,248 | 10,475 | 64,233 | B |
| | 3 | | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 270 | 6,750 | 1,840 | 1957 | - | 14 | 544 | 0,496 | 31,147 | 0,595 | 6,248 | 10,475 | 64,233 | B |
| | 4 | | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 110 | 2,750 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 249 | 0,442 | 43,220 | 0,467 | 3,014 | 5,950 | 35,700 | C |
| 1 | 1 | | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 616 | 15,400 | 1,848 | 1948 | - | 17 | 693 | 0,889 | 68,541 | 7,938 | 22,443 | 30,461 | 188,249 | D |
| | 2 | | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 614 | 15,350 | 1,856 | 1940 | - | 17 | 691 | 0,889 | 68,514 | 7,929 | 22,392 | 30,395 | 188,023 | D |
| | 3 | | K24 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 20 | 0,500 | 1,868 | 1927 | - | 5 | 193 | 0,134 | 38,045 | 0,065 | 0,520 | 1,740 | 10,837 | C |
| 3 | 2 | | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 280 | 7,000 | 1,838 | 1959 | - | 10 | 391 | 0,716 | 49,541 | 1,730 | 8,266 | 13,128 | 80,422 | C |
| | 1 | | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 280 | 7,000 | 1,838 | 1959 | - | 10 | 392 | 0,714 | 49,302 | 1,710 | 8,243 | 13,099 | 80,402 | C |
| 2 | 3 | | K2, K25z | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 230 | 5,750 | 1,813 | 1986 | (x) | 8 | 300 | 0,767 | 64,369 | 2,307 | 7,828 | 12,560 | 75,888 | D |
| | 2 | | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 443 | 11,075 | 1,894 | 1901 | - | 17 | 698 | 0,635 | 29,374 | 1,137 | 10,278 | 15,700 | 99,098 | B |
| | 1 | | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 437 | 10,925 | 1,918 | 1877 | - | 17 | 689 | 0,634 | 29,406 | 1,131 | 10,144 | 15,531 | 98,032 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3770 | | | | | | 5225 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,688 | 47,323 | | | | | |

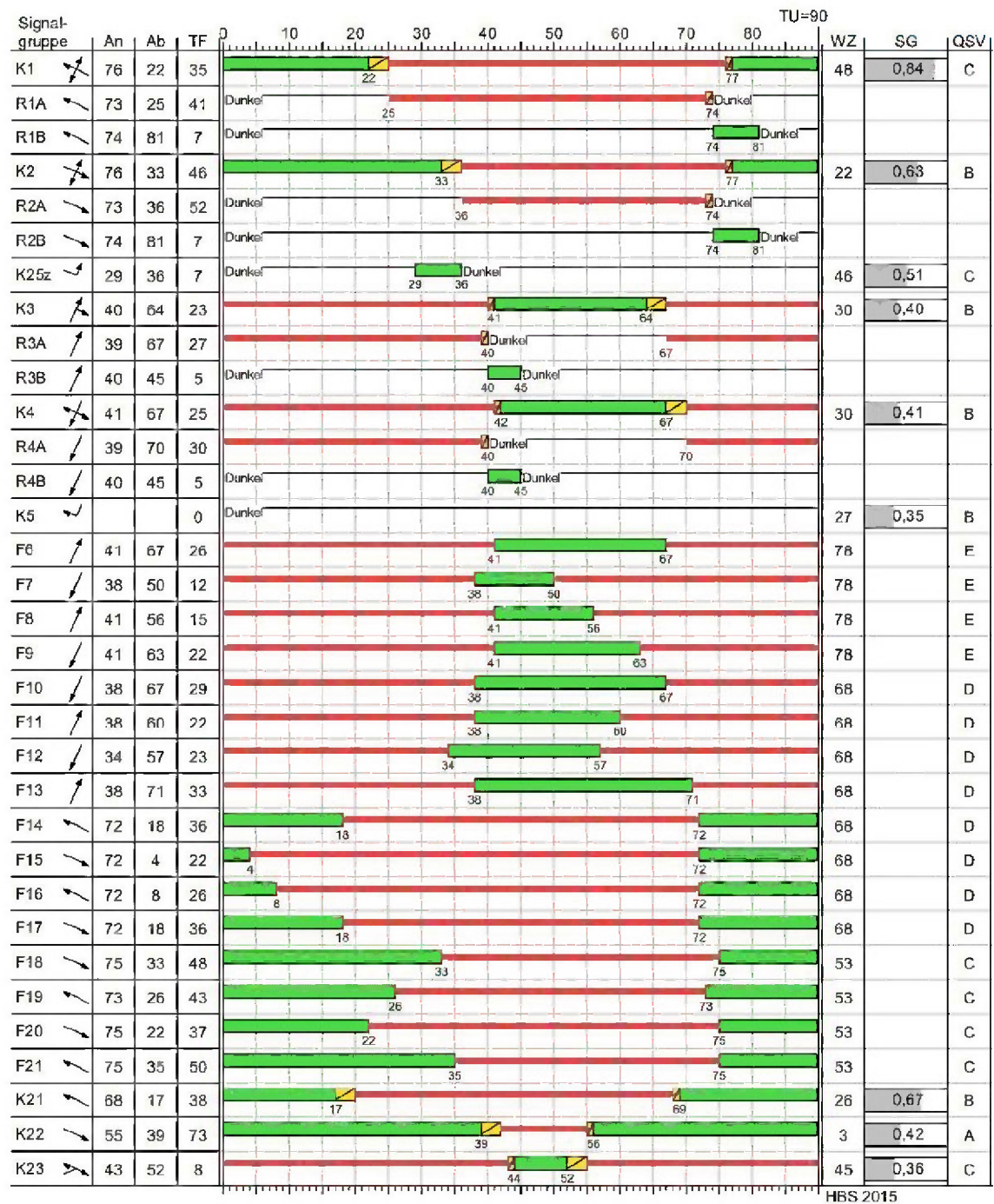
7.5 Stresemannstraße / Alsenstraße – Knotenpunktgeometrie Planung

Quelle: Schlothauer & Wauer GmbH, Vorentwurf/Konzept, Stand 01/2018)



7.6 Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung














Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh



Vorentwurf/Konzept (Büro S&W, Stand 01/2018)

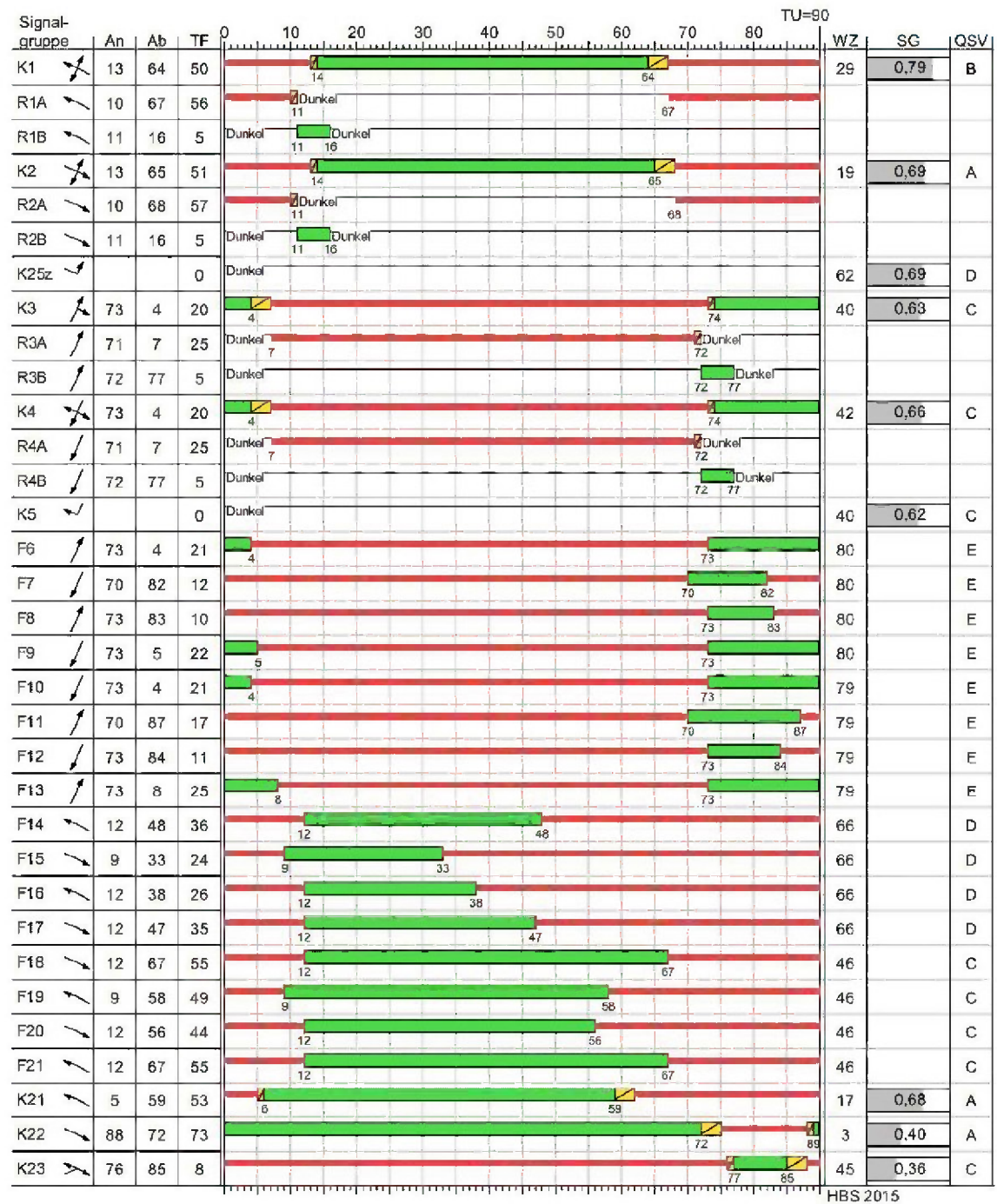
Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _{fr} [s] | t _{la} [s] | t _{ls} [s] | f _{fa} | q _{fr} [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{W5,95 > 0K} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{fr} [Kfz] | N _{W5} [Kfz] | N _{W5,95} [Kfz] | L _r [m] | Q _{SV} |
|-------------------------|----------|---|-----------|------------------------|------------------------|------------------------|-----------------|----------------------------|--------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------|
| 1 | 2 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 40 | 1,000 | 2,043 | 1762 | - | 18 | 705 | 0,057 | 15,747 | 0,033 | 0,647 | 2,007 | 12,716 | A |
| | 3 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 608 | 15,200 | 1,975 | 1623 | - | 18 | 729 | 0,834 | 46,167 | 4,430 | 18,115 | 25,313 | 166,610 | C |
| | 4 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 502 | 12,550 | 1,974 | 1624 | - | 15 | 601 | 0,835 | 53,767 | 4,321 | 15,328 | 22,678 | 149,131 | D |
| 2 | 4 |  | K2, K2.5z | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 120 | 3,000 | 2,020 | 1782 | (x) | 6 | 236 | 0,508 | 45,814 | 0,621 | 3,412 | 6,536 | 40,942 | C |
| | 3 |  | K2 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 616 | 15,400 | 1,922 | 1673 | - | 24 | 978 | 0,630 | 19,421 | 1,114 | 12,082 | 17,961 | 115,094 | A |
| | 2 |  | K2 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 614 | 15,350 | 1,920 | 1667 | - | 24 | 974 | 0,630 | 19,437 | 1,114 | 12,047 | 17,917 | 114,705 | A |
| 3 | 3 |  | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 200 | 5,000 | 1,908 | 1867 | - | 13 | 503 | 0,398 | 29,830 | 0,388 | 4,489 | 8,072 | 51,338 | B |
| | 2 |  | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 200 | 5,000 | 1,923 | 1872 | - | 13 | 500 | 0,400 | 29,884 | 0,391 | 4,494 | 8,079 | 51,528 | B |
| 4 | 1 |  | K4, K5 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 180 | 4,500 | 1,999 | 1801 | - | 13 | 520 | 0,346 | 27,394 | 0,306 | 3,861 | 7,184 | 44,526 | B |
| | 3 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 230 | 5,750 | 1,870 | 1925 | - | 14 | 557 | 0,413 | 28,508 | 0,414 | 5,056 | 8,859 | 55,227 | B |
| | 4 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 230 | 5,750 | 1,870 | 1925 | - | 14 | 557 | 0,413 | 28,508 | 0,414 | 5,056 | 8,859 | 55,227 | B |
| | 5 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 110 | 2,750 | 1,849 | 1947 | - | 7 | 289 | 0,381 | 39,078 | 0,358 | 2,841 | 5,692 | 35,074 | C |
| 5 | 2 |  | K21 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 560 | 14,000 | 1,868 | 1927 | - | 21 | 834 | 0,671 | 26,345 | 1,379 | 12,568 | 18,564 | 115,617 | B |
| | 3 |  | K21 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 560 | 14,000 | 1,868 | 1927 | - | 21 | 834 | 0,671 | 26,345 | 1,379 | 12,568 | 18,564 | 115,617 | B |
| 6 | 3 |  | K22 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 660 | 16,500 | 1,868 | 1927 | - | 40 | 1584 | 0,417 | 3,130 | 0,423 | 4,892 | 8,633 | 53,766 | A |
| | 2 |  | K22 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 660 | 16,500 | 1,868 | 1927 | - | 40 | 1584 | 0,417 | 3,130 | 0,423 | 4,892 | 8,633 | 53,766 | A |
| 7 | 1 |  | K23 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 60 | 1,500 | 2,148 | 1676 | - | 4 | 166 | 0,357 | 44,656 | 0,320 | 1,720 | 3,938 | 27,172 | C |
| Knotenpunktsumman: | | | | | | | | 6150 | | | | | | 12153 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,576 | 25,324 | | | | | |

Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung


















Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



Vorentwurf/Konzept (Büro S&W, Stand 01/2018)

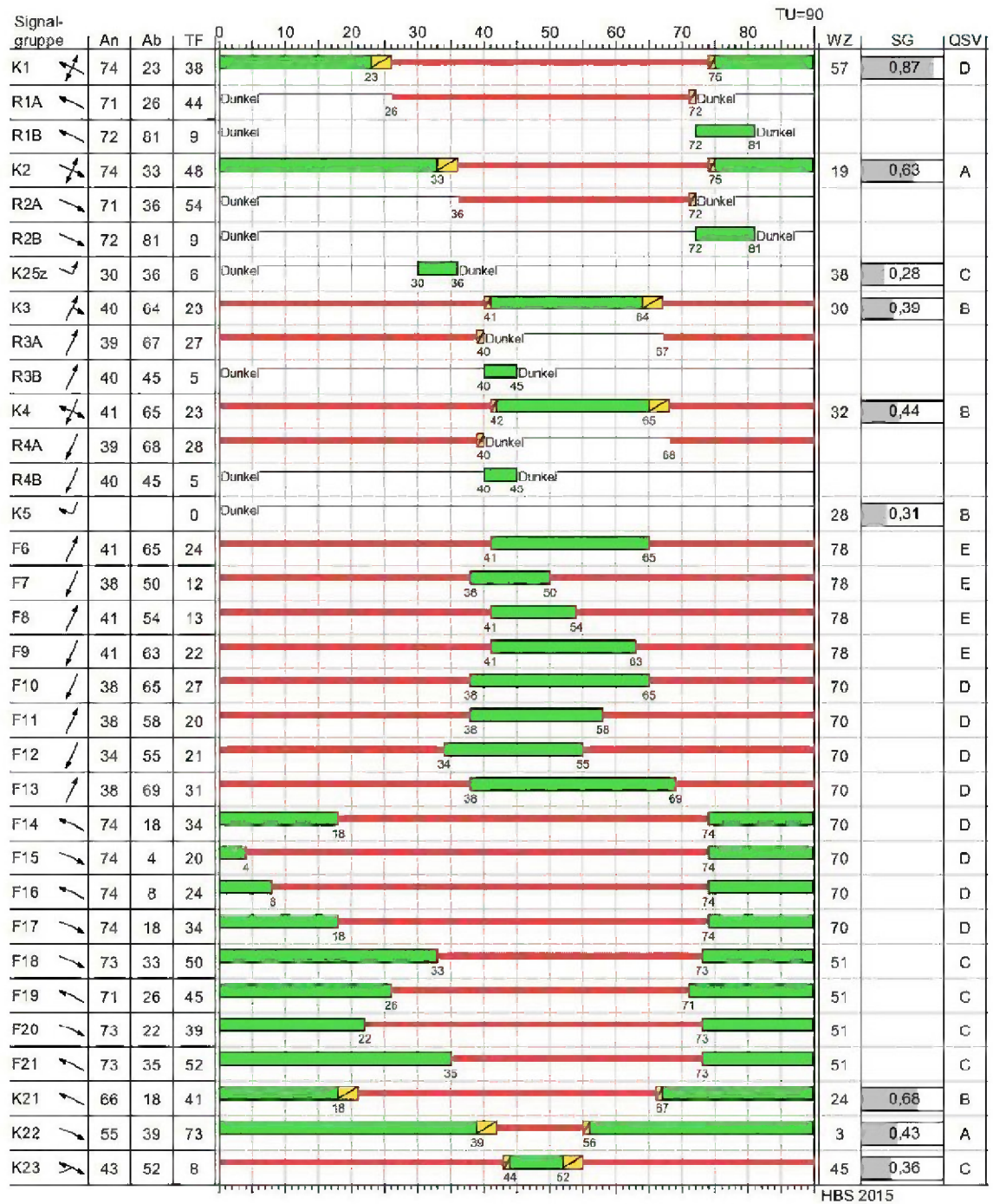
Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95,0 PK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|----------|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|-------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 2 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 90 | 2,250 | 1,950 | 1846 | (x) | 26 | 1047 | 0,086 | 9,048 | 0,052 | 1,076 | 2,830 | 17,116 | A |
| | 3 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 870 | 21,750 | 1,854 | 1942 | - | 28 | 1101 | 0,790 | 25,382 | 3,089 | 20,148 | 27,739 | 171,427 | B |
| | 4 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 660 | 16,500 | 1,856 | 1940 | - | 21 | 834 | 0,791 | 35,385 | 3,053 | 17,314 | 24,351 | 150,635 | C |
| 2 | 4 |  | K2, K2Sz | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 150 | 3,750 | 1,935 | 1860 | (x) | 5 | 218 | 0,688 | 61,674 | 1,424 | 5,025 | 8,816 | 52,896 | D |
| | 3 |  | K2 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 557 | 13,925 | 1,895 | 1900 | - | 27 | 1098 | 0,507 | 13,395 | 0,628 | 8,940 | 13,997 | 88,433 | A |
| | 2 |  | K2 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 553 | 13,825 | 1,905 | 1890 | - | 27 | 1092 | 0,506 | 13,386 | 0,625 | 8,871 | 13,908 | 87,787 | A |
| 3 | 3 |  | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 286 | 7,150 | 1,838 | 1959 | - | 11 | 456 | 0,627 | 39,552 | 1,083 | 7,505 | 12,138 | 74,357 | C |
| | 2 |  | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 284 | 7,100 | 1,853 | 1943 | - | 11 | 453 | 0,627 | 39,609 | 1,083 | 7,460 | 12,079 | 74,213 | C |
| 4 | 1 |  | K4, K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 260 | 6,500 | 1,997 | 1803 | (x) | 11 | 420 | 0,619 | 39,841 | 1,039 | 6,865 | 11,296 | 69,945 | C |
| | 3 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 300 | 7,500 | 1,841 | 1955 | - | 11 | 456 | 0,658 | 41,262 | 1,266 | 8,060 | 12,851 | 78,941 | C |
| | 4 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 300 | 7,500 | 1,841 | 1955 | - | 11 | 456 | 0,658 | 41,262 | 1,266 | 8,060 | 12,851 | 78,941 | C |
| | 5 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 110 | 2,750 | 1,800 | 2000 | - | 5 | 193 | 0,570 | 53,931 | 0,809 | 3,438 | 6,574 | 39,444 | D |
| 5 | 2 |  | K21 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 795 | 19,875 | 1,854 | 1942 | - | 29 | 1165 | 0,682 | 16,748 | 1,476 | 14,932 | 21,467 | 132,666 | A |
| | 3 |  | K21 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 795 | 19,875 | 1,854 | 1942 | - | 29 | 1165 | 0,682 | 16,748 | 1,476 | 14,932 | 21,467 | 132,666 | A |
| 6 | 3 |  | K22 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 620 | 15,500 | 1,908 | 1887 | - | 39 | 1551 | 0,400 | 3,034 | 0,392 | 4,503 | 8,092 | 51,465 | A |
| | 2 |  | K22 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 620 | 15,500 | 1,908 | 1887 | - | 39 | 1551 | 0,400 | 3,034 | 0,392 | 4,503 | 8,092 | 51,465 | A |
| 7 | 1 |  | K23 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 60 | 1,500 | 2,148 | 1676 | - | 4 | 168 | 0,357 | 44,656 | 0,320 | 1,720 | 3,938 | 27,172 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 7310 | | | | | | 13424 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,610 | 22,852 | | | | | |

Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung


















Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh



Vorentwurf/Konzept (Büro S&W, Stand 01/2018)

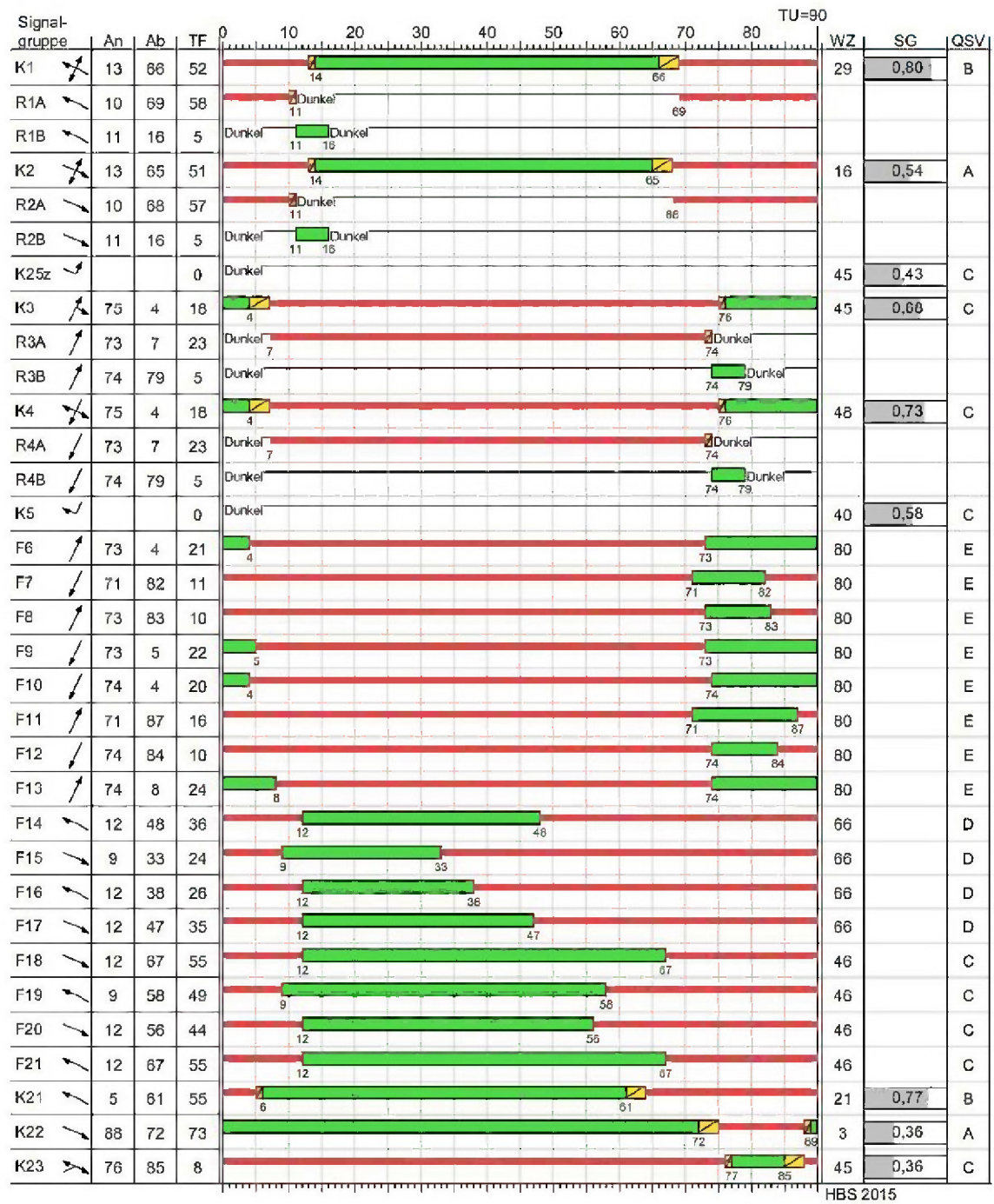
Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ls [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{bes,ss>rit} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{ge} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{ms,ss} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|----------|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|----------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 2 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 40 | 1.000 | 2,043 | 1762 | - | 19 | 763 | 0,052 | 14,942 | 0,030 | 0,610 | 1,931 | 12,235 | A |
| | 3 |  | K1 | 30 | 39 | 52 | 0,433 | 686 | 17,150 | 1,975 | 1823 | - | 20 | 789 | 0,869 | 53,154 | 6,566 | 22,156 | 30,117 | 190,230 | D |
| | 4 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 524 | 13,100 | 1,973 | 1824 | - | 15 | 603 | 0,869 | 64,488 | 6,066 | 18,369 | 25,617 | 168,457 | D |
| 2 | 4 |  | K2, K25z | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 70 | 1,750 | 2,018 | 1784 | - | 6 | 249 | 0,281 | 37,869 | 0,223 | 1,790 | 4,053 | 25,364 | C |
| | 3 |  | K2 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 636 | 15,900 | 1,922 | 1873 | - | 25 | 1019 | 0,624 | 17,989 | 1,082 | 12,058 | 17,931 | 114,902 | A |
| | 2 |  | K2 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 634 | 15,850 | 1,928 | 1867 | - | 25 | 1015 | 0,625 | 18,032 | 1,087 | 12,038 | 17,906 | 114,634 | A |
| 3 | 3 |  | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 195 | 4,875 | 1,912 | 1883 | - | 13 | 503 | 0,388 | 29,627 | 0,371 | 4,357 | 7,887 | 50,256 | B |
| | 2 |  | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 195 | 4,875 | 1,918 | 1877 | - | 13 | 500 | 0,390 | 29,681 | 0,374 | 4,363 | 7,896 | 50,219 | B |
| 4 | 1 |  | K4, K5 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 150 | 3,750 | 2,003 | 1797 | - | 12 | 480 | 0,313 | 28,348 | 0,262 | 3,261 | 6,315 | 39,216 | B |
| | 3 |  | K4 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 225 | 5,625 | 1,867 | 1928 | - | 13 | 515 | 0,437 | 30,588 | 0,460 | 5,128 | 8,958 | 55,737 | B |
| | 4 |  | K4 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 225 | 5,625 | 1,867 | 1928 | - | 13 | 515 | 0,437 | 30,588 | 0,460 | 5,128 | 8,958 | 55,737 | B |
| | 5 |  | K4 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 110 | 2,750 | 1,849 | 1947 | - | 7 | 275 | 0,400 | 40,281 | 0,389 | 2,892 | 5,768 | 35,542 | C |
| 5 | 2 |  | K21 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 610 | 15,250 | 1,868 | 1927 | - | 23 | 900 | 0,678 | 24,451 | 1,436 | 13,330 | 19,505 | 121,477 | B |
| | 3 |  | K21 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 610 | 15,250 | 1,868 | 1927 | - | 23 | 900 | 0,678 | 24,451 | 1,436 | 13,330 | 19,505 | 121,477 | B |
| 6 | 3 |  | K22 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 680 | 17,000 | 1,868 | 1927 | - | 40 | 1584 | 0,429 | 3,216 | 0,446 | 5,120 | 8,947 | 55,722 | A |
| | 2 |  | K22 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 680 | 17,000 | 1,868 | 1927 | - | 40 | 1584 | 0,429 | 3,216 | 0,446 | 5,120 | 8,947 | 55,722 | A |
| 7 | 1 |  | K23 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 60 | 1,500 | 2,148 | 1676 | - | 4 | 168 | 0,357 | 44,656 | 0,320 | 1,720 | 3,938 | 27,172 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 6330 | | | | | | 12362 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,590 | 26,425 | | | | | |

Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung


















Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



Vorentwurf/Konzept (Büro S&W, Stand 01/2018)

Stresemannstraße / Alsenstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

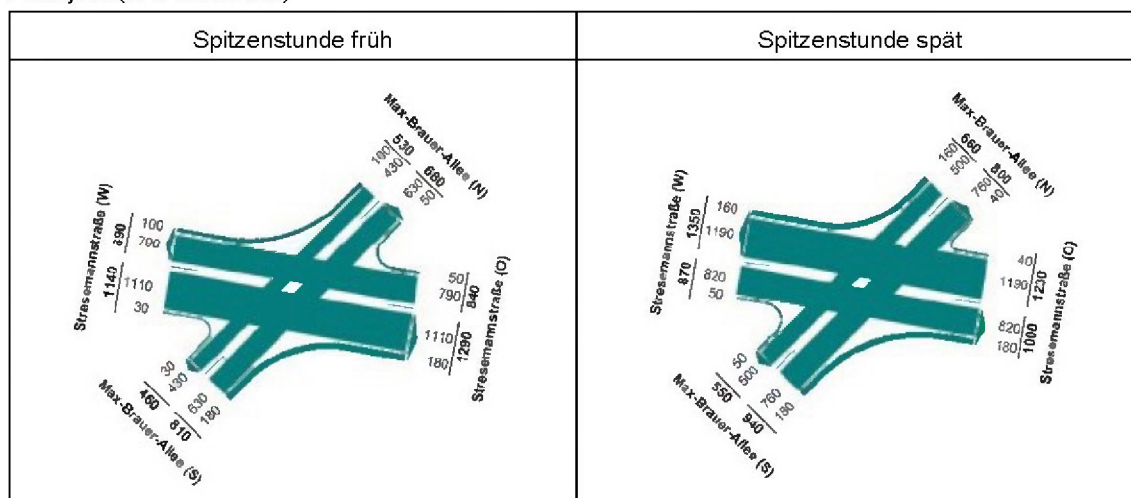
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _b [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _e [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{bes,ss>mk} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{bz} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{bes,ss} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 2 |  | K1 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 90 | 2,250 | 1,950 | 1846 | - | 27 | 1087 | 0,083 | 8,158 | 0,050 | 1,022 | 2,732 | 16,523 | A |
| | 3 |  | K1 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 919 | 22,975 | 1,854 | 1942 | - | 29 | 1144 | 0,803 | 25,352 | 3,473 | 21,390 | 29,212 | 180,530 | B |
| | 4 |  | K1 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 681 | 17,025 | 1,854 | 1942 | - | 21 | 851 | 0,800 | 35,856 | 3,299 | 18,028 | 25,209 | 155,792 | C |
| 2 | 4 |  | K2, K25z | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 90 | 2,250 | 1,950 | 1846 | - | 5 | 210 | 0,429 | 44,701 | 0,441 | 2,537 | 5,231 | 31,637 | C |
| | 3 |  | K2 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 597 | 14,925 | 1,894 | 1901 | - | 27 | 1099 | 0,543 | 14,093 | 0,737 | 9,916 | 15,242 | 96,208 | A |
| | 2 |  | K2 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 593 | 14,825 | 1,905 | 1889 | - | 27 | 1093 | 0,543 | 14,106 | 0,737 | 9,855 | 15,164 | 95,806 | A |
| 3 | 3 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 281 | 7,025 | 1,838 | 1959 | - | 10 | 413 | 0,630 | 45,066 | 1,418 | 7,889 | 12,639 | 77,427 | C |
| | 2 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 279 | 6,975 | 1,848 | 1948 | - | 10 | 411 | 0,679 | 45,048 | 1,410 | 7,834 | 12,568 | 76,992 | C |
| 4 | 1 |  | K4, K5 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 220 | 5,500 | 2,001 | 1799 | (x) | 10 | 380 | 0,579 | 40,050 | 0,859 | 5,802 | 9,876 | 61,271 | C |
| | 3 |  | K4 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 300 | 7,500 | 1,841 | 1955 | - | 10 | 413 | 0,726 | 49,137 | 1,842 | 8,830 | 13,856 | 85,048 | C |
| | 4 |  | K4 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 300 | 7,500 | 1,841 | 1955 | - | 10 | 413 | 0,726 | 49,137 | 1,842 | 8,830 | 13,856 | 85,048 | C |
| | 5 |  | K4 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 110 | 2,750 | 1,800 | 2000 | - | 4 | 178 | 0,618 | 59,765 | 1,001 | 3,652 | 6,884 | 41,304 | D |
| 5 | 2 |  | K21 | 55 | 56 | 35 | 0,622 | 935 | 23,375 | 1,854 | 1942 | - | 30 | 1208 | 0,774 | 20,511 | 2,722 | 19,761 | 27,279 | 168,584 | B |
| | 3 |  | K21 | 55 | 56 | 35 | 0,622 | 935 | 23,375 | 1,854 | 1942 | - | 30 | 1208 | 0,774 | 20,511 | 2,722 | 19,761 | 27,279 | 168,584 | B |
| 6 | 3 |  | K22 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 560 | 14,000 | 1,906 | 1889 | - | 39 | 1551 | 0,361 | 2,791 | 0,329 | 3,873 | 7,201 | 45,755 | A |
| | 2 |  | K22 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 560 | 14,000 | 1,906 | 1889 | - | 39 | 1551 | 0,361 | 2,791 | 0,329 | 3,873 | 7,201 | 45,755 | A |
| 7 | 1 |  | K23 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 60 | 1,500 | 2,148 | 1676 | - | 4 | 168 | 0,357 | 44,656 | 0,320 | 1,720 | 3,938 | 27,172 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 7510 | | | | | | 13378 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,647 | 24,434 | | | | | |

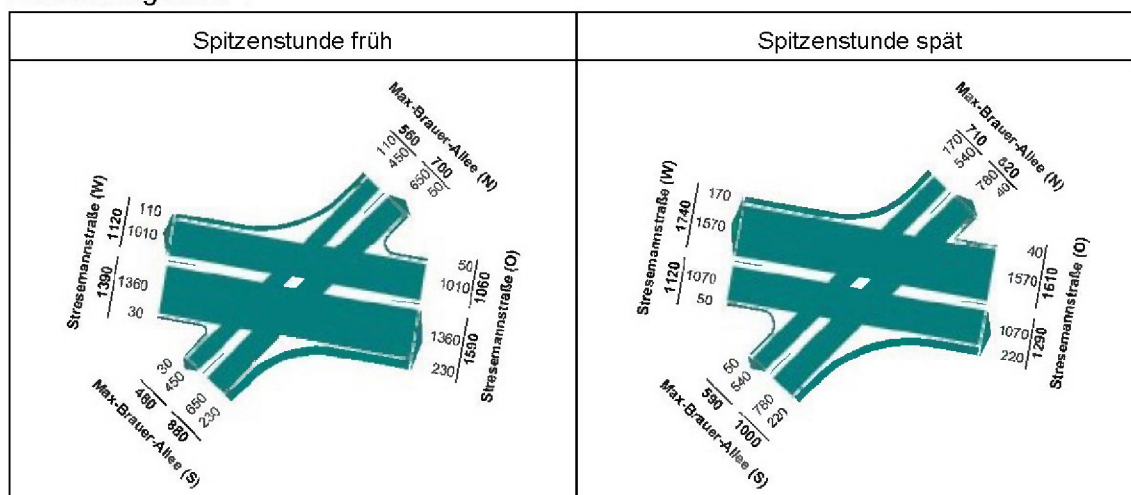
8 Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee (LSA 18)

8.1 Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Knotenstrombelastungen

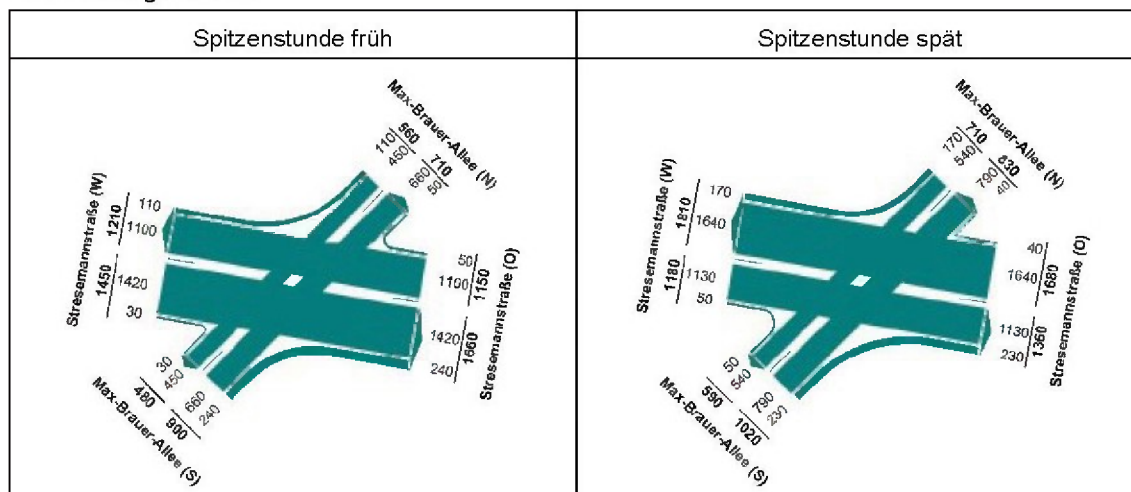
Analyse (VZ 23.08.2012)



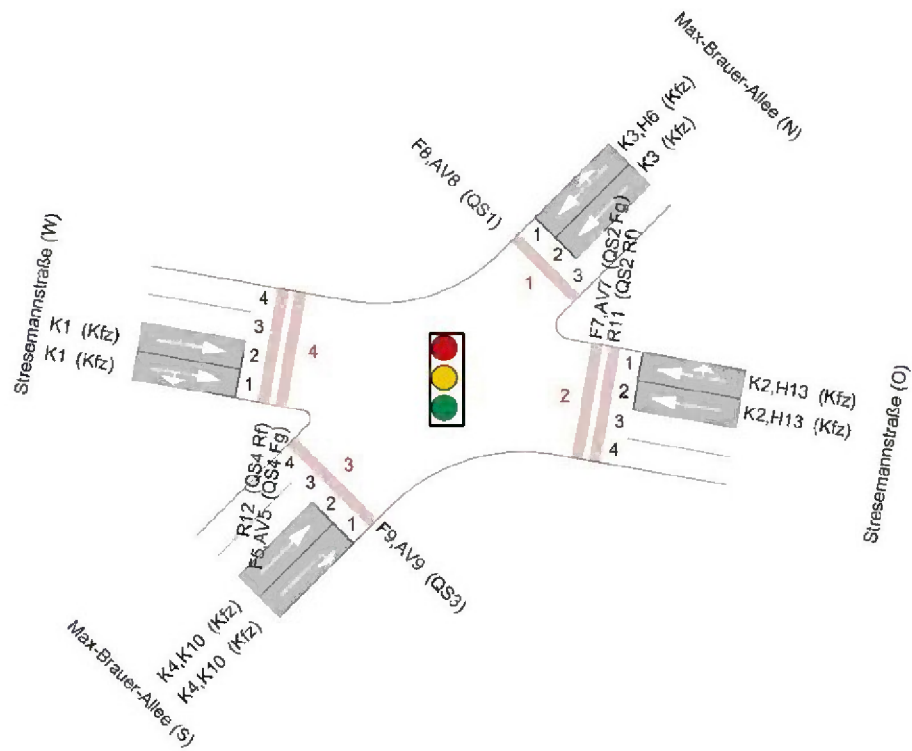
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

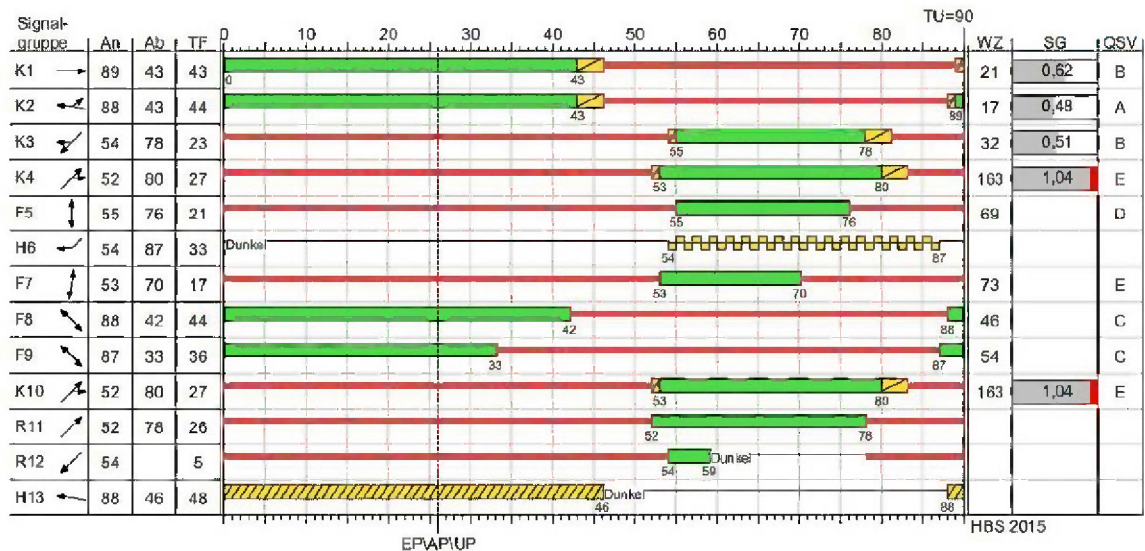


8.2 Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Knotenpunktgeometrie Bestand



8.3 Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

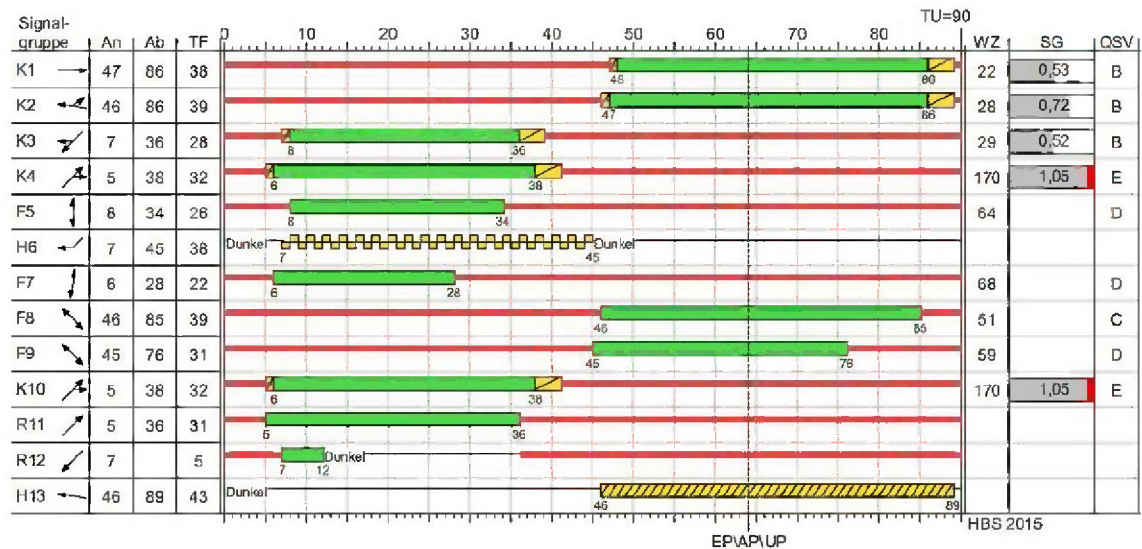


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,15>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N ₀₅ [Kfz] | N ₀₅ [Kfz] | N _{05,15} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 265 | 6,625 | 1,856 | 1938 | - | 13 | 518 | 0,512 | 32,441 | 0,638 | 6,263 | 10,495 | 64,670 | B |
| | 2 | | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 265 | 6,625 | 1,850 | 1946 | - | 13 | 520 | 0,510 | 32,371 | 0,633 | 6,255 | 10,485 | 64,671 | B |
| 2 | 1 | | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 419 | 10,475 | 2,043 | 1762 | - | 22 | 881 | 0,476 | 16,999 | 0,547 | 7,420 | 12,027 | 81,399 | A |
| | 2 | | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 421 | 10,525 | 2,027 | 1776 | - | 22 | 887 | 0,475 | 16,966 | 0,545 | 7,447 | 12,062 | 81,491 | A |
| 3 | 2 | | K4, K10 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 630 | 15,750 | 1,847 | 1949 | - | 15 | 606 | 1,040 | 202,075 | 28,797 | 44,547 | 55,835 | 343,720 | F |
| | 1 | | K4, K10 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 180 | 4,500 | 1,845 | 1951 | - | 15 | 607 | 0,297 | 24,671 | 0,242 | 3,658 | 6,893 | 42,392 | B |
| 4 | 2 | | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 572 | 14,300 | 1,908 | 1887 | - | 23 | 923 | 0,620 | 20,993 | 1,059 | 11,546 | 17,293 | 109,983 | B |
| | 1 | | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 568 | 14,200 | 1,922 | 1873 | - | 23 | 916 | 0,620 | 21,025 | 1,059 | 11,472 | 17,200 | 109,392 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3320 | | | | | | 5858 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,628 | 56,384 | | | | | |

Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

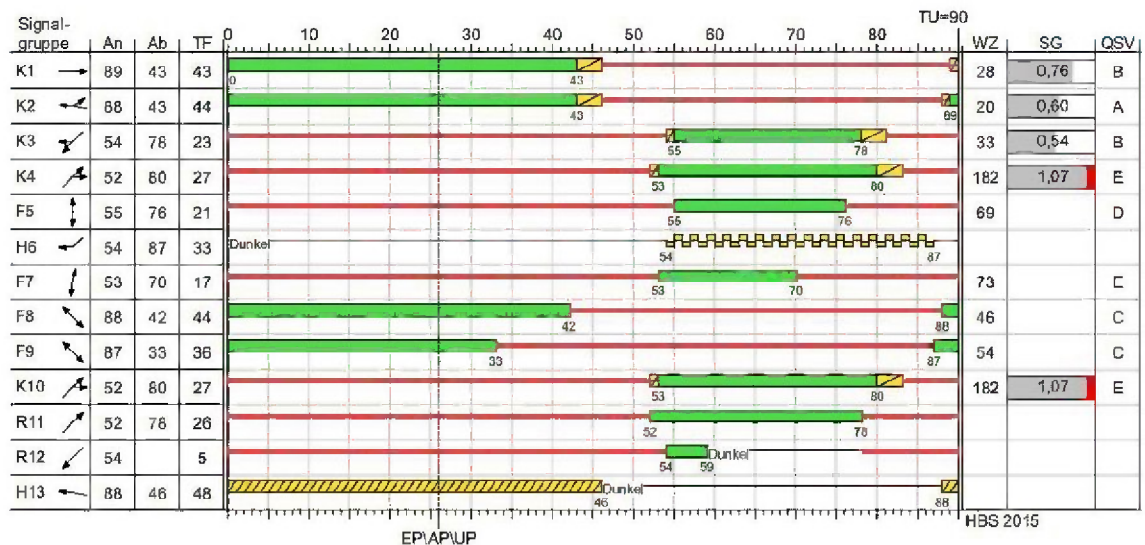


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SCR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{vis,95} > n _x | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | N _{oe} [Kfz] | N _{vis} [Kfz] | N _{vis,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|------------------------|---------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 | | K3 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 331 | 8,275 | 1,824 | 1973 | - | 16 | 636 | 0,520 | 28,599 | 0,663 | 7,402 | 12,003 | 73,314 | B |
| | 2 | | K3 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 329 | 8,225 | 1,829 | 1968 | - | 16 | 634 | 0,519 | 28,584 | 0,660 | 7,355 | 11,942 | 72,796 | B |
| 2 | 1 | | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 613 | 15,325 | 1,869 | 1926 | - | 21 | 855 | 0,717 | 28,004 | 1,804 | 14,304 | 20,700 | 128,299 | B |
| | 2 | | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 617 | 15,425 | 1,859 | 1937 | - | 22 | 850 | 0,717 | 27,964 | 1,805 | 14,387 | 20,802 | 128,931 | B |
| 3 | 2 | | K4, K10 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 760 | 19,000 | 1,822 | 1976 | - | 18 | 725 | 1,048 | 204,940 | 35,536 | 54,536 | 67,026 | 406,982 | F |
| | 1 | | K4, K10 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 180 | 4,500 | 1,800 | 2000 | - | 18 | 734 | 0,245 | 20,714 | 0,184 | 3,314 | 6,393 | 38,358 | B |
| 4 | 2 | | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 436 | 10,900 | 1,890 | 1905 | - | 21 | 826 | 0,528 | 21,754 | 0,688 | 8,700 | 13,688 | 86,234 | B |
| | 1 | | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 434 | 10,850 | 1,903 | 1892 | - | 21 | 820 | 0,529 | 21,799 | 0,691 | 8,671 | 13,651 | 85,919 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3700 | | | | | | 6090 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,682 | 52,627 | | | | | |

Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

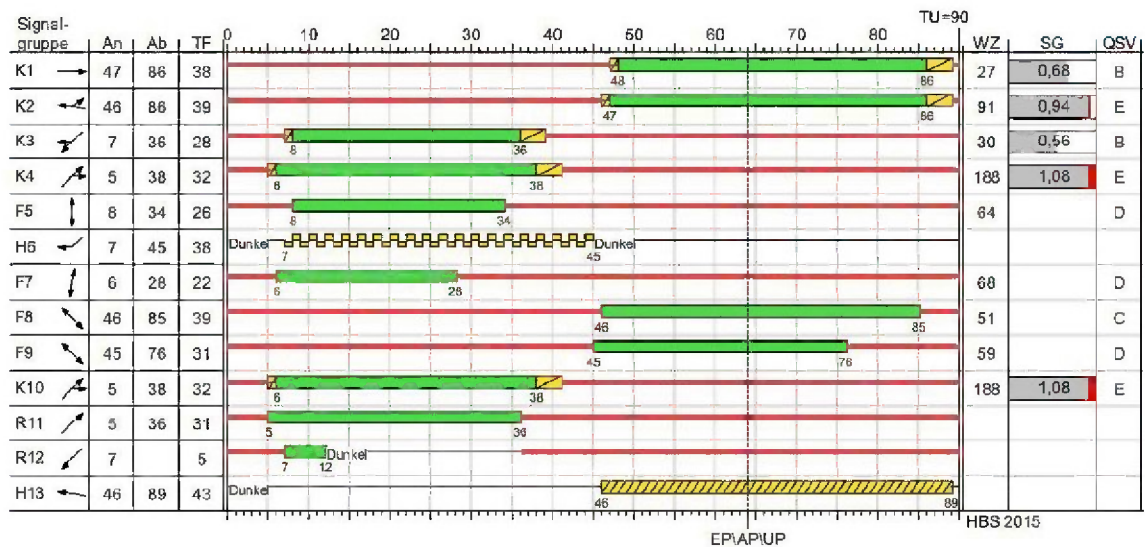


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _A [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{WES,SS>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{WES} [Kfz] | N _{WSS} [Kfz] | N _{WSS,SS} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 279 | 6,975 | 1,854 | 1942 | - | 13 | 518 | 0,539 | 33,246 | 0,720 | 6,692 | 11,067 | 68,195 | B |
| | 2 | | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 281 | 7,025 | 1,852 | 1944 | - | 13 | 520 | 0,540 | 33,256 | 0,723 | 6,740 | 11,131 | 68,723 | B |
| 2 | 1 | | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 529 | 13,225 | 2,039 | 1765 | - | 22 | 883 | 0,599 | 19,954 | 0,955 | 10,395 | 15,848 | 107,164 | A |
| | 2 | | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 531 | 13,275 | 2,029 | 1774 | - | 22 | 887 | 0,599 | 19,936 | 0,955 | 10,430 | 15,892 | 107,462 | A |
| 3 | 2 | | K4, K10 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 550 | 16,250 | 1,849 | 1947 | - | 15 | 606 | 1,073 | 237,007 | 34,677 | 50,927 | 62,996 | 388,181 | F |
| | 1 | | K4, K10 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 230 | 5,750 | 1,847 | 1949 | - | 15 | 606 | 0,380 | 26,352 | 0,358 | 4,851 | 8,576 | 52,794 | B |
| 4 | 2 | | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 697 | 17,425 | 1,908 | 1887 | - | 23 | 923 | 0,755 | 27,716 | 2,330 | 16,446 | 23,305 | 148,220 | B |
| | 1 | | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 693 | 17,325 | 1,919 | 1876 | - | 23 | 918 | 0,755 | 27,765 | 2,330 | 16,365 | 23,207 | 147,597 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3890 | | | | | | 5861 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,712 | 61,295 | | | | | |

Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

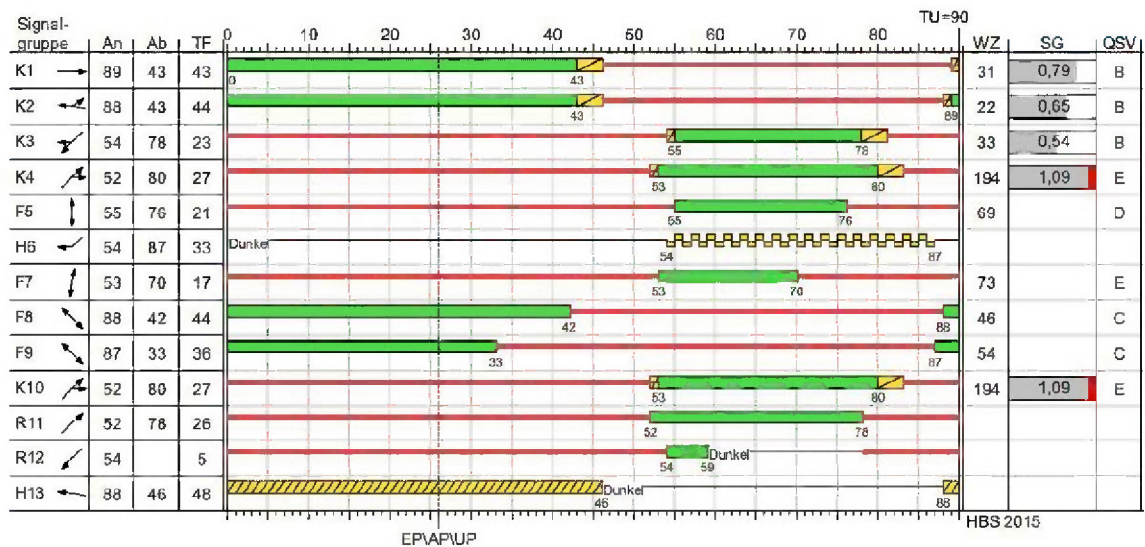


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _h [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _h [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,55>max} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | Net [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,55} [Kfz] | L _e [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | | K3 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 356 | 8,900 | 1,823 | 1975 | - | 16 | 635 | 0,561 | 29,764 | 0,797 | 8,162 | 12,994 | 79,211 | B |
| | 2 | | K3 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 354 | 8,850 | 1,831 | 1966 | - | 16 | 633 | 0,559 | 29,719 | 0,790 | 8,107 | 12,922 | 78,850 | B |
| 2 | 1 | | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 803 | 20,075 | 1,857 | 1928 | - | 21 | 856 | 0,938 | 90,844 | 15,932 | 35,060 | 45,074 | 279,369 | E |
| | 2 | | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 807 | 20,175 | 1,859 | 1937 | - | 22 | 860 | 0,938 | 90,741 | 15,982 | 35,205 | 45,240 | 280,398 | E |
| 3 | 2 | | K4, K10 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 780 | 19,500 | 1,822 | 1976 | - | 18 | 725 | 1,076 | 235,016 | 41,593 | 61,093 | 74,312 | 451,222 | F |
| | 1 | | K4, K10 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 220 | 5,500 | 1,800 | 2000 | - | 18 | 734 | 0,300 | 21,469 | 0,246 | 4,158 | 7,607 | 45,642 | B |
| 4 | 2 | | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 562 | 14,050 | 1,888 | 1907 | - | 21 | 826 | 0,680 | 26,819 | 1,449 | 12,740 | 18,777 | 118,182 | B |
| | 1 | | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 558 | 13,950 | 1,899 | 1895 | - | 21 | 821 | 0,680 | 26,858 | 1,449 | 12,659 | 18,676 | 117,547 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 4440 | | | | | | 6090 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,805 | 86,799 | | | | | |

Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

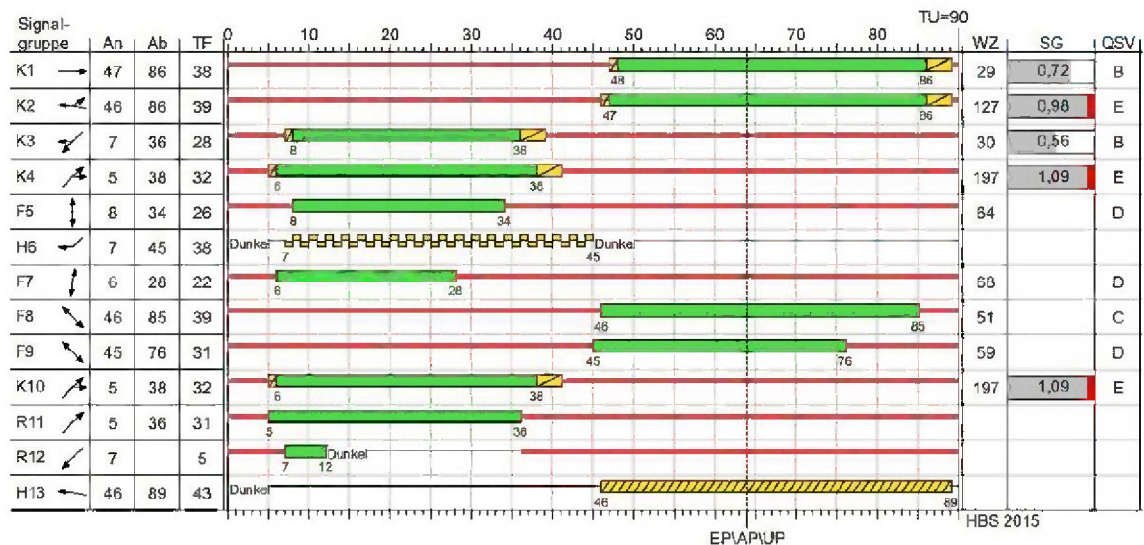


A-Signalgruppen ausgeblendet

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nms,ss>nc | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nst [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,ss [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 279 | 6,975 | 1,854 | 1942 | - | 13 | 518 | 0,539 | 33,246 | 0,720 | 6,692 | 11,067 | 68,195 | B |
| | 2 |  | K3 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 281 | 7,025 | 1,852 | 1944 | - | 13 | 520 | 0,540 | 33,256 | 0,723 | 6,740 | 11,131 | 68,723 | B |
| 2 | 1 |  | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 573 | 14,325 | 2,039 | 1765 | - | 22 | 882 | 0,650 | 21,704 | 1,234 | 11,845 | 17,566 | 119,563 | B |
| | 2 |  | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 577 | 14,425 | 2,029 | 1774 | - | 22 | 886 | 0,651 | 21,717 | 1,240 | 11,933 | 17,775 | 120,195 | B |
| 3 | 2 |  | K4, K10 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 660 | 16,500 | 1,847 | 1949 | - | 15 | 606 | 1,089 | 254,253 | 37,580 | 54,080 | 66,517 | 409,479 | F |
| | 1 |  | K4, K10 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 240 | 6,000 | 1,845 | 1951 | - | 15 | 607 | 0,395 | 26,525 | 0,383 | 5,096 | 8,914 | 54,821 | B |
| 4 | 2 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 727 | 18,175 | 1,908 | 1887 | - | 23 | 923 | 0,788 | 30,822 | 3,001 | 18,111 | 25,308 | 160,959 | B |
| | 1 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 723 | 18,075 | 1,921 | 1874 | - | 23 | 918 | 0,788 | 30,882 | 3,000 | 18,027 | 25,208 | 160,474 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4060 | | | | | | 5850 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,740 | 64,560 | | | | | |

Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

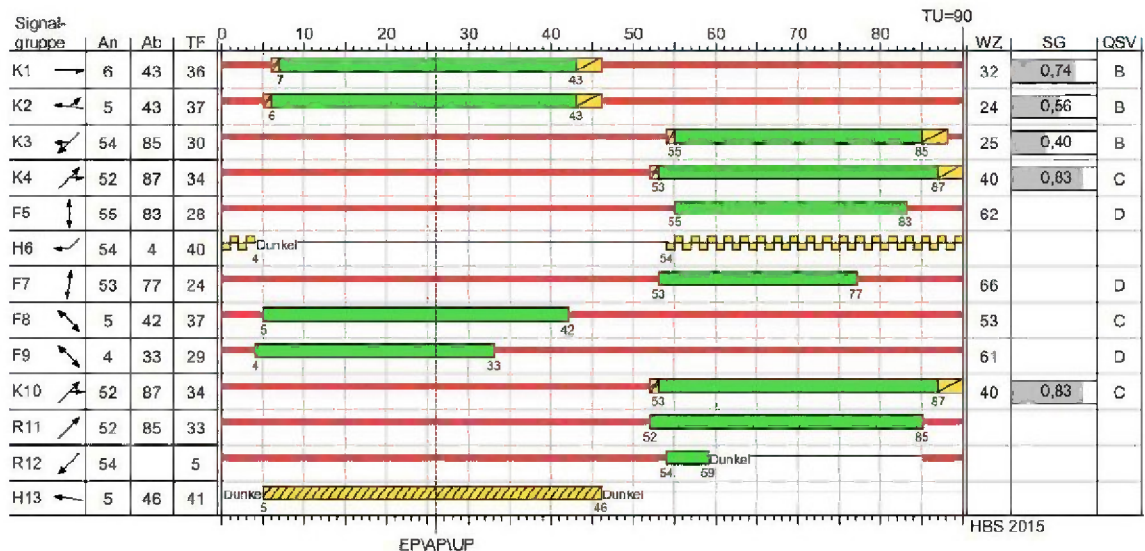


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,95>max} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | | K3 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 356 | 8,900 | 1,823 | 1975 | - | 16 | 635 | 0,561 | 29,764 | 0,797 | 8,162 | 12,994 | 79,211 | 9 |
| | 2 | | K3 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 354 | 8,850 | 1,821 | 1966 | - | 16 | 633 | 0,559 | 29,719 | 0,790 | 8,107 | 12,922 | 78,850 | 9 |
| 2 | 1 | | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 839 | 20,975 | 1,866 | 1929 | - | 21 | 857 | 0,979 | 127,780 | 24,561 | 45,190 | 56,559 | 350,553 | E |
| | 2 | | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 841 | 21,025 | 1,859 | 1937 | - | 22 | 860 | 0,978 | 126,736 | 24,402 | 45,064 | 56,417 | 349,673 | E |
| 3 | 2 | | K4, K10 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 790 | 19,750 | 1,820 | 1978 | - | 18 | 726 | 1,088 | 248,055 | 44,280 | 64,030 | 77,563 | 470,497 | F |
| | 1 | | K4, K10 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 230 | 5,750 | 1,800 | 2000 | - | 18 | 734 | 0,313 | 21,656 | 0,262 | 4,374 | 7,911 | 47,466 | 9 |
| 4 | 2 | | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 592 | 14,800 | 1,888 | 1907 | - | 21 | 826 | 0,717 | 28,835 | 1,802 | 13,972 | 20,294 | 127,730 | 9 |
| | 1 | | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 588 | 14,700 | 1,899 | 1896 | - | 21 | 821 | 0,716 | 28,821 | 1,791 | 13,871 | 20,170 | 126,950 | 9 |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4590 | | | | | | 6092 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,832 | 102,368 | | | | | |

8.4 Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde früh

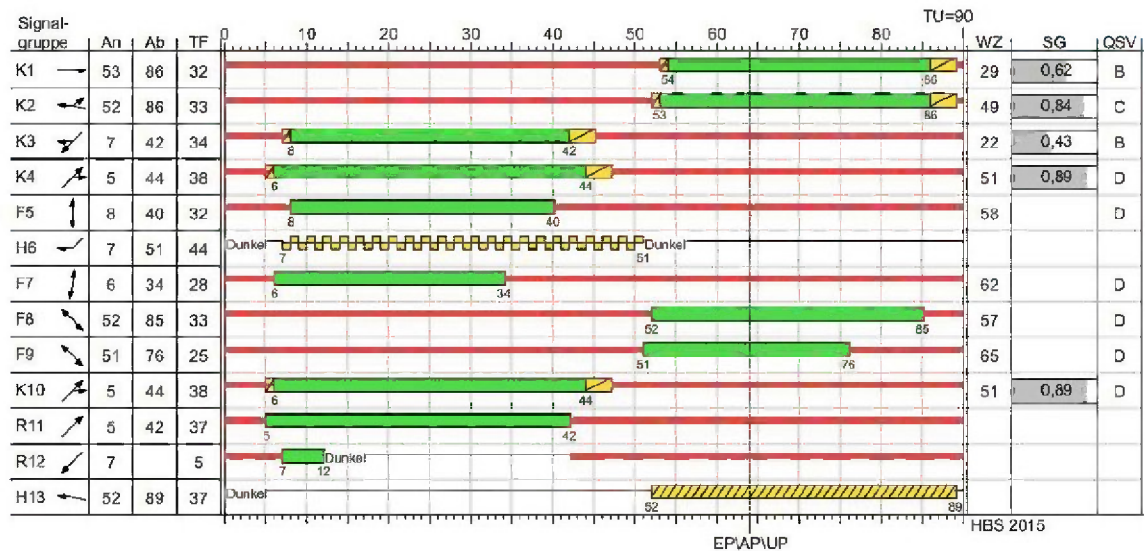


A-Signalgruppen ausgeblendet:

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{mess>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GS} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|--------|--------|--------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|-------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 265 | 6,625 | 1,856 | 1939 | - | 17 | 667 | 0,397 | 24,511 | 0,386 | 5,419 | 9,356 | 57,652 | B |
| | 2 |  | K3 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 265 | 6,625 | 1,850 | 1946 | - | 17 | 669 | 0,396 | 24,491 | 0,385 | 5,416 | 9,352 | 57,683 | B |
| 2 | 1 |  | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 419 | 10,475 | 2,043 | 1762 | - | 19 | 744 | 0,563 | 23,614 | 0,805 | 8,746 | 13,748 | 93,046 | B |
| | 2 |  | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 421 | 10,525 | 2,027 | 1776 | - | 19 | 749 | 0,562 | 23,563 | 0,802 | 8,777 | 13,787 | 93,145 | B |
| 3 | 2 |  | K4, K10 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 630 | 15,750 | 1,847 | 1949 | - | 19 | 758 | 0,631 | 45,379 | 4,328 | 18,548 | 25,832 | 159,022 | C |
| | 1 |  | K4, K10 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 180 | 4,500 | 1,845 | 1951 | - | 19 | 759 | 0,237 | 19,341 | 0,176 | 3,205 | 6,233 | 30,333 | A |
| 4 | 2 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 572 | 14,300 | 1,908 | 1887 | - | 19 | 776 | 0,737 | 31,873 | 2,043 | 14,126 | 20,482 | 130,256 | B |
| | 1 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 568 | 14,200 | 1,922 | 1873 | - | 19 | 770 | 0,738 | 32,020 | 2,056 | 14,061 | 20,403 | 129,753 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3320 | | | | | | 5892 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,629 | 30,509 | | | | | |

Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

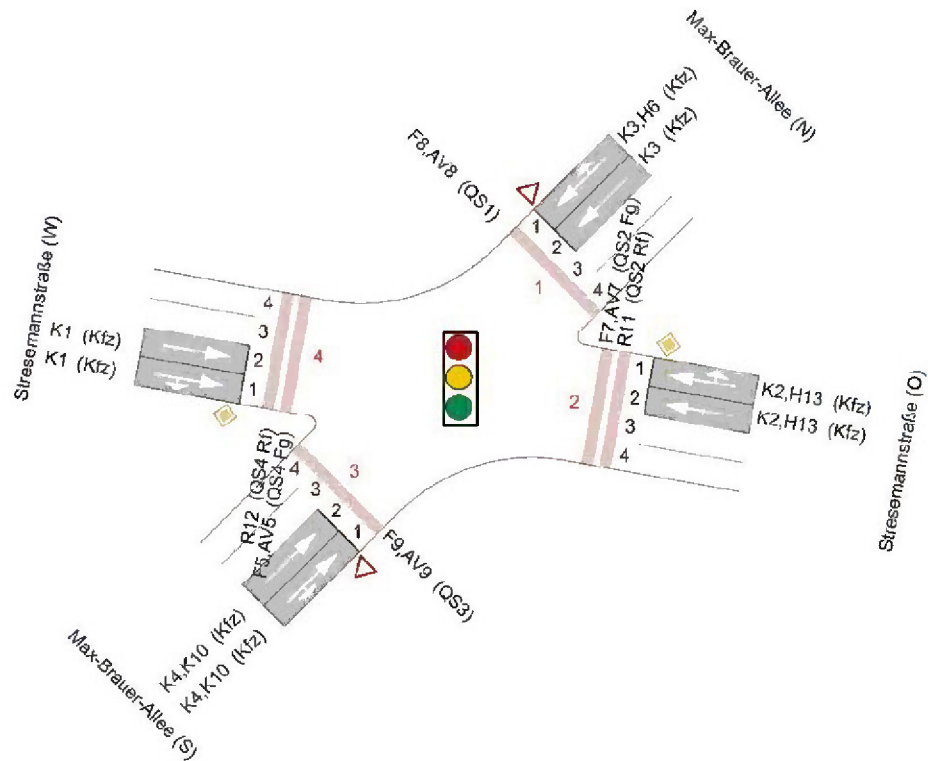
Analyse – Spitzenstunde spät



A-Signalgruppen ausgeblendet!

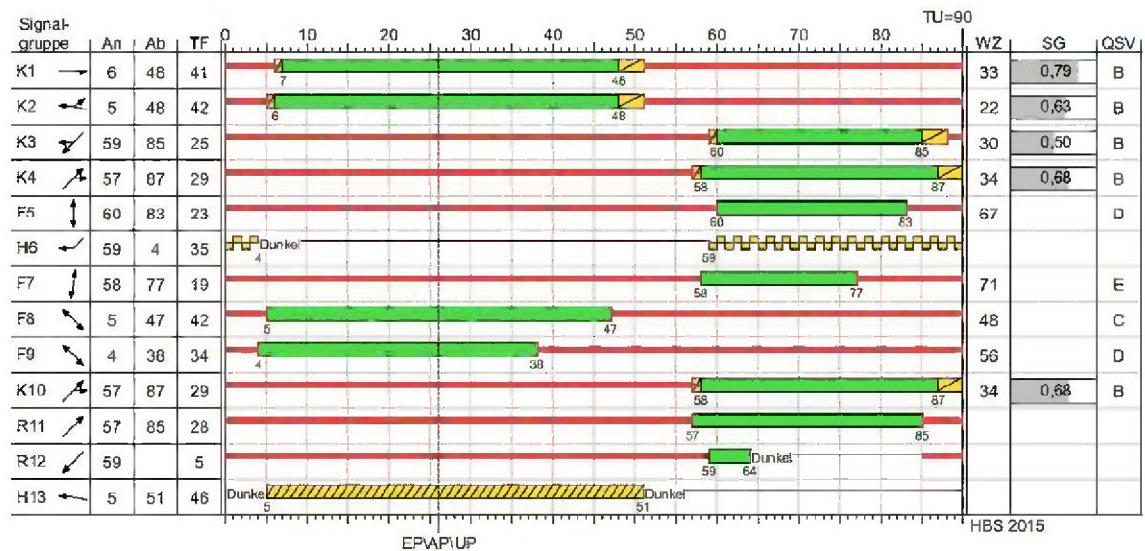
| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | fs [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{W,SS>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{nc} [Kfz] | N _{WS} [Kfz] | N _{WS,SS} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 | | K3 | 34 | 35 | 56 | 0,399 | 330 | 8,250 | 1,824 | 1973 | - | 19 | 768 | 0,430 | 22,269 | 0,447 | 6,500 | 10,812 | 66,040 | B |
| | 2 | | K3 | 34 | 35 | 56 | 0,399 | 330 | 8,250 | 1,829 | 1968 | - | 19 | 766 | 0,431 | 22,293 | 0,449 | 6,505 | 10,816 | 65,947 | B |
| 2 | 1 | | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 613 | 15,325 | 1,869 | 1926 | - | 18 | 728 | 0,842 | 49,264 | 4,798 | 18,780 | 26,109 | 161,824 | C |
| | 2 | | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 617 | 15,425 | 1,859 | 1937 | - | 18 | 732 | 0,843 | 49,414 | 4,852 | 18,933 | 26,292 | 162,958 | C |
| 3 | 2 | | K4, K10 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 760 | 19,000 | 1,822 | 1976 | - | 21 | 856 | 0,888 | 59,261 | 8,502 | 26,005 | 34,529 | 210,267 | D |
| | 1 | | K4, K10 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 180 | 4,500 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,208 | 16,514 | 0,148 | 2,952 | 5,858 | 35,148 | A |
| 4 | 2 | | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 437 | 10,925 | 1,890 | 1905 | - | 18 | 700 | 0,624 | 28,921 | 1,076 | 10,045 | 15,406 | 97,058 | B |
| | 1 | | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 433 | 10,825 | 1,903 | 1892 | - | 17 | 695 | 0,623 | 28,924 | 1,071 | 9,954 | 15,290 | 96,235 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3700 | | | | | | 6111 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,696 | 40,153 | | | | | |

8.5 Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Knotenpunktgeometrie Ausbaumaßnahmen



8.6 Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

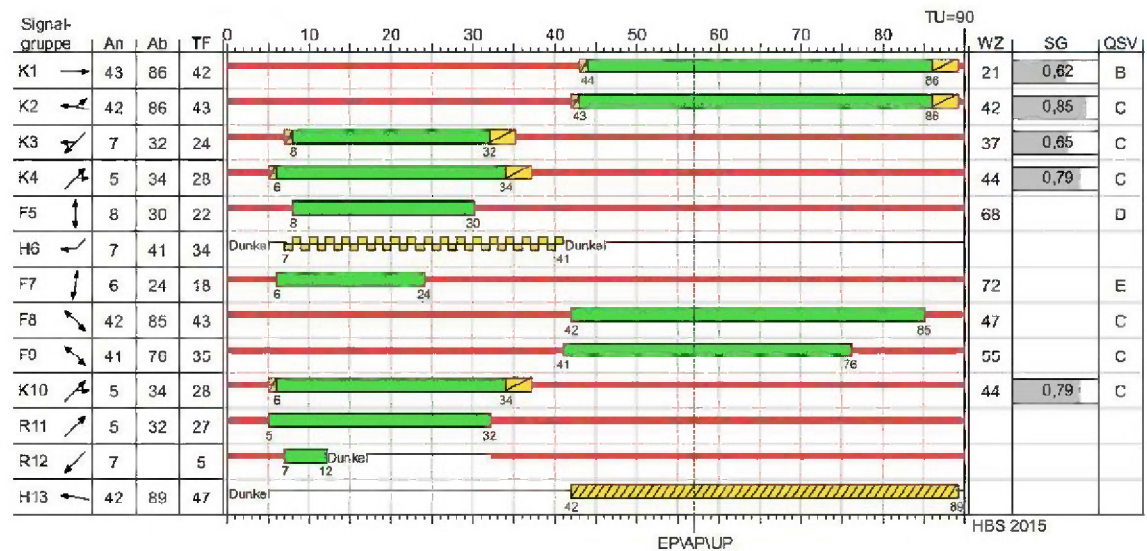


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nussas>mk | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nor [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,as [Kfz] | Li [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 | | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,285 | 280 | 7,000 | 1,853 | 1943 | - | 14 | 561 | 0,499 | 30,452 | 0,603 | 6,419 | 10,704 | 65,894 | B |
| | 2 | | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,285 | 280 | 7,000 | 1,852 | 1944 | - | 14 | 562 | 0,498 | 30,423 | 0,601 | 6,415 | 10,699 | 66,056 | B |
| 2 | 1 | | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 529 | 13,225 | 2,039 | 1765 | - | 21 | 844 | 0,627 | 22,184 | 1,096 | 10,954 | 16,551 | 111,918 | B |
| | 2 | | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 531 | 13,275 | 2,039 | 1774 | - | 21 | 848 | 0,626 | 22,125 | 1,090 | 10,978 | 16,582 | 112,127 | B |
| 3 | 2 | | K4, K10 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 440 | 11,000 | 1,849 | 1947 | - | 16 | 648 | 0,679 | 33,825 | 1,432 | 10,913 | 16,500 | 101,673 | B |
| | 1 | | K4, K10 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 440 | 11,000 | 1,846 | 1950 | - | 16 | 649 | 0,678 | 33,762 | 1,425 | 10,902 | 16,486 | 101,488 | B |
| 4 | 2 | | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 697 | 17,425 | 1,908 | 1887 | - | 22 | 881 | 0,791 | 32,801 | 3,066 | 17,794 | 24,928 | 158,542 | B |
| | 1 | | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 693 | 17,325 | 1,919 | 1876 | - | 22 | 876 | 0,791 | 32,869 | 3,065 | 17,708 | 24,825 | 157,887 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3890 | | | | | | 5869 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,679 | 29,796 | | | | | |

Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

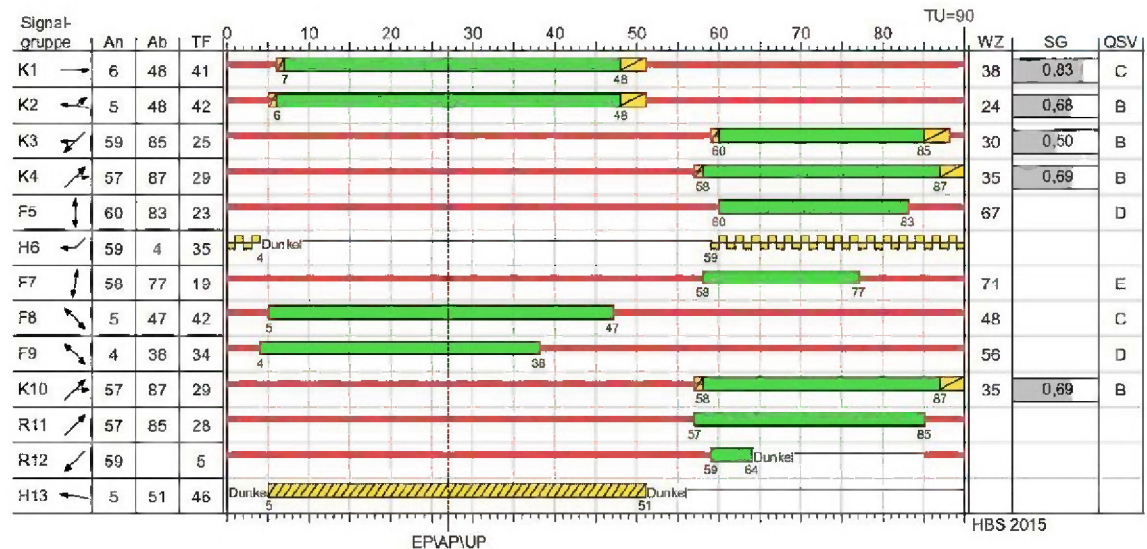


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Str.Nr. | Symbol | SGR | t ₀ [s] | t ₁ [s] | t ₂ [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₃ [s/Kfz] | q ₃ [Kfz/h] | N _{aus,ss>nx} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | N _{er} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{ms,ss} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|---------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 24 | 25 | 56 | 0,278 | 356 | 8,900 | 1,823 | 1975 | - | 14 | 549 | 0,648 | 36,540 | 1,209 | 9,047 | 14,134 | 86,161 | C |
| | 2 |  | K3 | 24 | 25 | 56 | 0,278 | 354 | 8,850 | 1,831 | 1966 | - | 14 | 547 | 0,647 | 36,519 | 1,203 | 8,994 | 14,066 | 85,831 | C |
| 2 | 1 |  | K2 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 803 | 20,075 | 1,867 | 1928 | - | 24 | 943 | 0,852 | 41,605 | 5,622 | 23,207 | 31,354 | 194,332 | C |
| | 2 |  | K2 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 807 | 20,175 | 1,859 | 1937 | - | 24 | 947 | 0,852 | 41,529 | 5,626 | 23,298 | 31,461 | 194,995 | C |
| 3 | 2 |  | K4, K10 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 490 | 12,475 | 1,822 | 1976 | - | 16 | 636 | 0,785 | 43,770 | 2,842 | 14,151 | 20,525 | 124,628 | C |
| | 1 |  | K4, K10 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 501 | 12,525 | 1,811 | 1988 | - | 16 | 639 | 0,784 | 43,570 | 2,822 | 14,152 | 20,551 | 124,662 | C |
| 4 | 2 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 562 | 14,050 | 1,888 | 1907 | - | 23 | 912 | 0,616 | 21,476 | 1,038 | 11,433 | 17,152 | 107,955 | B |
| | 1 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 558 | 13,950 | 1,899 | 1895 | - | 23 | 906 | 0,616 | 21,504 | 1,038 | 11,359 | 17,059 | 107,369 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4440 | | | | | | 6079 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,745 | 36,171 | | | | | |

Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

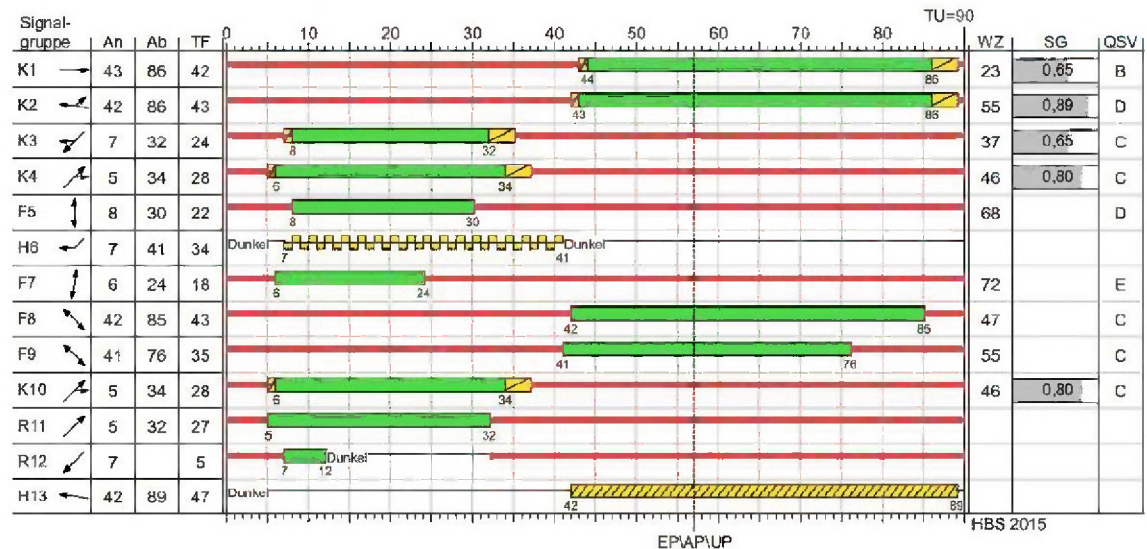


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | b [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MSS > FNK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{0,6} [Kfz] | N _{MSS} [Kfz] | N _{MSS,35} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|----------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 280 | 7,000 | 1,853 | 1343 | - | 14 | 561 | 0,499 | 30,452 | 0,603 | 6,419 | 10,704 | 65,894 | B |
| | 2 | | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 280 | 7,000 | 1,852 | 1344 | - | 14 | 562 | 0,498 | 30,423 | 0,601 | 6,415 | 10,699 | 66,056 | B |
| 2 | 1 | | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 573 | 14,325 | 2,039 | 1765 | - | 21 | 843 | 0,680 | 24,359 | 1,450 | 12,529 | 18,515 | 125,310 | B |
| | 2 | | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 577 | 14,425 | 2,029 | 1774 | - | 21 | 847 | 0,681 | 24,377 | 1,458 | 12,622 | 18,631 | 125,983 | B |
| 3 | 2 | | K4, K10 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 450 | 11,250 | 1,849 | 1947 | - | 16 | 649 | 0,693 | 34,624 | 1,550 | 11,305 | 16,991 | 104,699 | B |
| | 1 | | K4, K10 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 450 | 11,250 | 1,845 | 1951 | - | 16 | 650 | 0,692 | 34,550 | 1,541 | 11,292 | 16,975 | 104,396 | B |
| 4 | 2 | | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 727 | 18,175 | 1,908 | 1887 | - | 22 | 881 | 0,825 | 37,836 | 4,170 | 19,929 | 27,479 | 174,766 | C |
| | 1 | | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 723 | 18,075 | 1,921 | 1874 | - | 22 | 876 | 0,825 | 37,921 | 4,167 | 19,839 | 27,372 | 174,250 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4060 | | | | | | 5869 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,710 | 32,296 | | | | | |

Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

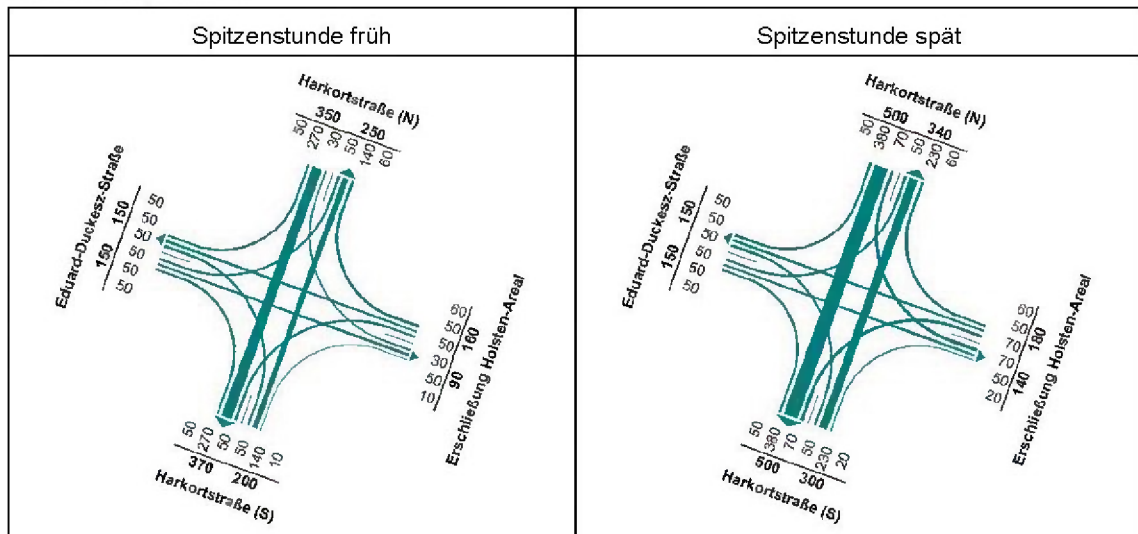


A-Signalgruppen ausgeblendet!

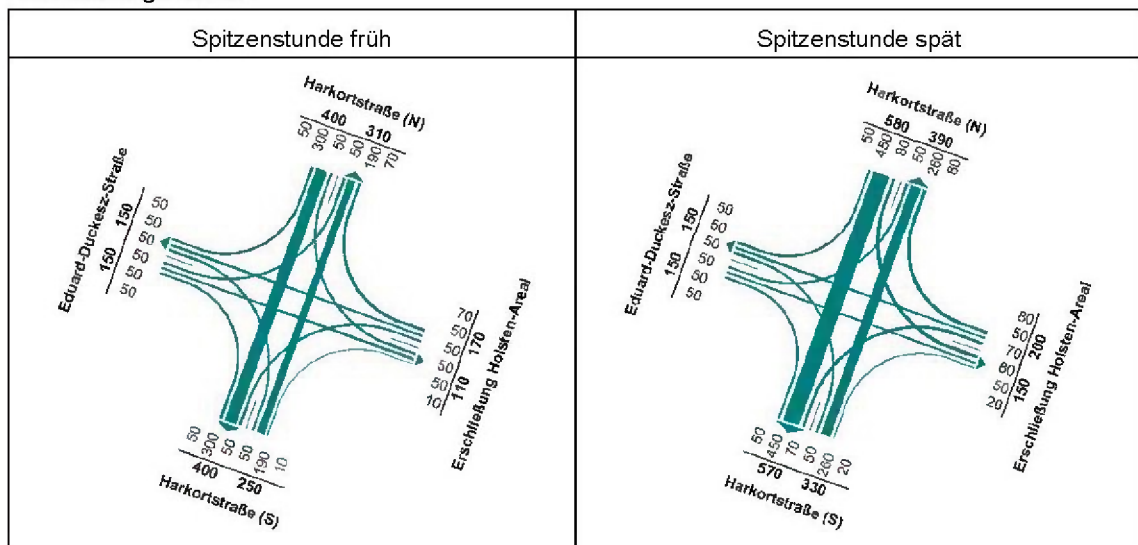
| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t_r [s] | t_A [s] | t_s [s] | f_A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_0 [s/Kfz] | q_s [Kfz/h] | $N_{MS,95>n_k}$ | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_W [s] | N_{GE} [Kfz] | N_{MS} [Kfz] | $N_{MS,95}$ [Kfz] | L_k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|----------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------|-------|--------------|-------------------|-------------------|----------------------|--------------|-----|
| 1 | 1 | | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 356 | 8,900 | 1,823 | 1975 | - | 14 | 549 | 0,648 | 36,540 | 1,209 | 9,047 | 14,134 | 86,161 | C |
| | 2 | | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 354 | 8,850 | 1,831 | 1966 | - | 14 | 547 | 0,647 | 36,519 | 1,203 | 8,994 | 14,066 | 85,831 | C |
| 2 | 1 | | K2 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 838 | 20,950 | 1,866 | 1929 | - | 24 | 943 | 0,889 | 54,878 | 8,930 | 27,868 | 36,796 | 228,062 | D |
| | 2 | | K2 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 842 | 21,050 | 1,859 | 1937 | - | 24 | 947 | 0,889 | 54,787 | 8,944 | 27,973 | 36,918 | 228,818 | D |
| 3 | 2 | | K4, K10 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 509 | 12,725 | 1,822 | 1976 | - | 16 | 637 | 0,799 | 45,806 | 3,177 | 14,793 | 21,298 | 129,321 | C |
| | 1 | | K4, K10 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 511 | 12,775 | 1,811 | 1968 | - | 16 | 640 | 0,798 | 45,575 | 3,153 | 14,810 | 21,319 | 129,321 | C |
| 4 | 2 | | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 592 | 14,800 | 1,888 | 1907 | - | 23 | 912 | 0,649 | 22,623 | 1,228 | 12,428 | 18,490 | 115,747 | B |
| | 1 | | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 588 | 14,700 | 1,899 | 1896 | - | 23 | 907 | 0,648 | 22,610 | 1,221 | 12,338 | 18,279 | 115,048 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 4590 | | | | | | 6082 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,770 | 41,698 | | | | | |

9 Harkortstraße / Erschließungsstraße Holsten-Areal

9.1 Harkortstraße / Erschließungsstraße Holsten-Areal – Knotenstrombelastungen Entwicklungsstufe 1

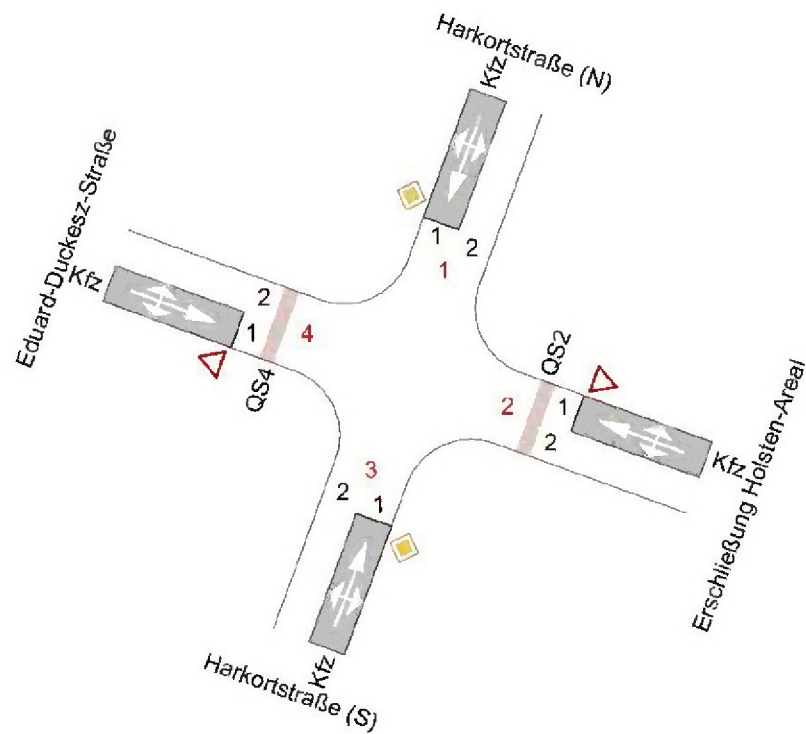


Entwicklungsstufe 2



9.2 Harkortstraße / Erschließungsstraße Holsten-Areal – Knotenpunktgeometrie Planung

Quelle: eigenes Konzept



9.3 Harkortstraße / Erschließungsstraße Holsten-Areal – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

| Arm | Zufahrt | Strom | Verkehrsstrom | q _{Fz} [Fz/h] | q _{PE} [Pkw-E/h] | C _{PE} [Pkw-E/h] | C _{Fz} [Fz/h] | x _i [-] | R [Fz/h] | tw [s] | QSV |
|-------------|---------|-------|---------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|-----------------------|-------------|-----------|-----|
| 3 | A | 3 → 4 | 1 | 50,0 | 50,5 | 893,0 | 884,0 | 0,057 | 834,0 | 4,3 | A |
| | | 3 → 1 | 2 | 140,0 | 143,0 | 1.800,0 | 1.763,0 | 0,079 | 1.623,0 | 2,2 | A |
| | | 3 → 2 | 3 | 10,0 | 10,0 | 1.600,0 | 1.600,0 | 0,006 | 1.590,0 | 2,3 | A |
| 2 | B | 2 → 3 | 4 | 50,0 | 50,5 | 371,5 | 368,0 | 0,136 | 318,0 | 11,3 | B |
| | | 2 → 4 | 5 | 50,0 | 50,5 | 460,0 | 455,5 | 0,110 | 405,5 | 8,9 | A |
| | | 2 → 1 | 6 | 60,0 | 60,5 | 1.005,0 | 997,0 | 0,060 | 937,0 | 3,8 | A |
| 1 | C | 1 → 2 | 7 | 30,0 | 30,5 | 1.084,0 | 1.066,0 | 0,028 | 1.036,0 | 3,5 | A |
| | | 1 → 3 | 8 | 270,0 | 275,5 | 1.800,0 | 1.764,5 | 0,153 | 1.494,5 | 2,4 | A |
| | | 1 → 4 | 9 | 50,0 | 50,5 | 1.600,0 | 1.584,0 | 0,032 | 1.534,0 | 2,3 | A |
| 4 | D | 4 → 1 | 10 | 50,0 | 50,5 | 365,5 | 362,0 | 0,138 | 312,0 | 11,5 | B |
| | | 4 → 2 | 11 | 50,0 | 50,5 | 473,5 | 469,0 | 0,107 | 419,0 | 8,6 | A |
| | | 4 → 3 | 12 | 50,0 | 50,5 | 836,5 | 828,0 | 0,060 | 778,0 | 4,6 | A |
| Mischströme | | | | | | | | | | | |
| 3 | A | - | 1+2+3 | 200,0 | 203,5 | 1.800,0 | 1.768,0 | 0,113 | 1.568,0 | 2,3 | A |
| 2 | B | - | 4+5+6 | 160,0 | 161,5 | 528,0 | 523,5 | 0,306 | 363,5 | 9,9 | A |
| 1 | C | - | 7+8+9 | 350,0 | 356,5 | 1.800,0 | 1.766,5 | 0,198 | 1.416,5 | 2,5 | A |
| 4 | D | - | 10+11+12 | 150,0 | 151,5 | 496,5 | 491,5 | 0,305 | 341,5 | 10,5 | B |
| Gesamt QSV | | | | | | | | | | | B |

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

| Arm | Zufahrt | Strom | Verkehrsstrom | q _{Fz} [Fz/h] | q _{PE} [Pkw-E/h] | C _{PE} [Pkw-E/h] | C _{Fz} [Fz/h] | x _i [-] | R [Fz/h] | tw [s] | QSV |
|-------------|---------|-------|---------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|-----------------------|-------------|-----------|-----|
| 3 | A | 3 → 4 | 1 | 50,0 | 50,5 | 788,0 | 780,0 | 0,064 | 730,0 | 4,9 | A |
| | | 3 → 1 | 2 | 230,0 | 234,5 | 1.800,0 | 1.764,5 | 0,130 | 1.534,5 | 2,3 | A |
| | | 3 → 2 | 3 | 20,0 | 20,0 | 1.600,0 | 1.600,0 | 0,013 | 1.580,0 | 2,3 | A |
| 2 | B | 2 → 3 | 4 | 70,0 | 70,5 | 231,5 | 230,0 | 0,305 | 160,0 | 22,5 | C |
| | | 2 → 4 | 5 | 50,0 | 50,5 | 300,5 | 297,5 | 0,168 | 247,5 | 14,5 | B |
| | | 2 → 1 | 6 | 60,0 | 60,5 | 895,0 | 888,0 | 0,068 | 828,0 | 4,3 | A |
| 1 | C | 1 → 2 | 7 | 70,0 | 70,5 | 967,0 | 960,5 | 0,073 | 890,5 | 4,0 | A |
| | | 1 → 3 | 8 | 380,0 | 387,5 | 1.800,0 | 1.764,5 | 0,215 | 1.384,5 | 2,6 | A |
| | | 1 → 4 | 9 | 50,0 | 50,5 | 1.600,0 | 1.584,0 | 0,032 | 1.534,0 | 2,3 | A |
| 4 | D | 4 → 1 | 10 | 50,0 | 50,5 | 228,0 | 225,5 | 0,221 | 175,5 | 20,5 | C |
| | | 4 → 2 | 11 | 50,0 | 50,5 | 307,5 | 304,5 | 0,164 | 254,5 | 14,1 | B |
| | | 4 → 3 | 12 | 50,0 | 50,5 | 731,5 | 724,5 | 0,069 | 674,5 | 5,3 | A |
| Mischströme | | | | | | | | | | | |
| 3 | A | - | 1+2+3 | 300,0 | 305,0 | 1.800,0 | 1.770,0 | 0,169 | 1.470,0 | 2,4 | A |
| 2 | B | - | 4+5+6 | 180,0 | 181,5 | 335,5 | 333,0 | 0,541 | 153,0 | 23,3 | C |
| 1 | C | - | 7+8+9 | 500,0 | 508,5 | 1.800,0 | 1.770,0 | 0,283 | 1.270,0 | 2,8 | A |
| 4 | D | - | 10+11+12 | 150,0 | 151,5 | 333,5 | 330,0 | 0,454 | 180,0 | 19,9 | B |
| Gesamt QSV | | | | | | | | | | | C |

Harkortstraße / Erschließungsstraße Holsten-Areal – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

| Arm | Zufahrt | Strom | Verkehrsstrom | q _{Fz} [Fz/h] | q _{PE} [Pkw-E/h] | C _{PE} [Pkw-E/h] | C _{Fz} [Fz/h] | x _i [-] | R [Fz/h] | tw [s] | QSV |
|-------------|---------|-------|---------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|-----------------------|-------------|-----------|-----|
| 3 | A | 3 → 4 | 1 | 50,0 | 50,5 | 863,0 | 854,5 | 0,059 | 804,5 | 4,5 | A |
| | | 3 → 1 | 2 | 190,0 | 194,0 | 1.800,0 | 1.763,0 | 0,108 | 1.573,0 | 2,3 | A |
| | | 3 → 2 | 3 | 10,0 | 10,0 | 1.600,0 | 1.600,0 | 0,006 | 1.590,0 | 2,3 | A |
| 2 | B | 2 → 3 | 4 | 50,0 | 50,5 | 307,0 | 304,0 | 0,164 | 254,0 | 14,2 | B |
| | | 2 → 4 | 5 | 50,0 | 50,5 | 387,0 | 383,0 | 0,130 | 333,0 | 10,8 | B |
| | | 2 → 1 | 6 | 70,0 | 70,5 | 945,5 | 939,0 | 0,075 | 869,0 | 4,1 | A |
| 1 | C | 1 → 2 | 7 | 50,0 | 50,5 | 1.024,0 | 1.014,0 | 0,049 | 964,0 | 3,7 | A |
| | | 1 → 3 | 8 | 300,0 | 306,0 | 1.800,0 | 1.764,5 | 0,170 | 1.464,5 | 2,5 | A |
| | | 1 → 4 | 9 | 50,0 | 50,5 | 1.600,0 | 1.584,0 | 0,032 | 1.534,0 | 2,3 | A |
| 4 | D | 4 → 1 | 10 | 50,0 | 50,5 | 294,5 | 291,5 | 0,171 | 241,5 | 14,9 | B |
| | | 4 → 2 | 11 | 50,0 | 50,5 | 397,5 | 393,5 | 0,127 | 343,5 | 10,5 | B |
| | | 4 → 3 | 12 | 50,0 | 50,5 | 806,5 | 798,5 | 0,063 | 748,5 | 4,8 | A |
| Mischströme | | | | | | | | | | | |
| 3 | A | - | 1+2+3 | 250,0 | 254,5 | 1.800,0 | 1.768,0 | 0,141 | 1.518,0 | 2,4 | A |
| 2 | B | - | 4+5+6 | 170,0 | 171,5 | 465,0 | 461,0 | 0,369 | 291,0 | 12,4 | B |
| 1 | C | - | 7+8+9 | 400,0 | 407,0 | 1.800,0 | 1.768,0 | 0,226 | 1.368,0 | 2,6 | A |
| 4 | D | - | 10+11+12 | 150,0 | 151,5 | 419,5 | 415,5 | 0,361 | 265,5 | 13,5 | B |
| Gesamt QSV | | | | | | | | | | | B |

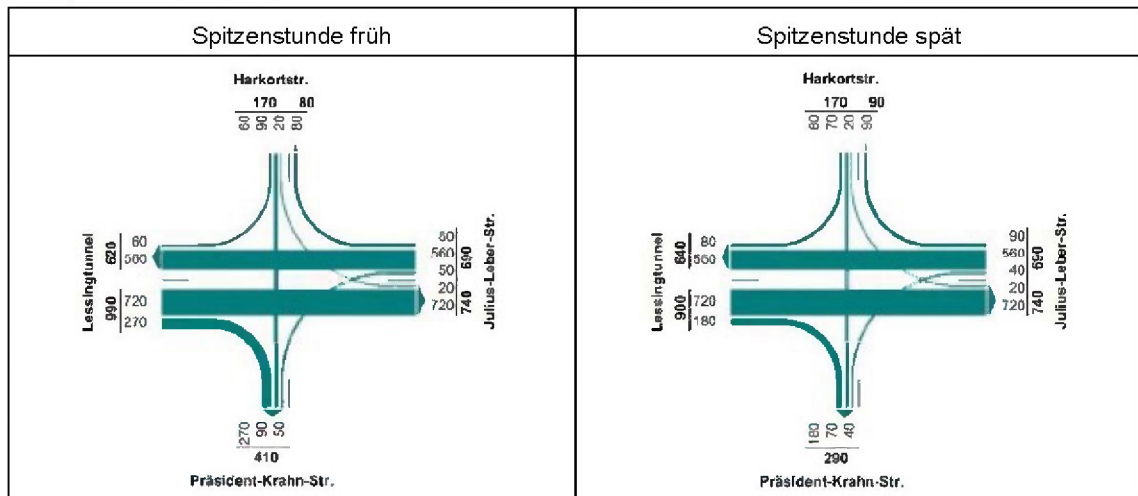
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

| Arm | Zufahrt | Strom | Verkehrsstrom | q _{Fz} [Fz/h] | q _{PE} [Pkw-E/h] | C _{PE} [Pkw-E/h] | C _{Fz} [Fz/h] | x _i [-] | R [Fz/h] | tw [s] | QSV |
|-------------|---------|-------|---------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|-----------------------|-------------|-----------|-----|
| 3 | A | 3 → 4 | 1 | 50,0 | 50,5 | 727,5 | 720,5 | 0,069 | 670,5 | 5,4 | A |
| | | 3 → 1 | 2 | 260,0 | 265,0 | 1.800,0 | 1.766,5 | 0,147 | 1.506,5 | 2,4 | A |
| | | 3 → 2 | 3 | 20,0 | 20,0 | 1.600,0 | 1.600,0 | 0,013 | 1.580,0 | 2,3 | A |
| 2 | B | 2 → 3 | 4 | 70,0 | 70,5 | 185,5 | 184,0 | 0,380 | 114,0 | 31,5 | D |
| | | 2 → 4 | 5 | 50,0 | 50,5 | 248,5 | 246,0 | 0,203 | 196,0 | 18,4 | B |
| | | 2 → 1 | 6 | 80,0 | 81,0 | 862,5 | 851,5 | 0,094 | 771,5 | 4,7 | A |
| 1 | C | 1 → 2 | 7 | 80,0 | 81,0 | 934,5 | 922,5 | 0,087 | 842,5 | 4,3 | A |
| | | 1 → 3 | 8 | 450,0 | 459,0 | 1.800,0 | 1.764,5 | 0,255 | 1.314,5 | 2,7 | A |
| | | 1 → 4 | 9 | 50,0 | 50,5 | 1.600,0 | 1.584,0 | 0,032 | 1.534,0 | 2,3 | A |
| 4 | D | 4 → 1 | 10 | 50,0 | 50,5 | 173,5 | 172,0 | 0,291 | 122,0 | 29,5 | C |
| | | 4 → 2 | 11 | 50,0 | 50,5 | 254,0 | 251,5 | 0,199 | 201,5 | 17,9 | B |
| | | 4 → 3 | 12 | 50,0 | 50,5 | 671,5 | 665,0 | 0,075 | 615,0 | 5,9 | A |
| Mischströme | | | | | | | | | | | |
| 3 | A | - | 1+2+3 | 330,0 | 335,5 | 1.800,0 | 1.770,0 | 0,186 | 1.440,0 | 2,5 | A |
| 2 | B | - | 4+5+6 | 200,0 | 202,0 | 298,5 | 295,5 | 0,677 | 95,5 | 36,7 | D |
| 1 | C | - | 7+8+9 | 580,0 | 590,5 | 1.800,0 | 1.768,0 | 0,328 | 1.188,0 | 3,0 | A |
| 4 | D | - | 10+11+12 | 150,0 | 151,5 | 268,0 | 265,5 | 0,565 | 115,5 | 30,8 | D |
| Gesamt QSV | | | | | | | | | | | D |

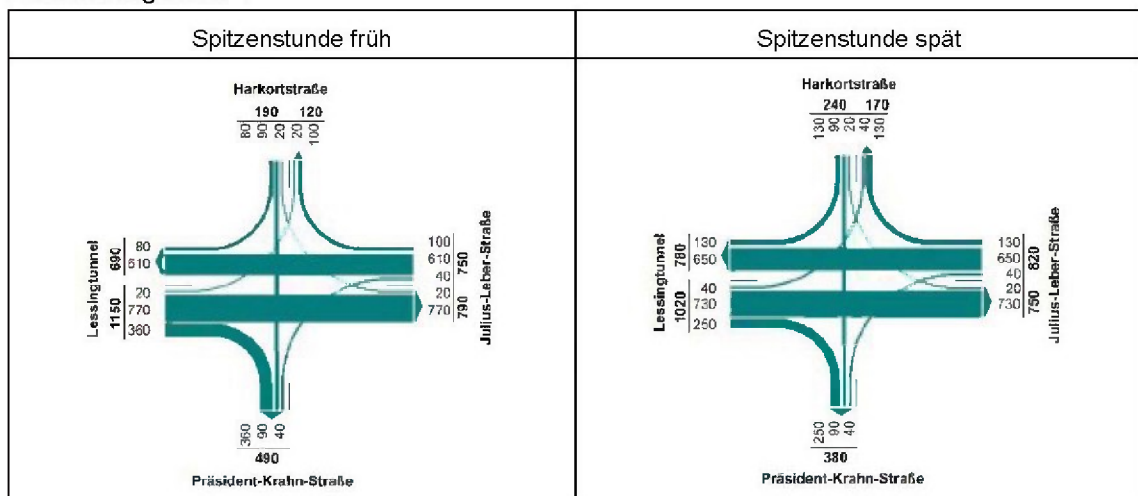
10 Julius-Leber-Straße / Harkortstraße (LSA 709)

10.1 Julius-Leber-Straße / Harkortstraße – Knotenstrombelastungen

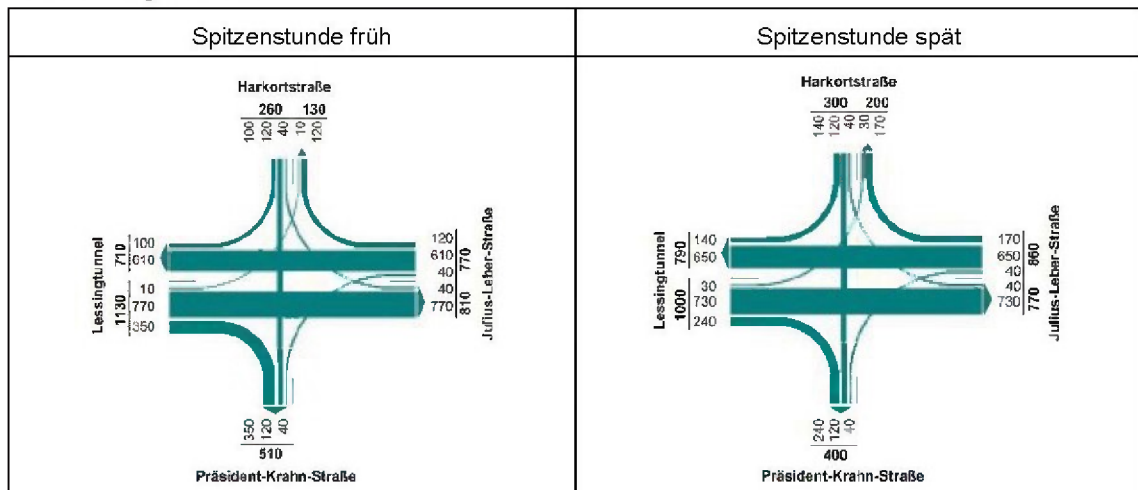
Analyse (VZ 05.06.2013)



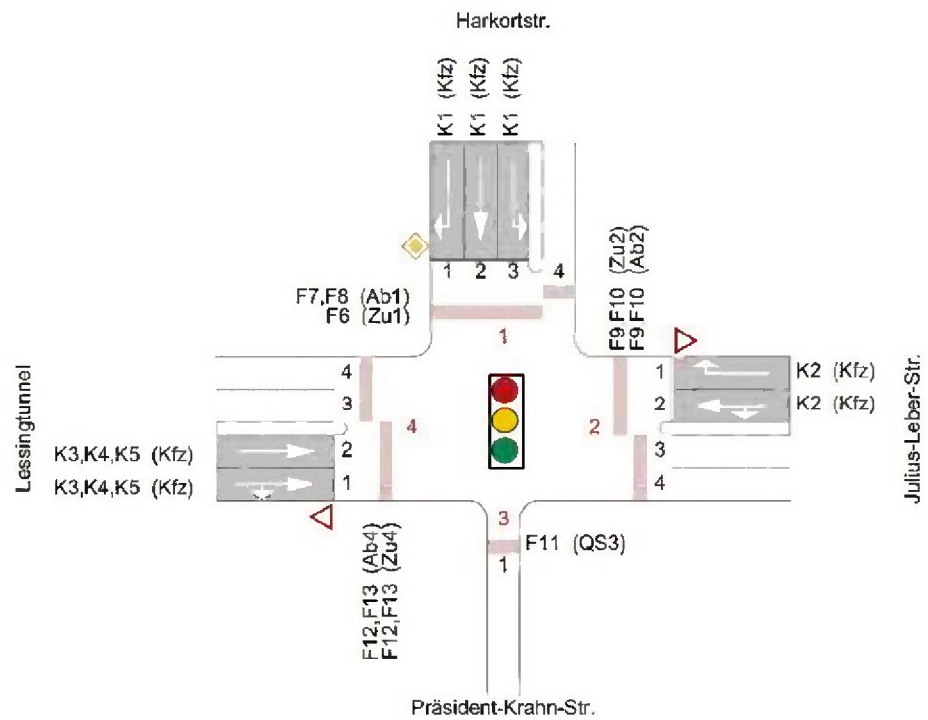
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

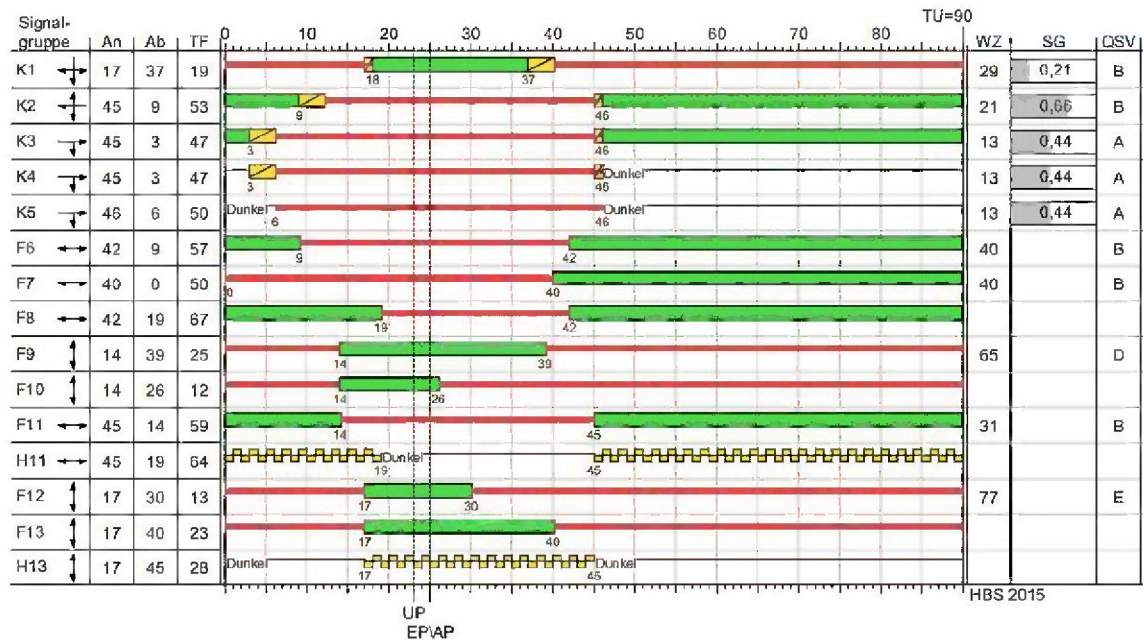









10.2 Julius-Leber-Straße / Harkortstraße – Knotenpunktgeometrie Bestand



10.3 Julius-Leber-Straße / Harkortstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

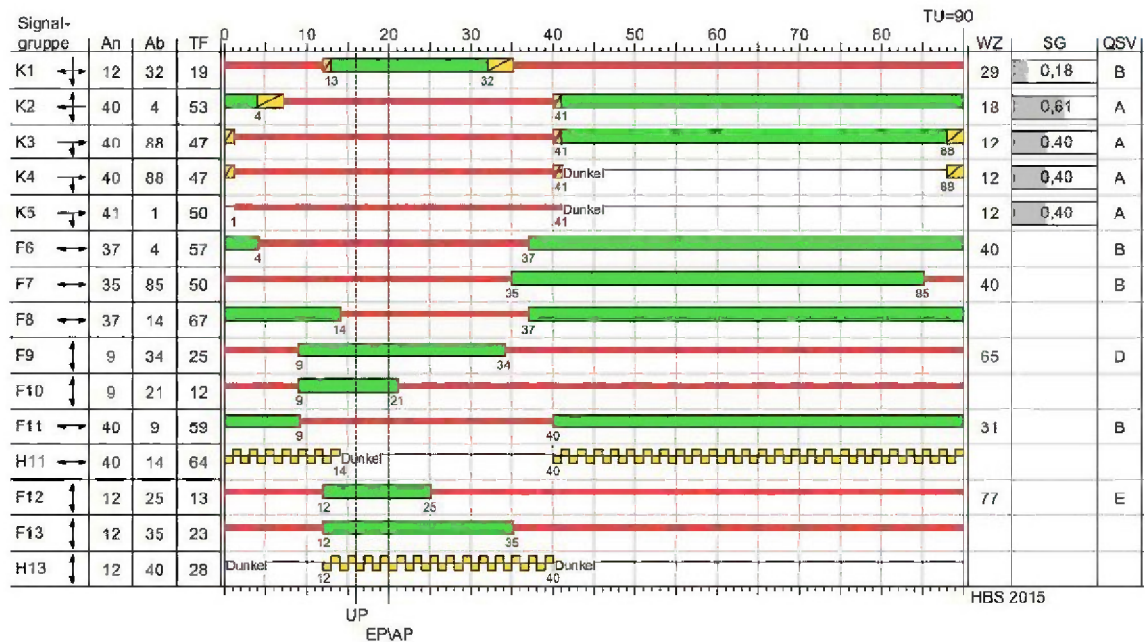
Analyse – Spitzenstunde früh










| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | ts [s] | ts [s] | ts [s] | fs | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | te [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{ms,ss>nx} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{ee} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{ms,ss} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K1 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 60 | 1,500 | 1,868 | 1927 | - | 11 | 428 | 0,140 | 28,876 | 0,091 | 1,295 | 3,220 | 20,054 | B |
| | 2 |  | K1 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 90 | 2,250 | 1,831 | 1966 | - | 11 | 435 | 0,206 | 29,749 | 0,146 | 1,960 | 4,360 | 26,605 | B |
| | 3 |  | K1 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 20 | 0,500 | 1,868 | 1927 | - | 11 | 428 | 0,047 | 27,752 | 0,027 | 0,420 | 1,516 | 9,442 | B |
| 2 | 1 |  | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 80 | 2,000 | 1,919 | 1876 | - | 28 | 1126 | 0,071 | 7,654 | 0,042 | 0,878 | 2,463 | 15,753 | A |
| | 2 |  | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 610 | 15,250 | 1,831 | 1966 | - | 23 | 931 | 0,655 | 22,959 | 1,268 | 12,901 | 18,976 | 116,019 | B |
| 4 | 2 |  | K3, K4, K5 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 494 | 12,350 | 1,832 | 1965 | - | 28 | 1113 | 0,444 | 12,816 | 0,476 | 7,623 | 12,292 | 75,080 | A |
| | 1 |  | K3, K4, K5 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 496 | 12,400 | 1,830 | 1967 | - | 28 | 1116 | 0,444 | 12,811 | 0,476 | 7,652 | 12,330 | 75,016 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1850 | | | | | | 5578 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,472 | 17,442 | | | | | |

Julius-Leber-Straße / Harkortstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

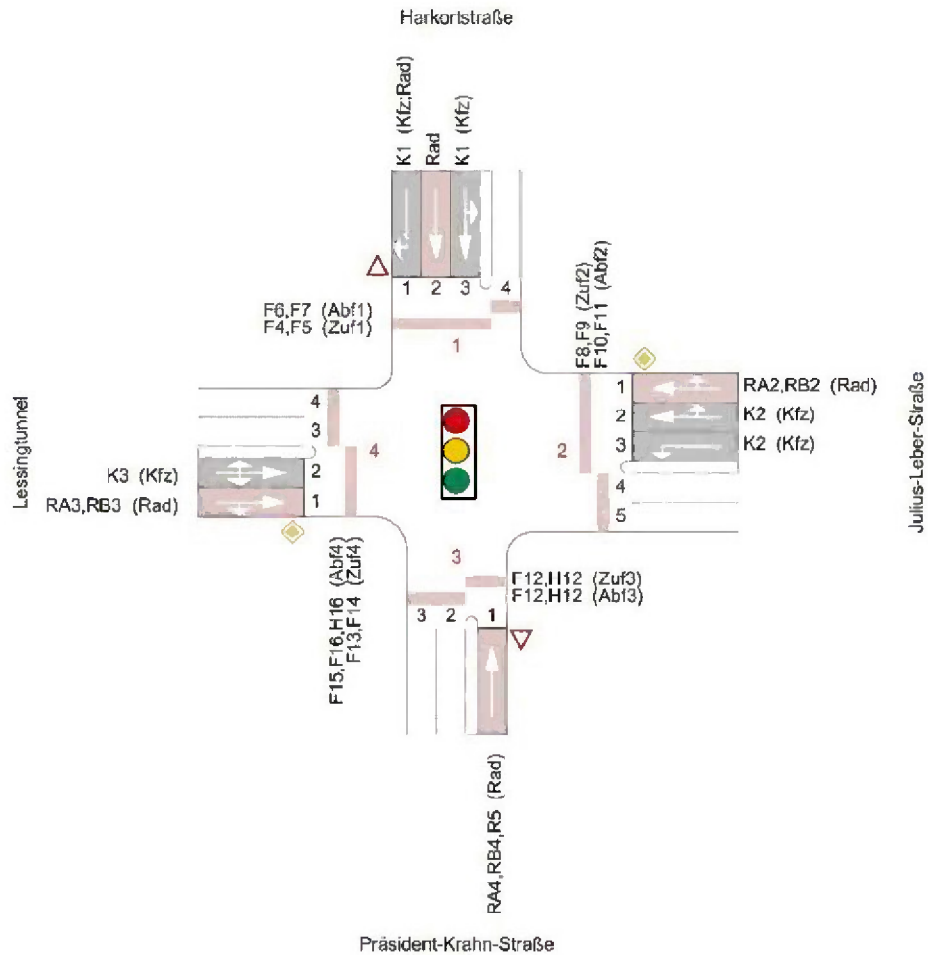
Analyse – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{max>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{ec} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{ms,95} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K1 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 11 | 444 | 0,180 | 29,369 | 0,123 | 1,744 | 3,977 | 23,862 | B |
| | 2 |  | K1 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 11 | 444 | 0,158 | 29,079 | 0,105 | 1,516 | 3,598 | 21,588 | B |
| | 3 |  | K1 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 20 | 0,500 | 1,800 | 2000 | - | 11 | 444 | 0,045 | 21,124 | 0,026 | 0,419 | 1,514 | 9,054 | B |
| 2 | 1 |  | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 90 | 2,250 | 1,814 | 1985 | - | 30 | 1191 | 0,076 | 7,683 | 0,046 | 0,969 | 2,571 | 16,154 | A |
| | 2 |  | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 600 | 15,000 | 1,813 | 1986 | - | 25 | 985 | 0,609 | 20,047 | 1,004 | 11,836 | 17,654 | 106,030 | B |
| 4 | 2 |  | K3, K4, K5 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 449 | 11,225 | 1,805 | 1994 | - | 28 | 1131 | 0,397 | 12,120 | 0,387 | 6,659 | 11,023 | 66,336 | A |
| | 1 |  | K3, K4, K5 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 451 | 11,275 | 1,803 | 1997 | - | 28 | 1132 | 0,398 | 12,133 | 0,389 | 6,684 | 11,070 | 66,619 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1760 | | | | | | 5771 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,430 | 16,235 | | | | | |

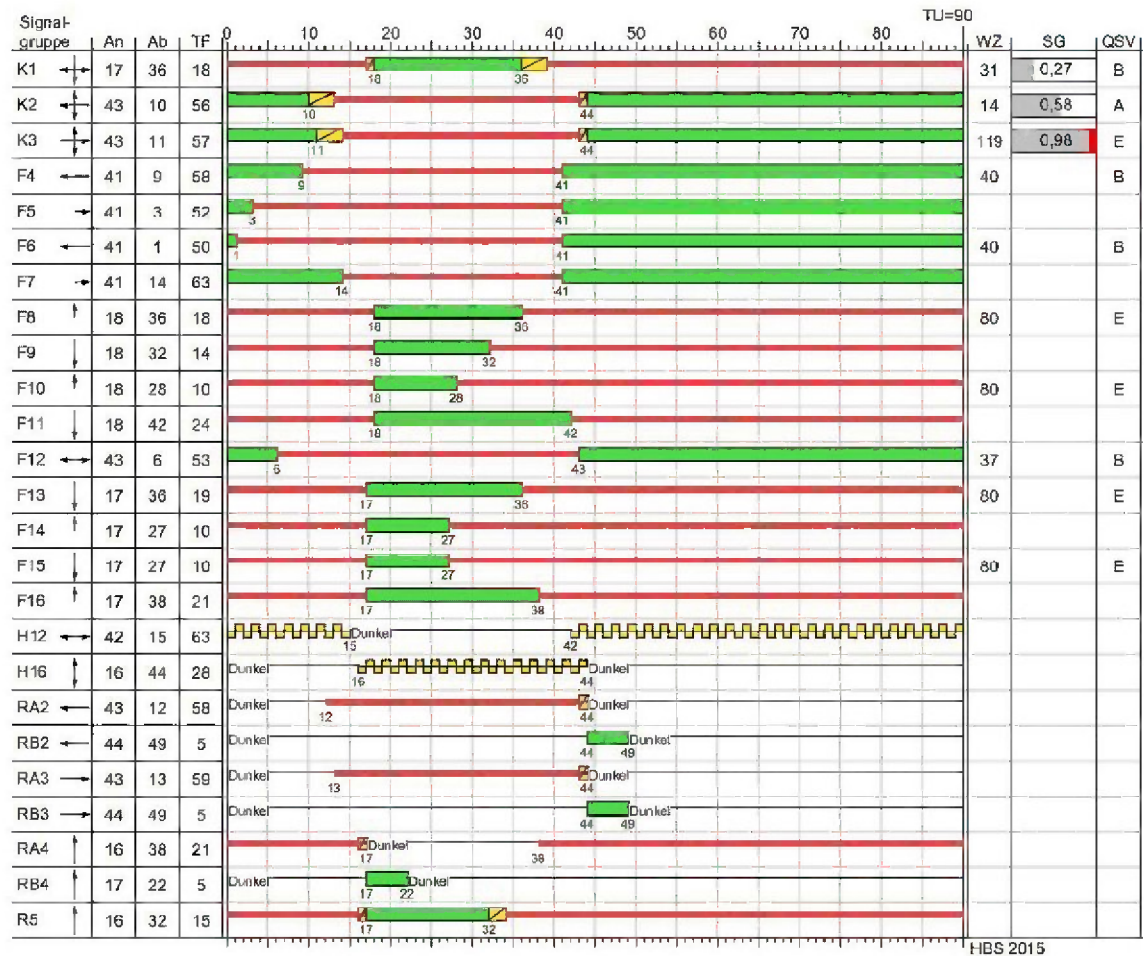
10.4 Julius-Leber-Straße / Harkortstraße – Knotenpunktgeometrie Planung

Quelle: FHH – LSBG-S2, Vorentwurf/Konzept, Stand 10/2017)








10.5 Julius-Leber-Straße / Harkortstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

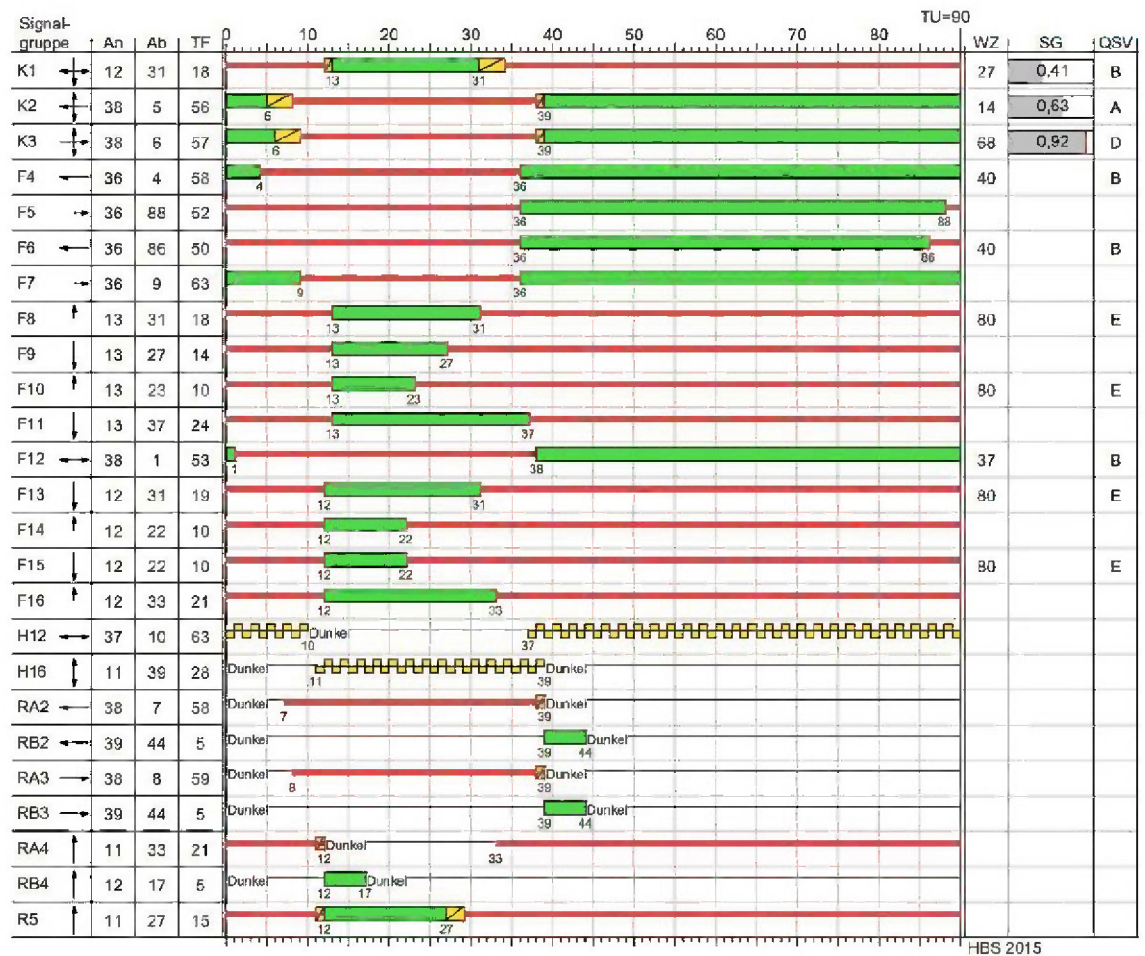


Vorentwurf/Konzept (LSBG-S1, Stand 10/2017)






| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SG>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|-------------------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K1 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 80 | 2,000 | 2,037 | 1767 | - | 9 | 373 | 0,214 | 30,824 | 0,154 | 1,807 | 4,080 | 25,410 | B |
| | 3 |  | K1 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 110 | 2,750 | 1,838 | 1959 | - | 10 | 414 | 0,266 | 31,470 | 0,206 | 2,505 | 5,182 | 31,621 | B |
| 2 | 2 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 710 | 17,750 | 1,865 | 1930 | - | 31 | 1222 | 0,581 | 12,177 | 0,879 | 11,183 | 16,839 | 102,853 | A |
| | 3 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 40 | 1,000 | 1,854 | 1942 | - | 3 | 120 | 0,333 | 48,978 | 0,285 | 1,243 | 3,129 | 18,774 | C |
| 4 | 2 |  | K3 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 1150 | 28,750 | 1,884 | 1911 | - | 29 | 1170 | 0,983 | 118,921 | 33,123 | 61,122 | 74,344 | 454,539 | E |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2090 | | | | | | 3299 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,767 | 73,345 | | | | | |

Julius-Leber-Straße / Harkortstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

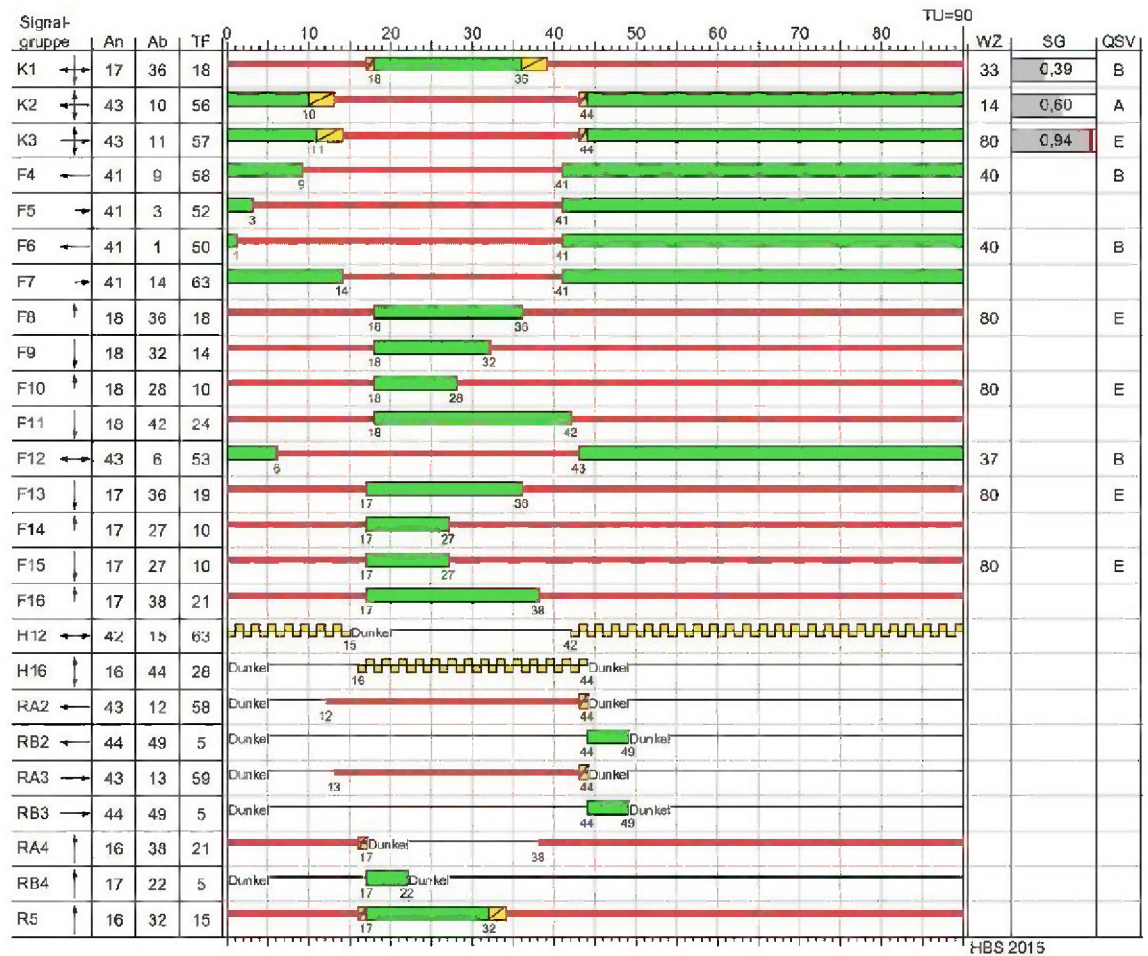


Vorentwurf/Konzept (LSBG-S1, Stand 10/2017)

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _g [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{W5,75>n_c} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{WS} [Kfz] | N _{WS,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|-------------------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K1 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 130 | 3,250 | 1,962 | 1835 | x | | | | | | | | 36,042 | |
| | 3 |  | K1 | 18 | 19 | 72 | 0,308 | 110 | 2,750 | 1,800 | 2000 | - | 15 | 587 | 0,409 | 27,151 | 0,407 | 5,157 | 8,998 | 53,968 | B |
| 2 | 2 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 780 | 19,500 | 1,826 | 1971 | - | 31 | 1248 | 0,625 | 13,173 | 1,090 | 12,931 | 19,013 | 114,192 | A |
| | 3 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 40 | 1,000 | 2,028 | 1775 | - | 5 | 207 | 0,193 | 38,227 | 0,134 | 1,037 | 2,759 | 18,110 | C |
| 4 | 2 |  | K3 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 1020 | 25,500 | 1,845 | 1952 | - | 28 | 1105 | 0,923 | 68,047 | 15,439 | 38,612 | 49,121 | 295,610 | D |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2080 | | | | | | 3147 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,738 | 42,177 | | | | | |

Julius-Leber-Straße / Harkortstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

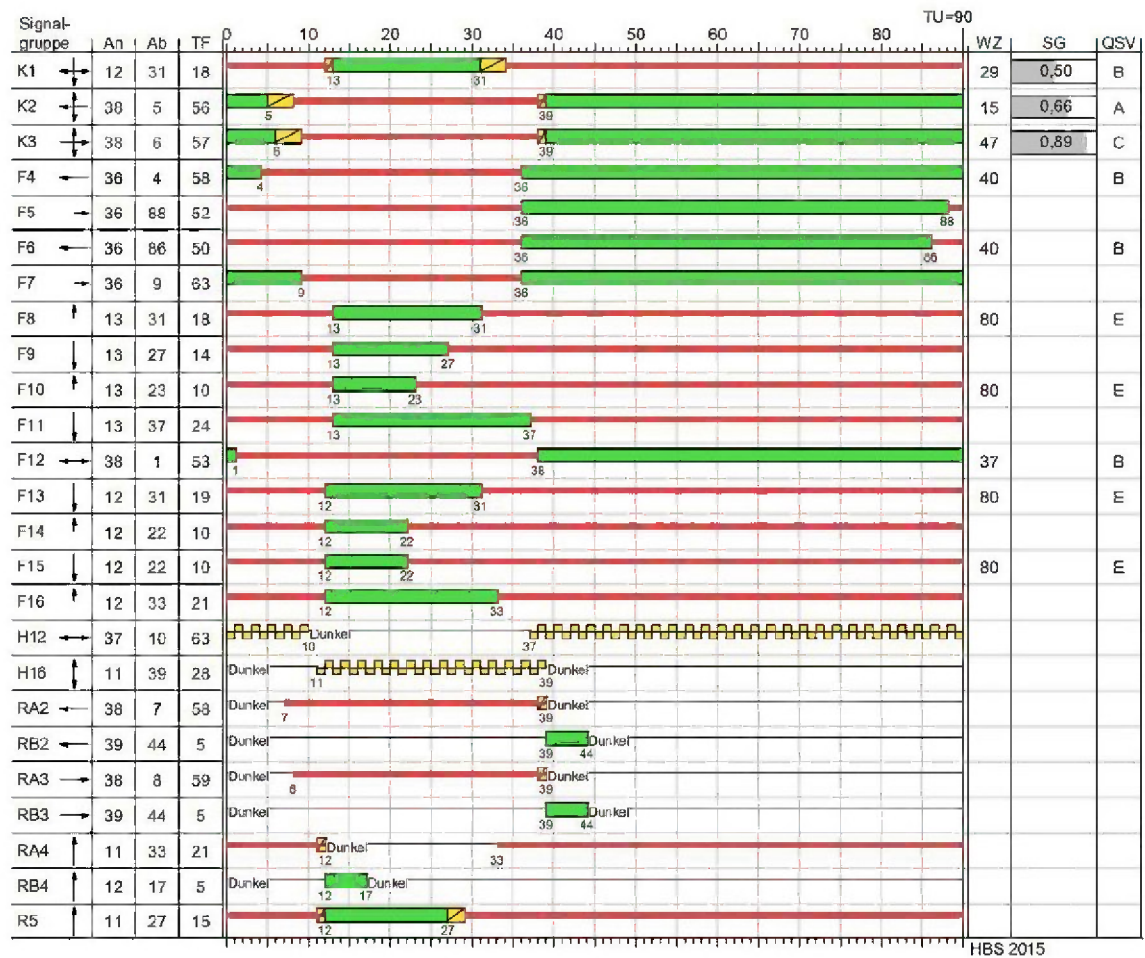


Vorentwurf/Konzept (LSBG-S1, Stand 10/2017)






| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,35>nk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,35} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---------|-----|
| 1 | 1 | ↔ | K1 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 100 | 2,500 | 2,037 | 1767 | - | 9 | 373 | 0,268 | 31,700 | 0,208 | 2,299 | 4,863 | 30,287 | B |
| | 3 | ↔ | K1 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 160 | 4,000 | 1,843 | 1954 | - | 10 | 412 | 0,388 | 33,744 | 0,370 | 3,807 | 7,107 | 43,452 | B |
| 2 | 2 | ↔ | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 730 | 18,250 | 1,871 | 1924 | - | 30 | 1218 | 0,599 | 12,595 | 0,958 | 11,746 | 17,542 | 107,147 | A |
| | 3 | ↔ | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 40 | 1,000 | 1,854 | 1942 | - | 4 | 157 | 0,255 | 43,255 | 0,194 | 1,132 | 2,931 | 17,586 | C |
| 4 | 2 | ↔ | K3 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 1130 | 28,250 | 1,882 | 1913 | - | 30 | 1198 | 0,943 | 79,579 | 21,385 | 47,165 | 58,780 | 359,381 | E |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2160 | | | | | | 3358 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,742 | 50,656 | | | | | |

Julius-Leber-Straße / Harkortstraße – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



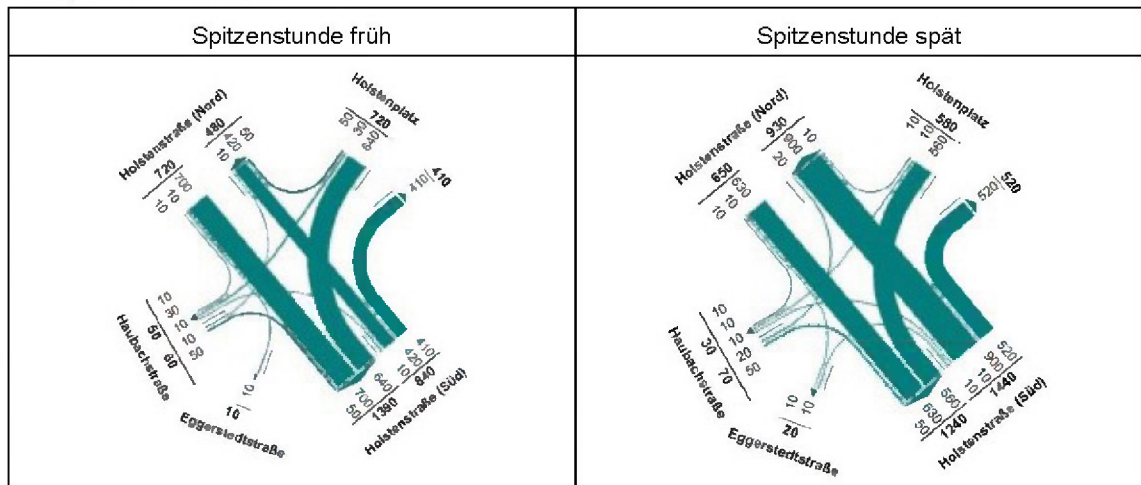
Vorentwurf/Konzept (LSBG-S1, Stand 10/2017)

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,99>nK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _A [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K1 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 140 | 3,500 | 1,962 | 1835 | x | | | | | | | | 38,400 | |
| | 3 |  | K1 | 18 | 19 | 72 | 0,311 | 760 | 4,000 | 1,800 | 2000 | - | 15 | 597 | 0,503 | 29,027 | 0,614 | 6,740 | 11,131 | 66,786 | B |
| 2 | 2 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 820 | 20,500 | 1,833 | 1964 | - | 31 | 1243 | 0,660 | 14,198 | 1,308 | 14,230 | 20,610 | 123,784 | A |
| | 3 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 40 | 1,000 | 2,028 | 1775 | - | 5 | 212 | 0,189 | 37,956 | 0,131 | 1,032 | 2,750 | 18,051 | C |
| 4 | 2 |  | K3 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 1000 | 25,000 | 1,844 | 1952 | - | 28 | 1126 | 0,888 | 46,556 | 9,397 | 31,084 | 40,513 | 243,807 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2160 | | | | | | 3178 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,735 | 31,678 | | | | | |

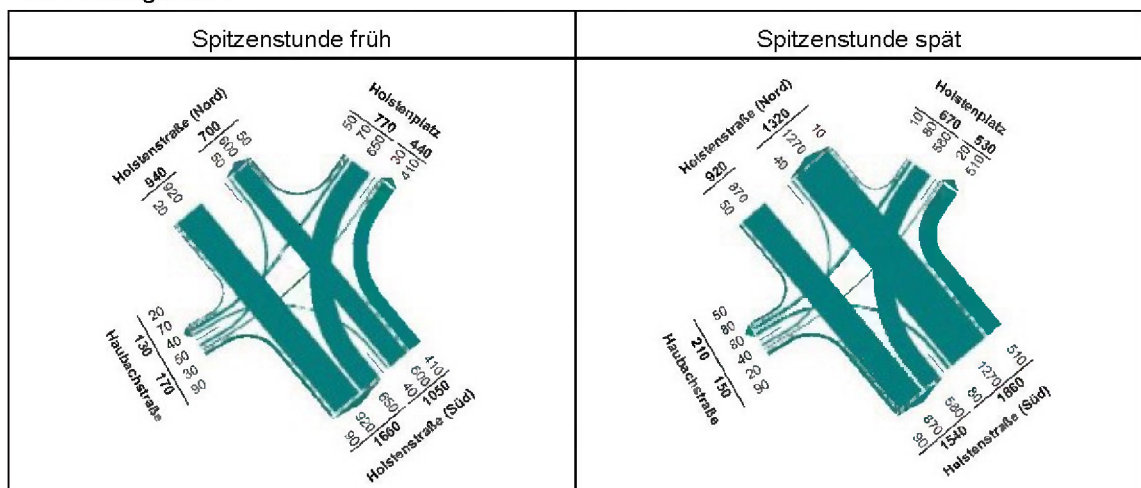
11 Holstenstraße / Holstenplatz (LSA 600)

11.1 Holstenstraße / Holstenplatz – Knotenstrombelastungen

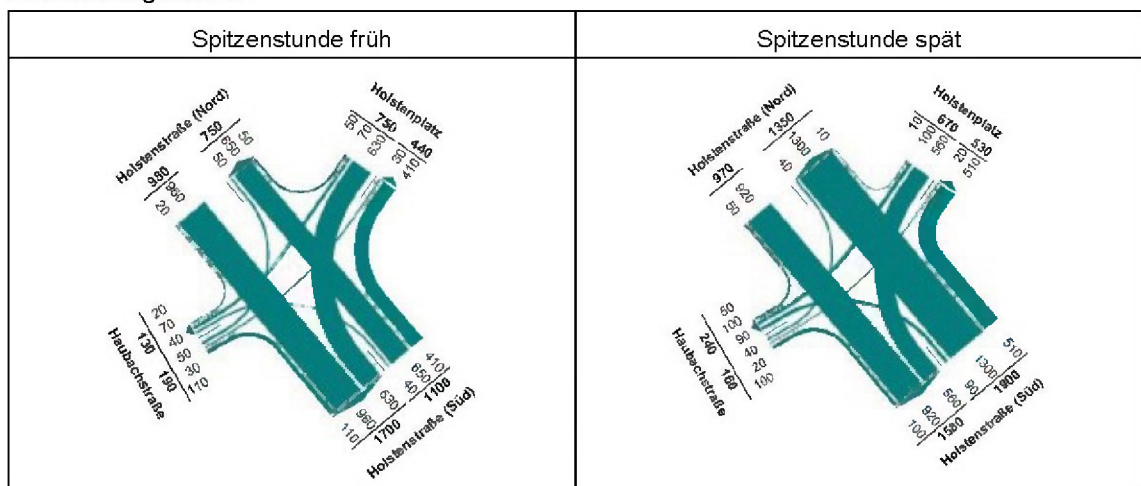
Analyse (VZ 23.08.2012)



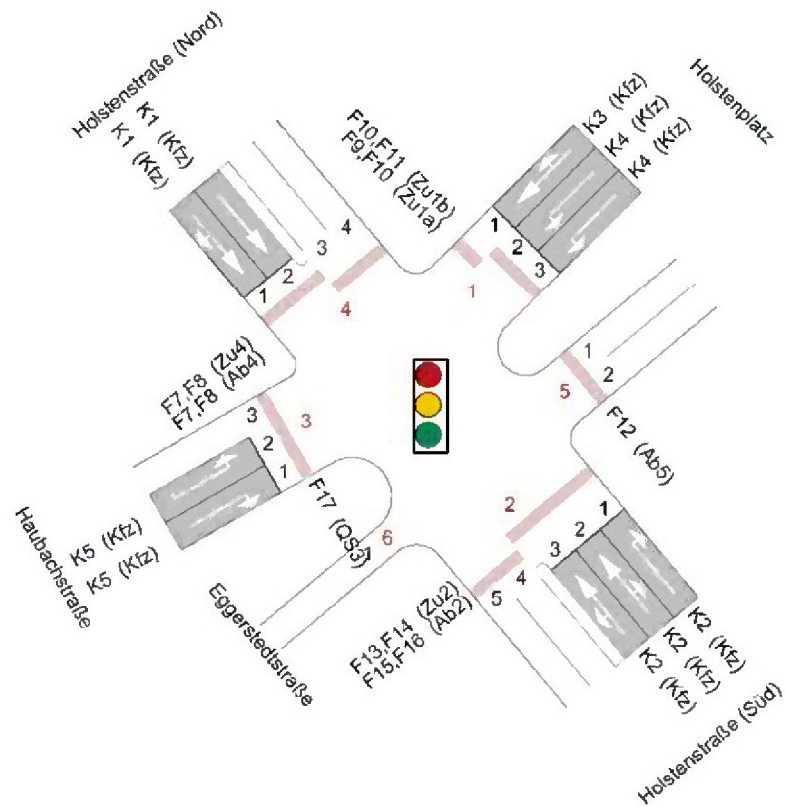
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

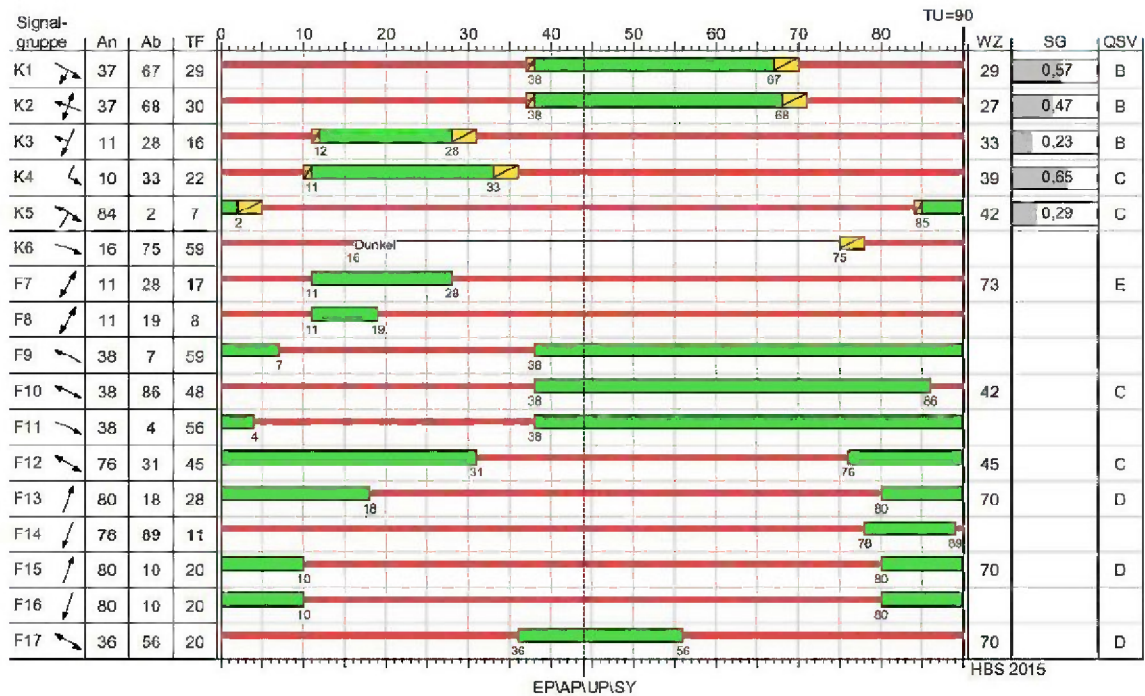












11.2 Holstenstraße / Holstenplatz – Knotenpunktgeometrie Bestand



11.3 Holstenstraße / Holstenplatz – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

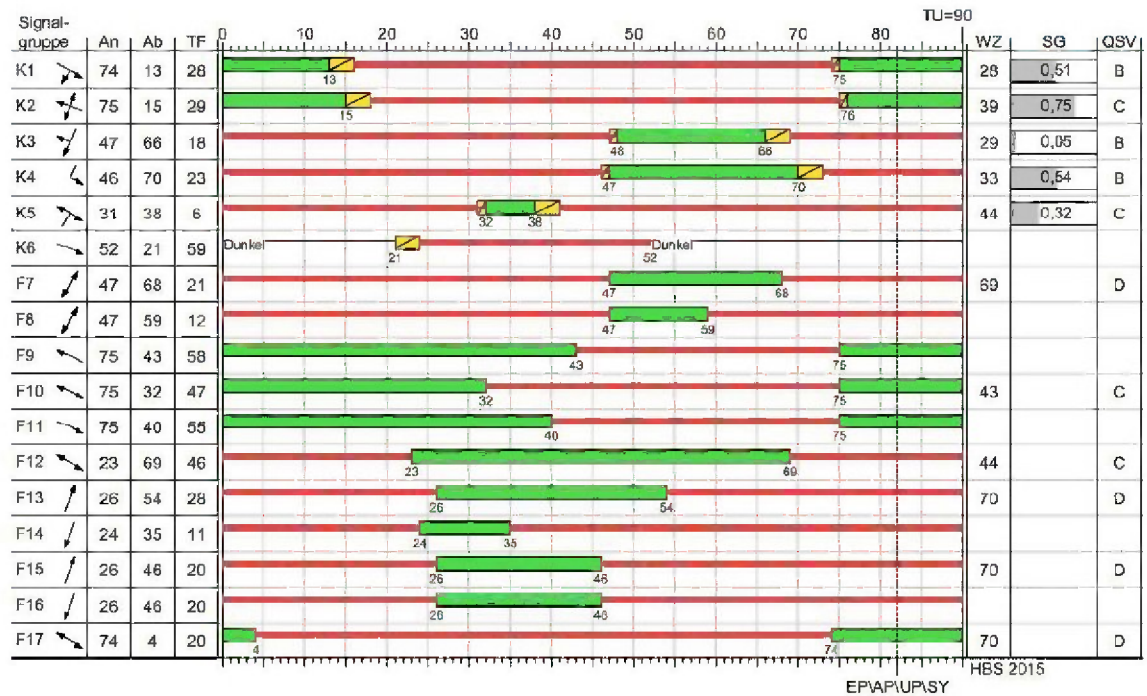
Analyse – Spitzenstunde früh













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS,SS>10K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | K | t _W [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _K [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 80 | 2,000 | 1,918 | 1877 | - | 9 | 355 | 0,225 | 32,575 | 0,164 | 1,858 | 4,163 | 27,601 | B |
| | 2 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 320 | 8,000 | 1,876 | 1919 | - | 12 | 491 | 0,652 | 38,918 | 1,230 | 8,375 | 13,269 | 82,958 | C |
| | 3 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 320 | 8,000 | 1,876 | 1919 | - | 12 | 491 | 0,652 | 38,918 | 1,230 | 8,375 | 13,269 | 82,958 | C |
| 2 | 3 |  | K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 238 | 5,950 | 1,948 | 1848 | - | 13 | 511 | 0,466 | 30,746 | 0,522 | 5,466 | 9,420 | 61,381 | B |
| | 2 |  | K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 299 | 7,475 | 1,935 | 1860 | - | 16 | 640 | 0,467 | 26,025 | 0,525 | 6,367 | 10,634 | 69,036 | B |
| | 1 |  | K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 303 | 7,575 | 1,912 | 1883 | (x) | 16 | 648 | 0,468 | 26,009 | 0,527 | 6,450 | 10,745 | 68,467 | B |
| 3 | 2 |  | K5 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 10 | 0,250 | 1,800 | 2000 | - | 4 | 178 | 0,056 | 38,201 | 0,033 | 0,262 | 1,128 | 6,768 | C |
| | 1 |  | K5 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 50 | 1,250 | 1,827 | 1970 | - | 4 | 175 | 0,266 | 43,012 | 0,228 | 1,396 | 3,394 | 20,669 | C |
| 4 | 1 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 355 | 8,875 | 1,911 | 1884 | - | 16 | 628 | 0,565 | 29,309 | 0,811 | 8,102 | 12,916 | 82,223 | B |
| | 2 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 355 | 8,875 | 1,906 | 1889 | - | 16 | 628 | 0,565 | 29,309 | 0,811 | 8,102 | 12,916 | 82,068 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2330 | | | | | | 4745 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,534 | 31,689 | | | | | |

Holstenstraße / Holstenplatz – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

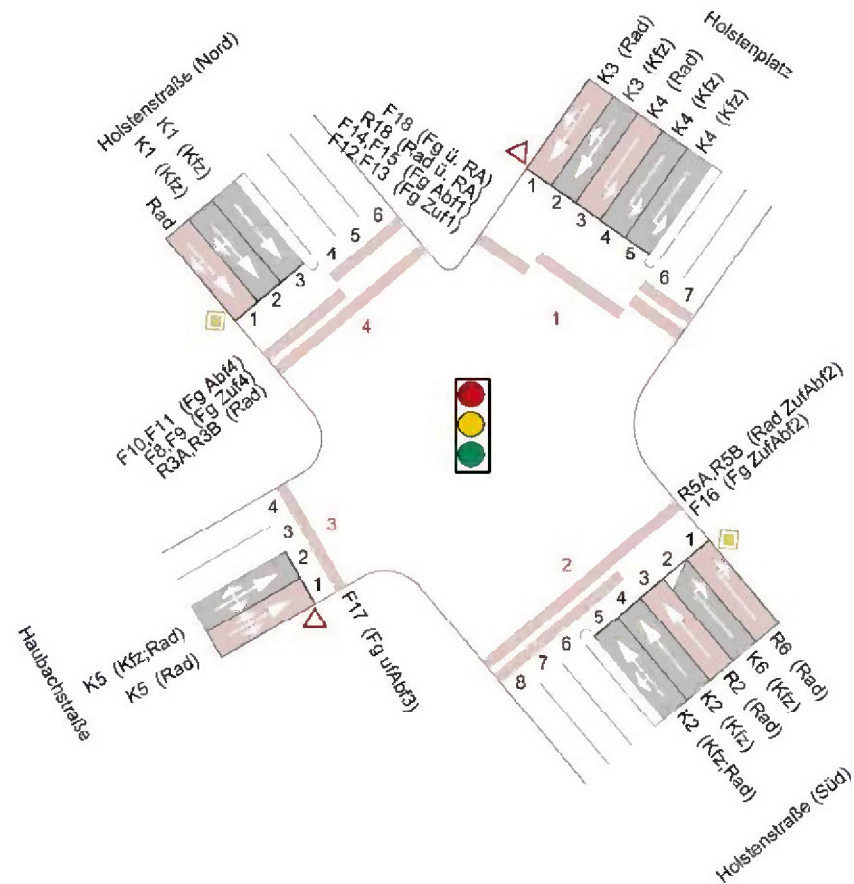
Analyse – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ti [s/Kfz] | qp [Kfz/h] | Nms,ss>nx | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,ss [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 20 | 0,500 | 1,800 | 2000 | - | 11 | 422 | 0,047 | 28,524 | 0,027 | 0,425 | 1,528 | 9,168 | B |
| | 2 |  | K4 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 290 | 7,000 | 1,849 | 1947 | - | 13 | 521 | 0,537 | 33,152 | 0,713 | 6,703 | 11,082 | 68,287 | B |
| | 3 |  | K4 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 290 | 7,000 | 1,849 | 1947 | - | 13 | 521 | 0,537 | 33,152 | 0,713 | 6,703 | 11,082 | 68,287 | B |
| 2 | 3 |  | K2 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 459 | 11,475 | 1,866 | 1930 | - | 15 | 613 | 0,749 | 40,319 | 2,187 | 12,460 | 18,430 | 114,671 | C |
| | 2 |  | K2 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 482 | 12,050 | 1,866 | 1929 | - | 16 | 643 | 0,750 | 39,046 | 2,208 | 12,921 | 19,000 | 118,332 | C |
| | 1 |  | K2 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 489 | 12,225 | 1,838 | 1959 | (x) | 16 | 652 | 0,750 | 38,886 | 2,210 | 13,078 | 19,194 | 117,582 | C |
| 3 | 2 |  | K5 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 20 | 0,500 | 1,800 | 2000 | - | 4 | 156 | 0,128 | 40,532 | 0,082 | 0,546 | 1,800 | 10,900 | C |
| | 1 |  | K5 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 50 | 1,250 | 1,800 | 2000 | - | 4 | 156 | 0,321 | 45,467 | 0,270 | 1,452 | 3,490 | 20,940 | C |
| 4 | 1 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 320 | 8,000 | 1,843 | 1953 | - | 16 | 630 | 0,508 | 28,320 | 0,628 | 7,113 | 11,624 | 71,278 | B |
| | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 320 | 8,000 | 1,838 | 1959 | - | 16 | 631 | 0,507 | 28,293 | 0,626 | 7,108 | 11,617 | 71,166 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2720 | | | | | | 4945 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,631 | 35,543 | | | | | |

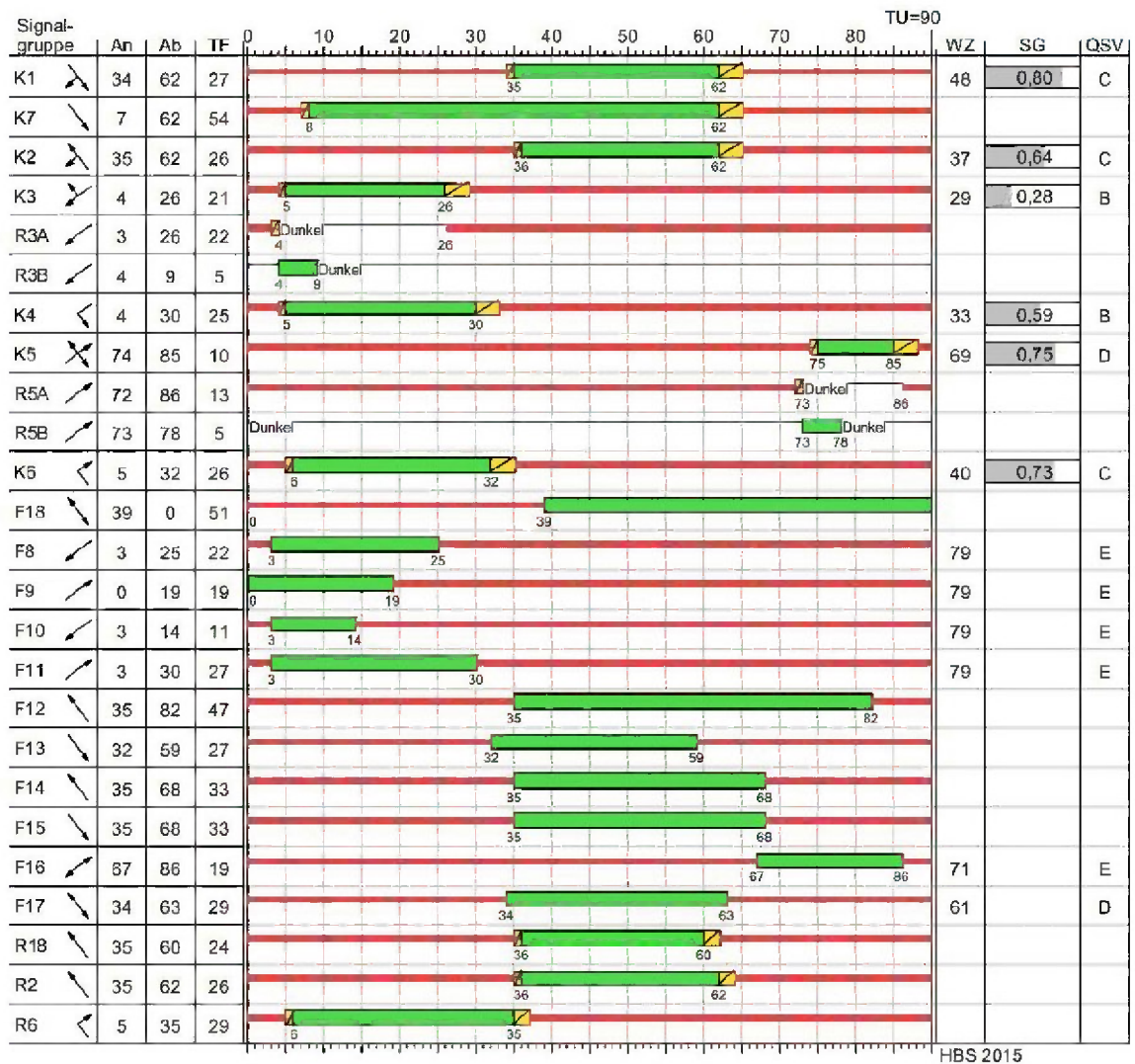
11.4 Holstenstraße / Holstenplatz – Knotenpunktgeometrie Planung

Quelle: Schlothauer & Wauer GmbH, Vorentwurf/Konzept, Stand 01/2018)



11.5 Holstenstraße / Holstenplatz – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

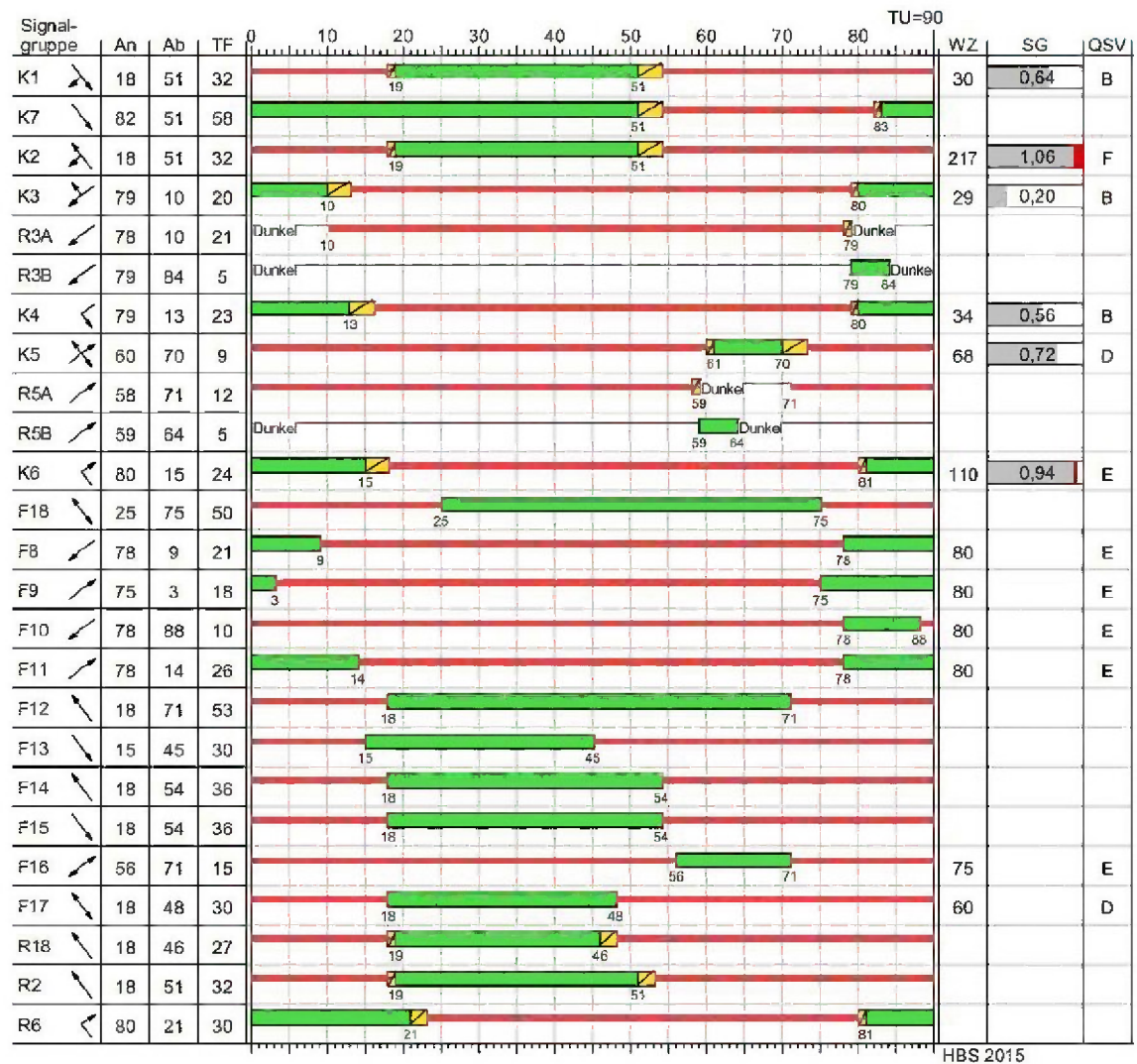


Vorentwurf/Konzept (Büro S&W, Stand 01/2019)

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95>DK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | Nge [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lz [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 2 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 120 | 3,000 | 2,020 | 1783 | - | 11 | 435 | 0,276 | 29,372 | 0,217 | 2,649 | 5,402 | 34,843 | B |
| | 4 | | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 325 | 8,125 | 1,879 | 1916 | - | 14 | 554 | 0,587 | 33,225 | 0,897 | 7,854 | 12,594 | 78,889 | B |
| | 5 | | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 325 | 8,125 | 1,879 | 1916 | - | 14 | 554 | 0,587 | 33,225 | 0,897 | 7,854 | 12,594 | 78,889 | B |
| 2 | 5 | | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 287 | 7,175 | 1,932 | 1864 | - | 11 | 451 | 0,636 | 39,595 | 1,132 | 7,560 | 12,210 | 79,487 | C |
| | 4 | | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 353 | 8,825 | 1,949 | 1847 | (x) | 14 | 554 | 0,637 | 34,686 | 1,143 | 8,780 | 13,791 | 89,614 | B |
| | 2 | | K6 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 410 | 10,250 | 1,912 | 1883 | - | 14 | 565 | 0,726 | 40,143 | 1,876 | 11,049 | 16,671 | 106,228 | C |
| 3 | 2 | | K5 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 170 | 4,250 | 1,929 | 1867 | - | 6 | 228 | 0,746 | 69,142 | 1,962 | 6,067 | 10,233 | 62,442 | D |
| 4 | 2 | | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 470 | 11,750 | 1,909 | 1886 | - | 15 | 587 | 0,801 | 48,069 | 3,199 | 13,981 | 20,305 | 129,140 | C |
| | 3 | | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 470 | 11,750 | 1,906 | 1889 | - | 15 | 587 | 0,801 | 48,069 | 3,199 | 13,981 | 20,305 | 129,018 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2930 | | | | | | 4515 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,682 | 41,681 | | | | | |

Holstenstraße / Holstenplatz – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

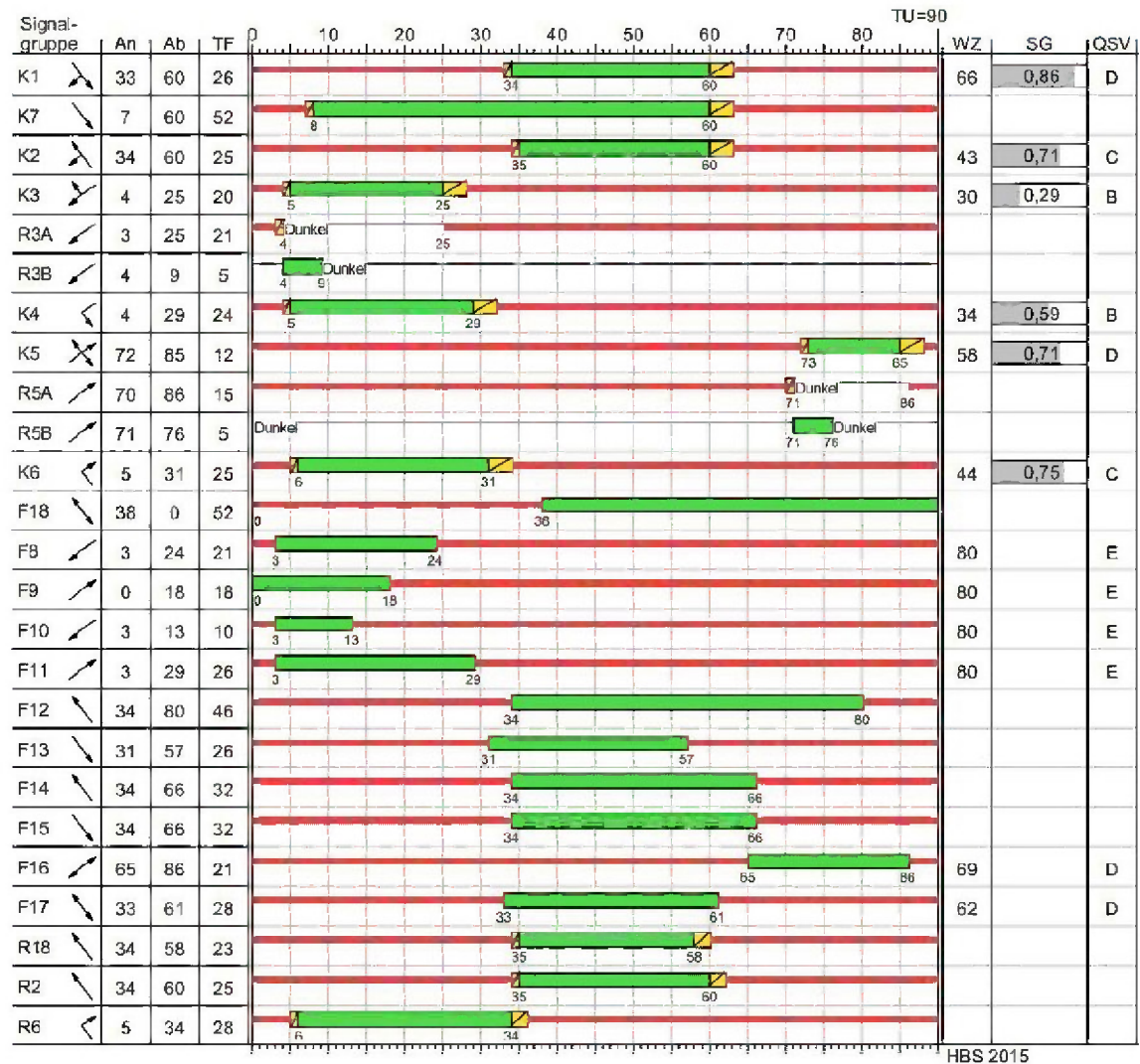


Vorentwurf/Konzept (Büro S&W, Stand 01/2018)










| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{max,90>90} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{ge} [Kfz] | N _{hs} [Kfz] | N _{hs,95} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---------|-----|
| 1 | 2 | | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 90 | 2,250 | 1,615 | 1983 | - | 12 | 462 | 0,155 | 28,793 | 0,136 | 1,944 | 4,302 | 25,812 | B |
| | 4 | | K4 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 290 | 7,250 | 1,847 | 1949 | - | 13 | 520 | 0,558 | 33,839 | 0,784 | 7,029 | 11,513 | 70,874 | B |
| | 5 | | K4 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 290 | 7,250 | 1,847 | 1949 | - | 13 | 520 | 0,558 | 33,839 | 0,784 | 7,029 | 11,513 | 70,874 | B |
| 2 | 5 | | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 602 | 15,050 | 1,858 | 1937 | - | 14 | 570 | 1,056 | 220,745 | 29,921 | 44,971 | 56,312 | 350,373 | F |
| | 4 | | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 748 | 18,700 | 1,867 | 1928 | (x) | 18 | 708 | 1,056 | 213,829 | 36,451 | 55,151 | 67,711 | 421,298 | F |
| | 2 | | K6 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 510 | 12,750 | 1,840 | 1957 | - | 14 | 544 | 0,938 | 110,297 | 11,872 | 24,325 | 32,666 | 200,308 | E |
| 3 | 2 | | K5 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 150 | 3,750 | 1,917 | 1878 | - | 5 | 208 | 0,721 | 67,873 | 1,688 | 5,312 | 9,210 | 55,260 | D |
| 4 | 2 | | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 458 | 11,450 | 1,850 | 1946 | - | 18 | 714 | 0,641 | 29,492 | 1,173 | 10,650 | 16,169 | 99,148 | B |
| | 3 | | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 462 | 11,550 | 1,838 | 1959 | - | 18 | 718 | 0,643 | 29,542 | 1,185 | 10,754 | 16,300 | 99,854 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3600 | | | | | | 4964 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,818 | 113,511 | | | | | |

Holstenstraße / Holstenplatz – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

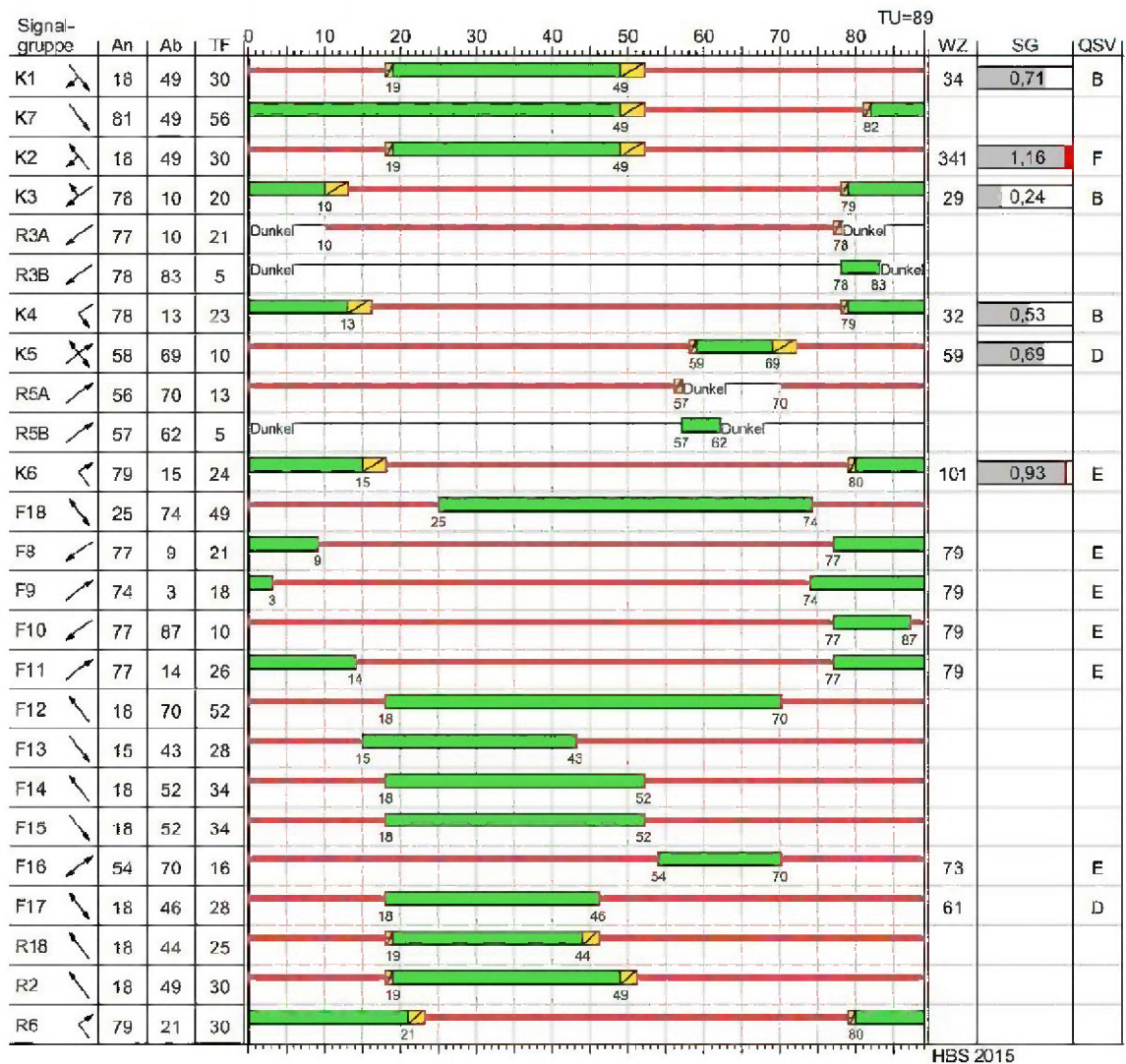


Vorentwurf/Konzept (Büro S&W, Stand 01/2018)










| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>PK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---------|-----|
| 1 | 2 |  | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 120 | 3,000 | 2,020 | 1783 | - | 10 | 415 | 0,289 | 30,397 | 0,232 | 2,699 | 5,477 | 35,327 | B |
| | 4 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 315 | 7,875 | 1,877 | 1918 | - | 13 | 533 | 0,591 | 34,243 | 0,914 | 7,716 | 12,416 | 77,699 | B |
| | 5 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 315 | 7,875 | 1,877 | 1918 | - | 13 | 533 | 0,591 | 34,243 | 0,914 | 7,716 | 12,416 | 77,699 | B |
| 2 | 5 |  | K2 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 311 | 7,775 | 1,935 | 1960 | - | 11 | 437 | 0,712 | 45,696 | 1,701 | 8,847 | 13,877 | 90,423 | C |
| | 4 |  | K2 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 379 | 9,475 | 1,949 | 1847 | (x) | 13 | 533 | 0,711 | 40,168 | 1,706 | 10,187 | 15,585 | 101,271 | C |
| | 2 |  | K6 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 410 | 10,250 | 1,912 | 1883 | - | 14 | 544 | 0,754 | 43,937 | 2,244 | 11,562 | 17,313 | 110,318 | C |
| 3 | 2 |  | K5 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 190 | 4,750 | 1,929 | 1866 | - | 7 | 269 | 0,706 | 58,024 | 1,593 | 6,119 | 10,303 | 62,683 | D |
| 4 | 2 |  | K1 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 490 | 12,250 | 1,907 | 1886 | - | 14 | 567 | 0,864 | 65,682 | 5,657 | 17,232 | 24,253 | 154,104 | D |
| | 3 |  | K1 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 490 | 12,250 | 1,908 | 1887 | - | 14 | 567 | 0,864 | 65,682 | 5,657 | 17,232 | 24,253 | 154,249 | D |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3020 | | | | | | 4398 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,724 | 49,027 | | | | | |

Holstenstraße / Holstenplatz – Verkehrstechnische Bewertung Planung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



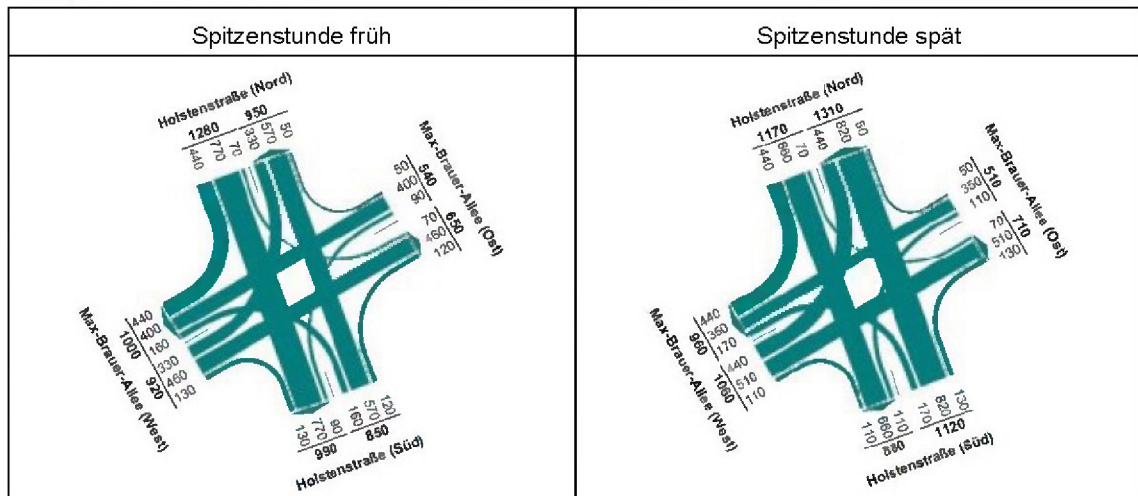
Vorentwurf/Konzept (Büro S&W, Stand 01/2018)

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nms,95>9k | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nae [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 2 |  | K3 | 20 | 21 | 69 | 0,236 | 110 | 2,719 | 1,812 | 1986 | - | 12 | 469 | 0,235 | 28,836 | 0,174 | 2,374 | 4,980 | 29,880 | B |
| | 4 |  | K4 | 23 | 24 | 66 | 0,270 | 280 | 5,922 | 1,849 | 1947 | - | 13 | 527 | 0,531 | 32,431 | 0,695 | 6,594 | 10,937 | 67,394 | B |
| | 5 |  | K4 | 23 | 24 | 66 | 0,270 | 280 | 5,922 | 1,849 | 1947 | - | 13 | 527 | 0,531 | 32,431 | 0,695 | 6,594 | 10,937 | 67,394 | B |
| 2 | 5 |  | K2 | 30 | 31 | 59 | 0,348 | 611 | 15,105 | 1,857 | 1938 | - | 13 | 526 | 1,162 | 346,766 | 45,933 | 61,038 | 74,251 | 461,990 | F |
| | 4 |  | K2 | 30 | 31 | 59 | 0,348 | 779 | 19,259 | 1,868 | 1927 | (x) | 17 | 671 | 1,161 | 337,015 | 57,408 | 76,667 | 91,475 | 569,706 | F |
| | 2 |  | K6 | 24 | 25 | 65 | 0,281 | 510 | 12,608 | 1,840 | 1957 | - | 14 | 550 | 0,927 | 101,308 | 10,725 | 22,984 | 31,092 | 190,656 | E |
| 3 | 2 |  | K5 | 10 | 11 | 79 | 0,124 | 160 | 3,956 | 1,918 | 1877 | - | 6 | 233 | 0,687 | 59,330 | 1,424 | 5,212 | 9,073 | 54,438 | D |
| 4 | 2 |  | K1 | 30 | 31 | 59 | 0,348 | 484 | 11,966 | 1,848 | 1948 | - | 17 | 678 | 0,714 | 34,501 | 1,757 | 12,138 | 18,030 | 110,452 | B |
| | 3 |  | K1 | 30 | 31 | 59 | 0,348 | 486 | 12,015 | 1,840 | 1957 | - | 17 | 682 | 0,713 | 34,362 | 1,747 | 12,166 | 18,065 | 110,775 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3700 | | | | | | 4863 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,868 | 159,543 | | | | | |

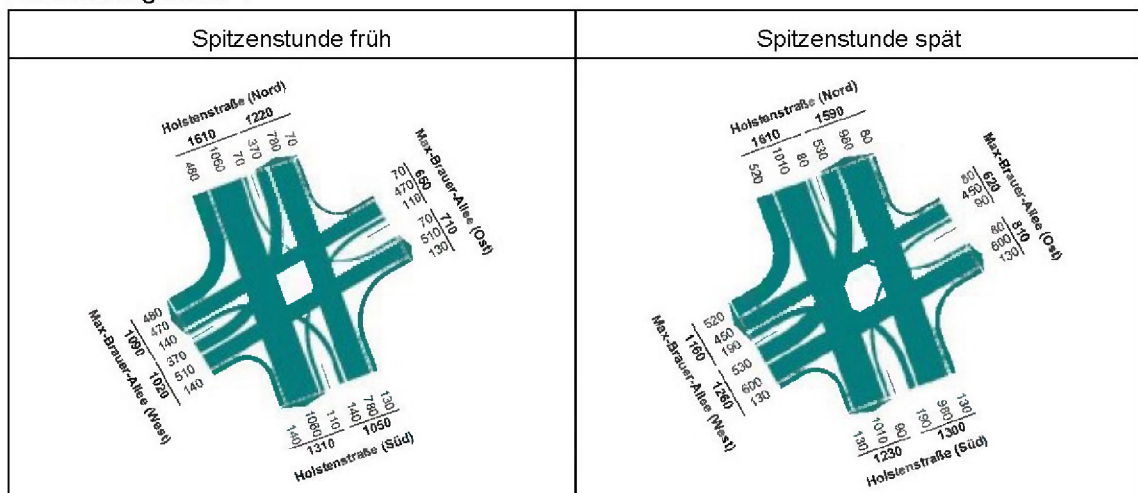
12 Holstenstraße / Max-Brauer-Allee (LSA 131)

12.1 Holstenstraße / Max-Brauer-Allee – Knotenstrombelastungen

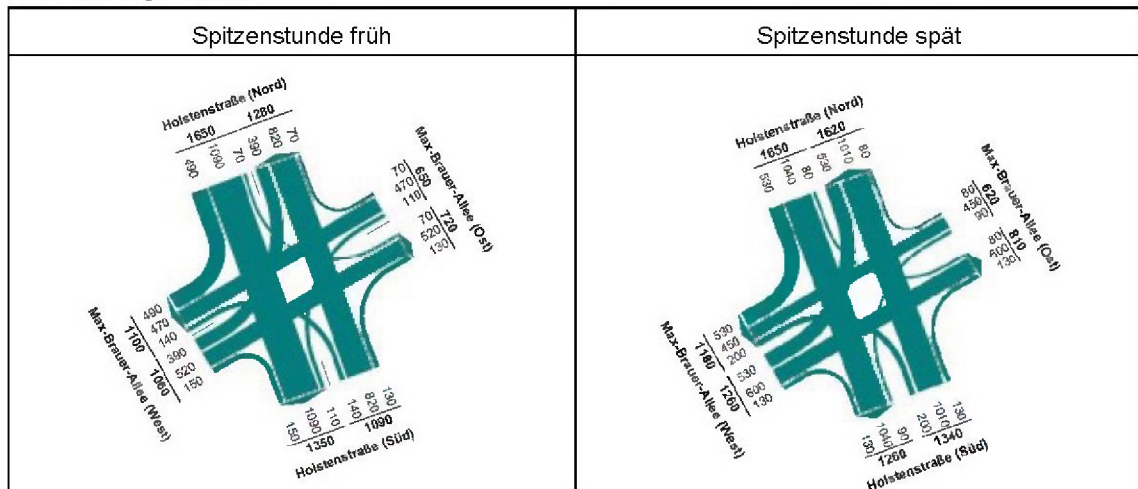
Analyse (VZ 04.02.2016)



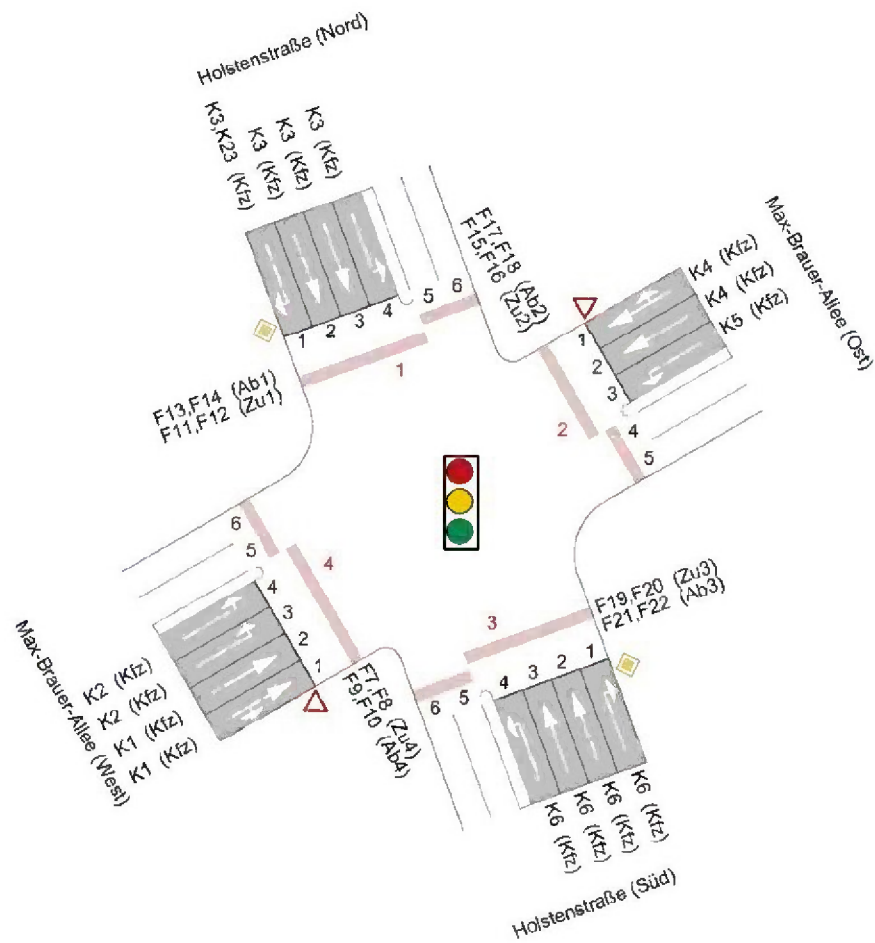
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

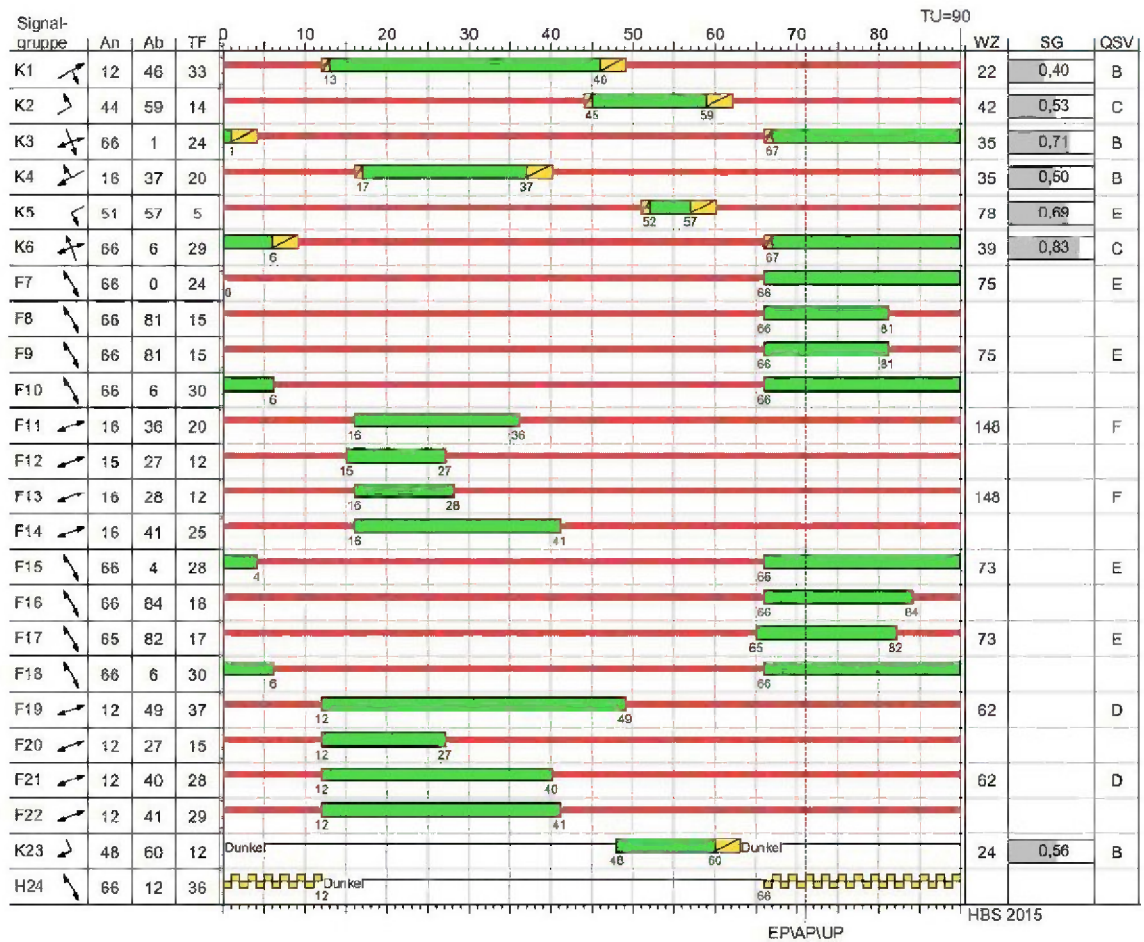

















12.2 Holstenstraße / Max-Brauer-Allee – Knotenpunktgeometrie Bestand



12.3 Holstenstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

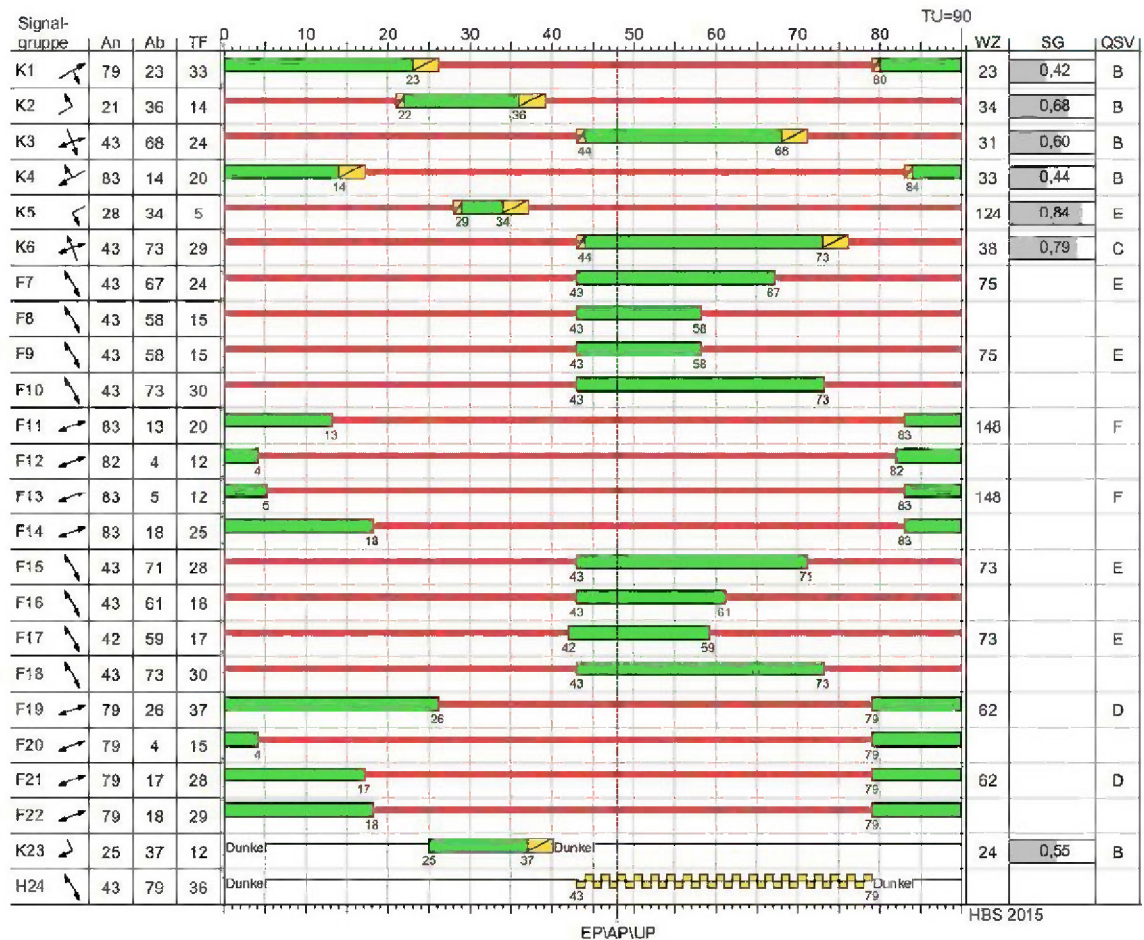
Analyse – Spitzenstunde früh


















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95>RX | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | Nge [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lz [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|--------|-----|
| 1 | 1 |  | K3, K23 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 440 | 11,000 | 1,988 | 1907 | - | 20 | 784 | 0,561 | 23,954 | 0,798 | 9,219 | 14,354 | 90,344 | B |
| | 2 |  | K3 | 24 | 25 | 56 | 0,278 | 305 | 9,625 | 1,856 | 1940 | - | 14 | 540 | 0,713 | 40,784 | 1,729 | 10,396 | 15,849 | 98,042 | C |
| | 3 |  | K3 | 24 | 25 | 56 | 0,278 | 305 | 9,625 | 1,856 | 1940 | - | 14 | 540 | 0,713 | 40,784 | 1,729 | 10,396 | 15,849 | 98,042 | C |
| | 4 |  | K3 | 24 | 25 | 56 | 0,278 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 269 | 0,260 | 37,572 | 0,200 | 1,769 | 4,018 | 24,108 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 225 | 5,625 | 1,855 | 1941 | - | 11 | 452 | 0,498 | 34,727 | 0,600 | 5,481 | 9,440 | 58,113 | B |
| | 2 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 225 | 5,625 | 1,849 | 1947 | - | 11 | 454 | 0,496 | 34,642 | 0,594 | 5,472 | 9,428 | 58,095 | B |
| | 3 |  | K5 | 5 | 6 | 85 | 0,067 | 90 | 2,250 | 1,845 | 1951 | - | 3 | 131 | 0,687 | 78,161 | 1,350 | 3,551 | 6,738 | 41,439 | E |
| 3 | 4 |  | K6 | 29 | 30 | 51 | 0,333 | 160 | 4,000 | 1,868 | 1927 | - | 5 | 194 | 0,825 | 96,848 | 3,081 | 7,004 | 11,480 | 71,497 | E |
| | 3 |  | K6 | 29 | 30 | 51 | 0,333 | 205 | 7,125 | 1,861 | 1934 | - | 16 | 644 | 0,443 | 26,128 | 0,473 | 6,048 | 10,207 | 63,324 | B |
| | 2 |  | K6 | 29 | 30 | 51 | 0,333 | 285 | 7,125 | 1,861 | 1934 | - | 16 | 644 | 0,443 | 26,128 | 0,473 | 6,048 | 10,207 | 63,324 | B |
| | 1 |  | K6 | 29 | 30 | 51 | 0,333 | 120 | 3,000 | 1,868 | 1927 | - | 16 | 642 | 0,187 | 22,072 | 0,129 | 2,263 | 4,807 | 29,938 | B |
| 4 | 4 |  | K2 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 165 | 4,125 | 1,915 | 1880 | - | 8 | 313 | 0,527 | 42,036 | 0,678 | 4,446 | 8,012 | 51,149 | C |
| | 3 |  | K2 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 165 | 4,125 | 1,915 | 1880 | - | 8 | 313 | 0,527 | 42,036 | 0,678 | 4,446 | 8,012 | 51,149 | C |
| | 2 |  | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 294 | 7,350 | 1,856 | 1940 | - | 18 | 733 | 0,401 | 22,450 | 0,393 | 5,781 | 9,847 | 60,914 | B |
| | 1 |  | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 296 | 7,400 | 1,851 | 1945 | - | 18 | 736 | 0,402 | 22,461 | 0,395 | 5,823 | 9,904 | 61,326 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3550 | | | | | | 7369 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,534 | 35,480 | | | | | |

Holstenstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

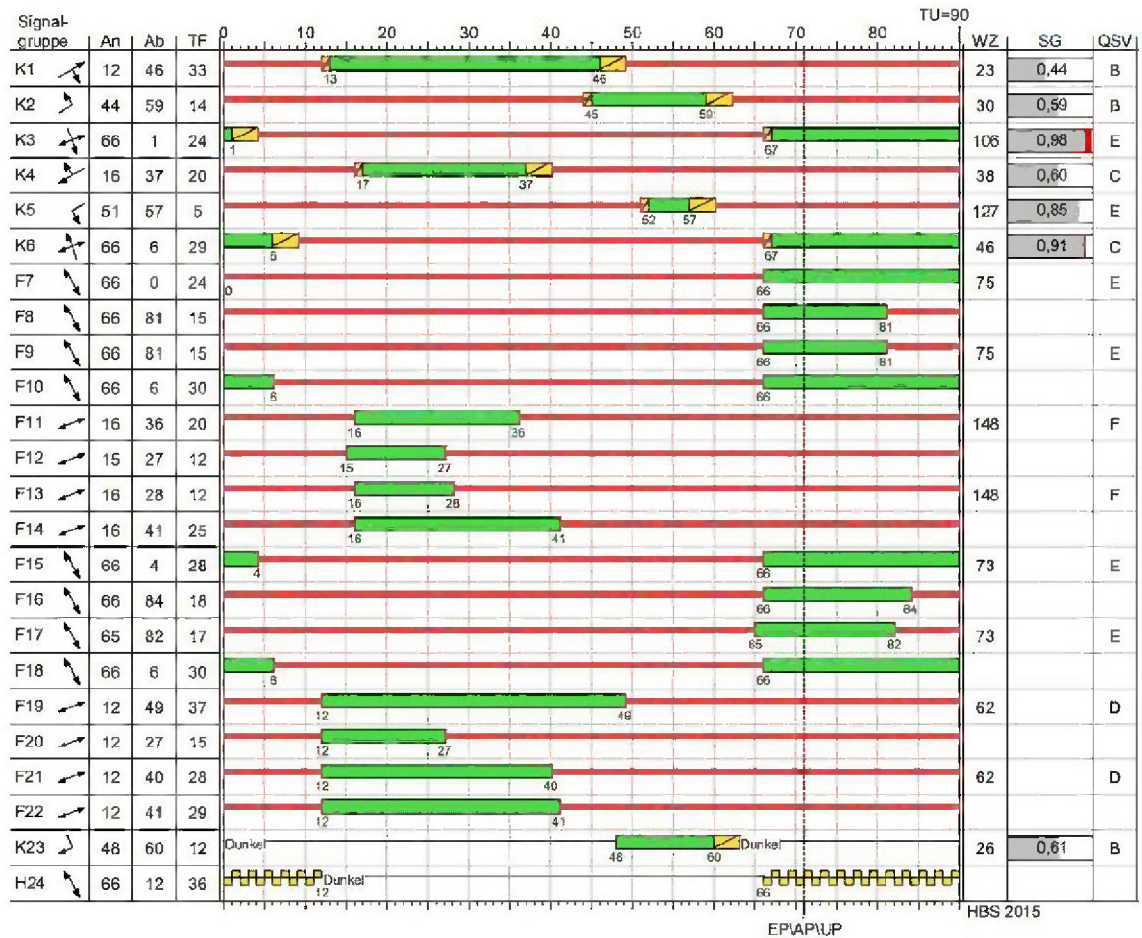
Analyse – Spitzenstunde spät


















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _h [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95 > n₀} | n ₀ [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N ₀₁ [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3, K23 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 440 | 11,000 | 1,858 | 1938 | - | 20 | 797 | 0,552 | 23,653 | 0,766 | 9,146 | 14,261 | 88,304 | B |
| | 2 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 330 | 8,250 | 1,825 | 1973 | - | 14 | 546 | 0,602 | 34,499 | 0,963 | 8,117 | 12,935 | 78,697 | B |
| | 3 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 330 | 8,250 | 1,825 | 1973 | - | 14 | 546 | 0,602 | 34,499 | 0,963 | 8,117 | 12,935 | 78,697 | B |
| | 4 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 227 | 0,308 | 40,654 | 0,255 | 1,862 | 4,170 | 25,020 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 200 | 5,000 | 1,834 | 1969 | - | 11 | 457 | 0,438 | 33,121 | 0,462 | 4,733 | 8,412 | 51,481 | B |
| | 2 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 200 | 5,000 | 1,834 | 1963 | - | 11 | 457 | 0,438 | 33,121 | 0,462 | 4,733 | 8,412 | 51,431 | B |
| | 3 |  | K5 | 5 | 6 | 85 | 0,067 | 170 | 2,750 | 1,836 | 1961 | - | 3 | 131 | 0,840 | 123,621 | 2,988 | 5,707 | 9,747 | 59,652 | E |
| 3 | 4 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 170 | 4,250 | 1,807 | 1992 | - | 5 | 216 | 0,787 | 80,581 | 2,487 | 6,630 | 10,985 | 66,174 | E |
| | 3 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 410 | 10,250 | 1,820 | 1978 | - | 16 | 658 | 0,623 | 31,115 | 1,070 | 9,696 | 14,962 | 90,759 | B |
| | 2 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 410 | 10,250 | 1,820 | 1978 | - | 16 | 658 | 0,623 | 31,115 | 1,070 | 9,696 | 14,962 | 90,759 | B |
| | 1 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | - | 17 | 666 | 0,195 | 22,145 | 0,136 | 2,454 | 5,103 | 30,618 | B |
| 4 | 4 |  | K2 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 220 | 5,500 | 1,856 | 1940 | x | | | | | | | | 67,384 | |
| | 3 |  | K2 | 14 | 15 | 76 | 0,334 | 220 | 5,500 | 1,856 | 1940 | (x) | 16 | 648 | 0,679 | 33,770 | 1,432 | 10,907 | 16,492 | 102,020 | B |
| | 2 |  | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 370 | 7,750 | 1,831 | 1966 | - | 19 | 743 | 0,417 | 22,713 | 0,422 | 6,145 | 10,337 | 63,076 | B |
| | 1 |  | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 370 | 7,750 | 1,827 | 1971 | - | 19 | 746 | 0,416 | 22,685 | 0,420 | 6,140 | 10,331 | 63,164 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3860 | | | | | | 7500 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,559 | 34,687 | | | | | |

Holstenstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

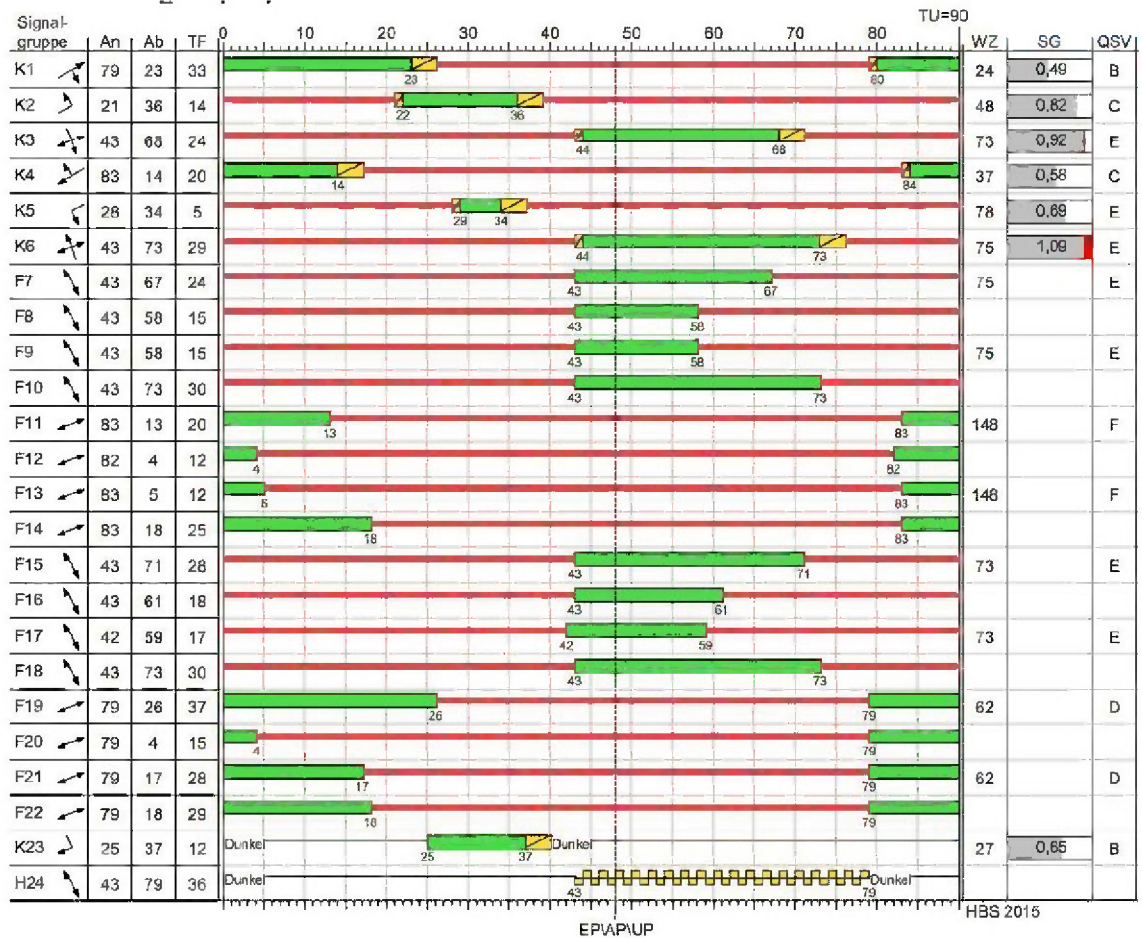
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh


















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | m [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{HBS95>PK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{gr} [Kfz] | N _{vis} [Kfz] | N _{vis95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|-----------|------------------------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3, K23 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 480 | 12,000 | 1,890 | 1905 | - | 20 | 783 | 0,613 | 25,563 | 1,021 | 10,469 | 15,941 | 100,428 | B |
| | 2 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,276 | 530 | 13,250 | 1,856 | 1940 | - | 14 | 540 | 0,961 | 147,434 | 17,277 | 30,431 | 39,761 | 245,962 | E |
| | 3 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,276 | 530 | 13,250 | 1,856 | 1940 | - | 14 | 540 | 0,961 | 147,434 | 17,277 | 30,431 | 39,761 | 245,962 | E |
| | 4 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,276 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 231 | 0,303 | 40,328 | 0,249 | 1,852 | 4,154 | 24,924 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 269 | 6,725 | 1,855 | 1941 | - | 11 | 452 | 0,595 | 38,125 | 0,928 | 6,916 | 11,364 | 69,957 | C |
| | 2 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 271 | 6,775 | 1,845 | 1951 | - | 11 | 454 | 0,597 | 38,180 | 0,937 | 6,973 | 11,439 | 70,350 | C |
| | 3 |  | K5 | 5 | 6 | 85 | 0,067 | 110 | 2,750 | 1,849 | 1947 | - | 3 | 130 | 0,846 | 126,818 | 3,080 | 5,800 | 9,873 | 60,837 | E |
| 3 | 4 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 140 | 3,500 | 1,868 | 1927 | (x) | 4 | 154 | 0,909 | 151,483 | 4,723 | 8,196 | 13,038 | 81,201 | E |
| | 3 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 390 | 9,750 | 1,863 | 1932 | - | 16 | 643 | 0,607 | 30,629 | 0,989 | 9,140 | 14,253 | 88,511 | B |
| | 2 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 380 | 9,750 | 1,863 | 1932 | - | 16 | 643 | 0,607 | 30,629 | 0,989 | 9,140 | 14,253 | 88,511 | B |
| | 1 |  | K5 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 130 | 3,250 | 1,863 | 1932 | - | 16 | 643 | 0,202 | 22,265 | 0,143 | 2,467 | 5,123 | 31,814 | B |
| 4 | 4 |  | K2 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 185 | 4,625 | 1,917 | 1878 | x | | | | | | | | 57,676 | |
| | 3 |  | K2 | 14 | 15 | 76 | 0,334 | 185 | 4,625 | 1,917 | 1878 | (x) | 16 | 626 | 0,591 | 30,137 | 0,916 | 8,592 | 13,549 | 86,578 | B |
| | 2 |  | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 325 | 8,125 | 1,854 | 1942 | - | 18 | 733 | 0,443 | 23,234 | 0,473 | 6,543 | 10,859 | 67,170 | B |
| | 1 |  | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 325 | 8,125 | 1,849 | 1947 | - | 18 | 736 | 0,442 | 23,206 | 0,471 | 6,538 | 10,862 | 67,258 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4330 | | | | | | 7308 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,671 | 64,703 | | | | | |

Holstenstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

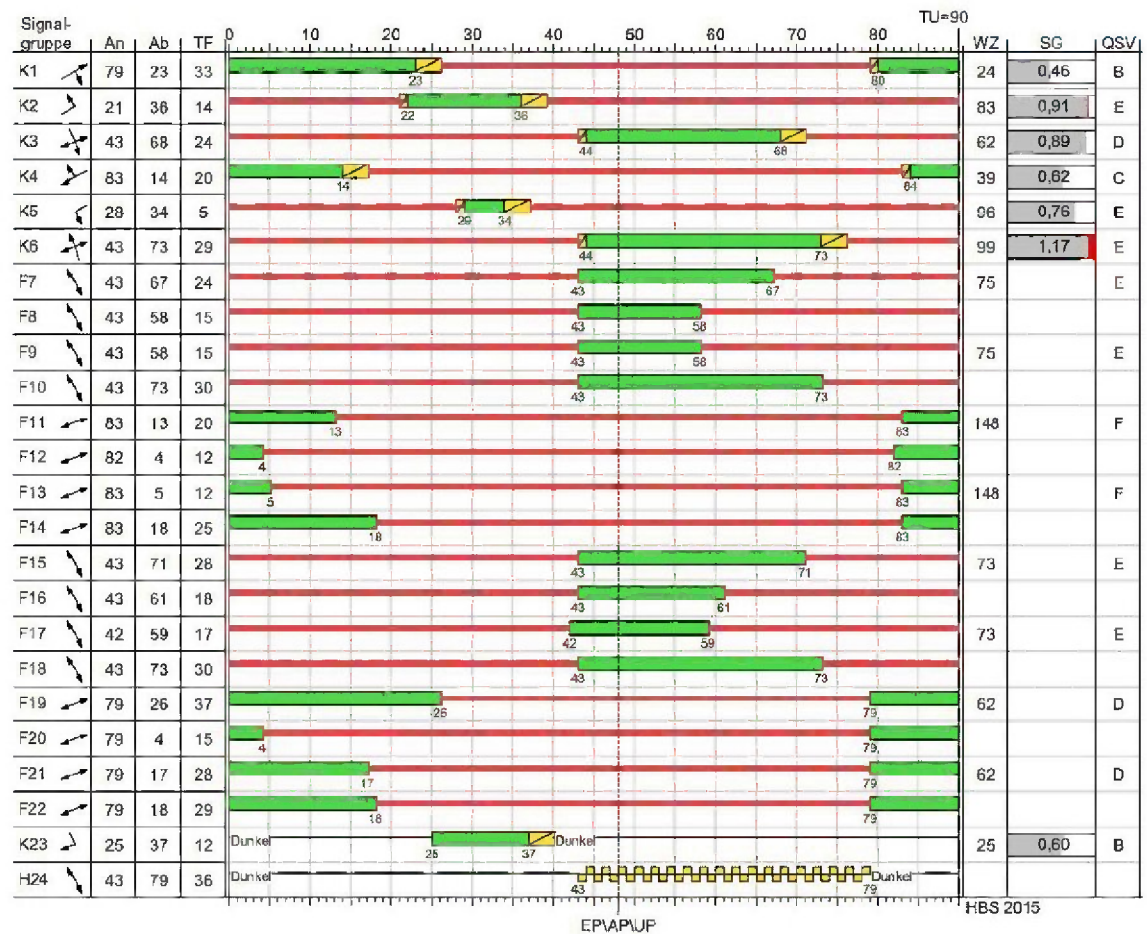
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>rx} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3, K23 | 36 | 37 | 54 | 0,421 | 520 | 13,000 | 1,859 | 1937 | - | 20 | 796 | 0,653 | 26,996 | 1,251 | 11,717 | 17,506 | 108,502 | B |
| | 2 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 505 | 12,625 | 1,827 | 1970 | - | 14 | 548 | 0,922 | 98,393 | 10,176 | 22,433 | 30,443 | 185,398 | E |
| | 3 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 505 | 12,625 | 1,827 | 1970 | - | 14 | 548 | 0,922 | 98,393 | 10,176 | 22,433 | 30,443 | 185,398 | E |
| | 4 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 5 | 207 | 0,386 | 44,055 | 0,365 | 2,233 | 4,760 | 28,560 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 265 | 6,625 | 1,835 | 1961 | - | 11 | 457 | 0,580 | 37,432 | 0,866 | 6,741 | 11,132 | 68,128 | C |
| | 2 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 265 | 6,625 | 1,836 | 1961 | - | 11 | 457 | 0,580 | 37,432 | 0,866 | 6,741 | 11,132 | 68,128 | C |
| | 3 |  | K5 | 5 | 6 | 85 | 0,067 | 90 | 2,250 | 1,845 | 1951 | - | 3 | 131 | 0,667 | 78,161 | 1,350 | 3,551 | 6,738 | 41,439 | E |
| 3 | 4 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 190 | 4,750 | 1,807 | 1992 | (x) | 4 | 174 | 1,092 | 301,051 | 12,565 | 17,315 | 24,352 | 146,696 | F |
| | 3 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 490 | 12,250 | 1,822 | 1976 | - | 16 | 659 | 0,744 | 38,212 | 2,123 | 12,985 | 19,079 | 115,848 | C |
| | 2 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 490 | 12,250 | 1,822 | 1976 | - | 16 | 659 | 0,744 | 38,212 | 2,123 | 12,985 | 19,079 | 115,848 | C |
| | 1 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | - | 17 | 666 | 0,195 | 22,145 | 0,136 | 2,454 | 5,103 | 30,618 | B |
| 4 | 4 |  | K2 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 265 | 6,625 | 1,856 | 1940 | x | | | | | | | | 92,685 | |
| | 3 |  | K2 | 14 | 15 | 76 | 0,334 | 265 | 6,625 | 1,856 | 1940 | (x) | 16 | 648 | 0,818 | 48,269 | 3,745 | 15,887 | 22,628 | 139,977 | C |
| | 2 |  | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 365 | 9,125 | 1,832 | 1965 | - | 19 | 743 | 0,491 | 24,207 | 0,584 | 7,553 | 12,201 | 74,524 | B |
| | 1 |  | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 365 | 9,125 | 1,823 | 1975 | - | 19 | 746 | 0,489 | 24,152 | 0,579 | 7,542 | 12,187 | 74,292 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4790 | | | | | | 7439 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,715 | 59,410 | | | | | |

Holstenstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

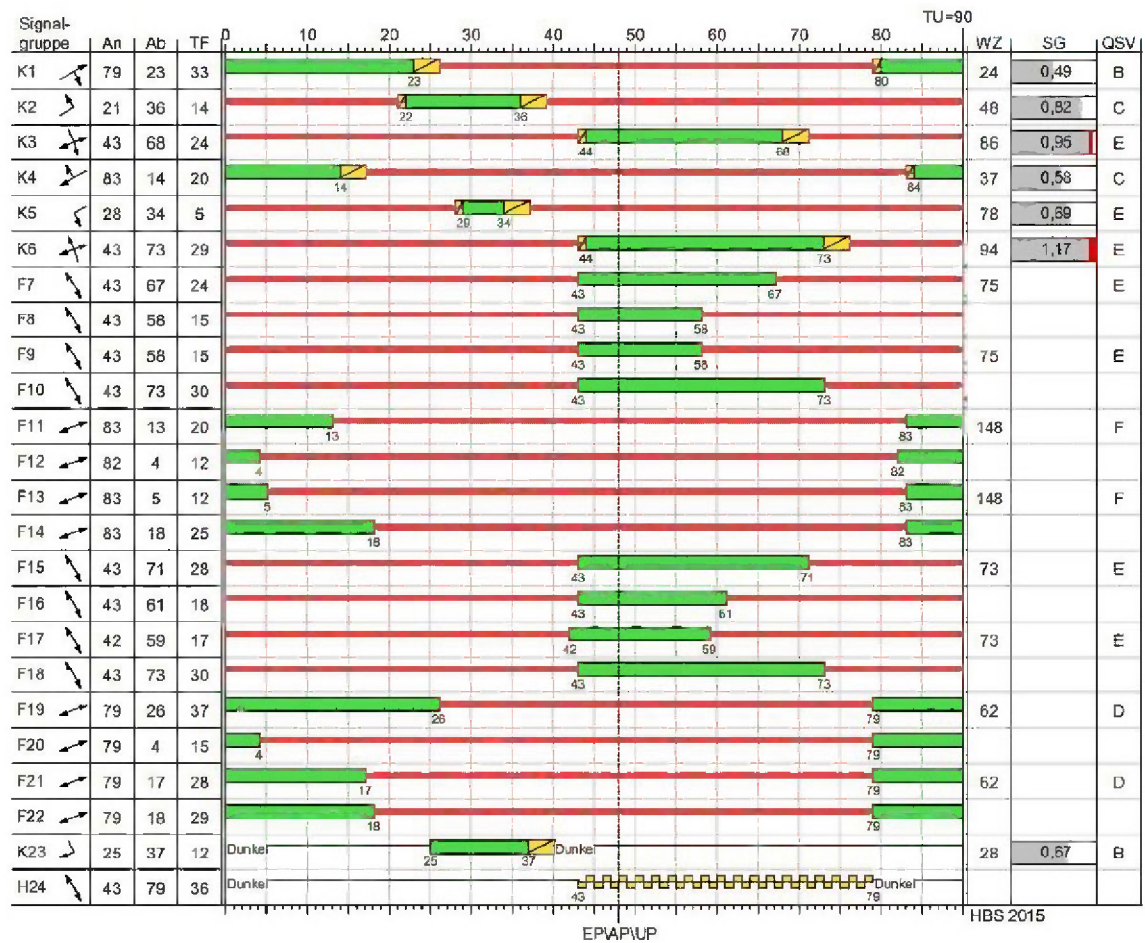
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | TP [s] | TA [s] | TS [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,99 > nK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | λ | tw [s] | NMS [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 | | K3, K23 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 490 | 12,250 | 1,888 | 1907 | - | 20 | 784 | 0,625 | 25,981 | 1,083 | 10,792 | 16,348 | 102,894 | B |
| | 2 | | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 545 | 13,625 | 1,854 | 1942 | - | 14 | 540 | 1,009 | 174,437 | 21,292 | 34,917 | 44,911 | 277,550 | F |
| | 3 | | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 545 | 13,625 | 1,854 | 1942 | - | 14 | 540 | 1,009 | 174,437 | 21,292 | 34,917 | 44,911 | 277,550 | F |
| | 4 | | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 225 | 0,311 | 40,822 | 0,258 | 1,867 | 4,178 | 25,068 | C |
| 2 | 1 | | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 260 | 6,725 | 1,855 | 1941 | - | 11 | 452 | 0,595 | 38,125 | 0,928 | 6,916 | 11,364 | 69,957 | C |
| | 2 | | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 271 | 6,775 | 1,845 | 1951 | - | 11 | 454 | 0,597 | 38,180 | 0,937 | 6,973 | 11,439 | 70,350 | C |
| | 3 | | K5 | 5 | 6 | 85 | 0,067 | 110 | 2,750 | 1,849 | 1947 | - | 3 | 130 | 0,846 | 126,818 | 3,080 | 5,800 | 9,873 | 60,837 | E |
| | 4 | | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 140 | 3,500 | 1,868 | 1927 | (x) | 4 | 154 | 0,909 | 151,483 | 4,723 | 8,196 | 13,038 | 81,201 | E |
| 3 | 3 | | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 410 | 10,250 | 1,859 | 1937 | - | 16 | 644 | 0,637 | 31,822 | 1,147 | 9,824 | 15,125 | 93,745 | B |
| | 2 | | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 410 | 10,250 | 1,859 | 1937 | - | 16 | 644 | 0,637 | 31,822 | 1,147 | 9,824 | 15,125 | 93,745 | B |
| | 1 | | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 130 | 3,250 | 1,863 | 1932 | - | 16 | 643 | 0,202 | 22,265 | 0,143 | 2,467 | 5,123 | 31,814 | B |
| | 4 | | K2 | 14 | 15 | 75 | 0,167 | 195 | 4,875 | 1,917 | 1878 | x | | | | | | | | 61,108 | |
| 4 | 3 | | K2 | 14 | 15 | 75 | 0,334 | 195 | 4,875 | 1,917 | 1878 | (x) | 16 | 628 | 0,621 | 31,248 | 1,058 | 9,251 | 14,395 | 91,984 | B |
| | 2 | | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 335 | 8,375 | 1,856 | 1940 | - | 18 | 733 | 0,457 | 23,515 | 0,503 | 6,800 | 11,210 | 69,345 | B |
| | 1 | | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 335 | 8,375 | 1,852 | 1944 | - | 18 | 735 | 0,456 | 23,490 | 0,501 | 6,795 | 11,204 | 69,375 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4450 | | | | | | 7306 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,689 | 71,552 | | | | | |

Holstenstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

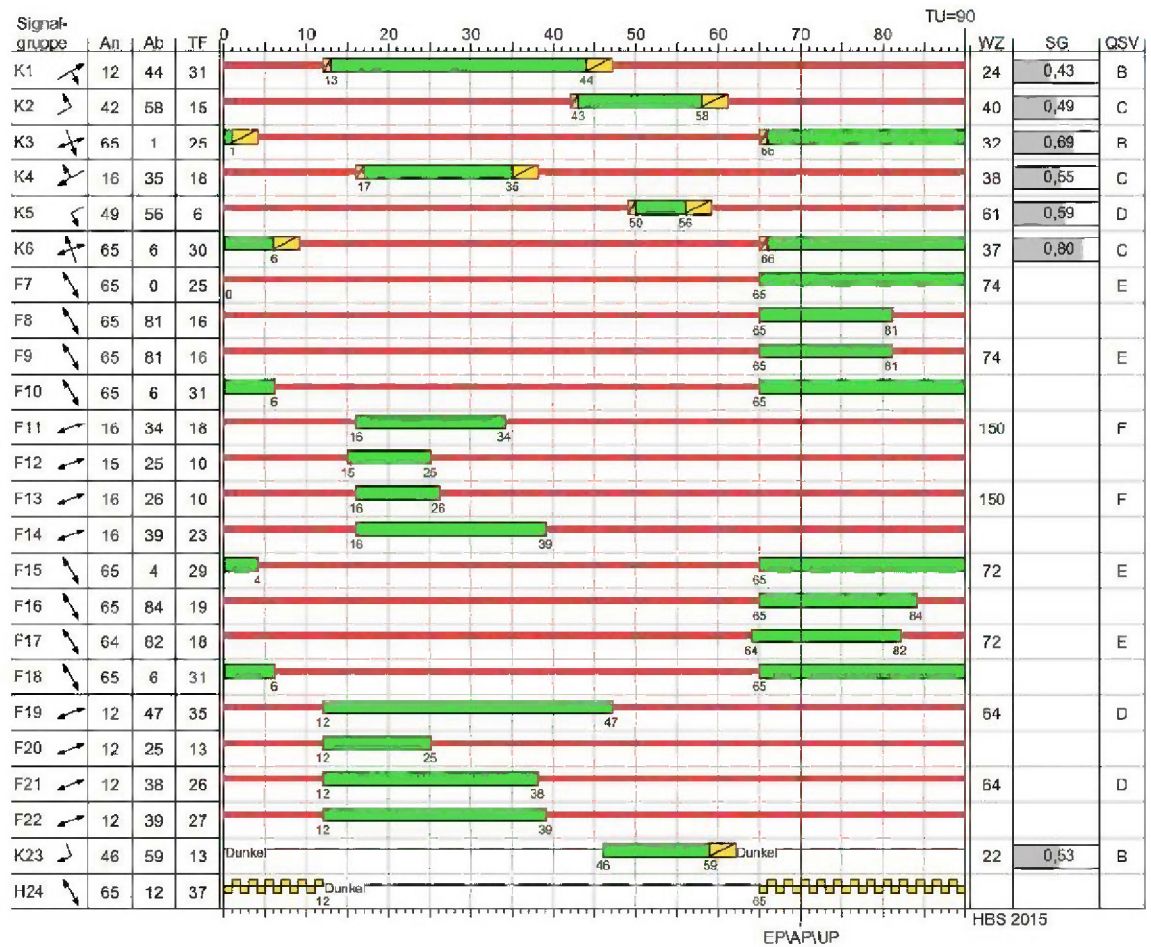

















EPAPIUP

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₈ [s/Kfz] | q ₅ [Kfz/h] | N _{M5,95>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{Gr} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3, K23 | 35 | 37 | 54 | 0,411 | 530 | 13,250 | 1,859 | 1937 | - | 20 | 796 | 0,666 | 27,560 | 1,341 | 12,087 | 17,967 | 111,359 | B |
| | 2 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 520 | 13,000 | 1,825 | 1973 | - | 14 | 548 | 0,949 | 118,849 | 13,241 | 25,991 | 34,613 | 210,585 | E |
| | 3 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 520 | 13,000 | 1,825 | 1973 | - | 14 | 548 | 0,949 | 118,849 | 13,241 | 25,991 | 34,613 | 210,585 | E |
| | 4 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 5 | 204 | 0,392 | 44,418 | 0,375 | 2,246 | 4,781 | 28,686 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 265 | 6,625 | 1,835 | 1961 | - | 11 | 458 | 0,579 | 37,377 | 0,862 | 6,736 | 11,125 | 68,085 | C |
| | 2 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 265 | 6,625 | 1,831 | 1965 | - | 11 | 458 | 0,579 | 37,377 | 0,862 | 6,736 | 11,125 | 67,885 | C |
| | 3 |  | K5 | 5 | 6 | 85 | 0,067 | 90 | 2,250 | 1,845 | 1951 | - | 3 | 131 | 0,687 | 78,161 | 1,350 | 3,551 | 6,738 | 41,439 | E |
| 3 | 4 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 200 | 5,000 | 1,807 | 1992 | (x) | 4 | 171 | 1,170 | 407,614 | 17,408 | 22,408 | 30,414 | 183,214 | F |
| | 3 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 505 | 12,625 | 1,822 | 1975 | - | 16 | 658 | 0,767 | 40,516 | 2,491 | 13,800 | 20,083 | 121,944 | C |
| | 2 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 505 | 12,625 | 1,822 | 1976 | - | 16 | 658 | 0,767 | 40,516 | 2,491 | 13,800 | 20,083 | 121,944 | C |
| | 1 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | - | 17 | 666 | 0,195 | 22,145 | 0,136 | 2,454 | 5,103 | 30,618 | B |
| 4 | 4 |  | K2 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 265 | 6,625 | 1,856 | 1940 | x | | | | | | | | 92,685 | |
| | 3 | | K2 | 14 | 15 | 76 | 0,334 | 265 | 6,625 | 1,856 | 1940 | (x) | 16 | 648 | 0,818 | 48,269 | 3,745 | 15,887 | 22,628 | 139,977 | C |
| | 2 | | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 365 | 9,125 | 1,832 | 1965 | - | 19 | 743 | 0,491 | 24,207 | 0,584 | 7,553 | 12,201 | 74,524 | B |
| | 1 | | K1 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 365 | 9,125 | 1,823 | 1975 | - | 19 | 746 | 0,489 | 24,152 | 0,579 | 7,542 | 12,187 | 74,292 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4070 | | | | | | 7433 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,732 | 69,233 | | | | | |

12.4 Holstenstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

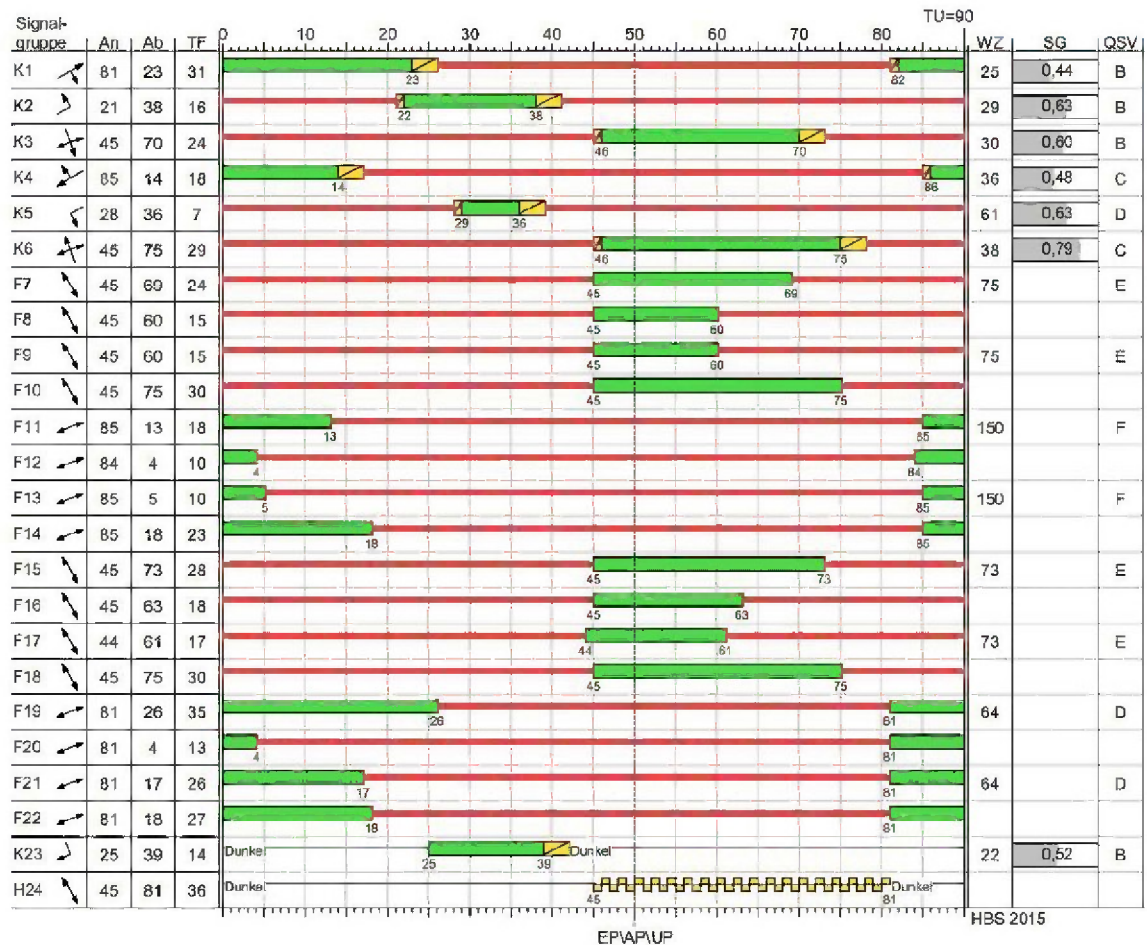
Analyse – Spitzenstunde früh


















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS95>10K | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N66 [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS95 [Kfz] | Lv [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|--------|-----|
| 1 | 1 |  | K3, K23 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 440 | 11,000 | 1,888 | 1907 | - | 21 | 826 | 0,533 | 21,876 | 0,704 | 8,812 | 13,832 | 87,059 | B |
| | 2 |  | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 385 | 9,625 | 1,856 | 1940 | - | 14 | 561 | 0,686 | 37,884 | 1,482 | 10,018 | 15,371 | 95,085 | C |
| | 3 |  | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 385 | 9,625 | 1,856 | 1940 | - | 14 | 561 | 0,686 | 37,884 | 1,482 | 10,018 | 15,371 | 95,085 | C |
| | 4 |  | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 277 | 0,253 | 37,070 | 0,192 | 1,754 | 3,994 | 23,964 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 224 | 5,600 | 1,855 | 1941 | - | 10 | 409 | 0,548 | 38,251 | 0,747 | 5,743 | 9,796 | 60,304 | C |
| | 2 |  | K4 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 226 | 5,650 | 1,849 | 1947 | - | 10 | 411 | 0,550 | 38,295 | 0,754 | 5,797 | 9,869 | 60,813 | C |
| | 3 |  | K5 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 90 | 2,250 | 1,845 | 1951 | - | 4 | 152 | 0,592 | 61,019 | 0,883 | 3,058 | 6,015 | 36,992 | D |
| | 4 |  | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 160 | 4,000 | 1,868 | 1927 | - | 5 | 199 | 0,804 | 88,647 | 2,718 | 6,630 | 10,985 | 68,415 | E |
| 3 | 3 |  | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 285 | 7,125 | 1,861 | 1934 | - | 17 | 665 | 0,429 | 25,127 | 0,445 | 5,928 | 10,046 | 62,325 | B |
| | 2 |  | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 285 | 7,125 | 1,861 | 1934 | - | 17 | 665 | 0,429 | 25,127 | 0,445 | 5,928 | 10,046 | 62,325 | B |
| | 1 |  | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 120 | 3,000 | 1,868 | 1927 | - | 17 | 663 | 0,181 | 21,324 | 0,124 | 2,223 | 4,745 | 29,552 | B |
| | 4 |  | K2 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 165 | 4,125 | 1,915 | 1880 | - | 8 | 334 | 0,494 | 39,664 | 0,587 | 4,305 | 7,814 | 49,885 | C |
| 4 | 3 |  | K2 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 165 | 4,125 | 1,915 | 1880 | - | 8 | 334 | 0,494 | 39,664 | 0,587 | 4,305 | 7,814 | 49,885 | C |
| | 2 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 295 | 7,375 | 1,856 | 1940 | - | 17 | 691 | 0,427 | 24,307 | 0,441 | 6,042 | 10,199 | 63,091 | B |
| | 1 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 295 | 7,375 | 1,851 | 1945 | - | 17 | 693 | 0,426 | 24,280 | 0,439 | 6,038 | 10,194 | 63,121 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3590 | | | | | | 7441 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,527 | 34,148 | | | | | |

Holstenstraße / Max-Brauer-Allee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde spät

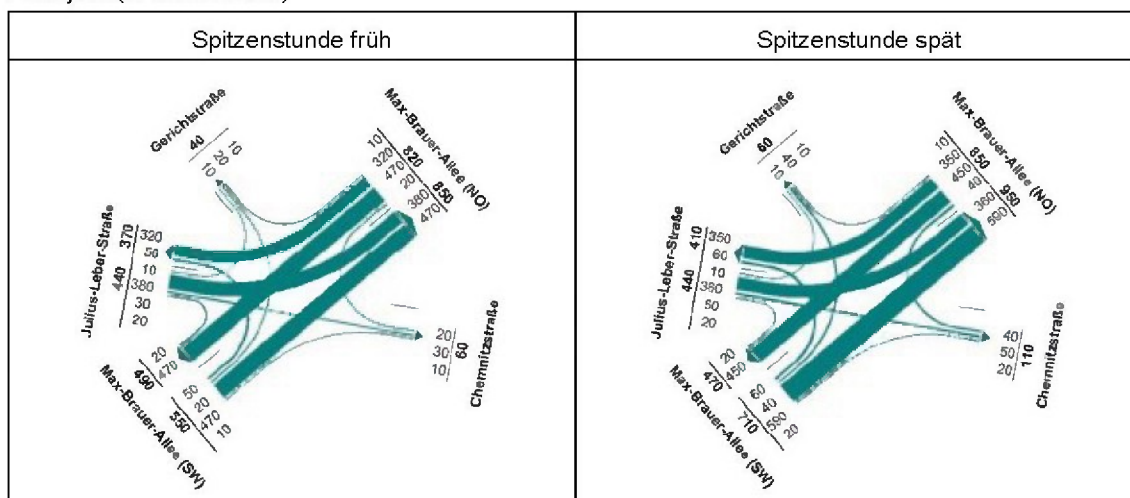


| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _a [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SS>NX} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3, K23 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 440 | 11,000 | 1,858 | 1938 | - | 21 | 839 | 0,524 | 21,614 | 0,676 | 6,743 | 13,744 | 85,103 | B |
| | 2 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 330 | 8,250 | 1,825 | 1973 | - | 14 | 548 | 0,602 | 34,499 | 0,963 | 8,117 | 12,935 | 78,697 | B |
| | 3 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 330 | 8,250 | 1,825 | 1973 | - | 14 | 548 | 0,602 | 34,499 | 0,963 | 8,117 | 12,935 | 78,697 | B |
| | 4 |  | K3 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 227 | 0,308 | 40,654 | 0,255 | 1,862 | 4,170 | 25,020 | C |
| 2 | 1 |  | K4 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 200 | 5,000 | 1,834 | 1963 | - | 10 | 414 | 0,483 | 36,070 | 0,561 | 4,954 | 8,718 | 53,354 | C |
| | 2 |  | K4 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 200 | 5,000 | 1,834 | 1963 | - | 10 | 414 | 0,483 | 36,070 | 0,561 | 4,954 | 8,718 | 53,302 | C |
| | 3 |  | K5 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 110 | 2,750 | 1,836 | 1961 | - | 4 | 175 | 0,629 | 61,202 | 1,052 | 3,706 | 6,962 | 42,607 | D |
| | 4 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 170 | 4,250 | 1,807 | 1992 | - | 5 | 216 | 0,787 | 80,581 | 2,487 | 6,630 | 10,985 | 66,174 | E |
| 3 | 3 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 410 | 10,250 | 1,820 | 1978 | - | 16 | 658 | 0,623 | 31,115 | 1,070 | 9,696 | 14,962 | 90,759 | B |
| | 2 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 410 | 10,250 | 1,820 | 1978 | - | 16 | 658 | 0,623 | 31,115 | 1,070 | 9,696 | 14,962 | 90,759 | B |
| | 1 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | - | 17 | 666 | 0,195 | 22,145 | 0,136 | 2,454 | 5,103 | 30,618 | B |
| | 4 |  | K2 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 220 | 5,500 | 1,856 | 1940 | x | | | | | | | | 62,503 | |
| 4 | 3 |  | K2 | 16 | 17 | 74 | 0,362 | 220 | 5,500 | 1,856 | 1940 | (x) | 18 | 703 | 0,626 | 29,250 | 1,087 | 10,161 | 15,552 | 96,205 | B |
| | 2 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 310 | 7,750 | 1,831 | 1966 | - | 18 | 700 | 0,443 | 24,591 | 0,473 | 6,398 | 10,676 | 65,145 | B |
| | 1 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 310 | 7,750 | 1,827 | 1971 | - | 18 | 702 | 0,442 | 24,563 | 0,471 | 6,394 | 10,671 | 65,242 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3960 | | | | | | 7468 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,552 | 32,768 | | | | | |

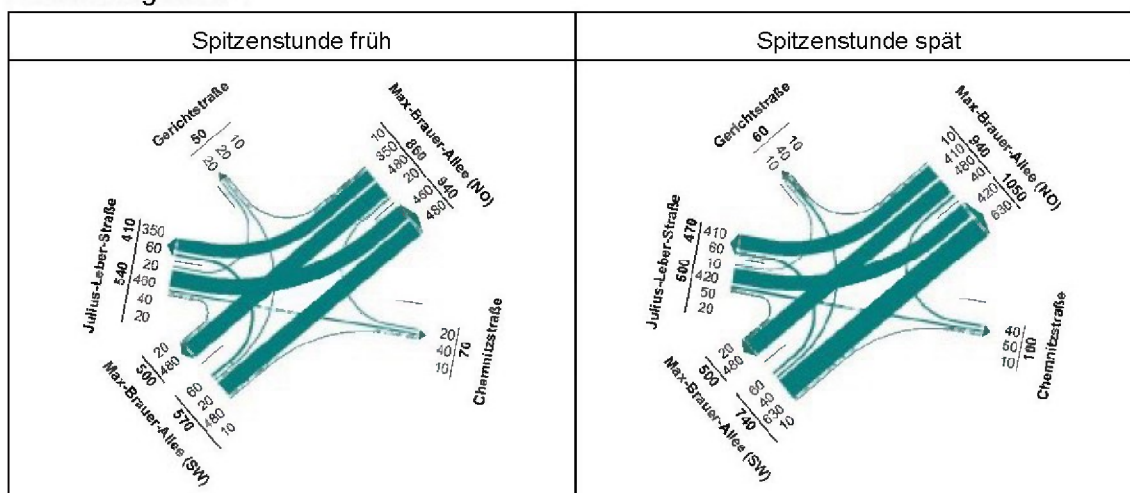
13 Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße (LSA 706)

13.1 Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Knotenstrombelastungen

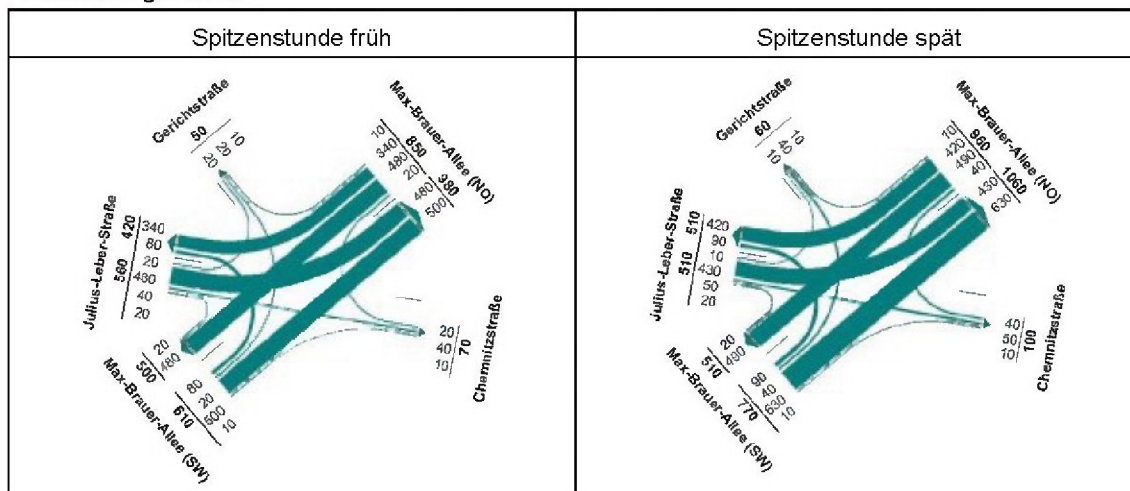
Analyse (VZ 05.06.2013)



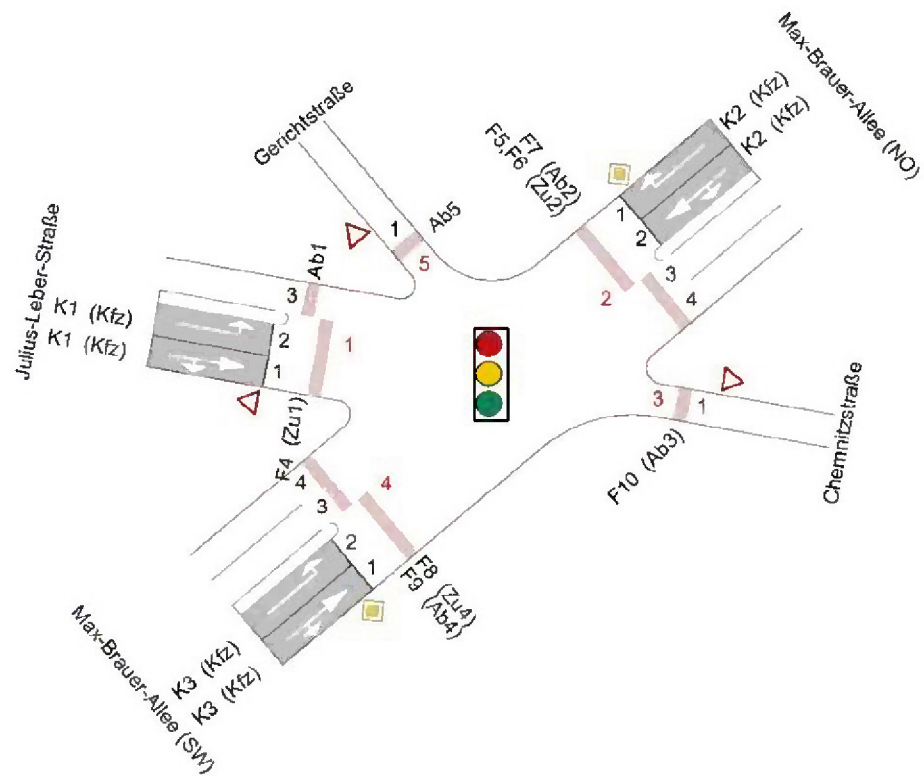
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

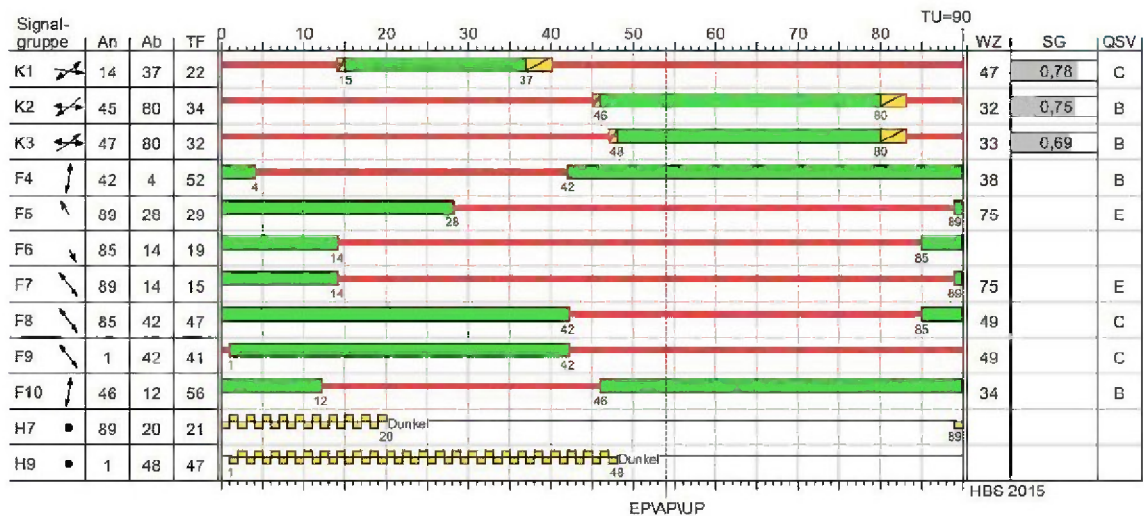








13.2 Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Knotenpunktgeometrie Bestand



13.3 Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

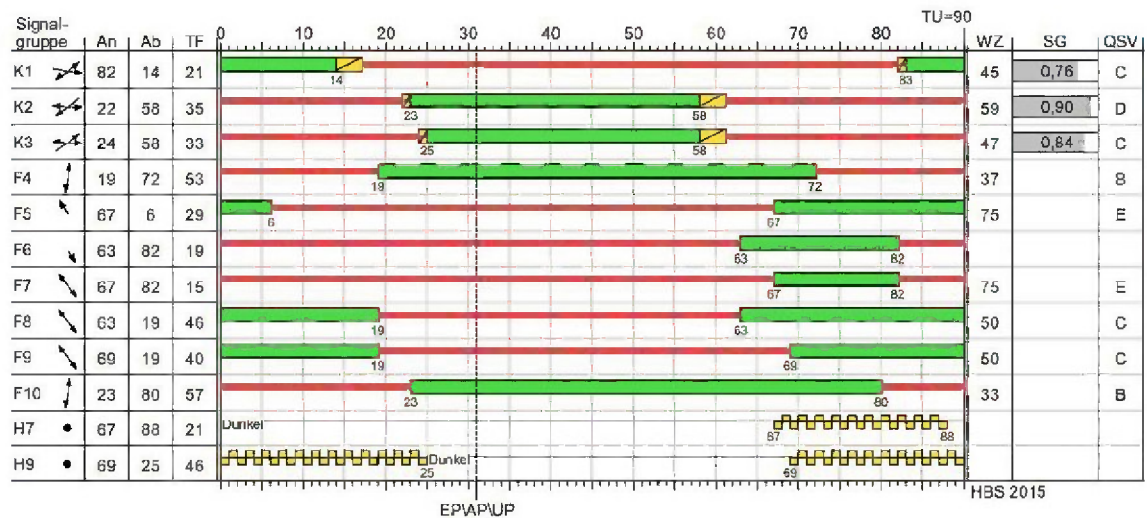
Analyse – Spitzenstunde früh









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _s [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,95>nK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 330 | 8,250 | 1,828 | 1969 | - | 19 | 766 | 0,431 | 22,293 | 0,449 | 6,505 | 10,818 | 65,947 | B |
| | 2 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 490 | 12,250 | 1,888 | 1907 | - | 16 | 657 | 0,746 | 37,789 | 2,152 | 12,957 | 19,045 | 120,098 | C |
| 4 | 2 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 70 | 1,750 | 1,896 | 1898 | - | 6 | 243 | 0,288 | 38,949 | 0,231 | 1,815 | 4,093 | 26,400 | C |
| | 1 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 480 | 12,000 | 1,895 | 1900 | - | 17 | 698 | 0,688 | 31,910 | 1,510 | 11,672 | 17,450 | 110,354 | B |
| 1 | 2 |  | K1 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 390 | 9,750 | 1,839 | 1958 | - | 13 | 501 | 0,778 | 50,045 | 2,636 | 11,694 | 17,477 | 107,169 | D |
| | 1 |  | K1 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 50 | 1,250 | 1,939 | 1857 | - | 12 | 475 | 0,105 | 26,090 | 0,065 | 1,021 | 2,730 | 16,790 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1810 | | | | | | 3340 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,645 | 35,767 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

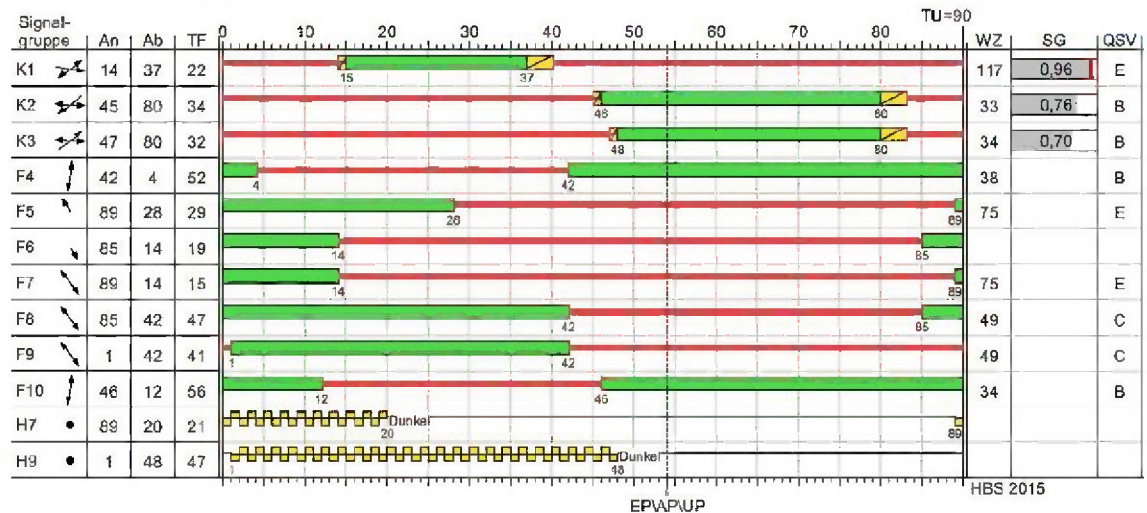
Analyse – Spitzenstunde spät









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nvs,95>nK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nes [Kfz] | Nvs [Kfz] | Nvs,95 [Kfz] | Ls [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 360 | 9,000 | 1,800 | 2000 | - | 20 | 800 | 0,450 | 21,952 | 0,488 | 7,073 | 11,571 | 69,426 | B |
| | 2 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 490 | 12,250 | 1,874 | 1921 | - | 14 | 542 | 0,904 | 87,002 | 8,411 | 20,216 | 27,820 | 174,431 | E |
| 4 | 2 |  | K3 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 100 | 2,500 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 264 | 0,379 | 40,531 | 0,355 | 2,639 | 5,386 | 32,316 | C |
| | 1 |  | K3 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 610 | 15,250 | 1,868 | 1927 | - | 18 | 729 | 0,837 | 48,000 | 4,563 | 18,439 | 25,701 | 160,220 | C |
| 1 | 2 |  | K1 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 370 | 9,250 | 1,804 | 1996 | - | 12 | 487 | 0,760 | 48,702 | 2,317 | 10,902 | 16,486 | 99,114 | C |
| | 1 |  | K1 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 70 | 1,750 | 1,839 | 1958 | - | 12 | 478 | 0,146 | 27,392 | 0,096 | 1,468 | 3,517 | 21,102 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2000 | | | | | | 3300 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,722 | 51,902 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

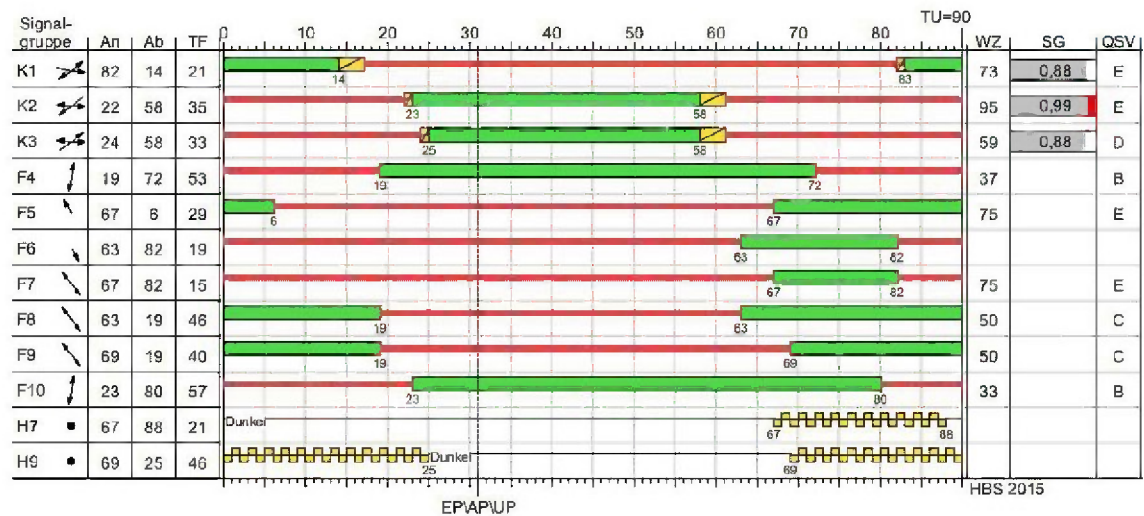
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS95>9K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 360 | 9,000 | 1,830 | 1967 | - | 19 | 765 | 0,471 | 23,096 | 0,535 | 7,268 | 11,827 | 72,168 | B |
| | 2 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 500 | 12,500 | 1,890 | 1905 | - | 16 | 656 | 0,762 | 38,432 | 2,403 | 13,516 | 19,734 | 124,561 | C |
| 4 | 2 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 80 | 2,000 | 1,901 | 1893 | - | 6 | 236 | 0,339 | 40,478 | 0,295 | 2,122 | 4,586 | 29,580 | C |
| | 1 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 490 | 12,250 | 1,897 | 1898 | - | 17 | 697 | 0,703 | 32,803 | 1,646 | 12,096 | 17,978 | 113,801 | B |
| 1 | 2 |  | K1 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 480 | 12,000 | 1,836 | 1960 | - | 13 | 502 | 0,956 | 128,195 | 13,277 | 25,098 | 33,571 | 205,656 | E |
| | 1 |  | K1 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 60 | 1,500 | 1,916 | 1879 | - | 12 | 481 | 0,125 | 26,332 | 0,080 | 1,233 | 3,111 | 19,021 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1970 | | | | | | 3337 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,705 | 56,067 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

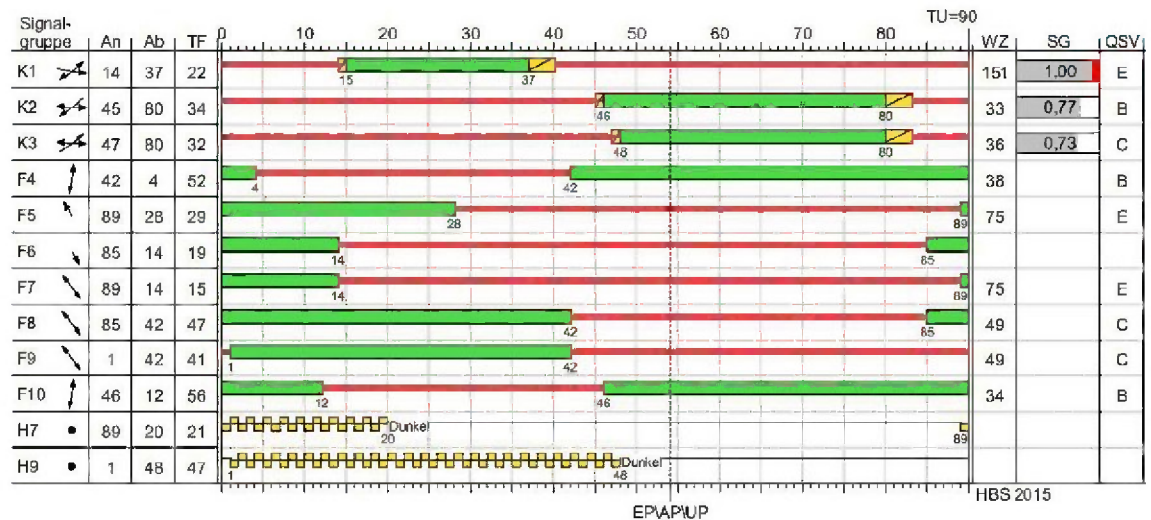
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 420 | 10,500 | 1,800 | 2000 | - | 20 | 800 | 0,525 | 23,562 | 0,679 | 8,654 | 13,629 | 81,774 | B |
| | 2 | | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 520 | 13,000 | 1,875 | 1920 | - | 13 | 528 | 0,985 | 151,895 | 17,520 | 30,446 | 39,778 | 249,408 | E |
| 4 | 2 | | K3 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 100 | 2,500 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 233 | 0,429 | 43,754 | 0,441 | 2,765 | 5,577 | 33,462 | C |
| | 1 | | K3 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 640 | 16,000 | 1,869 | 1926 | - | 18 | 728 | 0,879 | 61,658 | 7,196 | 22,100 | 30,051 | 187,338 | D |
| 1 | 2 | | K1 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 430 | 10,750 | 1,804 | 1996 | - | 12 | 487 | 0,883 | 80,831 | 6,500 | 16,859 | 23,803 | 143,104 | E |
| | 1 | | K1 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 70 | 1,750 | 1,839 | 1958 | - | 12 | 478 | 0,146 | 27,392 | 0,096 | 1,468 | 3,517 | 21,102 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2180 | | | | | | 3254 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,793 | 77,703 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

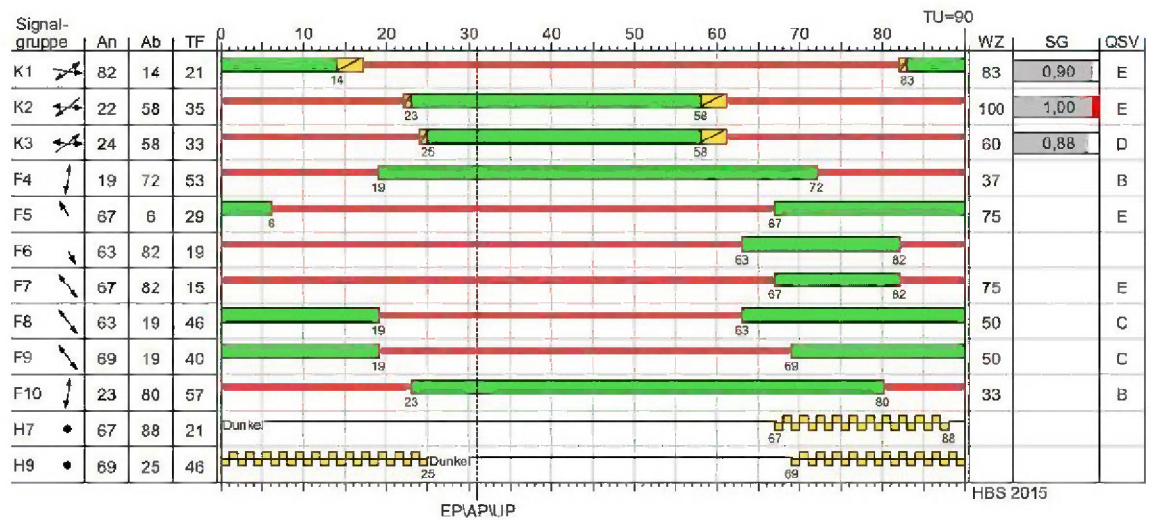
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS95>NKG | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nves [Kfz] | NMS95 [Kfz] | Lz [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|---------|-----------|------------|-------------|---------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 350 | 8,750 | 1,826 | 1971 | - | 19 | 766 | 0,457 | 22,796 | 0,503 | 7,005 | 11,481 | 69,919 | B |
| | 2 | | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 500 | 12,500 | 1,890 | 1905 | - | 16 | 649 | 0,770 | 40,607 | 2,543 | 13,714 | 19,977 | 126,095 | C |
| 4 | 2 | | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,357 | 100 | 2,500 | 1,908 | 1887 | - | 6 | 236 | 0,424 | 42,971 | 0,432 | 2,742 | 5,543 | 35,752 | C |
| | 1 | | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,357 | 510 | 12,750 | 1,895 | 1900 | - | 17 | 698 | 0,731 | 34,730 | 1,956 | 12,986 | 19,081 | 120,668 | B |
| 1 | 2 | | K1 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 500 | 12,500 | 1,838 | 1958 | - | 13 | 501 | 0,998 | 166,506 | 18,516 | 11,007 | 40,424 | 247,880 | F |
| | 1 | | K1 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 60 | 1,500 | 1,916 | 1879 | - | 12 | 481 | 0,125 | 26,332 | 0,080 | 1,233 | 3,111 | 19,021 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2020 | | | | | | 3331 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,726 | 66,893 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

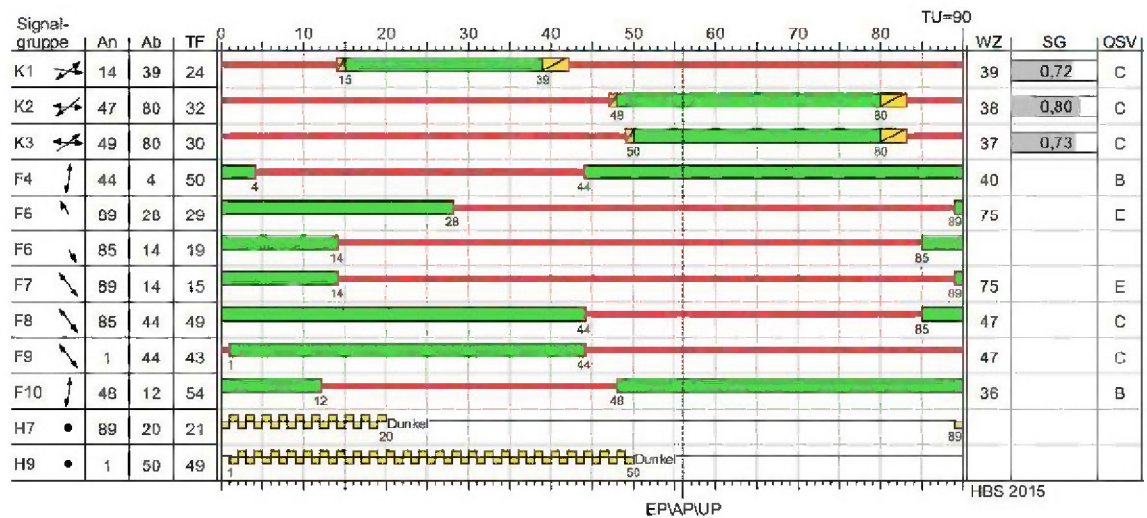
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95 > PK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 430 | 10,750 | 1,800 | 2000 | - | 20 | 800 | 0,538 | 23,878 | 0,719 | 8,938 | 13,994 | 83,964 | B |
| | 2 | | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 530 | 13,250 | 1,877 | 1918 | - | 13 | 532 | 0,996 | 162,139 | 19,160 | 32,390 | 42,015 | 263,686 | E |
| 4 | 2 | | K3 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 233 | 0,558 | 49,465 | 0,772 | 3,842 | 7,157 | 42,942 | C |
| | 1 | | K3 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 640 | 16,000 | 1,869 | 1926 | - | 18 | 728 | 0,879 | 61,658 | 7,196 | 22,100 | 30,051 | 187,338 | D |
| 1 | 2 | | K1 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 440 | 11,000 | 1,804 | 1996 | - | 12 | 487 | 0,903 | 91,496 | 7,915 | 18,581 | 25,871 | 155,536 | E |
| | 1 | | K1 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 70 | 1,750 | 1,839 | 1958 | - | 12 | 478 | 0,146 | 27,392 | 0,096 | 1,468 | 3,517 | 21,102 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2240 | | | | | | 3258 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,804 | 82,263 | | | | | |

13.4 Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

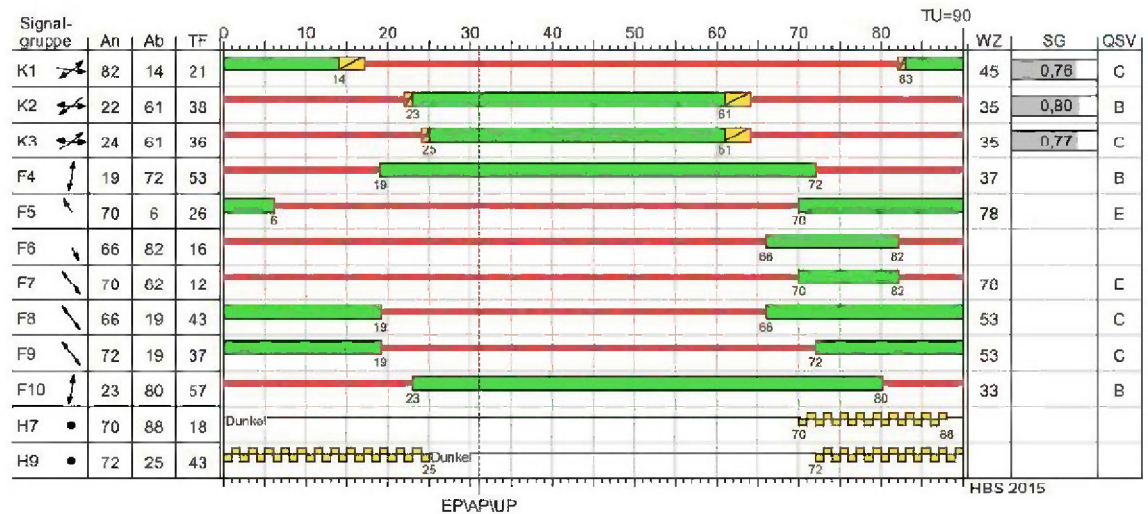
Analyse – Spitzenstunde früh









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,as>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GC} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,as} [Kfz] | L [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 330 | 8,250 | 1,828 | 1969 | - | 18 | 722 | 0,457 | 24,173 | 0,503 | 6,778 | 11,181 | 68,159 | B |
| | 2 | | K2 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 490 | 12,250 | 1,888 | 1907 | - | 15 | 613 | 0,799 | 46,485 | 3,164 | 14,351 | 20,758 | 130,900 | C |
| 4 | 2 | | K3 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 70 | 1,750 | 1,896 | 1898 | - | 6 | 234 | 0,299 | 39,686 | 0,244 | 1,837 | 4,129 | 26,632 | C |
| | 1 | | K3 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 480 | 12,000 | 1,895 | 1900 | - | 16 | 654 | 0,734 | 36,849 | 1,988 | 12,519 | 18,503 | 117,013 | C |
| 1 | 2 | | K1 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 390 | 9,750 | 1,839 | 1958 | - | 14 | 544 | 0,717 | 41,024 | 1,772 | 10,564 | 16,061 | 98,486 | C |
| | 1 | | K1 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 50 | 1,250 | 1,939 | 1857 | - | 13 | 516 | 0,097 | 24,527 | 0,060 | 0,988 | 2,669 | 16,414 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1810 | | | | | | 3283 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,663 | 37,815 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

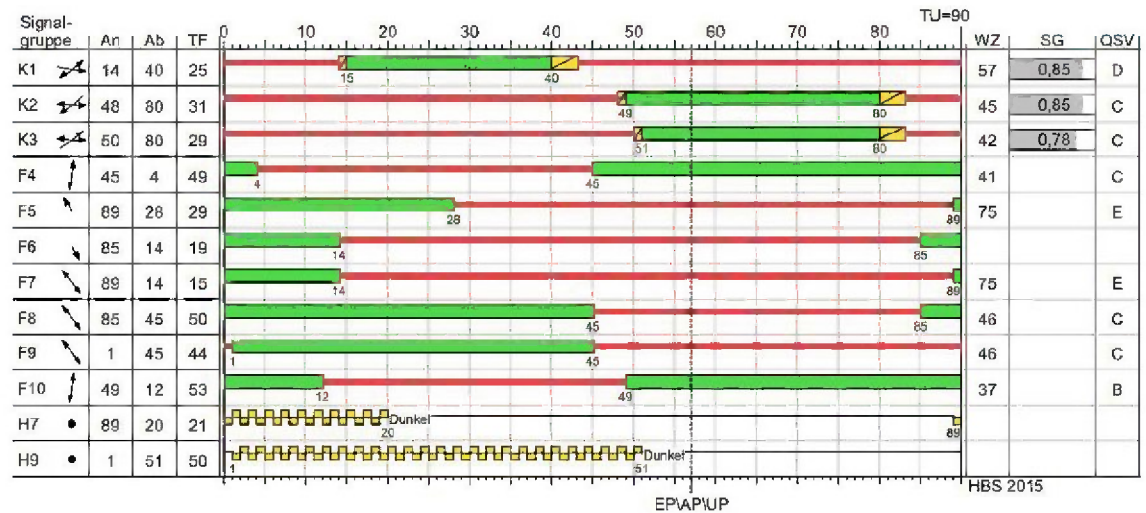
Analyse – Spitzenstunde spät









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95>nK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NOR [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 36 | 39 | 52 | 0,433 | 360 | 9,000 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,416 | 19,395 | 0,421 | 6,645 | 11,005 | 66,030 | A |
| | 2 |  | K2 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 490 | 12,250 | 1,874 | 1921 | - | 15 | 615 | 0,797 | 46,160 | 3,114 | 14,296 | 20,691 | 129,733 | C |
| 4 | 2 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 100 | 2,500 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 279 | 0,358 | 39,206 | 0,323 | 2,586 | 5,306 | 31,836 | C |
| | 1 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 610 | 15,250 | 1,868 | 1927 | - | 20 | 792 | 0,770 | 34,562 | 2,579 | 15,720 | 22,425 | 139,797 | B |
| 1 | 2 |  | K1 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 370 | 9,250 | 1,804 | 1996 | - | 12 | 487 | 0,760 | 48,702 | 2,317 | 10,902 | 16,486 | 99,114 | C |
| | 1 |  | K1 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 70 | 1,750 | 1,839 | 1958 | - | 12 | 478 | 0,146 | 27,392 | 0,096 | 1,468 | 3,517 | 21,102 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2000 | | | | | | 3517 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,669 | 37,271 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

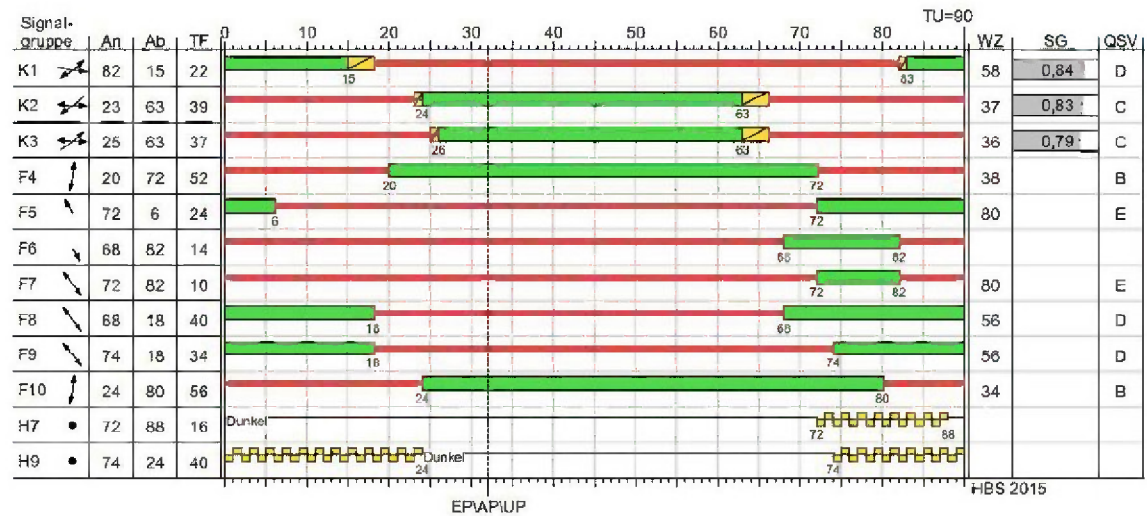
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nm5,95 > nx | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Ngt [Kfz] | Nm5 [Kfz] | Nm5,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 360 | 9,000 | 1,830 | 1967 | - | 18 | 700 | 0,514 | 26,165 | 0,646 | 7,740 | 12,445 | 75,939 | B |
| | 2 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 500 | 12,500 | 1,890 | 1905 | - | 15 | 590 | 0,847 | 58,506 | 4,827 | 16,523 | 23,398 | 147,688 | D |
| 4 | 2 |  | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 80 | 2,000 | 1,901 | 1893 | - | 6 | 222 | 0,360 | 41,899 | 0,325 | 2,169 | 4,660 | 30,057 | C |
| | 1 |  | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 490 | 12,250 | 1,897 | 1898 | - | 16 | 632 | 0,775 | 41,982 | 2,633 | 13,646 | 19,894 | 125,929 | C |
| 1 | 2 |  | K1 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 480 | 12,000 | 1,836 | 1960 | - | 14 | 566 | 0,848 | 60,841 | 4,828 | 16,130 | 22,922 | 140,420 | D |
| | 1 |  | K1 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 60 | 1,500 | 1,916 | 1879 | - | 14 | 543 | 0,110 | 23,952 | 0,069 | 1,171 | 3,001 | 18,348 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1970 | | | | | | 3253 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,726 | 47,328 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

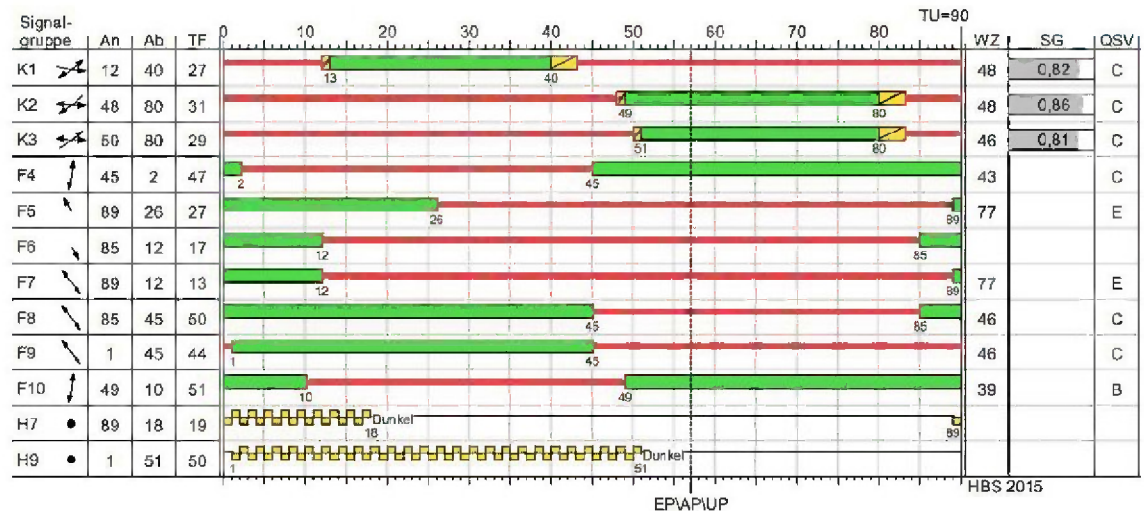
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MSS>nk} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MSS} [Kfz] | N _{MSS,95} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 420 | 10,500 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 888 | 0,473 | 19,798 | 0,540 | 7,930 | 12,693 | 76,158 | A |
| | 2 | | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 520 | 13,000 | 1,875 | 1920 | - | 16 | 629 | 0,627 | 51,030 | 4,044 | 16,032 | 22,804 | 142,981 | D |
| 4 | 2 | | K3 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 100 | 2,500 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 267 | 0,375 | 40,226 | 0,348 | 2,628 | 5,370 | 32,220 | C |
| | 1 | | K3 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 640 | 16,000 | 1,869 | 1926 | - | 20 | 812 | 0,788 | 35,700 | 2,972 | 16,827 | 23,765 | 148,151 | C |
| 1 | 2 | | K1 | 22 | 23 | 68 | 0,255 | 430 | 10,750 | 1,804 | 1996 | - | 13 | 511 | 0,841 | 62,861 | 4,417 | 14,609 | 21,073 | 126,691 | D |
| | 1 | | K1 | 22 | 23 | 68 | 0,255 | 70 | 1,750 | 1,839 | 1958 | - | 13 | 501 | 0,140 | 26,489 | 0,091 | 1,441 | 3,471 | 20,826 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2180 | | | | | | 3508 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,707 | 41,562 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

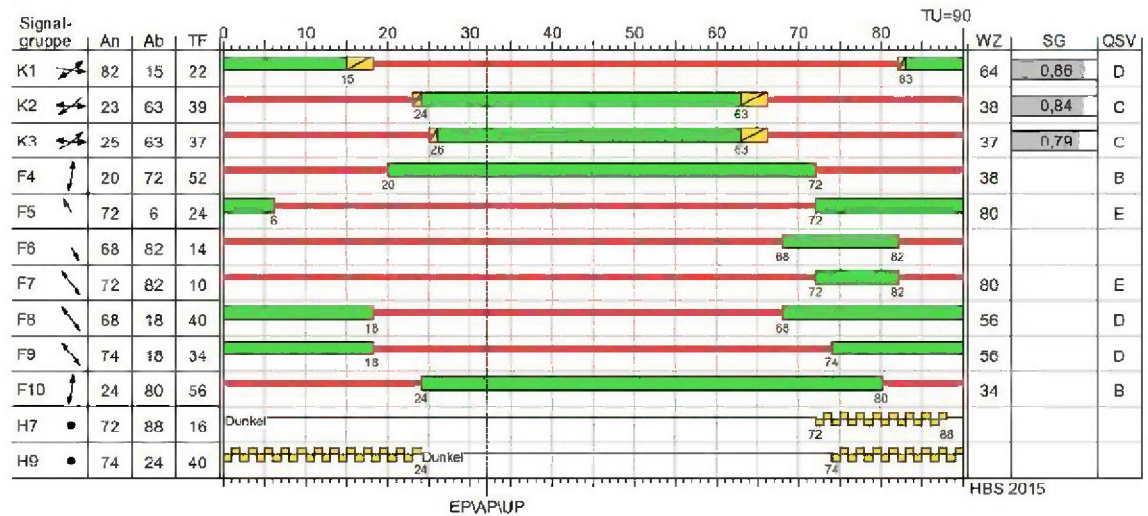
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SS>N_K} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{St} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 350 | 8,750 | 1,826 | 1971 | - | 18 | 701 | 0,499 | 25,797 | 0,604 | 7,456 | 12,074 | 73,531 | B |
| | 2 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 500 | 12,500 | 1,890 | 1905 | - | 15 | 582 | 0,859 | 62,915 | 5,418 | 17,186 | 24,197 | 152,731 | D |
| 4 | 2 | | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 100 | 2,500 | 1,908 | 1887 | - | 6 | 224 | 0,448 | 44,693 | 0,479 | 2,807 | 5,641 | 36,384 | C |
| | 1 | | K3 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 510 | 12,750 | 1,895 | 1900 | - | 16 | 633 | 0,806 | 46,502 | 3,365 | 14,989 | 21,537 | 136,200 | C |
| 1 | 2 | | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 500 | 12,500 | 1,838 | 1958 | - | 15 | 610 | 0,820 | 50,977 | 3,779 | 15,340 | 21,964 | 134,683 | D |
| | 1 | | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 60 | 1,500 | 1,916 | 1879 | - | 15 | 584 | 0,103 | 22,464 | 0,064 | 1,132 | 2,931 | 17,920 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2020 | | | | | | 3333 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,731 | 47,281 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

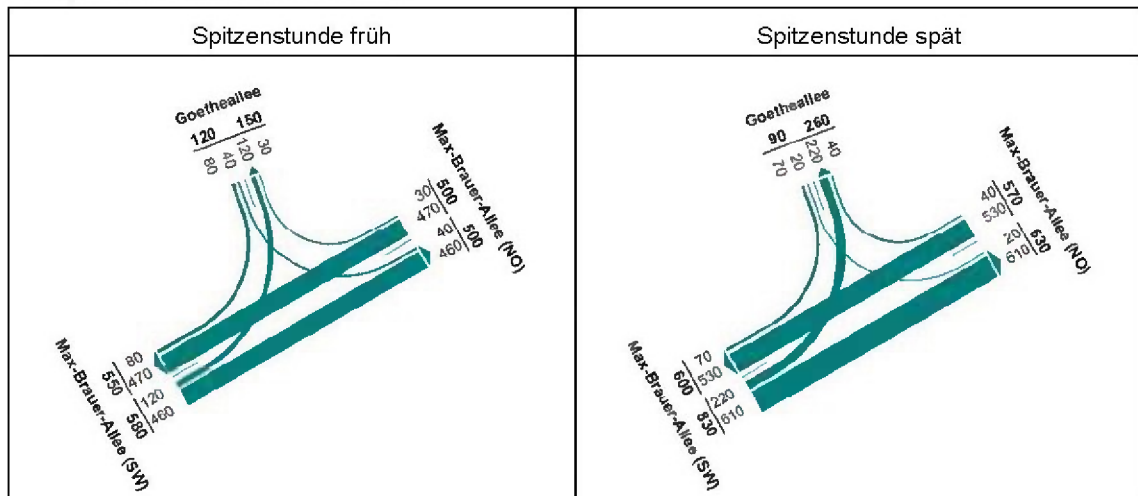


| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _h [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{ms,ss>nk} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{ac} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{ms,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 430 | 10,750 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 888 | 0,454 | 20,018 | 0,567 | 8,180 | 13,017 | 78,102 | B |
| | 2 |  | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 530 | 13,250 | 1,877 | 1918 | - | 16 | 633 | 0,837 | 53,200 | 4,447 | 16,712 | 23,626 | 148,277 | D |
| 4 | 2 |  | K3 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 263 | 0,494 | 44,277 | 0,585 | 3,503 | 6,813 | 40,878 | C |
| | 1 |  | K3 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 640 | 16,000 | 1,869 | 1926 | - | 20 | 812 | 0,788 | 35,700 | 2,972 | 16,827 | 23,765 | 148,151 | C |
| 1 | 2 |  | K1 | 22 | 23 | 69 | 0,256 | 440 | 11,000 | 1,804 | 1996 | - | 13 | 511 | 0,861 | 69,495 | 5,329 | 15,827 | 22,555 | 135,601 | D |
| | 1 |  | K1 | 22 | 23 | 69 | 0,256 | 70 | 1,750 | 1,839 | 1958 | - | 13 | 501 | 0,140 | 26,489 | 0,091 | 1,441 | 3,471 | 20,826 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2240 | | | | | | 3608 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,718 | 43,678 | | | | | |

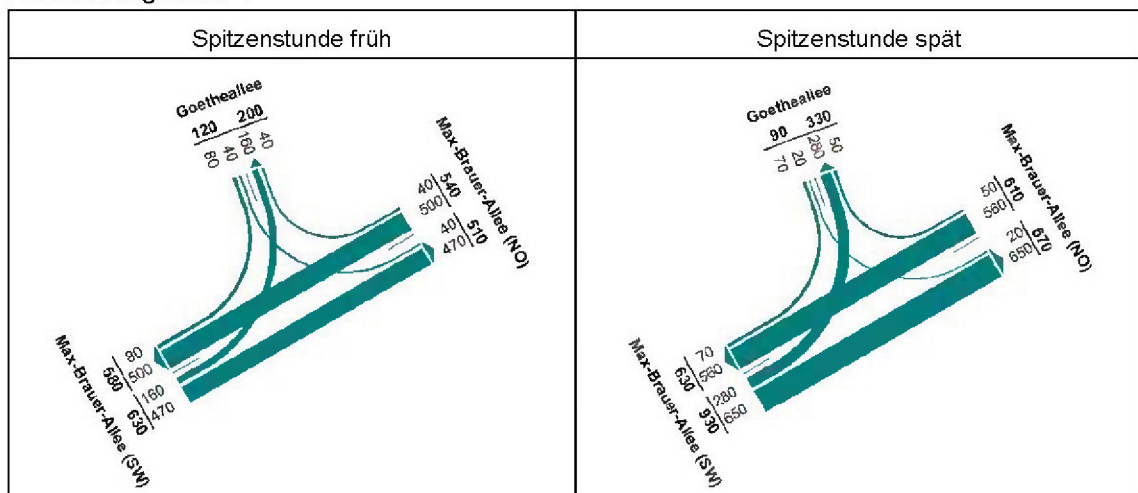
14 Max-Brauer-Allee / Goetheallee (LSA 1771)

14.1 Max-Brauer-Allee / Goetheallee – Knotenstrombelastungen

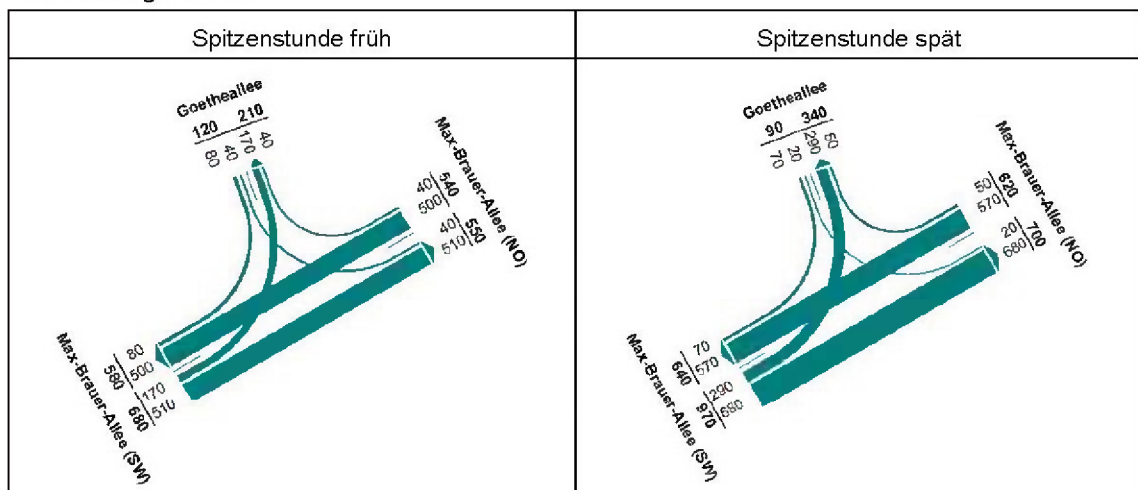
Analyse (Stichprobe VZ 26.06.2018)



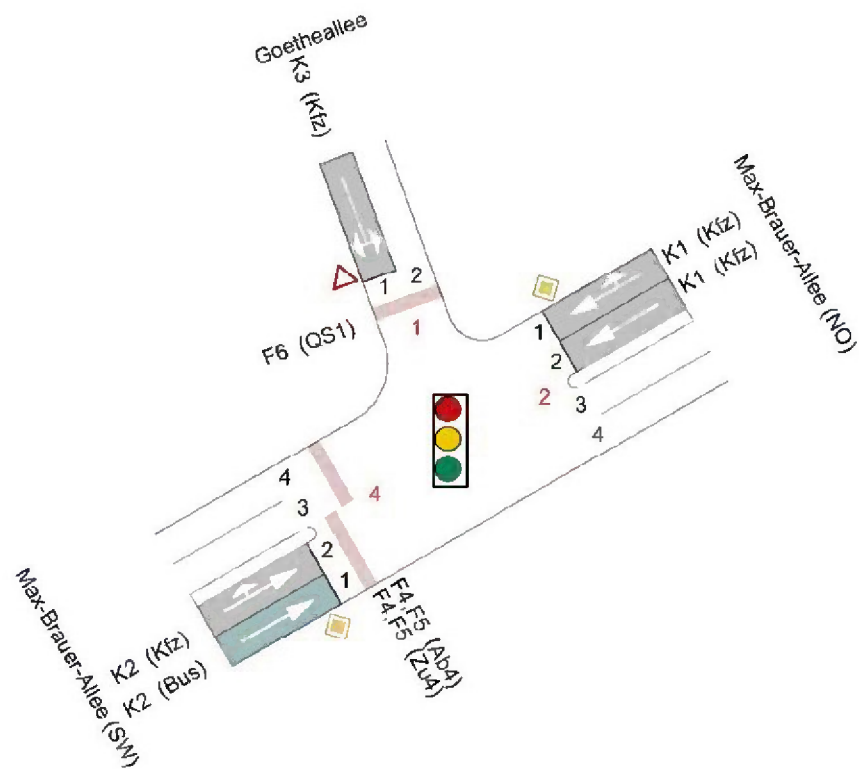
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

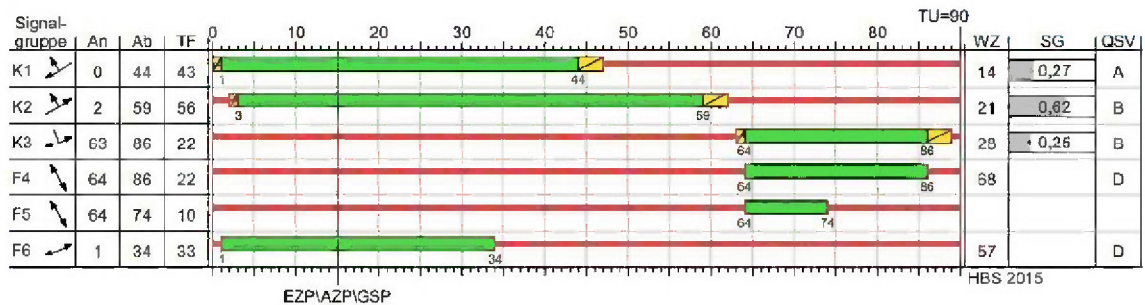


14.2 Max-Brauer-Allee / Goetheallee – Knotenpunktgeometrie Bestand



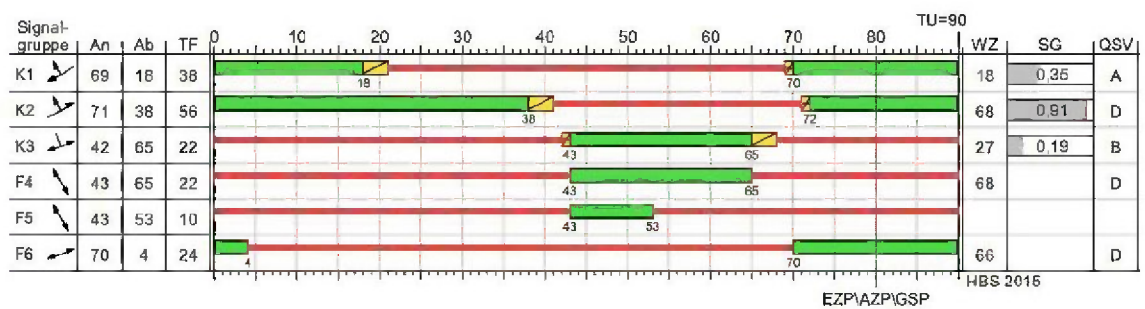
14.3 Max-Brauer-Allee / Goetheallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t_r [s] | t_a [s] | t_s [s] | f_A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_b [s/Kfz] | q_s [Kfz/h] | $N_{MS,95>10K}$ | n_C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_W [s] | N_{GE} [Kfz] | N_{MS} [Kfz] | $N_{MS,95}$ [Kfz] | L_v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------|-----------|-----------|-------|-------------|-------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|-------------|-------|-----------|----------------|----------------|-------------------|-----------|-----|
| 2 | 1 | | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 249 | 6,225 | 1,892 | 1903 | - | 23 | 931 | 0,267 | 14,319 | 0,208 | 3,867 | 7,193 | 44,798 | A |
| | 2 | | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 251 | 6,275 | 1,865 | 1930 | - | 24 | 943 | 0,266 | 14,297 | 0,207 | 3,893 | 7,230 | 44,942 | A |
| 4 | 2 | | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 580 | 14,500 | 1,868 | 1927 | - | 24 | 943 | 0,615 | 20,751 | 1,034 | 11,630 | 17,398 | 108,355 | B |
| 1 | 1 | | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 120 | 3,000 | 1,915 | 1880 | - | 12 | 481 | 0,249 | 28,012 | 0,188 | 2,572 | 5,284 | 32,909 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1200 | | | | | | 3298 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,433 | 18,792 | | | | | |

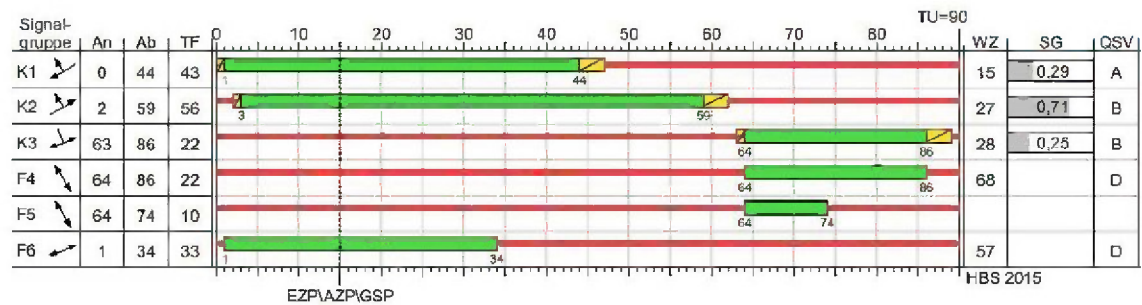
Analyse – Spitzenstunde spät







| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t_r [s] | t_a [s] | t_s [s] | f_A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_b [s/Kfz] | q_s [Kfz/h] | $N_{MS,95>10K}$ | n_C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_W [s] | N_{GE} [Kfz] | N_{MS} [Kfz] | $N_{MS,95}$ [Kfz] | L_v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------|-----------|-----------|-------|-------------|-------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|-------------|-------|-----------|----------------|----------------|-------------------|-----------|-----|
| 2 | 1 | | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 282 | 7,050 | 1,899 | 1896 | - | 21 | 821 | 0,343 | 18,314 | 0,302 | 4,997 | 9,778 | 54,617 | A |
| | 2 | | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 288 | 7,200 | 1,865 | 1930 | - | 21 | 835 | 0,345 | 18,323 | 0,305 | 5,104 | 9,925 | 55,478 | A |
| 4 | 2 | | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 630 | 20,750 | 1,867 | 1928 | - | 23 | 912 | 0,910 | 67,882 | 11,638 | 30,637 | 40,229 | 250,305 | D |
| 1 | 1 | | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 90 | 2,250 | 1,892 | 1903 | - | 12 | 487 | 0,185 | 27,093 | 0,128 | 1,885 | 4,207 | 26,050 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1490 | | | | | | 3055 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,650 | 46,458 | | | | | |

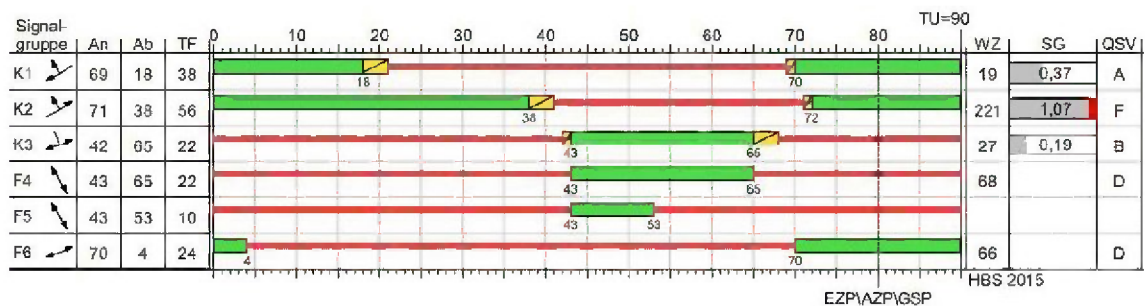
Max-Brauer-Allee / Goetheallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand





Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M5,95>nK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 268 | 6,700 | 1,893 | 1902 | - | 23 | 930 | 0,288 | 14,575 | 0,232 | 4,217 | 7,690 | 47,801 | A |
| | 2 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 272 | 6,800 | 1,855 | 1930 | - | 24 | 944 | 0,288 | 14,562 | 0,232 | 4,276 | 7,773 | 48,317 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 630 | 15,750 | 1,867 | 1928 | - | 22 | 882 | 0,714 | 26,931 | 1,773 | 14,467 | 20,900 | 130,040 | B |
| 1 | 1 |  | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 120 | 3,000 | 1,915 | 1880 | - | 12 | 481 | 0,249 | 28,012 | 0,188 | 2,572 | 5,284 | 32,909 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 1290 | | | | | | 3237 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,492 | 21,857 | | | | | |

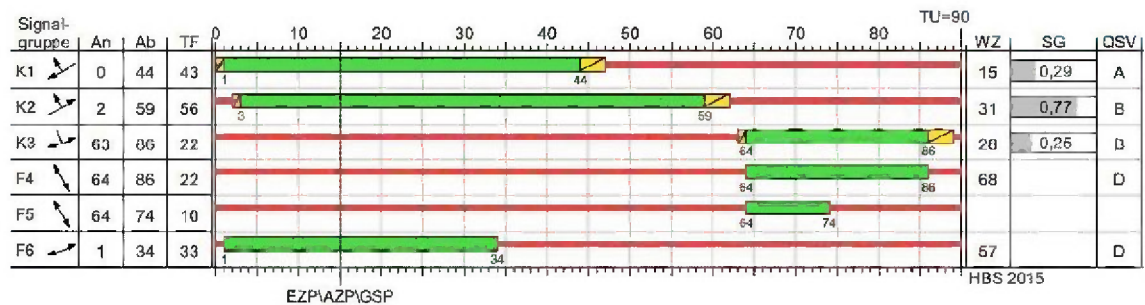
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät







| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M5,95>nK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 302 | 7,550 | 1,900 | 1895 | - | 21 | 821 | 0,368 | 18,695 | 0,339 | 5,431 | 9,372 | 58,256 | A |
| | 2 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 306 | 7,700 | 1,867 | 1928 | - | 21 | 836 | 0,368 | 18,669 | 0,339 | 5,532 | 9,510 | 59,171 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 930 | 23,250 | 1,867 | 1928 | - | 22 | 870 | 1,069 | 22,1265 | 47,502 | 70,752 | 84,978 | 528,733 | F |
| 1 | 1 |  | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 90 | 2,250 | 1,892 | 1903 | - | 12 | 487 | 0,185 | 27,093 | 0,128 | 1,885 | 4,207 | 26,050 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 1630 | | | | | | 3014 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,758 | 134,731 | | | | | |

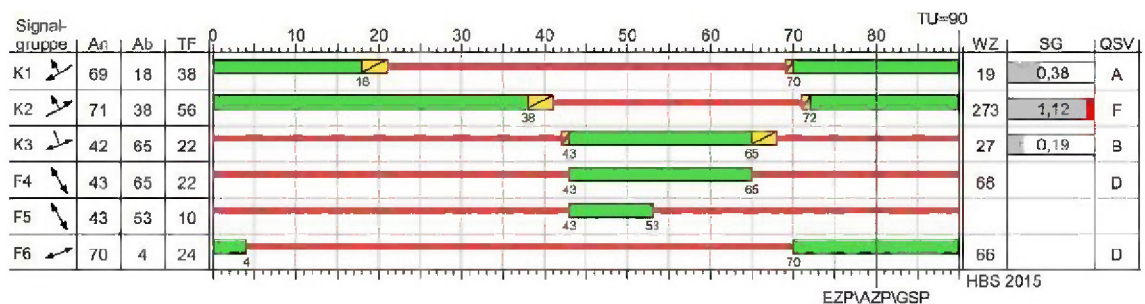
Max-Brauer-Allee / Goetheallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand





Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,SS>NK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | NMS,SS [Kfz] | Lf [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 268 | 6,700 | 1,893 | 1902 | - | 23 | 930 | 0,288 | 14,575 | 0,232 | 4,217 | 7,690 | 47,801 | A |
| | 2 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 272 | 6,800 | 1,865 | 1930 | - | 24 | 944 | 0,288 | 14,562 | 0,232 | 4,276 | 7,773 | 48,317 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 680 | 17,000 | 1,866 | 1929 | - | 22 | 886 | 0,767 | 30,643 | 2,539 | 16,733 | 23,651 | 147,157 | B |
| 1 | 1 |  | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 120 | 3,000 | 1,915 | 1890 | - | 12 | 481 | 0,249 | 28,012 | 0,188 | 2,572 | 5,284 | 32,909 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1340 | | | | | | 3241 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,528 | 23,930 | | | | | |

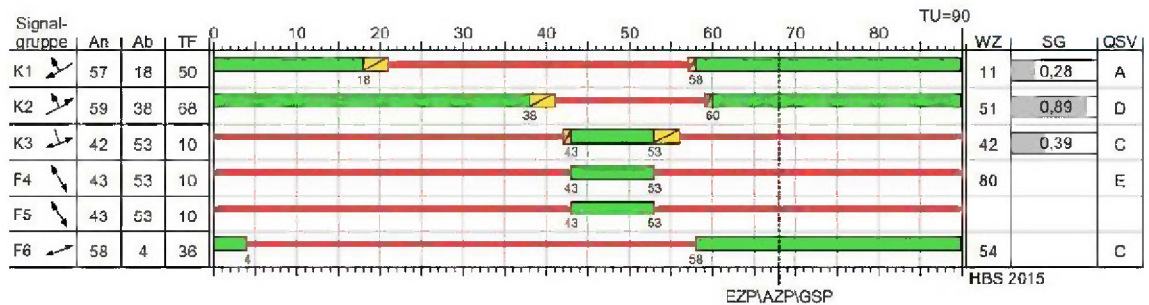
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät







| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,SS>NK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | NMS,SS [Kfz] | Lf [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 308 | 7,700 | 1,902 | 1893 | - | 21 | 820 | 0,376 | 18,825 | 0,352 | 5,567 | 9,557 | 59,521 | A |
| | 2 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 312 | 7,800 | 1,865 | 1930 | - | 21 | 835 | 0,374 | 18,768 | 0,349 | 5,626 | 9,637 | 59,904 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 970 | 24,250 | 1,865 | 1930 | - | 22 | 859 | 1,116 | 273,055 | 59,938 | 84,188 | 99,706 | 619,772 | F |
| 1 | 1 |  | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 90 | 2,250 | 1,892 | 1903 | - | 12 | 487 | 0,185 | 27,093 | 0,128 | 1,885 | 4,207 | 26,050 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1600 | | | | | | 3011 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,793 | 166,045 | | | | | |

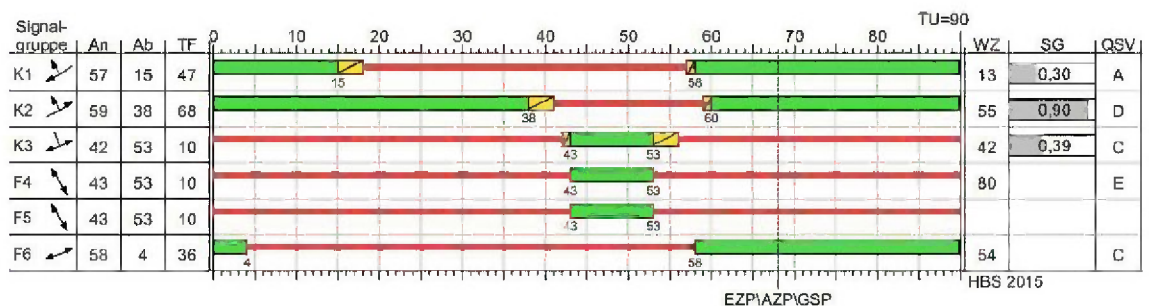
14.4 Max-Brauer-Allee / Goetheallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung





Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,SS>NK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,SS [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 302 | 7,550 | 1,900 | 1895 | - | 27 | 1074 | 0,281 | 10,783 | 0,223 | 4,112 | 7,541 | 46,875 | A |
| | 2 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 308 | 7,700 | 1,867 | 1928 | - | 27 | 1094 | 0,282 | 10,783 | 0,225 | 4,194 | 7,658 | 47,648 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 930 | 23,250 | 1,867 | 1928 | - | 26 | 1044 | 0,891 | 51,182 | 9,535 | 30,138 | 39,423 | 245,290 | D |
| 1 | 1 |  | K3 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 90 | 2,250 | 1,892 | 1903 | - | 6 | 232 | 0,388 | 42,139 | 0,369 | 2,443 | 5,086 | 31,493 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1630 | | | | | | 3444 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,635 | 35,564 | | | | | |

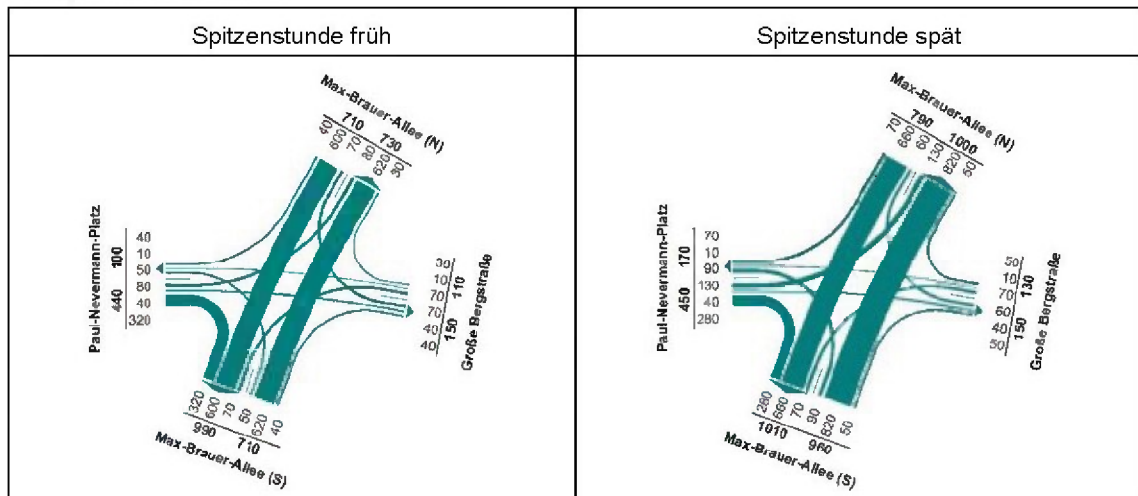
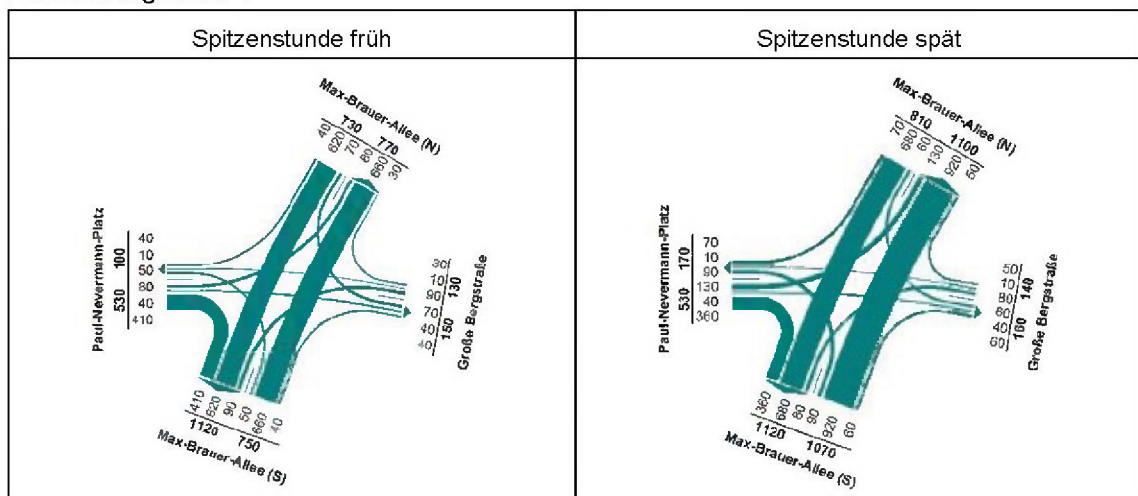
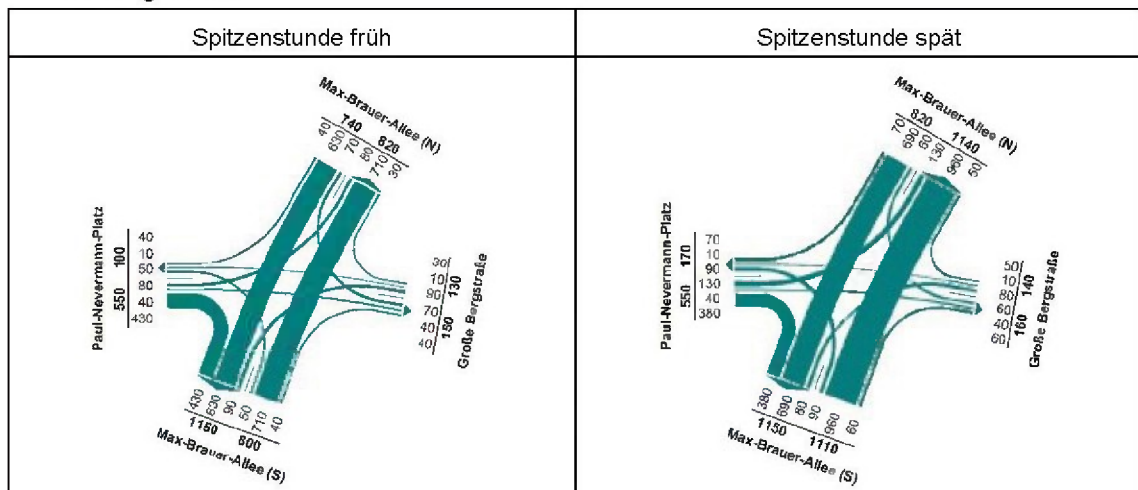
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



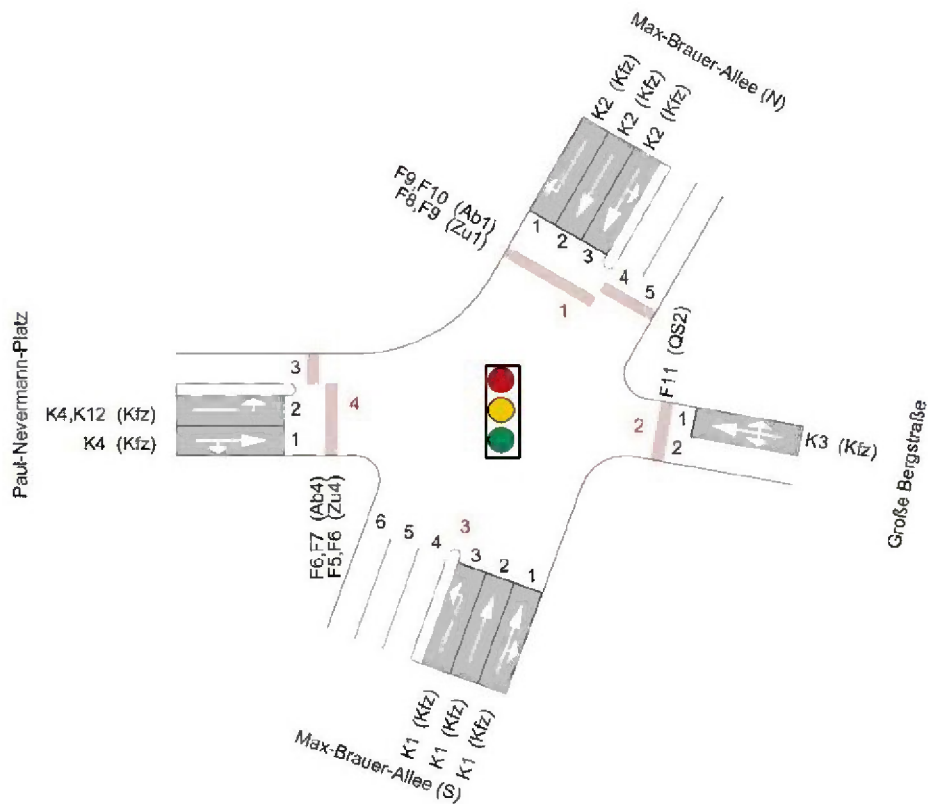
| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,SS>NK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,SS [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 307 | 7,675 | 1,902 | 1893 | - | 25 | 1009 | 0,304 | 12,600 | 0,251 | 4,526 | 8,127 | 50,615 | A |
| | 2 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 313 | 7,825 | 1,865 | 1930 | - | 26 | 1028 | 0,304 | 12,591 | 0,251 | 4,612 | 8,244 | 51,245 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 970 | 24,250 | 1,865 | 1930 | - | 27 | 1076 | 0,901 | 54,898 | 11,124 | 32,680 | 42,348 | 263,235 | D |
| 1 | 1 |  | K3 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 90 | 2,250 | 1,892 | 1903 | - | 6 | 232 | 0,388 | 42,139 | 0,369 | 2,443 | 5,086 | 31,493 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1680 | | | | | | 3345 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,653 | 38,604 | | | | | |

15 Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße (LSA 321)
15.1 Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Knotenstrombelastungen

Analyse (VZ 04.03.2010)

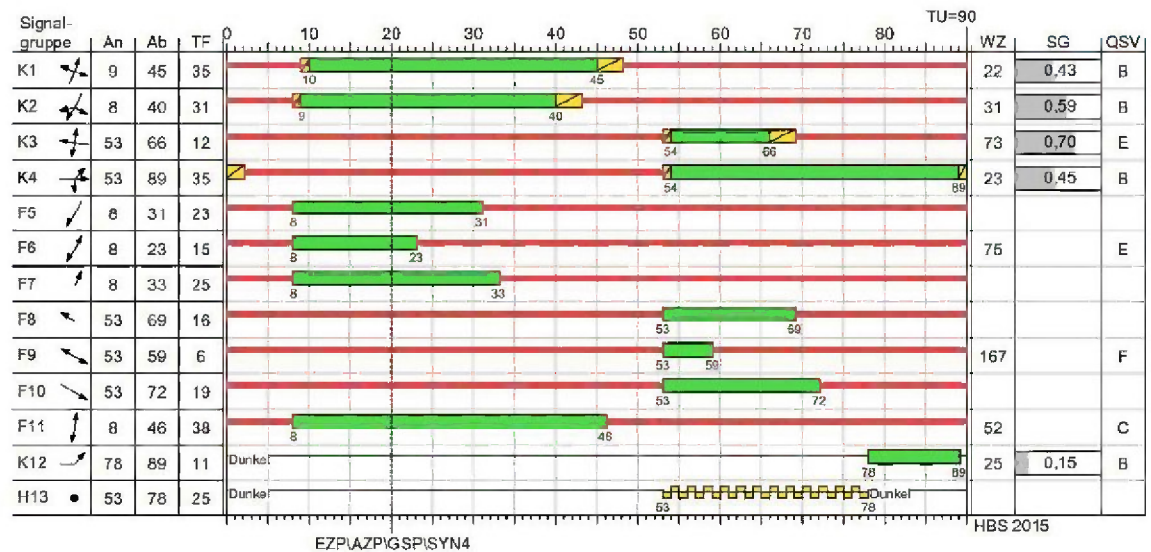

Entwicklungsstufe 1

Entwicklungsstufe 2


15.2 Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Knotenpunktgeometrie Bestand



15.3 Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

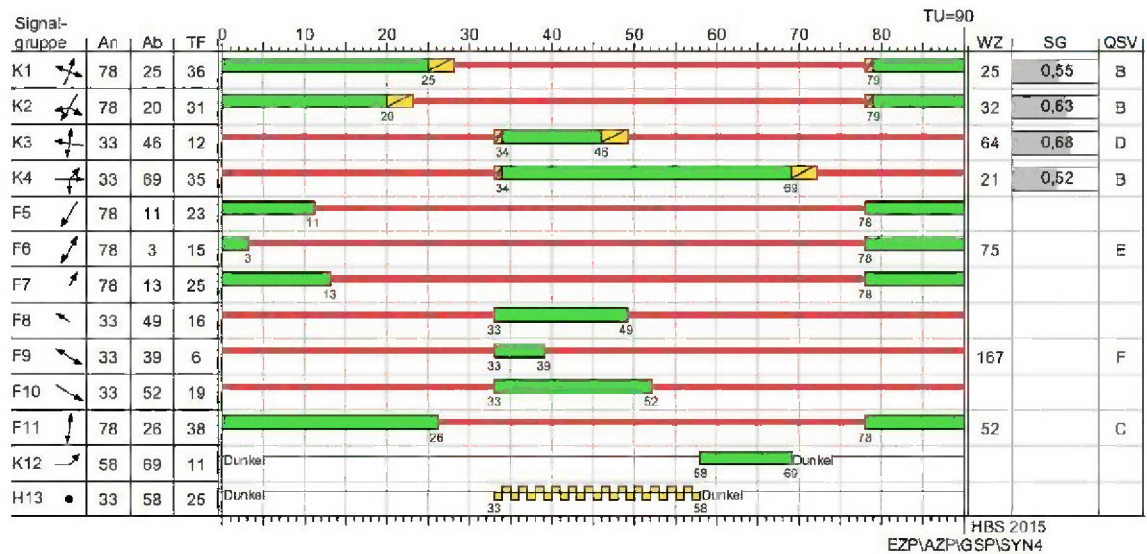
Analyse – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _h [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _e [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>PK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | κ | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,55} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 40 | 1,000 | 1,935 | 1960 | - | 17 | 662 | 0,060 | 19,260 | 0,035 | 0,693 | 2,101 | 13,551 | A |
| | 2 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 395 | 9,875 | 1,910 | 1885 | - | 17 | 672 | 0,588 | 28,447 | 0,904 | 8,947 | 14,006 | 89,162 | B |
| | 3 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 275 | 6,875 | 1,879 | 1916 | - | 12 | 466 | 0,590 | 37,110 | 0,907 | 6,982 | 11,451 | 72,760 | C |
| 2 | 1 | | K3 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 110 | 2,750 | 2,192 | 1642 | - | 4 | 157 | 0,701 | 73,250 | 1,475 | 4,140 | 7,581 | 55,220 | E |
| 3 | 3 | | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 50 | 1,250 | 1,827 | 1970 | - | 8 | 312 | 0,160 | 33,966 | 0,107 | 1,187 | 3,030 | 18,453 | B |
| | 2 | | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 329 | 8,225 | 1,865 | 1930 | - | 19 | 771 | 0,427 | 21,596 | 0,441 | 6,393 | 10,669 | 66,319 | B |
| | 1 | | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 331 | 8,275 | 1,866 | 1930 | - | 19 | 773 | 0,428 | 21,609 | 0,443 | 6,434 | 10,724 | 66,853 | B |
| 4 | 2 | | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 14 | 545 | 0,147 | 25,412 | 0,096 | 1,611 | 3,758 | 22,548 | B |
| | 1 | | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 360 | 9,000 | 1,812 | 1987 | - | 20 | 795 | 0,453 | 22,022 | 0,494 | 7,089 | 11,592 | 70,039 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1970 | | | | | | 5153 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,477 | 28,521 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

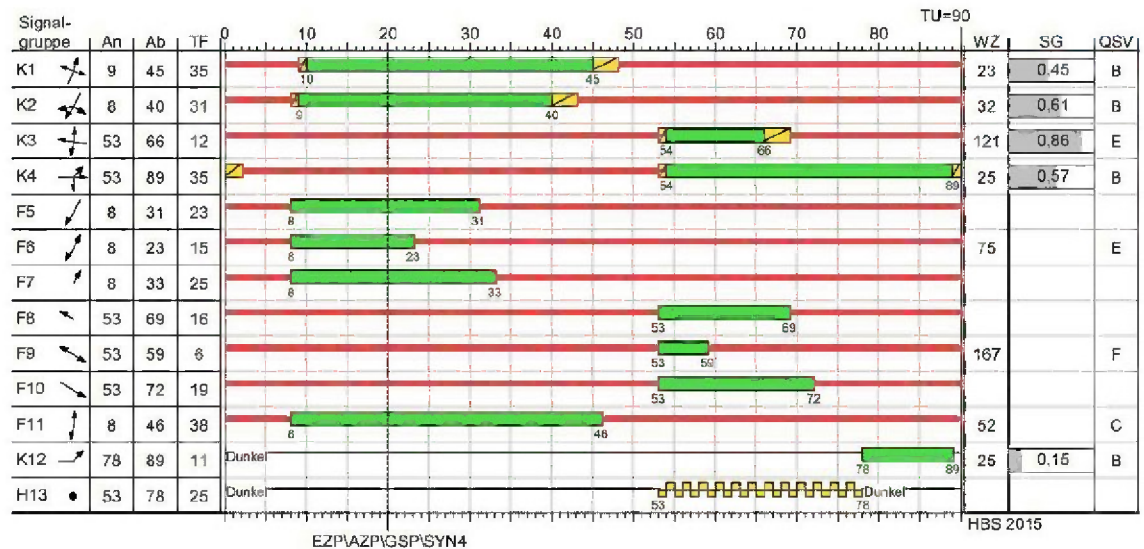
Analyse – Spitzenstunde spät












| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS95>PK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NGE [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS95 [Kfz] | L _h [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 18 | 712 | 0,098 | 19,641 | 0,060 | 1,228 | 3,102 | 18,612 | A |
| | 2 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 432 | 10,800 | 1,858 | 1927 | - | 17 | 686 | 0,630 | 29,879 | 1,109 | 10,075 | 15,443 | 96,179 | B |
| | 3 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 288 | 7,200 | 1,855 | 1940 | - | 11 | 458 | 0,629 | 39,444 | 1,094 | 7,554 | 12,202 | 76,067 | C |
| 2 | 1 | | K3 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 130 | 3,250 | 1,977 | 1821 | - | 5 | 191 | 0,681 | 64,456 | 1,360 | 4,493 | 8,078 | 57,289 | D |
| 3 | 3 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 90 | 2,250 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 292 | 0,300 | 37,509 | 0,255 | 2,267 | 4,613 | 20,878 | C |
| | 2 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 434 | 10,850 | 1,852 | 1944 | - | 20 | 798 | 0,544 | 23,441 | 0,739 | 8,970 | 14,035 | 86,652 | B |
| | 1 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 436 | 10,900 | 1,853 | 1943 | - | 20 | 793 | 0,546 | 23,489 | 0,746 | 9,024 | 14,104 | 87,247 | B |
| 4 | 2 | | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | x | | | | | | | | 33,234 | |
| | 1 | | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,437 | 320 | 8,000 | 1,812 | 1986 | - | 22 | 871 | 0,517 | 21,134 | 0,655 | 8,937 | 13,865 | 83,856 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2330 | | | | | | 4807 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,551 | 28,894 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

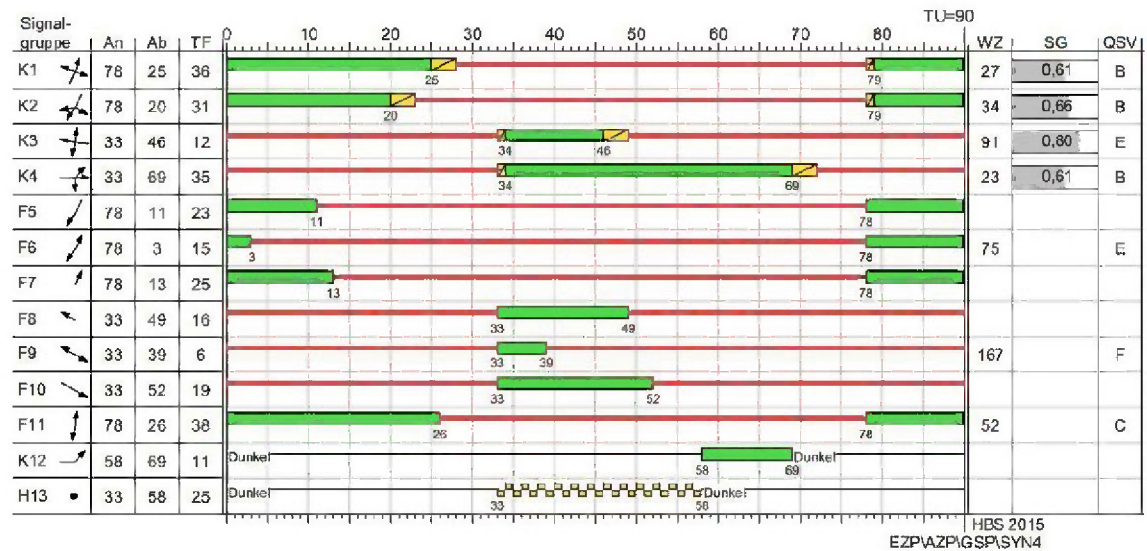
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh












| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | TF [s] | TA [s] | TS [s] | fA | q [Kfz/h] | m [Kfz/L] | tb [s/Kfz] | CS [Kfz/h] | NMS,95 > nk | nc [Kfz/L] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NCE [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lv [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|--------|-----|
| 1 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 40 | 1,000 | 1,935 | 1860 | - | 17 | 662 | 0,060 | 19,260 | 0,035 | 0,693 | 2,101 | 13,551 | A |
| | 2 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 410 | 10,250 | 1,908 | 1887 | - | 17 | 672 | 0,610 | 29,219 | 1,004 | 9,436 | 14,631 | 93,053 | B |
| | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 280 | 7,000 | 1,883 | 1912 | - | 11 | 459 | 0,610 | 38,270 | 0,997 | 7,229 | 11,776 | 74,966 | C |
| 2 | 1 |  | K3 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 130 | 3,250 | 2,195 | 1640 | - | 4 | 152 | 0,855 | 121,383 | 3,427 | 6,629 | 10,983 | 80,198 | E |
| 3 | 3 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 50 | 1,250 | 1,827 | 1970 | - | 8 | 306 | 0,163 | 34,246 | 0,109 | 1,193 | 3,040 | 18,514 | B |
| | 2 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 350 | 8,750 | 1,870 | 1925 | - | 19 | 771 | 0,454 | 22,116 | 0,497 | 6,912 | 11,358 | 70,806 | B |
| | 1 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 350 | 8,750 | 1,866 | 1929 | - | 19 | 773 | 0,453 | 22,086 | 0,494 | 6,906 | 11,350 | 70,756 | B |
| 4 | 2 |  | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 14 | 545 | 0,147 | 25,412 | 0,096 | 1,611 | 3,758 | 22,548 | B |
| | 1 |  | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 450 | 11,250 | 1,812 | 1987 | - | 20 | 795 | 0,566 | 24,641 | 0,817 | 9,542 | 14,766 | 89,216 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2140 | | | | | | 5135 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,526 | 32,500 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

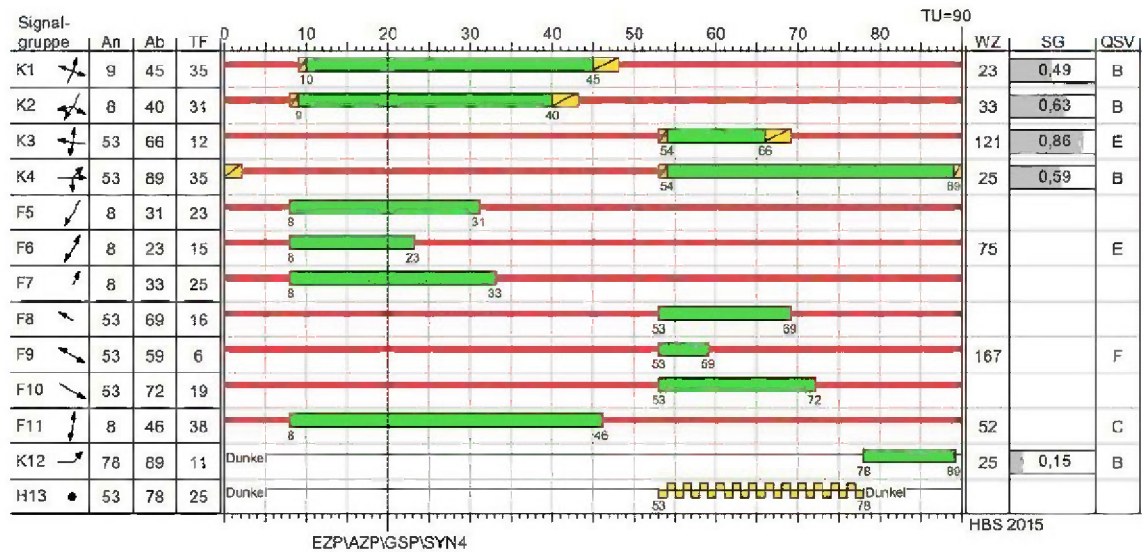
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät












| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | TF [s] | TA [s] | TS [s] | fA | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95 > 10K | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nef [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 18 | 712 | 0,098 | 19,641 | 0,060 | 1,228 | 3,102 | 18,612 | A |
| | 2 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 455 | 11,375 | 1,868 | 1927 | - | 17 | 686 | 0,663 | 31,330 | 1,315 | 10,904 | 16,489 | 102,693 | B |
| | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 285 | 7,125 | 1,853 | 1943 | - | 11 | 431 | 0,661 | 42,647 | 1,284 | 7,781 | 12,439 | 77,769 | C |
| 2 | 1 |  | K3 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 140 | 3,500 | 1,983 | 1816 | - | 4 | 176 | 0,795 | 90,998 | 2,505 | 5,930 | 10,048 | 71,019 | E |
| 3 | 3 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 90 | 2,250 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 286 | 0,315 | 37,932 | 0,264 | 2,283 | 4,838 | 29,028 | C |
| | 2 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 490 | 12,250 | 1,856 | 1940 | - | 20 | 798 | 0,614 | 25,510 | 1,026 | 10,677 | 16,203 | 100,232 | B |
| | 1 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 490 | 12,250 | 1,850 | 1946 | - | 20 | 800 | 0,613 | 25,464 | 1,021 | 10,666 | 16,189 | 100,048 | B |
| 4 | 2 |  | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | x | | | | | | | | 33,234 | |
| | 1 |  | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,438 | 400 | 10,000 | 1,810 | 1989 | - | 22 | 874 | 0,606 | 23,419 | 0,988 | 11,125 | 16,766 | 101,200 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2550 | | | | | | 4763 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,611 | 31,893 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

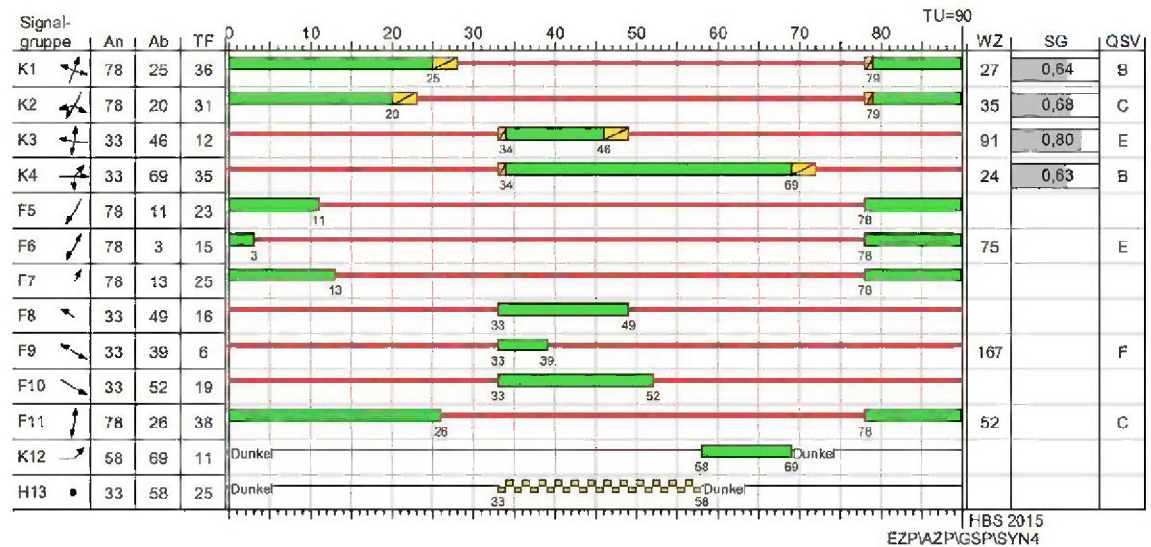
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _b [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _b [s/Kfz] | q _p [Kfz/h] | N _{MSS>pk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N ₆₅ [Kfz] | N ₉₅ [Kfz] | N _{MSS,95} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 40 | 1,000 | 1,935 | 1850 | - | 17 | 662 | 0,060 | 19,260 | 0,035 | 0,693 | 2,101 | 13,551 | A |
| | 2 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 421 | 10,525 | 1,910 | 1885 | - | 17 | 672 | 0,626 | 29,833 | 1,086 | 9,808 | 15,105 | 96,158 | B |
| | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 279 | 6,975 | 1,877 | 1918 | - | 11 | 445 | 0,627 | 39,813 | 1,082 | 7,351 | 11,936 | 75,698 | C |
| 2 | 1 |  | K3 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 130 | 3,250 | 2,195 | 1640 | - | 4 | 152 | 0,855 | 121,383 | 3,427 | 6,629 | 10,983 | 80,198 | E |
| | 3 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 50 | 1,250 | 1,827 | 1970 | - | 8 | 303 | 0,155 | 34,366 | 0,111 | 1,196 | 3,046 | 18,550 | B |
| | 2 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 375 | 9,375 | 1,865 | 1930 | - | 19 | 771 | 0,486 | 22,775 | 0,571 | 7,553 | 12,201 | 75,841 | B |
| 3 | 1 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 375 | 9,375 | 1,864 | 1931 | - | 19 | 772 | 0,486 | 22,772 | 0,571 | 7,553 | 12,201 | 75,988 | B |
| | 2 |  | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 14 | 545 | 0,147 | 25,412 | 0,096 | 1,611 | 3,758 | 22,548 | B |
| | 1 |  | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 470 | 11,750 | 1,812 | 1987 | - | 20 | 795 | 0,591 | 25,377 | 0,919 | 10,152 | 15,541 | 93,899 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2220 | | | | | | 5117 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | 0,547 | | 32,872 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

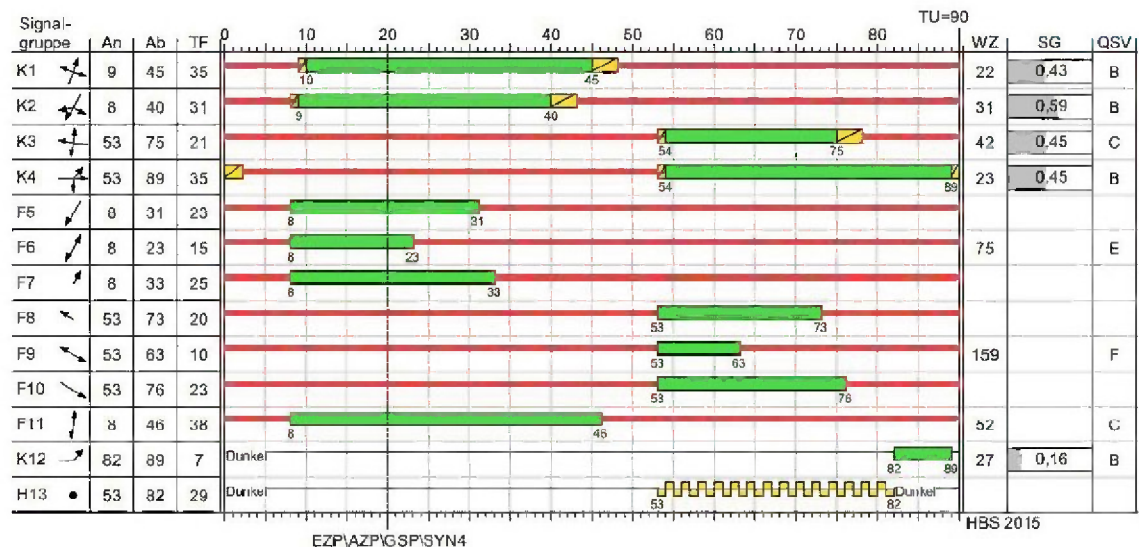
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät












| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nm,ss>70 | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nm,ss [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 1 | 1 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 18 | 712 | 0,098 | 19,641 | 0,060 | 1,228 | 3,102 | 18,612 | A |
| | 2 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 464 | 11,600 | 1,865 | 1930 | - | 17 | 686 | 0,676 | 31,983 | 1,411 | 11,249 | 16,921 | 105,181 | B |
| | 3 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 286 | 7,150 | 1,857 | 1939 | - | 11 | 423 | 0,676 | 44,096 | 1,389 | 7,947 | 12,715 | 79,342 | C |
| 2 | 1 | | K3 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 140 | 3,500 | 1,983 | 1816 | - | 4 | 176 | 0,795 | 90,998 | 2,505 | 5,930 | 10,048 | 71,019 | E |
| 3 | 3 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 90 | 2,250 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 284 | 0,317 | 38,061 | 0,266 | 2,287 | 4,845 | 29,070 | C |
| | 2 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 510 | 12,750 | 1,852 | 1944 | - | 20 | 798 | 0,639 | 26,419 | 1,163 | 11,347 | 17,044 | 105,230 | B |
| | 1 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 510 | 12,750 | 1,850 | 1946 | - | 20 | 800 | 0,637 | 26,328 | 1,151 | 11,324 | 17,015 | 105,153 | B |
| 4 | 2 | | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | x | | | | | | | | 33,234 | |
| | 1 | | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,439 | 420 | 10,500 | 1,813 | 1986 | - | 22 | 874 | 0,629 | 24,125 | 1,107 | 11,763 | 17,563 | 106,221 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2620 | | | | | | 4753 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,630 | 32,504 | | | | | |

15.4 Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

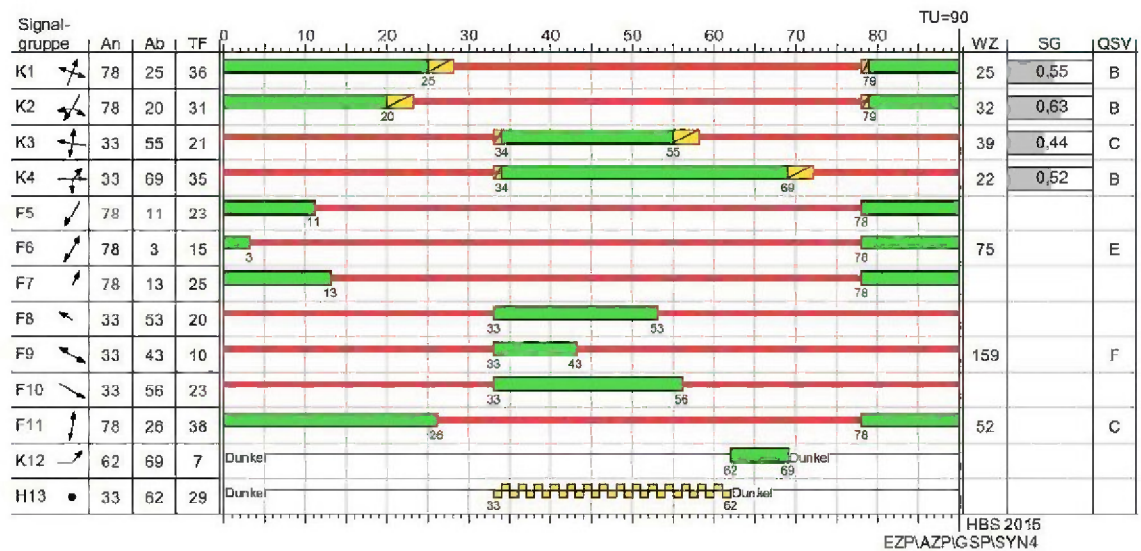
Analyse – Spitzenstunde früh



| Zuf | fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _{tr} [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>N_K} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{Gr} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|----------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 40 | 1,000 | 1,935 | 1860 | - | 17 | 662 | 0,060 | 19,260 | 0,035 | 0,693 | 2,101 | 13,551 | A |
| | 2 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 395 | 9,875 | 1,910 | 1885 | - | 17 | 672 | 0,588 | 23,447 | 0,904 | 8,947 | 14,006 | 89,162 | B |
| | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 275 | 6,875 | 1,879 | 1916 | - | 12 | 466 | 0,590 | 37,110 | 0,907 | 6,982 | 11,451 | 72,760 | C |
| 2 | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 110 | 2,750 | 2,192 | 1642 | - | 6 | 246 | 0,447 | 41,829 | 0,477 | 2,982 | 5,903 | 42,997 | C |
| 3 | 3 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 50 | 1,250 | 1,827 | 1970 | - | 8 | 312 | 0,160 | 33,966 | 0,107 | 1,187 | 3,030 | 18,453 | B |
| | 2 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 329 | 8,225 | 1,865 | 1930 | - | 19 | 771 | 0,427 | 21,596 | 0,441 | 6,393 | 10,669 | 66,319 | B |
| | 1 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 331 | 8,275 | 1,866 | 1930 | - | 19 | 773 | 0,428 | 21,609 | 0,443 | 6,434 | 10,724 | 66,853 | B |
| 4 | 2 |  | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 514 | 0,156 | 26,601 | 0,103 | 1,551 | 3,824 | 22,944 | B |
| | 1 |  | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 360 | 9,000 | 1,812 | 1987 | - | 20 | 795 | 0,453 | 22,022 | 0,494 | 7,089 | 11,592 | 70,039 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1970 | | | | | | 5211 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,463 | 26,815 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

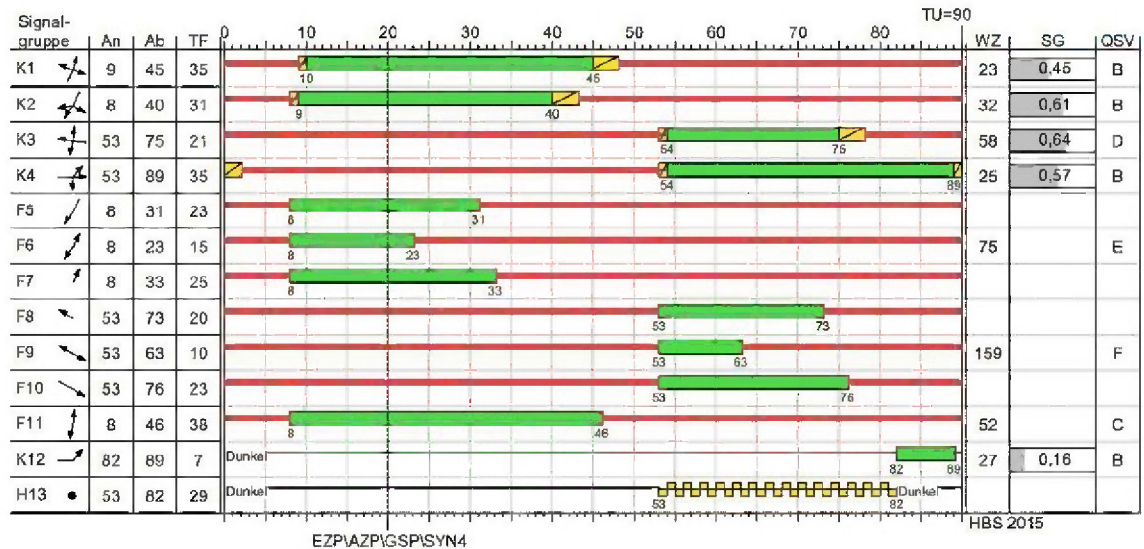
Analyse – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _h [s] | t _A [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _h [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS,95>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV | |
|-------------------------|----------|--------|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|--------|---|
| 1 | 1 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 18 | 712 | 0,096 | 19,641 | 0,060 | 1,228 | 3,102 | 18,612 | A |
| | 2 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 432 | 10,800 | 1,868 | 1927 | - | 17 | 686 | 0,630 | 29,879 | 1,109 | 10,075 | 15,443 | 96,179 | B |
| | 3 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 288 | 7,200 | 1,855 | 1940 | - | 11 | 458 | 0,629 | 39,444 | 1,094 | 7,554 | 12,202 | 76,067 | C |
| 2 | 1 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 130 | 3,250 | 1,977 | 1821 | - | 7 | 299 | 0,435 | 39,332 | 0,454 | 3,380 | 6,489 | 46,020 | C |
| 3 | 3 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 90 | 2,250 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 292 | 0,308 | 37,509 | 0,255 | 2,267 | 4,813 | 28,878 | C |
| | 2 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 434 | 10,850 | 1,852 | 1944 | - | 20 | 798 | 0,544 | 23,441 | 0,739 | 8,970 | 14,035 | 86,652 | B |
| | 1 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 436 | 10,900 | 1,853 | 1943 | - | 20 | 799 | 0,546 | 23,489 | 0,746 | 9,024 | 14,104 | 87,247 | B |
| 4 | 2 | | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | x | | | | | | | | 33,882 | |
| | 1 | | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,431 | 320 | 8,000 | 1,812 | 1986 | - | 21 | 858 | 0,524 | 21,656 | 0,676 | 8,945 | 14,003 | 84,690 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2330 | | | | | | 4902 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,538 | 27,593 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

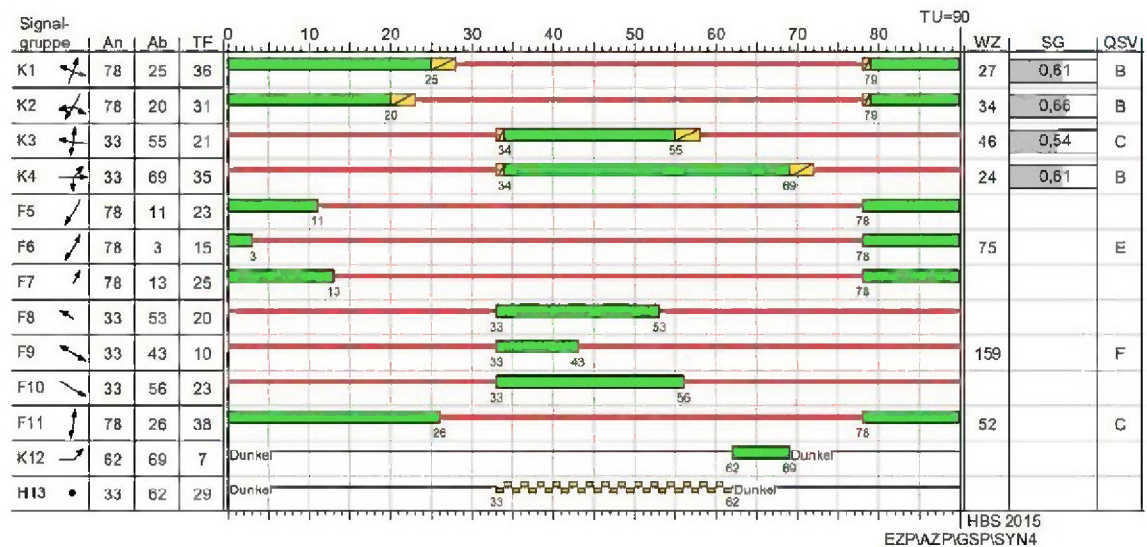
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh












| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M,95>10K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 40 | 1,000 | 1,935 | 1860 | - | 17 | 662 | 0,060 | 19,260 | 0,035 | 0,693 | 2,101 | 13,551 | A |
| | 2 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 410 | 10,250 | 1,908 | 1887 | - | 17 | 672 | 0,610 | 29,219 | 1,004 | 9,436 | 14,631 | 93,053 | B |
| | 3 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 280 | 7,000 | 1,883 | 1912 | - | 11 | 459 | 0,610 | 38,270 | 0,997 | 7,229 | 11,776 | 74,966 | C |
| 2 | 1 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 130 | 3,250 | 2,195 | 1540 | - | 5 | 202 | 0,644 | 57,807 | 1,139 | 4,234 | 7,714 | 56,328 | D |
| 3 | 3 | | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 50 | 1,250 | 1,827 | 1970 | - | 8 | 306 | 0,163 | 34,246 | 0,109 | 1,193 | 3,040 | 18,514 | B |
| | 2 | | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 350 | 8,750 | 1,870 | 1925 | - | 19 | 771 | 0,454 | 22,116 | 0,497 | 6,912 | 11,358 | 70,806 | B |
| | 1 | | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 350 | 8,750 | 1,866 | 1929 | - | 19 | 773 | 0,453 | 22,085 | 0,494 | 6,906 | 11,350 | 70,756 | B |
| 4 | 2 | | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 514 | 0,156 | 26,601 | 0,103 | 1,651 | 3,624 | 22,944 | B |
| | 1 | | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 450 | 11,250 | 1,812 | 1987 | - | 20 | 795 | 0,556 | 24,641 | 0,817 | 9,542 | 14,766 | 89,216 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2140 | | | | | | 5154 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,514 | 28,687 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

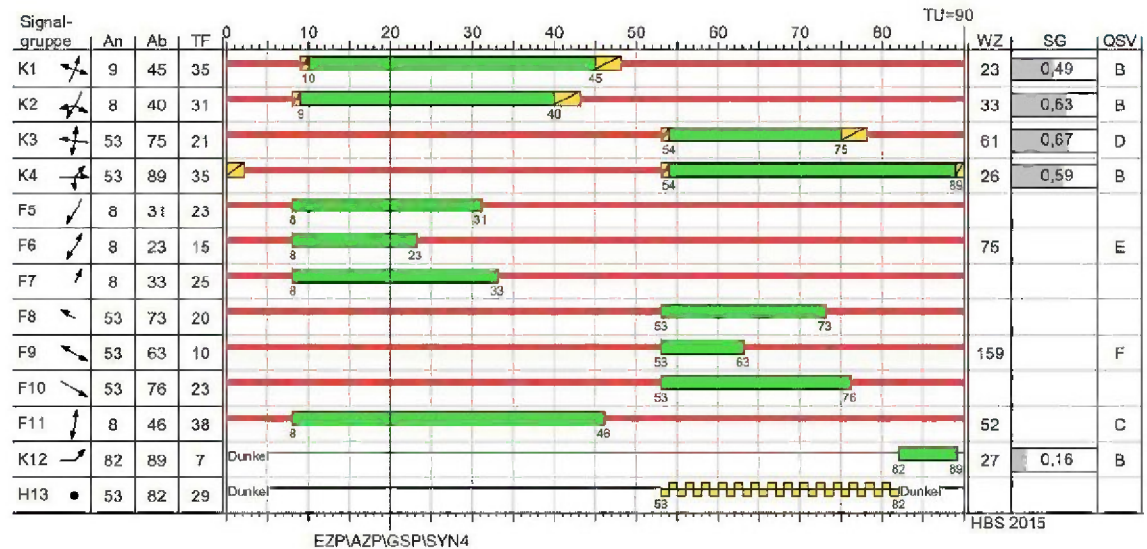
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät












| Zuf | Fstr.Nr | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nms,ss > rik | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,ss [Kfz] | Lv [m] | QSV |
|-------------------------|---------|---|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 18 | 712 | 0,098 | 19,641 | 0,060 | 1,228 | 3,102 | 18,612 | A |
| | 2 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 455 | 11,375 | 1,868 | 1927 | - | 17 | 686 | 0,663 | 31,330 | 1,315 | 10,904 | 16,489 | 102,693 | B |
| | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 285 | 7,125 | 1,853 | 1943 | - | 11 | 431 | 0,661 | 42,647 | 1,284 | 7,781 | 12,499 | 77,769 | C |
| 2 | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 140 | 3,500 | 1,983 | 1816 | - | 6 | 259 | 0,541 | 45,801 | 0,718 | 3,969 | 7,338 | 51,865 | C |
| 3 | 3 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 90 | 2,250 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 286 | 0,315 | 37,932 | 0,264 | 2,283 | 4,836 | 29,026 | C |
| | 2 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 490 | 12,250 | 1,856 | 1940 | - | 20 | 798 | 0,614 | 25,510 | 1,026 | 10,677 | 16,203 | 100,232 | B |
| | 1 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 490 | 12,250 | 1,850 | 1946 | - | 20 | 800 | 0,613 | 25,464 | 1,021 | 10,666 | 16,189 | 100,048 | B |
| 4 | 2 |  | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | x | | | | | | | | 33,882 | |
| | 1 |  | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,434 | 400 | 10,000 | 1,810 | 1989 | - | 22 | 865 | 0,613 | 23,894 | 1,022 | 11,240 | 16,910 | 102,069 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2550 | | | | | | 4837 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,599 | 29,510 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

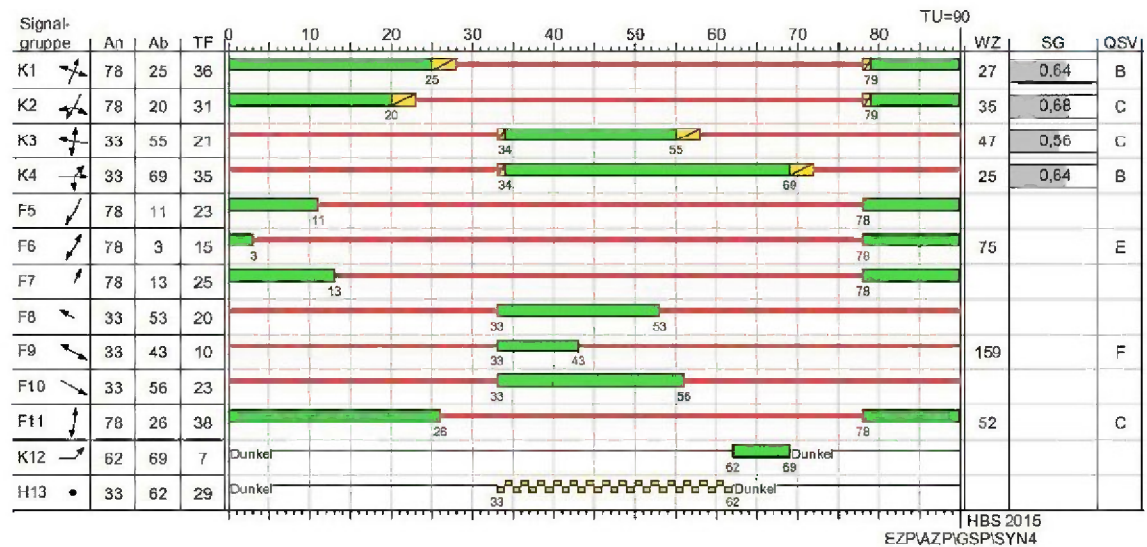
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,95>RK} | N _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{VS} [Kfz] | N _{VS,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 40 | 1,000 | 1,935 | 1860 | - | 17 | 662 | 0,060 | 19,260 | 0,085 | 0,693 | 2,101 | 13,551 | A |
| | 2 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 421 | 10,525 | 1,910 | 1885 | - | 17 | 672 | 0,626 | 29,833 | 1,086 | 9,808 | 15,105 | 96,158 | B |
| | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 279 | 6,975 | 1,877 | 1918 | - | 11 | 445 | 0,627 | 39,813 | 1,082 | 7,351 | 11,936 | 75,698 | C |
| 2 | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 130 | 3,250 | 2,195 | 1640 | - | 5 | 195 | 0,667 | 61,385 | 1,270 | 4,380 | 7,919 | 57,825 | D |
| 3 | 3 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 50 | 1,250 | 1,827 | 1970 | - | 8 | 303 | 0,165 | 34,366 | 0,111 | 1,196 | 3,046 | 18,550 | B |
| | 2 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 375 | 9,375 | 1,865 | 1930 | - | 19 | 771 | 0,486 | 22,775 | 0,571 | 7,553 | 12,201 | 75,841 | B |
| | 1 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 375 | 9,375 | 1,864 | 1931 | - | 19 | 772 | 0,486 | 22,772 | 0,571 | 7,553 | 12,201 | 75,988 | B |
| 4 | 2 |  | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 514 | 0,156 | 26,601 | 0,103 | 1,651 | 3,824 | 22,944 | B |
| | 1 |  | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 470 | 11,750 | 1,812 | 1987 | - | 20 | 795 | 0,591 | 25,377 | 0,919 | 10,152 | 15,541 | 93,899 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2220 | | | | | | 51,29 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,536 | 29,402 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Große Bergstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

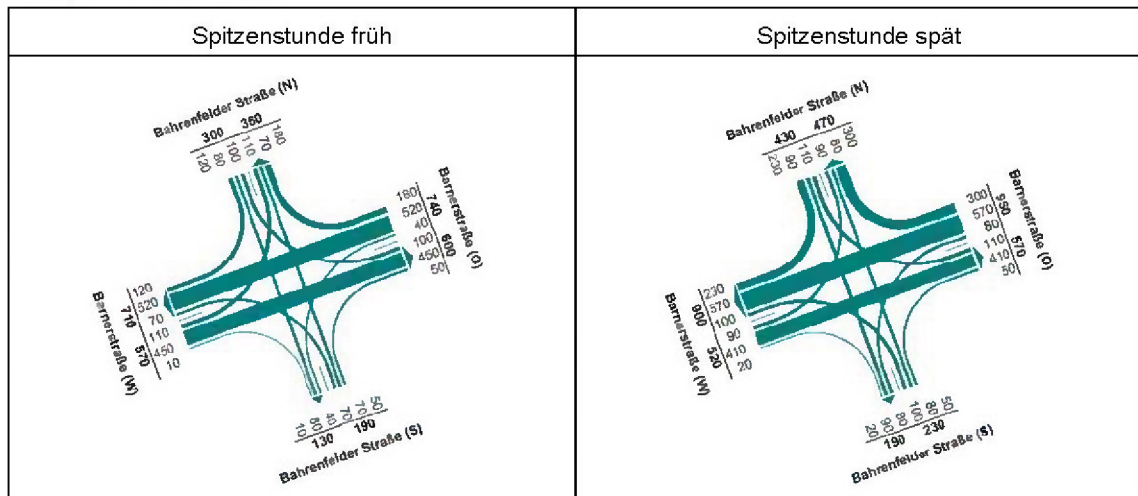


| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ti [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,IS>nk | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nkf [Kfz] | NMS [Kfz] | NMSIS [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 1 | 1 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 18 | 712 | 0,098 | 19,641 | 0,060 | 1,228 | 3,102 | 18,612 | A |
| | 2 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 464 | 11,600 | 1,865 | 1930 | - | 17 | 686 | 0,676 | 31,983 | 1,411 | 11,249 | 16,921 | 105,181 | B |
| | 3 | | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 286 | 7,150 | 1,857 | 1939 | - | 11 | 423 | 0,676 | 44,096 | 1,389 | 7,947 | 12,715 | 79,342 | C |
| 2 | 1 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 140 | 3,500 | 1,983 | 1816 | - | 6 | 250 | 0,560 | 47,469 | 0,780 | 4,050 | 7,454 | 52,685 | C |
| 3 | 3 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 90 | 2,250 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 284 | 0,317 | 38,061 | 0,266 | 2,287 | 4,845 | 29,070 | C |
| | 2 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 510 | 12,750 | 1,852 | 1944 | - | 20 | 798 | 0,639 | 26,419 | 1,163 | 11,347 | 17,044 | 105,230 | B |
| | 1 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 510 | 12,750 | 1,850 | 1946 | - | 20 | 800 | 0,637 | 26,328 | 1,151 | 11,324 | 17,015 | 105,153 | B |
| 4 | 2 | | K4, K12 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 130 | 3,250 | 1,800 | 2000 | x | | | | | | | | 33,882 | |
| | 1 | | K4 | 35 | 36 | 55 | 0,435 | 420 | 10,500 | 1,813 | 1986 | - | 22 | 865 | 0,636 | 24,633 | 1,147 | 11,887 | 17,718 | 107,158 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2620 | | | | | | 4818 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,619 | 30,285 | | | | | |

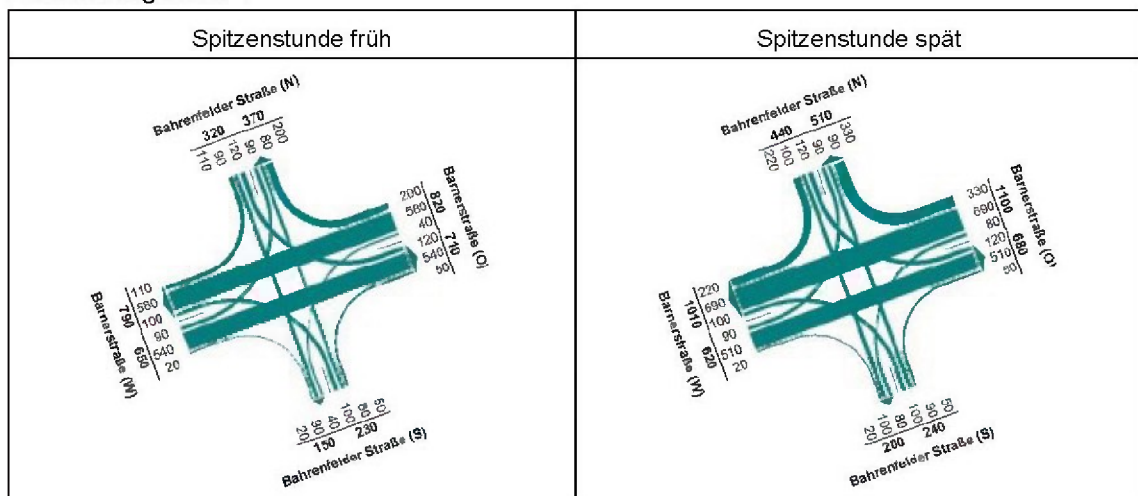
16 Barnerstraße / Bahrenfelder Straße (LSA 417)

16.1 Barnerstraße / Bahrenfelder Straße – Knotenstrombelastungen

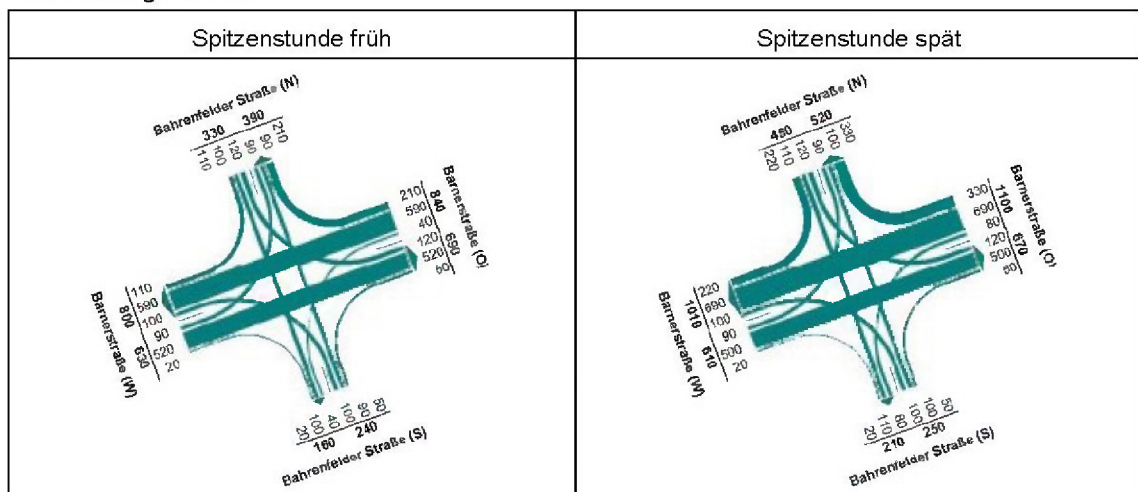
Analyse (VZ 06.11.2012)



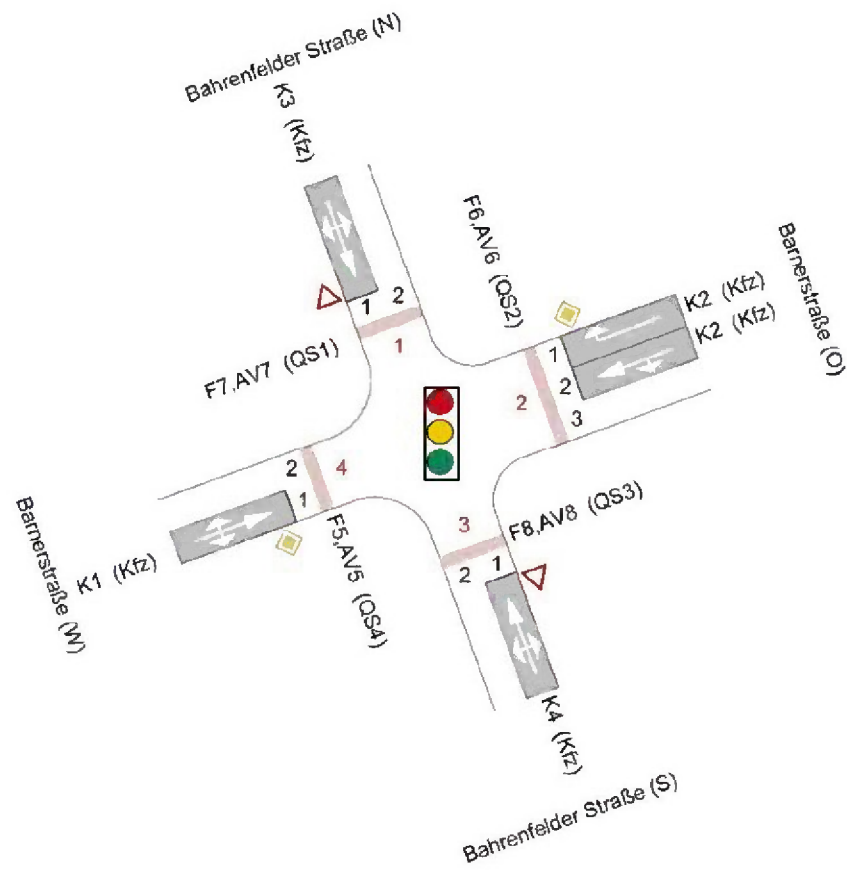
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

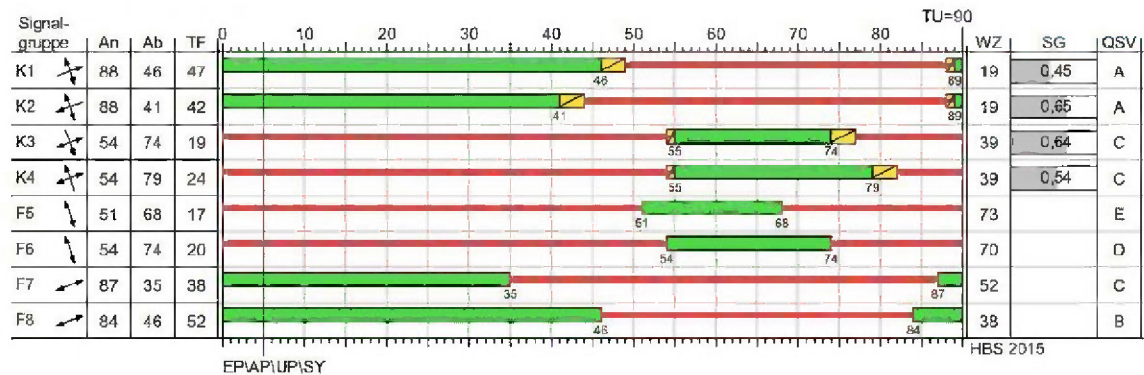


16.2 Barnerstraße / Bahrenfelder Straße – Knotenpunktgeometrie Bestand











16.3 Barnerstraße / Bahrenfelder Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

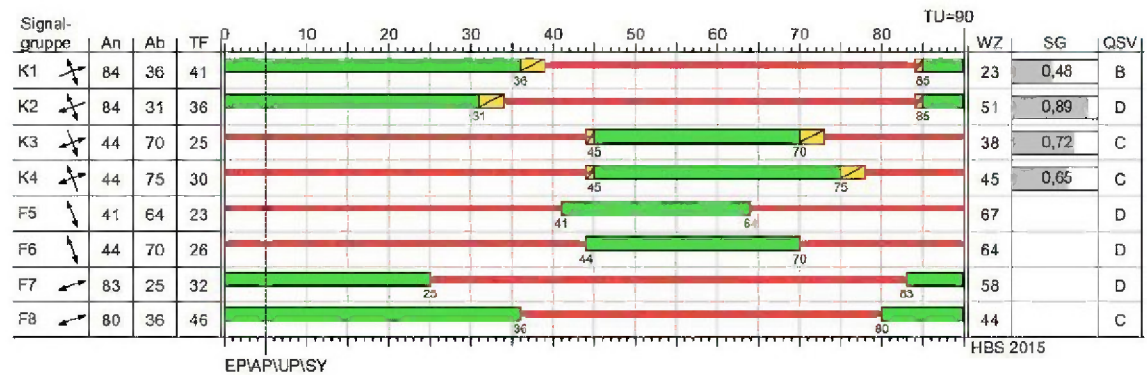


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t ₀ [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>n} x | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N ₀₅ [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 180 | 4,500 | 1,950 | 1846 | x | | | | | | | | 33,578 | |
| | 2 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,558 | 520 | 13,000 | 1,841 | 1955 | - | 27 | 1074 | 0,652 | 18,009 | 1,250 | 13,408 | 19,601 | 120,311 | A |
| | 3 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 40 | 1,000 | 2,080 | 1731 | - | 8 | 332 | 0,120 | 30,896 | 0,076 | 0,903 | 2,510 | 16,190 | B |
| 3 | 1 |  | K4 | 24 | 25 | 56 | 0,278 | 190 | 4,750 | 2,101 | 1714 | - | 9 | 353 | 0,538 | 39,177 | 0,713 | 4,955 | 8,720 | 59,069 | C |
| 4 | 2 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 110 | 2,750 | 2,041 | 1764 | - | 8 | 316 | 0,348 | 35,856 | 0,308 | 2,716 | 5,503 | 34,834 | C |
| | 1 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 450 | 11,500 | 1,856 | 1940 | - | 26 | 1034 | 0,445 | 14,530 | 0,478 | 7,518 | 12,155 | 75,118 | A |
| 1 | 1 |  | K3 | 19 | 20 | 71 | 0,259 | 200 | 5,000 | 2,015 | 1787 | - | 12 | 466 | 0,644 | 38,763 | 1,179 | 7,849 | 12,587 | 80,280 | C |
| | 2 |  | K3 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 100 | 2,500 | 1,980 | 1818 | x | | | | | | | | 33,139 | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1800 | | | | | | 3575 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,555 | 24,190 | | | | | |

Barnerstraße / Bahrenfelder Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

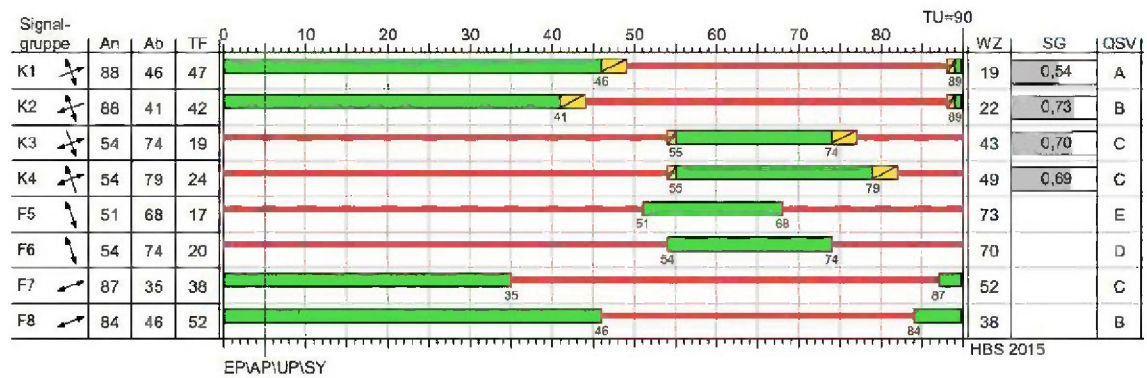


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MSS>nK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{SG} [Kfz] | N _{MSS} [Kfz] | N _{MSS,95} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|------------------------|---------------------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 300 | 7,500 | 1,950 | 1846 | x | | | | | | | | 58,545 | |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,504 | 570 | 14,250 | 1,800 | 2000 | - | 25 | 980 | 0,888 | 52,869 | 8,937 | 28,465 | 37,488 | 224,928 | D |
| | 3 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | - | 8 | 306 | 0,261 | 35,152 | 0,201 | 1,946 | 4,305 | 25,830 | C |
| 3 | 1 |  | K4 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 230 | 5,750 | 2,092 | 1721 | - | 9 | 356 | 0,646 | 44,609 | 1,181 | 6,445 | 10,739 | 75,066 | C |
| 4 | 2 |  | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 90 | 2,250 | 1,935 | 1860 | - | 6 | 234 | 0,385 | 41,727 | 0,364 | 2,431 | 5,066 | 30,408 | C |
| | 1 |  | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 430 | 10,750 | 1,856 | 1940 | - | 23 | 906 | 0,475 | 18,594 | 0,545 | 7,908 | 12,664 | 78,188 | A |
| 1 | 1 |  | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,322 | 320 | 8,000 | 1,936 | 1859 | - | 15 | 596 | 0,721 | 37,957 | 1,824 | 11,316 | 17,005 | 102,744 | C |
| | 2 |  | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 110 | 2,750 | 1,962 | 1835 | x | | | | | | | | 33,213 | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2130 | | | | | | 3378 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,700 | 40,911 | | | | | |

Barnerstraße / Bahrenfelder Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

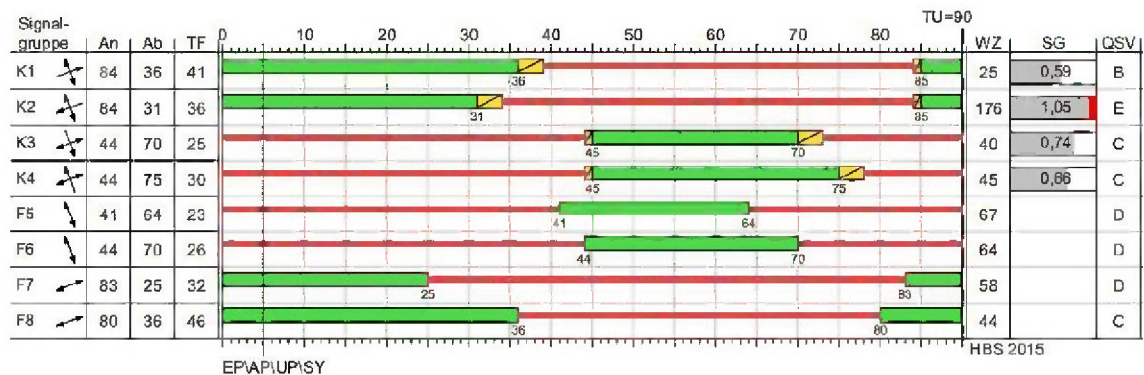


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS95>PK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 200 | 5,000 | 1,950 | 1846 | x | | | | | | | | 36,705 | |
| | 2 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,558 | 580 | 14,500 | 1,841 | 1955 | - | 27 | 1074 | 0,726 | 21,227 | 1,924 | 16,412 | 23,263 | 142,788 | B |
| | 3 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 40 | 1,000 | 2,080 | 1731 | - | 7 | 278 | 0,144 | 33,645 | 0,094 | 0,953 | 2,604 | 16,796 | B |
| 3 | 1 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 230 | 5,750 | 2,116 | 1701 | - | 8 | 335 | 0,687 | 49,215 | 1,457 | 6,797 | 11,206 | 77,859 | C |
| 4 | 2 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 90 | 2,250 | 2,047 | 1759 | - | 7 | 287 | 0,314 | 36,525 | 0,263 | 2,248 | 4,784 | 30,369 | C |
| | 1 |  | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 560 | 14,000 | 1,859 | 1937 | - | 26 | 1032 | 0,543 | 16,382 | 0,737 | 9,938 | 15,270 | 94,460 | A |
| 1 | 1 |  | K3 | 19 | 20 | 71 | 0,252 | 200 | 5,000 | 2,006 | 1794 | - | 11 | 455 | 0,703 | 43,400 | 1,618 | 8,890 | 13,933 | 88,697 | C |
| | 2 |  | K3 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 120 | 3,000 | 1,983 | 1815 | x | | | | | | | | 39,489 | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2020 | | | | | | 3461 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,637 | 27,511 | | | | | |

Barnerstraße / Bahrenfelder Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

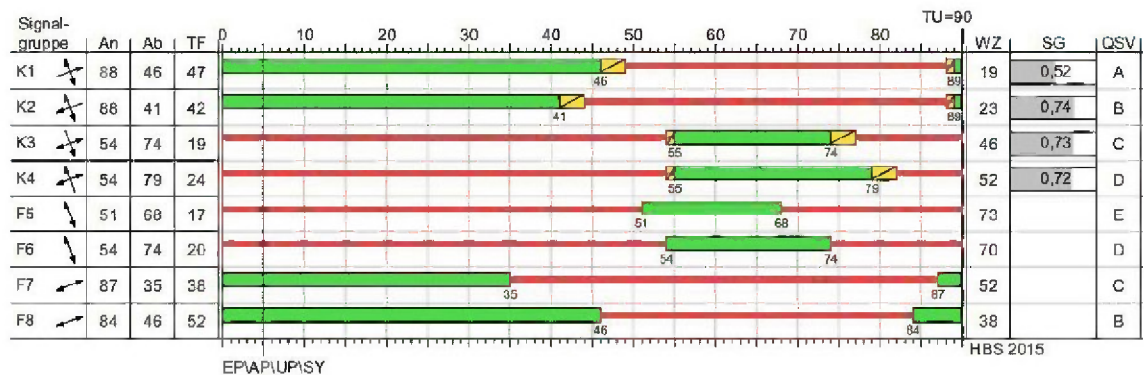


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS35>NR | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nm35 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|------------|---------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 330 | 8,250 | 1,949 | 1847 | x | | | | | | | | 64,311 | |
| | 2 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,501 | 690 | 17,250 | 1,800 | 2000 | - | 24 | 976 | 1,045 | 191,618 | 45,862 | 71,362 | 85,649 | 513,894 | F |
| | 3 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | - | 6 | 251 | 0,319 | 39,043 | 0,269 | 2,077 | 4,514 | 27,084 | C |
| 3 | 1 | | K4 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 240 | 6,000 | 2,085 | 1726 | - | 9 | 363 | 0,661 | 45,266 | 1,276 | 6,780 | 11,184 | 78,176 | C |
| 4 | 2 | | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 90 | 2,250 | 1,935 | 1860 | - | 5 | 196 | 0,459 | 47,073 | 0,501 | 2,617 | 5,353 | 32,118 | C |
| | 1 | | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 530 | 13,250 | 1,855 | 1941 | - | 23 | 906 | 0,585 | 21,141 | 0,894 | 10,611 | 16,120 | 99,525 | B |
| 1 | 1 | | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,319 | 320 | 8,000 | 1,936 | 1859 | - | 15 | 592 | 0,743 | 40,104 | 2,097 | 11,915 | 17,753 | 107,264 | C |
| | 2 | | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 120 | 3,000 | 1,958 | 1839 | x | | | | | | | | 35,904 | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2400 | | | | | | 3264 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,803 | 101,052 | | | | | |

Barnerstraße / Bahrenfelder Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

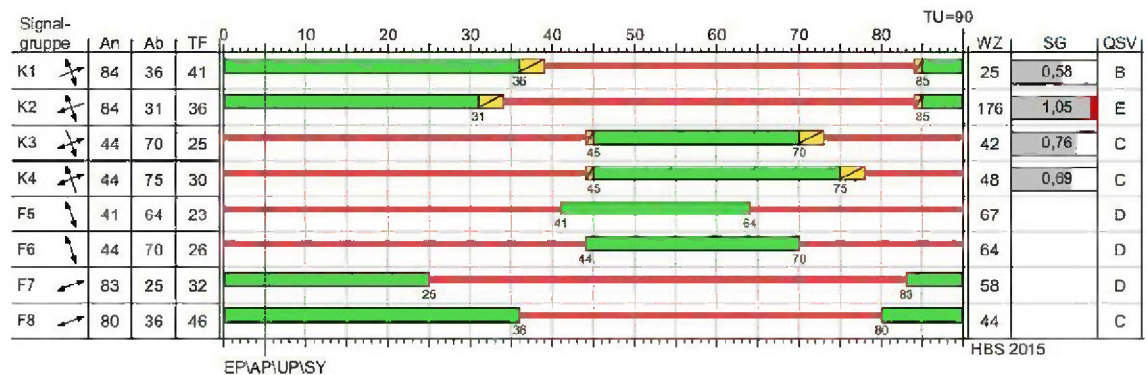


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | ts [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{mes,ss> nlc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | N _{ge} [Kfz] | N _{kes} [Kfz] | N _{mes,ss} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|-----------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|---------------------------|------------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 210 | 5,250 | 1,949 | 1847 | x | | | | | | | | 38,228 | |
| | 2 | | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,559 | 590 | 14,750 | 1,841 | 1955 | - | 27 | 1075 | 0,744 | 22,250 | 2,170 | 17,270 | 24,298 | 149,141 | B |
| | 3 | | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 40 | 1,000 | 2,080 | 1731 | - | 7 | 289 | 0,138 | 33,071 | 0,089 | 0,942 | 2,583 | 16,660 | B |
| 3 | 1 | | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 240 | 6,000 | 2,108 | 1708 | - | 8 | 335 | 0,716 | 52,235 | 1,712 | 7,323 | 11,900 | 82,681 | D |
| 4 | 2 | | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 90 | 2,250 | 2,047 | 1759 | - | 7 | 281 | 0,320 | 36,924 | 0,270 | 2,262 | 4,806 | 30,508 | C |
| | 1 | | K1 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 540 | 13,500 | 1,857 | 1939 | - | 26 | 1033 | 0,523 | 15,956 | 0,674 | 9,415 | 14,604 | 90,253 | A |
| 1 | 1 | | K3 | 19 | 20 | 71 | 0,251 | 210 | 5,250 | 2,003 | 1797 | - | 11 | 453 | 0,728 | 45,798 | 1,876 | 9,437 | 14,632 | 93,147 | C |
| | 2 | | K3 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 120 | 3,000 | 1,983 | 1815 | x | | | | | | | | 39,907 | |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2040 | | | | | | 3466 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,649 | 28,780 | | | | | |

Barnerstraße / Bahrenfelder Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

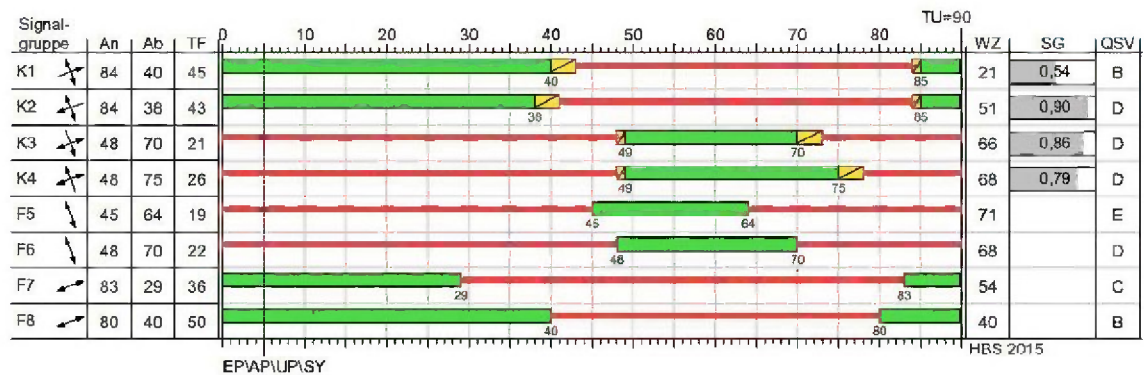


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t_r [s] | t_L [s] | t_s [s] | f_A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_B [s/Kfz] | q_s [Kfz/h] | $N_{M5,95>N_C}$ | n_C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_w [s] | N_{GE} [Kfz] | N_{M5} [Kfz] | $N_{M5,95}$ [Kfz] | L_x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|----------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|-------|--------------|-------------------|-------------------|----------------------|--------------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 330 | 8,250 | 1,949 | 1847 | x | | | | | | | | 64,312 | |
| | 2 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,501 | 690 | 17,250 | 1,800 | 2000 | - | 24 | 975 | 1,045 | 191,618 | 45,862 | 71,362 | 85,649 | 513,894 | F |
| | 3 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | - | 6 | 256 | 0,313 | 38,616 | 0,261 | 2,063 | 4,492 | 26,952 | C |
| 3 | 1 | | K4 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 250 | 6,250 | 2,080 | 1731 | - | 9 | 363 | 0,689 | 47,503 | 1,479 | 7,252 | 11,806 | 76,715 | C |
| 4 | 2 | | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 90 | 2,250 | 1,935 | 1860 | - | 5 | 196 | 0,459 | 47,073 | 0,501 | 2,617 | 5,353 | 32,118 | C |
| | 1 | | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 520 | 13,000 | 1,857 | 1938 | - | 23 | 905 | 0,575 | 20,870 | 0,853 | 10,326 | 15,761 | 97,403 | B |
| 1 | 1 | | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,318 | 330 | 8,250 | 1,936 | 1860 | - | 15 | 590 | 0,763 | 42,292 | 2,402 | 12,533 | 18,520 | 111,898 | C |
| | 2 | | K3 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 120 | 3,000 | 1,958 | 1839 | x | | | | | | | | 36,165 | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2410 | | | | | | 3286 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,808 | 101,467 | | | | | |

16.4 Barnerstraße / Bahnenfelder Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

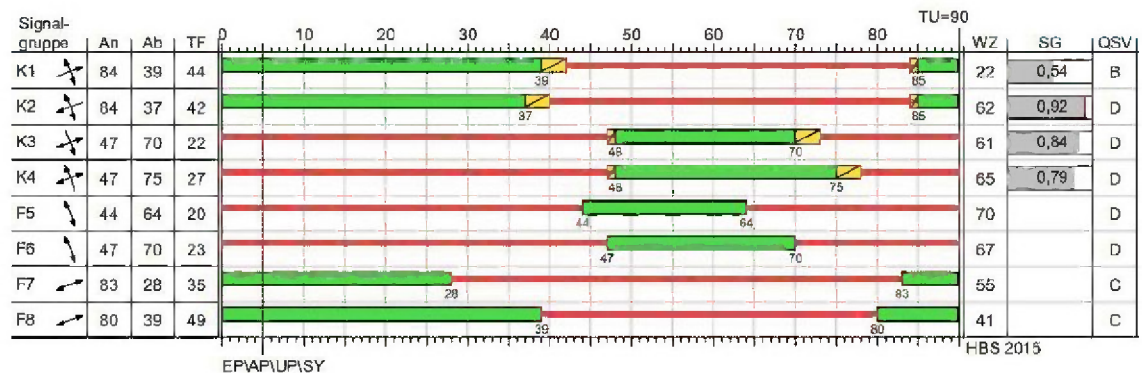


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{WSS>NK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{WSS} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|------------------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 330 | 8,250 | 1,949 | 1847 | x | | | | | | | | 56,922 | |
| | 2 |  | K2 | 43 | 44 | 47 | 0,581 | 690 | 17,250 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1132 | 0,901 | 52,760 | 11,377 | 33,799 | 43,631 | 261,786 | D |
| | 3 |  | K2 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | - | 8 | 317 | 0,252 | 34,557 | 0,191 | 1,925 | 4,271 | 25,626 | B |
| 3 | 1 |  | K4 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 240 | 6,000 | 2,085 | 1726 | - | 8 | 303 | 0,792 | 67,891 | 2,726 | 8,471 | 13,393 | 93,617 | D |
| 4 | 2 |  | K1 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 90 | 2,250 | 1,935 | 1860 | - | 6 | 225 | 0,400 | 42,761 | 0,389 | 2,467 | 5,123 | 30,738 | C |
| | 1 |  | K1 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 530 | 13,250 | 1,855 | 1941 | - | 25 | 991 | 0,535 | 17,392 | 0,711 | 9,628 | 14,876 | 91,844 | A |
| 1 | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,277 | 320 | 8,000 | 1,936 | 1859 | - | 13 | 514 | 0,856 | 66,470 | 5,088 | 15,513 | 22,174 | 133,975 | D |
| | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 120 | 3,000 | 1,958 | 1839 | x | | | | | | | | 37,889 | |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2400 | | | | | | 3482 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,761 | 47,994 | | | | | |

Barnerstraße / Bahrenfelder Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



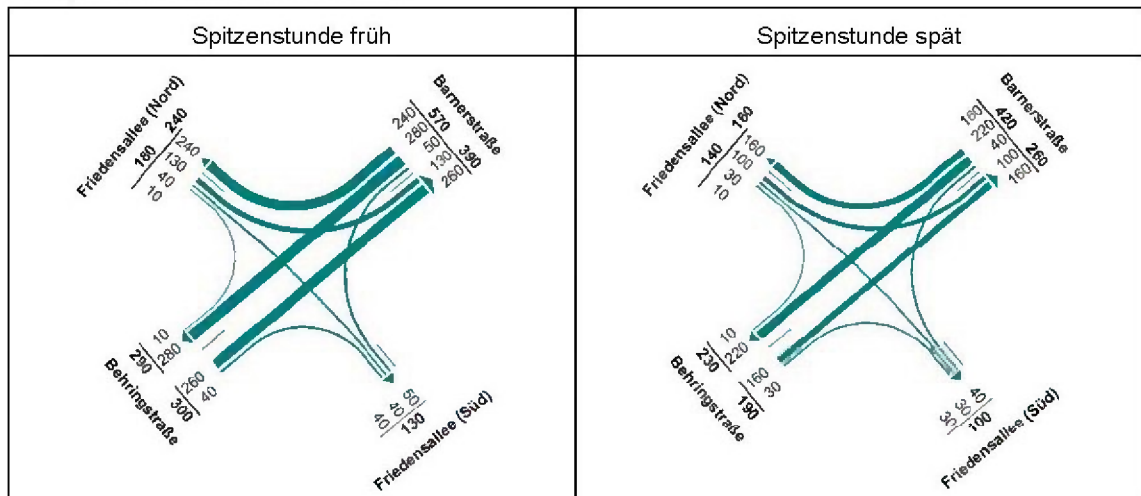
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _u [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | NMS,95>TK [Kfz/U] | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|----------------------|---------------|--------------|--------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 330 | 8,250 | 1,949 | 1847 | x | | | | | | | | 57,961 | |
| | 2 | | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,570 | 690 | 17,250 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1110 | 0,919 | 64,923 | 14,630 | 37,657 | 48,035 | 288,210 | D |
| | 3 | | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | - | 8 | 312 | 0,256 | 34,800 | 0,195 | 1,934 | 4,286 | 25,716 | B |
| 3 | 1 | | K4 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 250 | 6,250 | 2,080 | 1731 | - | 8 | 318 | 0,786 | 64,872 | 2,636 | 8,598 | 13,557 | 88,093 | D |
| 4 | 2 | | K1 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 90 | 2,250 | 1,935 | 1860 | - | 5 | 219 | 0,411 | 43,498 | 0,408 | 2,494 | 5,165 | 30,990 | C |
| | 1 | | K1 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 520 | 13,000 | 1,857 | 1938 | - | 24 | 969 | 0,537 | 18,043 | 0,717 | 9,603 | 14,844 | 91,736 | A |
| 1 | 1 | | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,287 | 330 | 8,250 | 1,936 | 1860 | - | 13 | 533 | 0,844 | 61,150 | 4,584 | 15,169 | 21,756 | 131,450 | D |
| | 2 | | K3 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 120 | 3,000 | 1,958 | 1839 | x | | | | | | | | 37,640 | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2410 | | | | | | 3461 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | 0,768 | 52,298 | | | | | | |

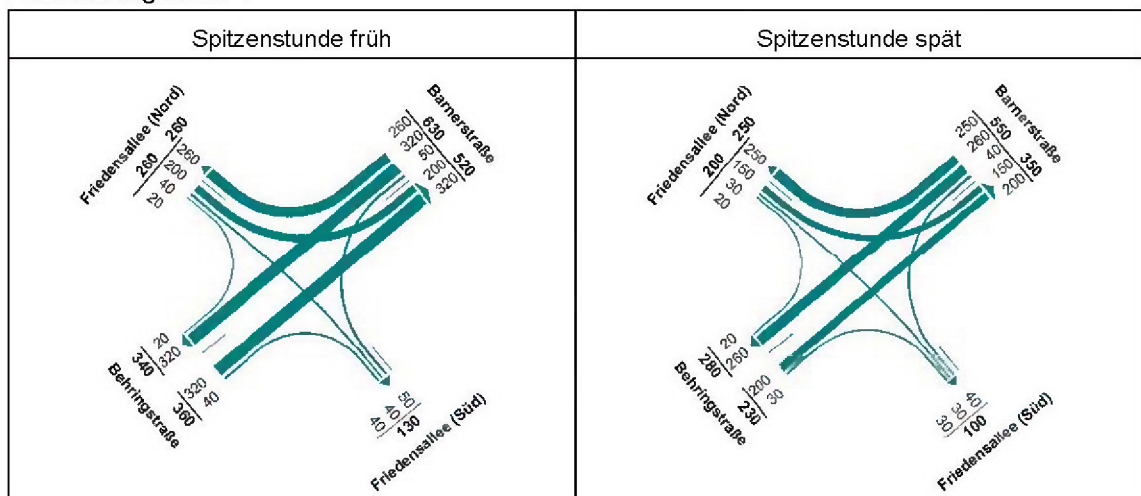
17 Barnerstraße / Friedensallee (LSA 617)

17.1 Barnerstraße / Friedensallee – Knotenstrombelastungen

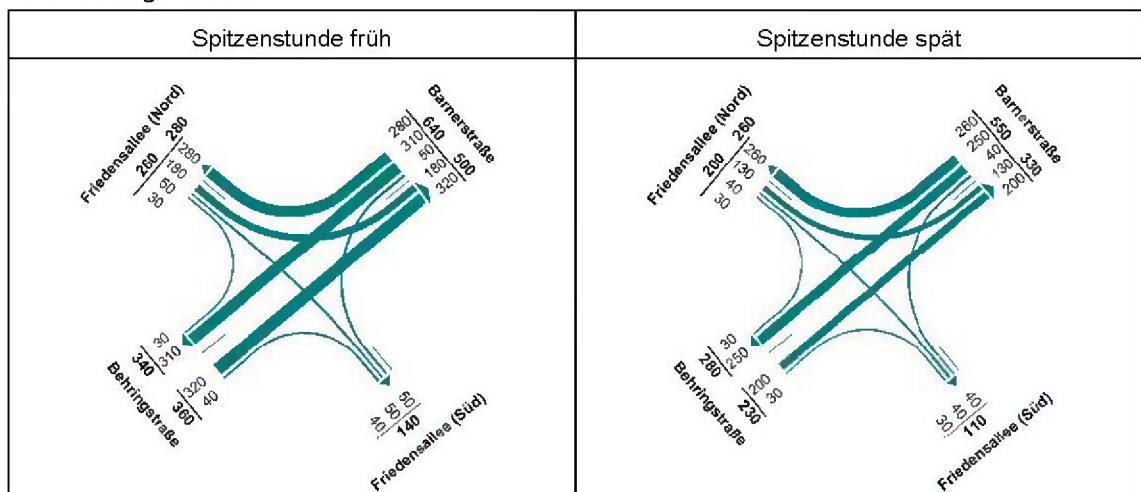
Analyse (Stichprobe VZ 26.06.2018)



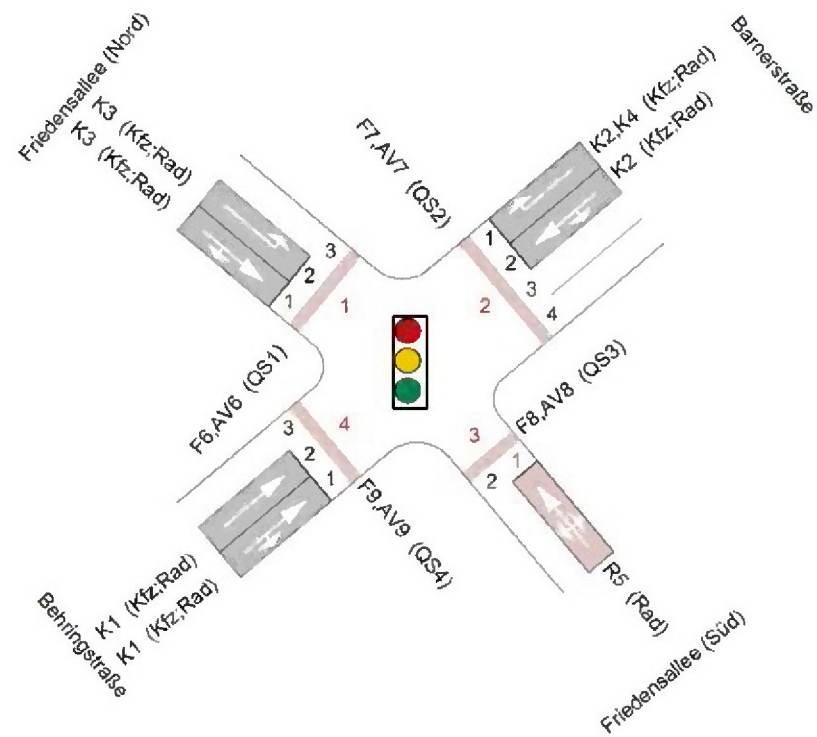
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

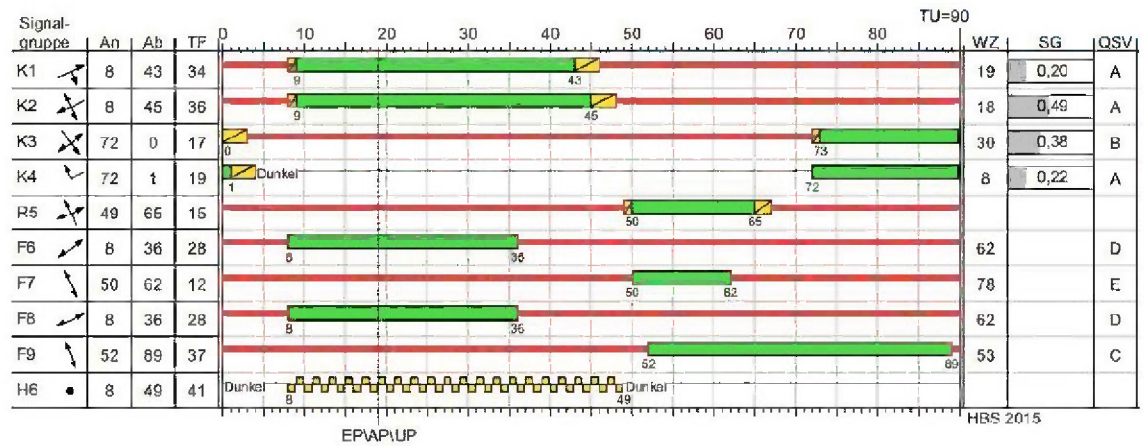


17.2 Barnerstraße / Friedensallee – Knotenpunktgeometrie Bestand









17.3 Barnerstraße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

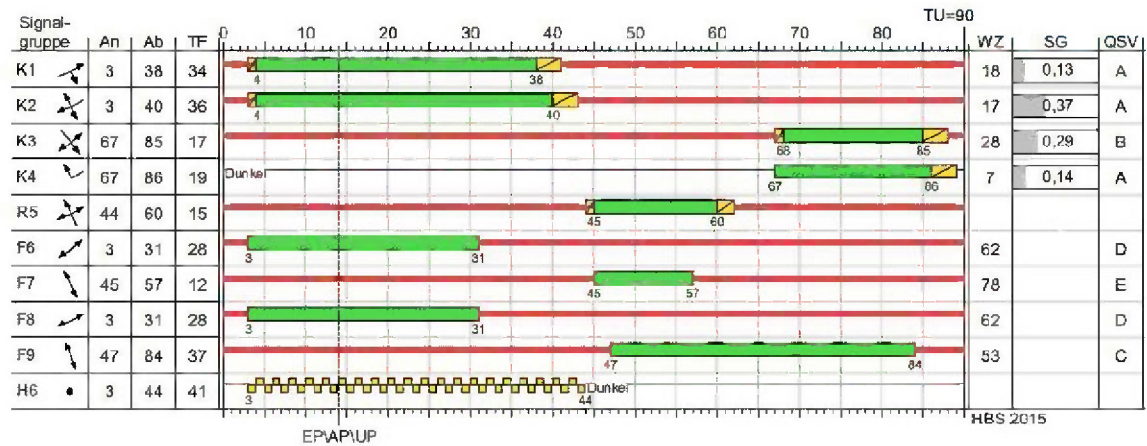


A: Signalgruppen ausgeblendet!







| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | l _p [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _n [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>nx} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{de} [Kfz] | N _{kes} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 2 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 130 | 3,250 | 2,003 | 1797 | x | | | | | | | | 38,035 | |
| | 1 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,260 | 50 | 1,250 | 1,881 | 1913 | - | 12 | 475 | 0,379 | 30,034 | 0,356 | 4,050 | 7,454 | 46,424 | B |
| 2 | 1 |  | K2, K4 | 55 | 56 | 35 | 0,627 | 240 | 6,000 | 2,009 | 1792 | - | 28 | 1115 | 0,215 | 7,922 | 0,155 | 2,773 | 5,589 | 34,808 | A |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 330 | 8,250 | 1,887 | 1908 | - | 17 | 680 | 0,485 | 25,565 | 0,568 | 6,990 | 11,461 | 71,379 | B |
| 4 | 2 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 152 | 3,800 | 1,870 | 1925 | - | 19 | 750 | 0,203 | 18,931 | 0,144 | 2,665 | 5,426 | 33,825 | A |
| | 1 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 148 | 3,700 | 1,902 | 1892 | - | 18 | 735 | 0,201 | 18,920 | 0,142 | 2,594 | 5,318 | 33,025 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1050 | | | | | | 3755 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,324 | 20,401 | | | | | |

Barnerstraße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

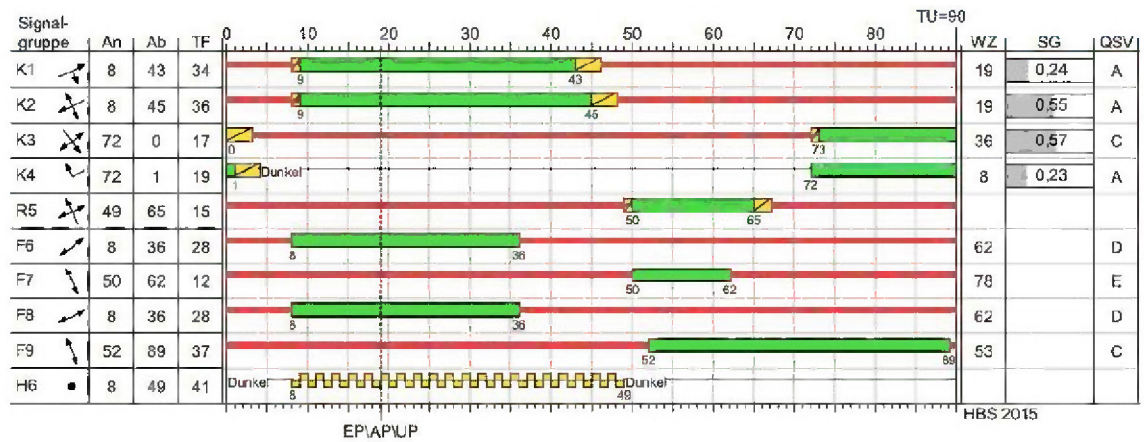


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _n | q _r [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _a [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS,99>nK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GL} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|---------------------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 2 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 100 | 2,500 | 2,009 | 1792 | x | | | | | | | | 30,679 | |
| | 1 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,261 | 40 | 1,000 | 1,868 | 1928 | - | 12 | 477 | 0,294 | 28,414 | 0,238 | 3,039 | 5,987 | 36,820 | B |
| 2 | 1 |  | K2, K4 | 55 | 56 | 35 | 0,622 | 160 | 4,000 | 2,009 | 1792 | - | 28 | 1115 | 0,143 | 7,358 | 0,093 | 1,753 | 3,992 | 24,862 | A |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 260 | 6,500 | 1,890 | 1905 | - | 16 | 706 | 0,366 | 22,348 | 0,339 | 5,074 | 8,884 | 55,330 | B |
| 4 | 2 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 96 | 2,400 | 1,870 | 1925 | - | 19 | 750 | 0,128 | 18,074 | 0,082 | 1,625 | 3,781 | 23,571 | A |
| | 1 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 94 | 2,350 | 1,901 | 1893 | - | 18 | 735 | 0,128 | 18,082 | 0,082 | 1,593 | 3,728 | 23,151 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 750 | | | | | | 3763 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,245 | 19,201 | | | | | |

Barnerstraße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

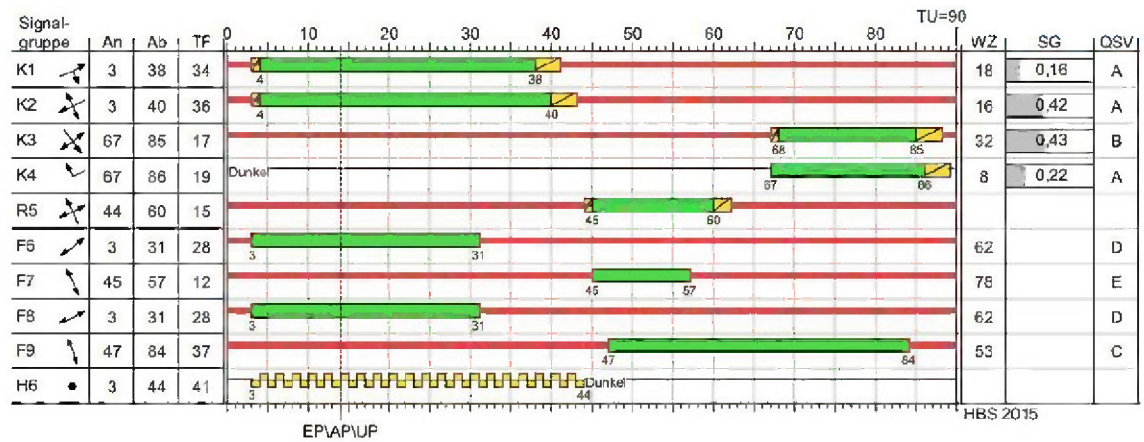


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS,95} > n _K | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _K [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 2 | | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 200 | 5,000 | 2,001 | 1799 | x | | | | | | | | 56,810 | |
| | 1 | | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,250 | 60 | 1,500 | 1,890 | 1904 | - | LL | 455 | 0,571 | 36,095 | 0,830 | 6,517 | 10,834 | 67,474 | C |
| 2 | 1 | | K2, K4 | 55 | 56 | 35 | 0,522 | 260 | 6,500 | 2,009 | 1792 | - | 28 | 1115 | 0,233 | 8,075 | 0,172 | 3,045 | 5,996 | 37,343 | A |
| | 2 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 370 | 9,250 | 1,885 | 1910 | - | 17 | 677 | 0,547 | 27,267 | 0,748 | 8,158 | 12,989 | 80,895 | B |
| 4 | 2 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 182 | 4,550 | 1,867 | 1928 | - | 19 | 750 | 0,243 | 19,427 | 0,182 | 3,252 | 6,302 | 39,211 | A |
| | 1 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 178 | 4,450 | 1,900 | 1895 | - | 18 | 737 | 0,242 | 19,429 | 0,181 | 3,183 | 6,200 | 38,614 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1250 | | | | | | 3734 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,399 | 22,854 | | | | | |

Barnerstraße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

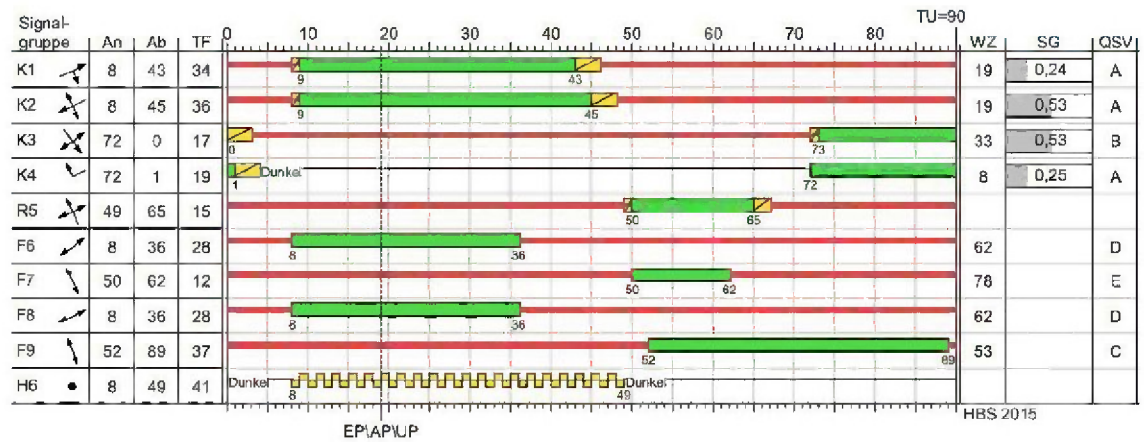


A-Signalgruppen ausgeblendet!







| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _g [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>DK} | n _c [Kfz] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | Q _{SV} |
|-------------------------|----------|--------|--------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|----------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----------------|
| 1 | 2 | | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 150 | 3,750 | 2,003 | 1797 | x | | | | | | | | 43,141 | |
| | 1 | | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,254 | 50 | 1,250 | 1,881 | 1914 | - | 12 | 463 | 0,432 | 31,629 | 0,450 | 4,640 | 8,283 | 50,940 | B |
| 2 | 1 | | K2, K4 | 55 | 56 | 35 | 0,622 | 250 | 6,250 | 2,005 | 1796 | - | 28 | 1117 | 0,224 | 7,996 | 0,163 | 2,908 | 5,792 | 36,003 | A |
| | 2 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 300 | 7,500 | 1,887 | 1908 | - | 18 | 707 | 0,424 | 23,342 | 0,435 | 6,033 | 10,187 | 63,445 | B |
| 4 | 2 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 116 | 2,900 | 1,870 | 1925 | - | 19 | 750 | 0,155 | 18,371 | 0,103 | 1,989 | 4,374 | 27,268 | A |
| | 1 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 114 | 2,850 | 1,896 | 1899 | - | 18 | 738 | 0,154 | 18,368 | 0,102 | 1,954 | 4,318 | 26,841 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 980 | | | | | | 3775 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,311 | 19,951 | | | | | |

Barnerstraße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh



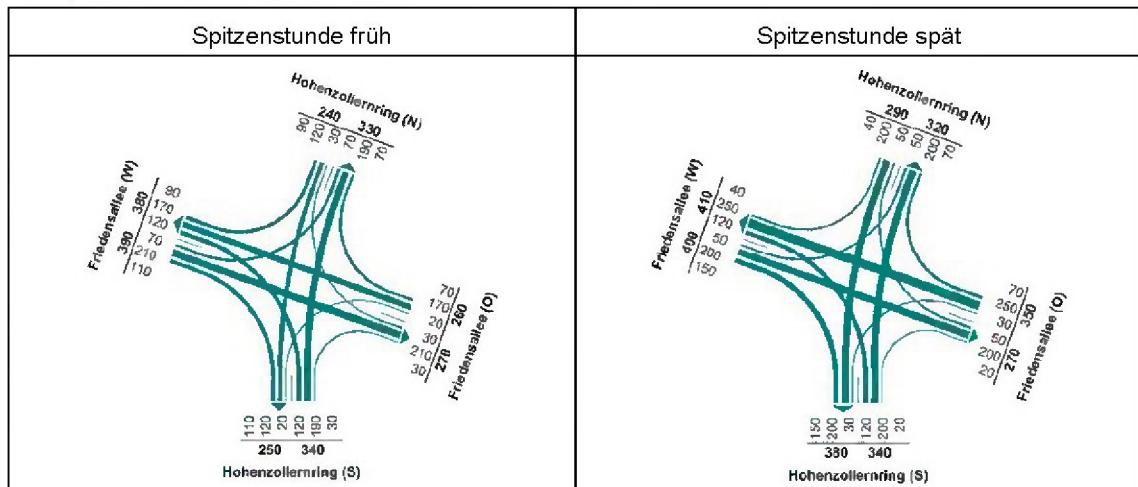
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _e [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>11K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 2 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 180 | 4,500 | 1,999 | 1801 | x | | | | | | | | 51,016 | |
| | 1 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,266 | 80 | 2,000 | 1,884 | 1910 | - | 12 | 489 | 0,532 | 33,371 | 0,697 | 6,254 | 10,483 | 64,785 | B |
| 2 | 1 |  | K2, K4 | 55 | 56 | 35 | 0,622 | 280 | 7,000 | 2,009 | 1792 | - | 28 | 1115 | 0,251 | 8,236 | 0,191 | 3,327 | 6,412 | 39,934 | A |
| | 2 |  | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 360 | 9,000 | 1,883 | 1912 | - | 17 | 675 | 0,533 | 26,952 | 0,703 | 7,875 | 12,621 | 78,452 | B |
| 4 | 2 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,369 | 182 | 4,550 | 1,857 | 1928 | - | 19 | 750 | 0,243 | 19,427 | 0,182 | 3,252 | 6,302 | 39,211 | A |
| | 1 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 178 | 4,450 | 1,900 | 1895 | - | 18 | 737 | 0,242 | 19,429 | 0,181 | 3,183 | 6,200 | 38,614 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1260 | | | | | | 3766 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,387 | 21,968 | | | | | |

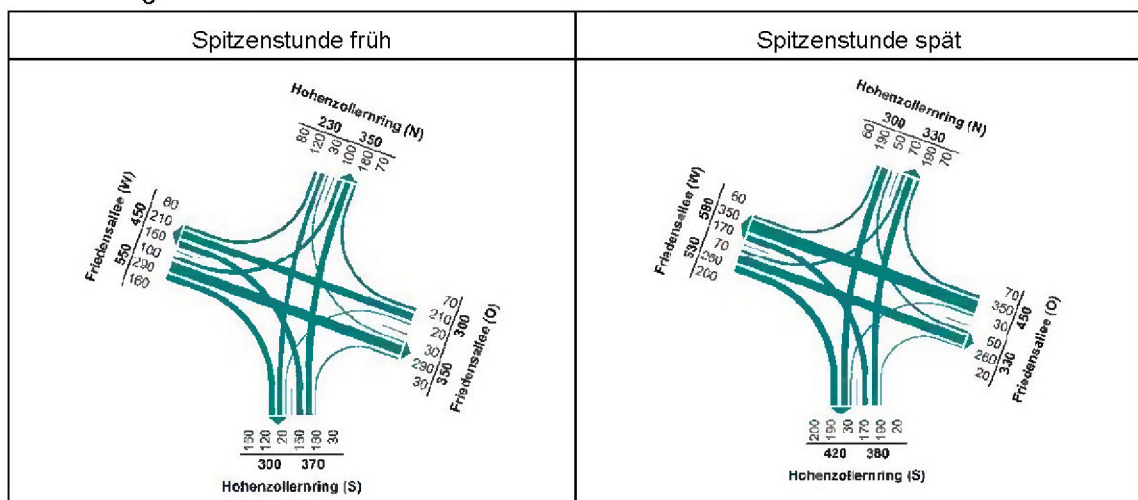
18 Friedensallee / Hohenzollernring (LSA 1004)

18.1 Friedensallee / Hohenzollernring – Knotenstrombelastungen

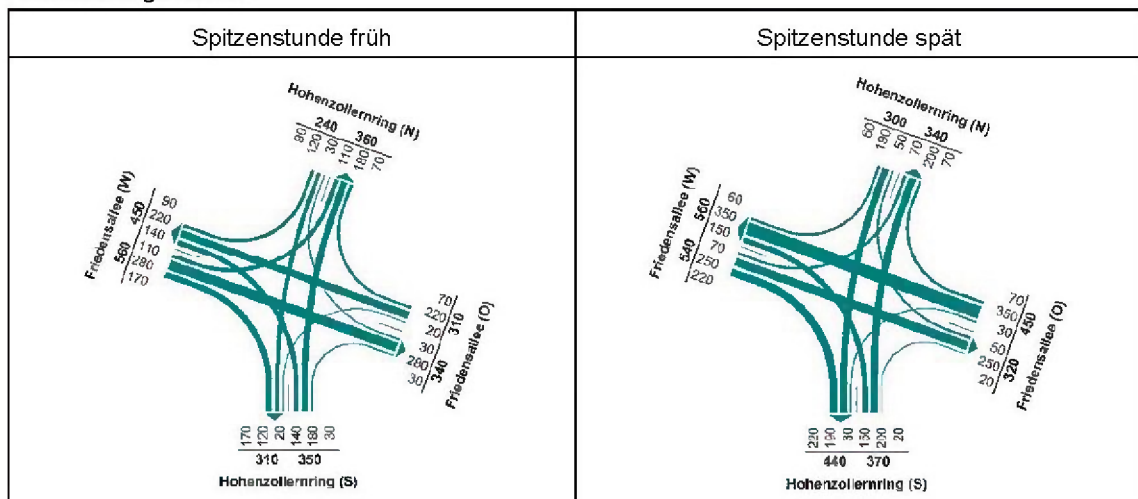
Analyse (Stichprobe VZ 03.07.2018)



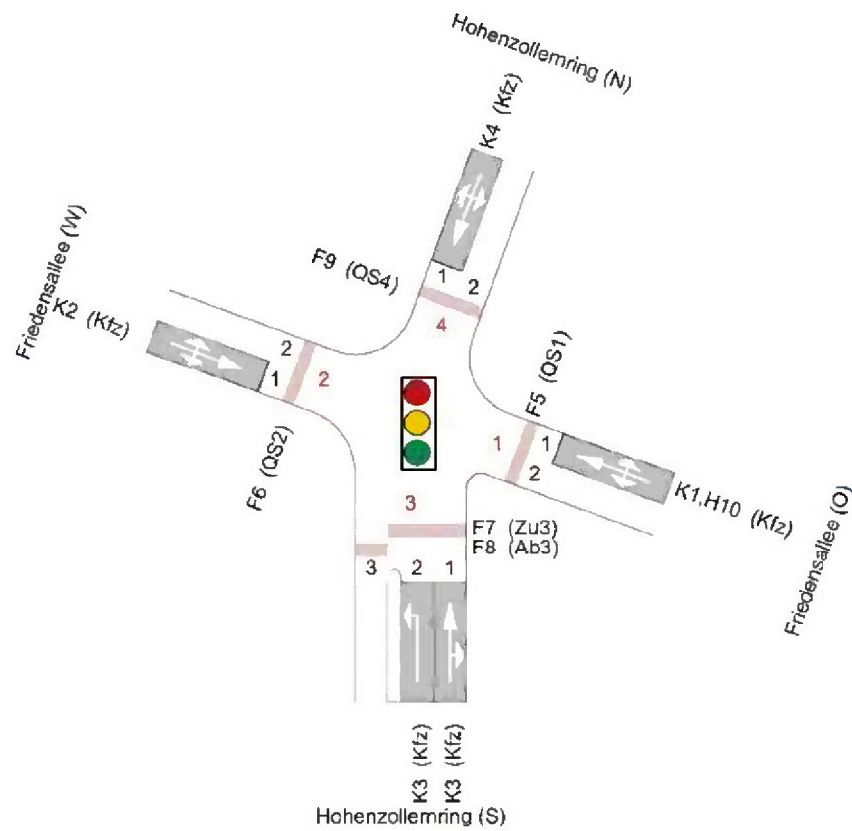
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

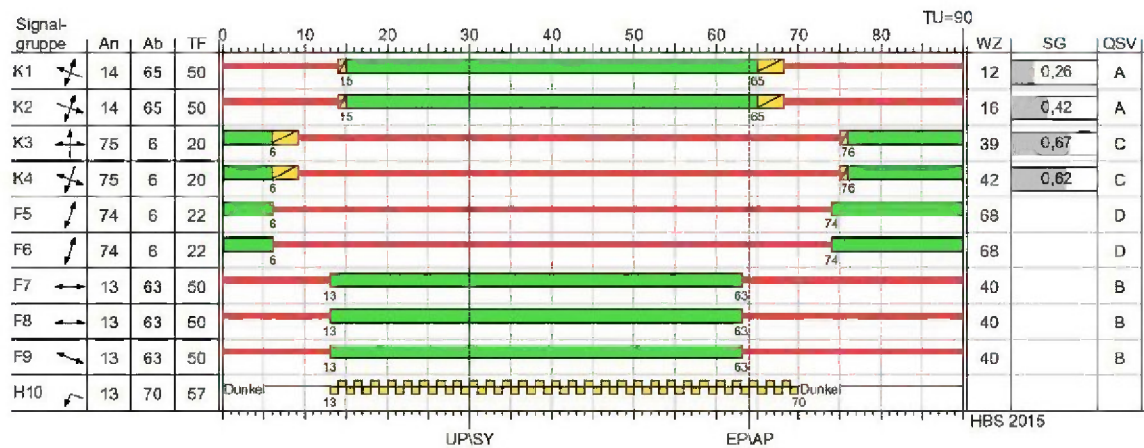







18.2 Friedensallee / Hohenzollernring – Knotenpunktgeometrie Bestand



18.3 Friedensallee / Hohenzollernring – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

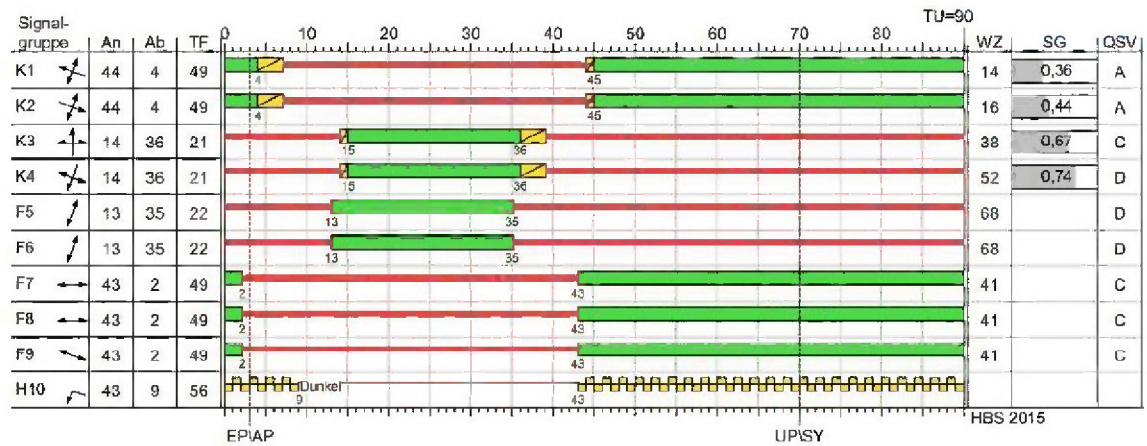
Analyse – Spitzenstunde früh








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | TA | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M5,95>TIS} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|-----|
| 4 | 1 |  | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 240 | 6,000 | 1,938 | 1858 | - | 10 | 365 | 0,623 | 42,372 | 1,057 | 6,519 | 10,837 | 67,493 | C |
| 1 | 1 |  | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 260 | 6,500 | 1,916 | 1879 | - | 25 | 999 | 0,260 | 12,159 | 0,200 | 3,730 | 6,996 | 43,445 | A |
| 3 | 2 |  | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 120 | 3,000 | 2,009 | 1792 | x | | | | | | | | 39,897 | |
| | 1 |  | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,271 | 220 | 5,500 | 1,892 | 1903 | - | 13 | 505 | 0,673 | 39,058 | 1,376 | 8,955 | 14,016 | 87,376 | C |
| 2 | 1 |  | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 390 | 9,750 | 1,934 | 1861 | - | 23 | 931 | 0,419 | 15,878 | 0,426 | 6,593 | 10,936 | 67,978 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1230 | | | | | | 2820 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,495 | 25,669 | | | | | |

Friedensallee / Hohenzollernring – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

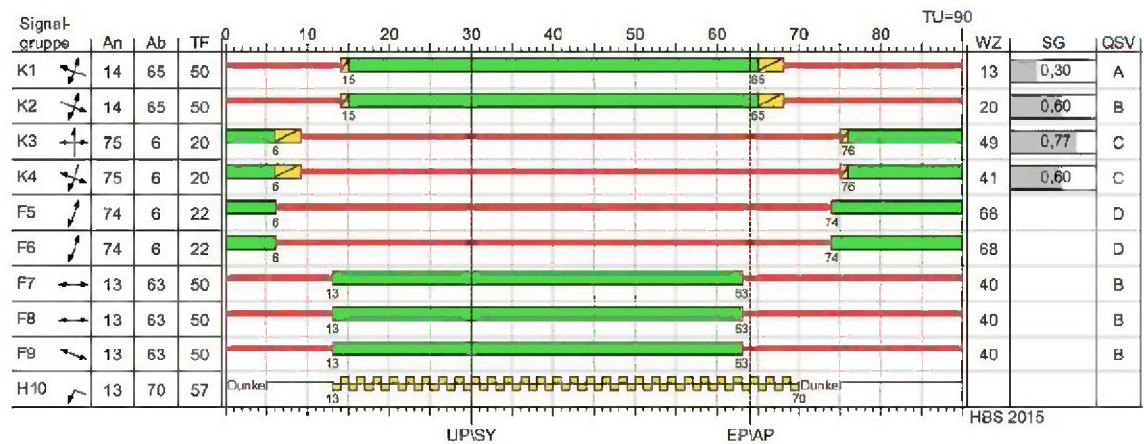
Analyse – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 290 | 7,250 | 1,914 | 1881 | - | 10 | 392 | 0,740 | 51,720 | 1,999 | 8,766 | 13,799 | 85,940 | D |
| 1 | 1 |  | K1 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 350 | 8,750 | 1,906 | 1889 | - | 24 | 972 | 0,360 | 14,205 | 0,327 | 5,537 | 9,517 | 59,158 | A |
| 3 | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 120 | 3,000 | 2,009 | 1792 | x | | | | | | | | 40,258 | |
| | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,273 | 220 | 5,500 | 1,886 | 1909 | - | 13 | 510 | 0,667 | 38,488 | 1,333 | 8,688 | 13,930 | 87,007 | C |
| 2 | 1 |  | K2 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 400 | 10,000 | 1,941 | 1854 | - | 23 | 920 | 0,435 | 16,364 | 0,457 | 6,884 | 11,321 | 70,507 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 1380 | | | | | | 2794 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,537 | 28,697 | | | | | |

Friedensallee / Hohenzollernring – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

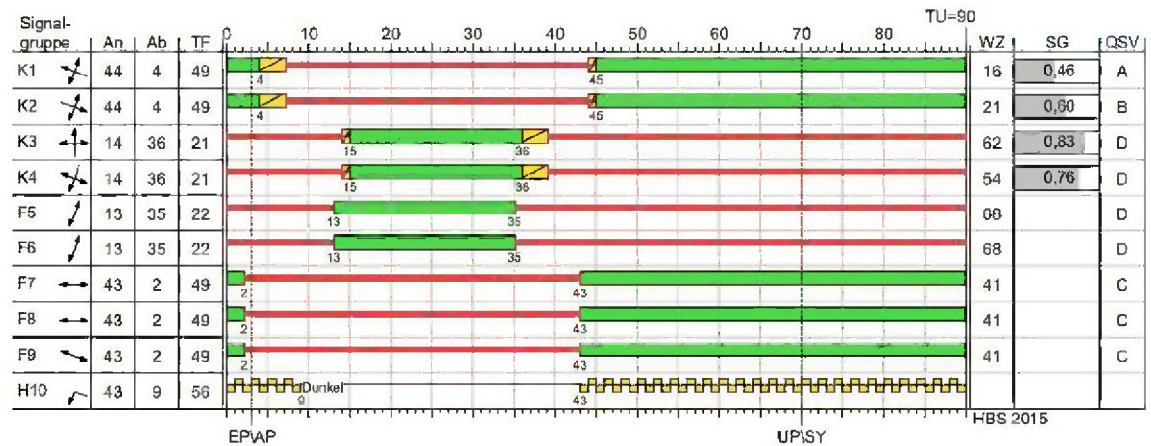
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95} > n _{ix} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{ge} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 | | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 230 | 5,750 | 1,938 | 1857 | - | 10 | 385 | 0,597 | 41,022 | 0,934 | 6,137 | 10,327 | 64,317 | C |
| 1 | 1 | | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 300 | 7,500 | 1,910 | 1885 | - | 25 | 987 | 0,304 | 13,044 | 0,251 | 4,497 | 8,083 | 50,244 | A |
| 3 | 2 | | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 160 | 4,000 | 2,009 | 1792 | x | | | | | | | | 53,218 | |
| | 1 | | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,260 | 210 | 5,250 | 1,891 | 1903 | - | 12 | 482 | 0,768 | 49,059 | 2,446 | 10,999 | 16,608 | 103,435 | C |
| 2 | 1 | | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 550 | 13,750 | 1,937 | 1858 | - | 23 | 912 | 0,603 | 20,407 | 0,974 | 10,916 | 16,504 | 102,589 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1450 | | | | | | 2766 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,582 | 29,465 | | | | | |

Friedensallee / Hohenzollernring – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

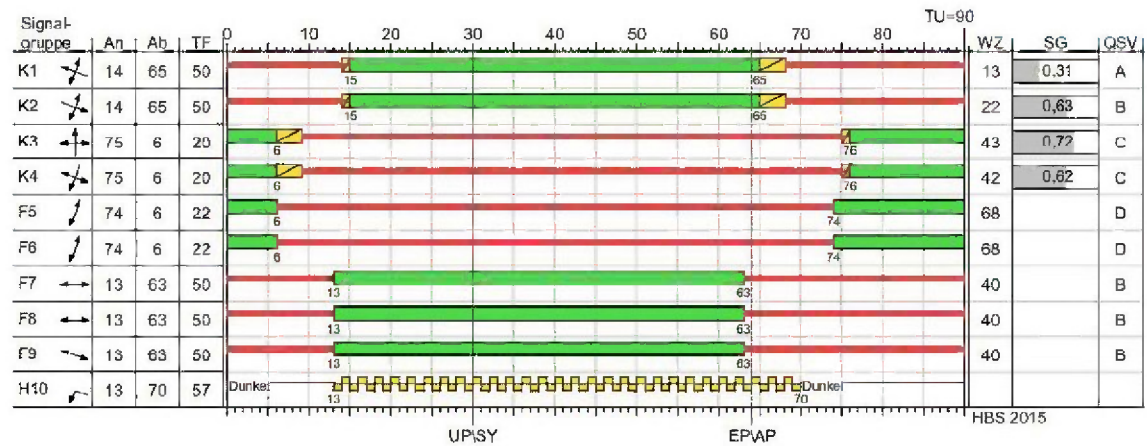
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{US,95>=10K} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{ME,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 4 | 1 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 300 | 7,500 | 1,920 | 1875 | - | 10 | 396 | 0,758 | 53,747 | 2,244 | 9,288 | 14,442 | 89,771 | D |
| 1 | 1 |  | K1 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 450 | 11,250 | 1,897 | 1898 | - | 24 | 972 | 0,463 | 15,912 | 0,517 | 7,702 | 12,396 | 77,054 | A |
| 3 | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 170 | 4,250 | 2,003 | 1797 | x | | | | | | | | 60,877 | |
| | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,247 | 210 | 5,250 | 1,883 | 1912 | - | 12 | 460 | 0,826 | 61,724 | 3,791 | 12,778 | 18,824 | 117,349 | D |
| 2 | 1 |  | K2 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 530 | 13,250 | 1,943 | 1853 | - | 22 | 882 | 0,601 | 21,246 | 0,965 | 10,690 | 16,220 | 101,018 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1660 | | | | | | 2710 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,643 | 34,940 | | | | | |

Friedensallee / Hohenzollernring – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

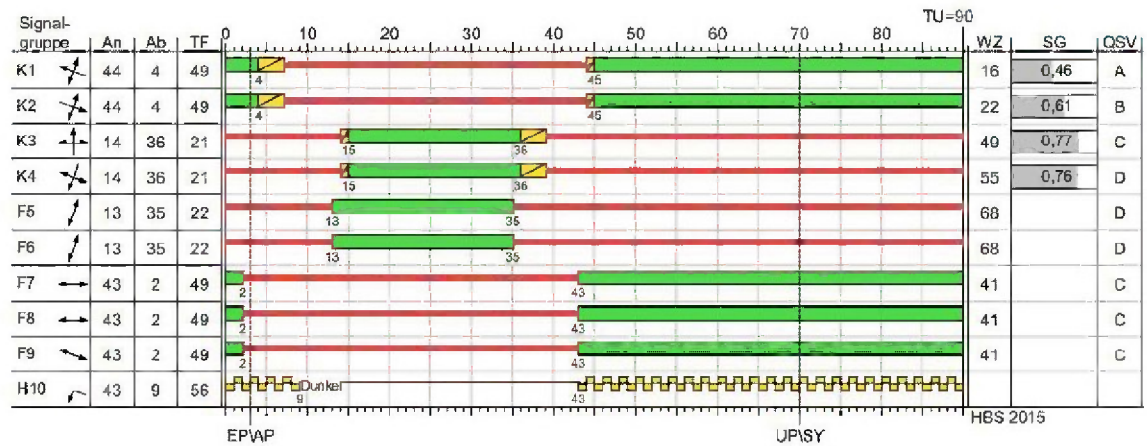
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tu [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS95>nk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _A [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|-------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 | | K4 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 240 | 5,000 | 1,938 | 1858 | - | 10 | 387 | 0,620 | 42,099 | 1,042 | 6,498 | 10,809 | 67,318 | C |
| 1 | 1 | | K1 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 310 | 7,750 | 1,906 | 1889 | - | 25 | 991 | 0,313 | 13,102 | 0,262 | 4,667 | 8,321 | 51,623 | A |
| 3 | 1 | | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 140 | 3,500 | 2,009 | 1,792 | x | | | | | | | | 46,473 | |
| 2 | 1 | | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 560 | 14,000 | 1,946 | 1850 | - | 22 | 895 | 0,626 | 21,578 | 1,091 | 11,455 | 17,179 | 106,991 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1460 | | | | | | 2762 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,580 | 28,290 | | | | | |

Friedensallee / Hohenzollernring – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

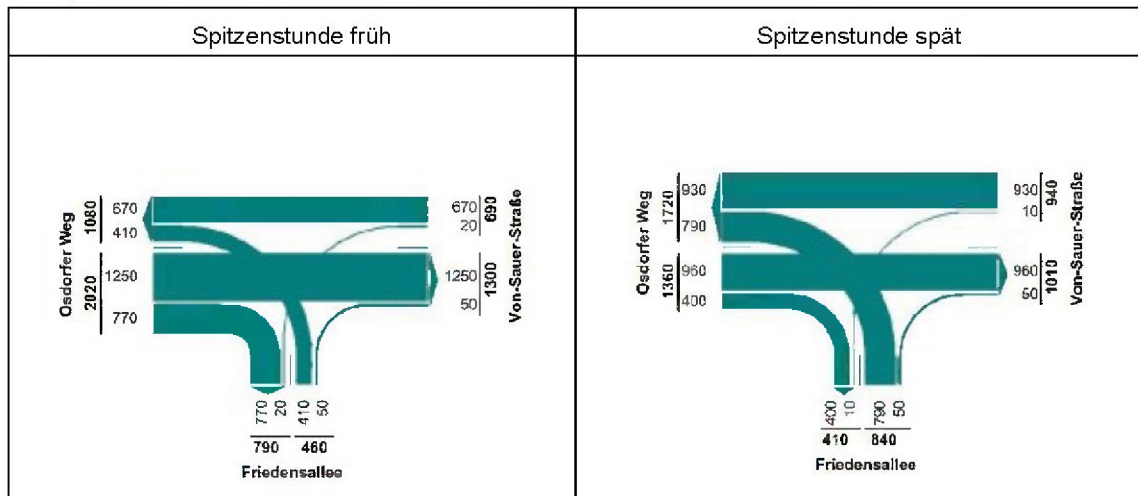
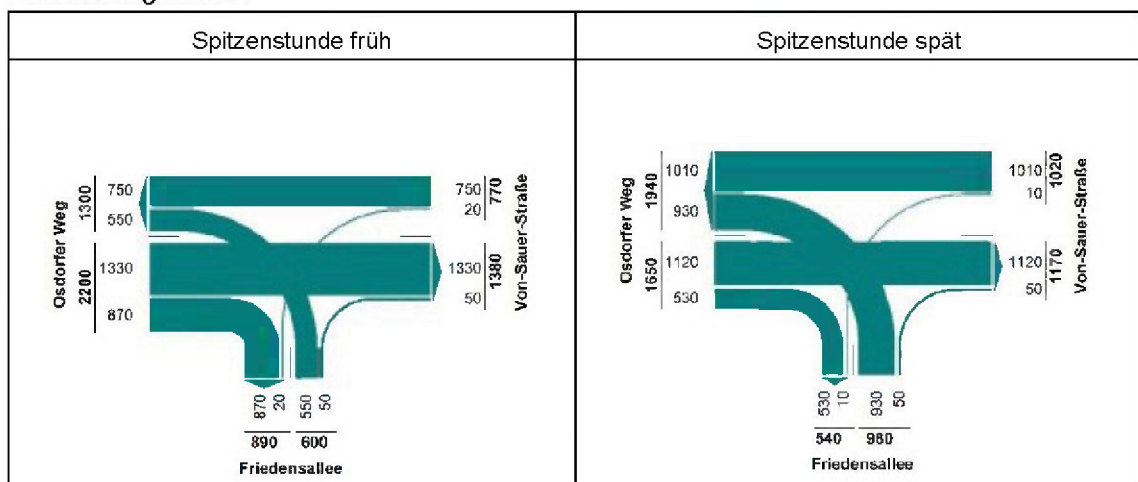
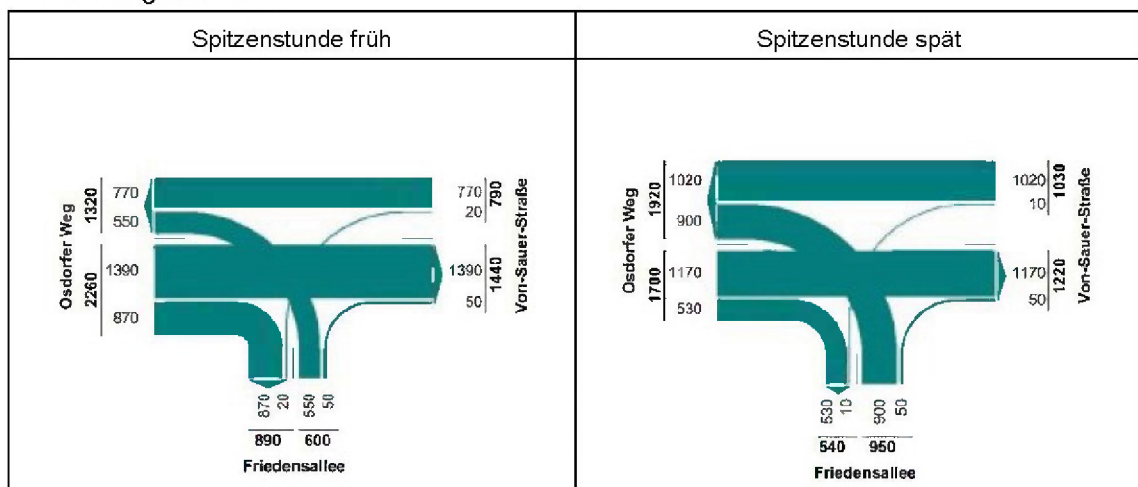
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



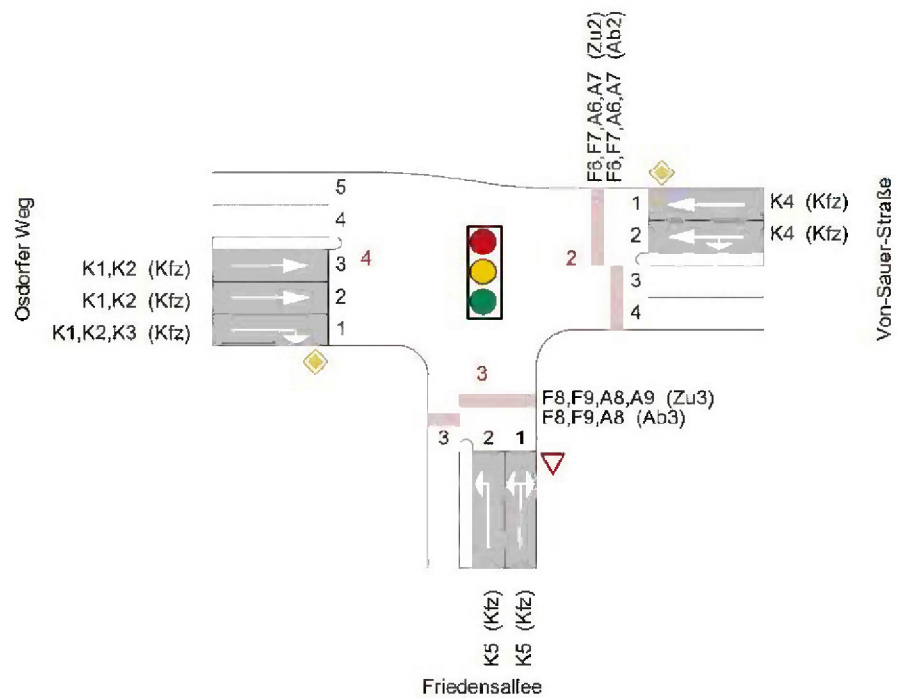
| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _F [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,SS>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _K [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 | | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 300 | 7,500 | 1,920 | 1875 | - | 10 | 393 | 0,763 | 54,677 | 2,318 | 9,374 | 14,552 | 90,455 | D |
| 1 | 1 | | K1 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 450 | 11,250 | 1,897 | 1898 | - | 24 | 969 | 0,464 | 15,033 | 0,519 | 7,730 | 12,432 | 77,277 | A |
| 3 | 2 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 150 | 3,750 | 2,003 | 1797 | x | | | | | | | | 51,444 | |
| | 1 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,258 | 220 | 5,500 | 1,886 | 1909 | - | 12 | 481 | 0,769 | 49,341 | 2,463 | 11,025 | 16,641 | 103,940 | C |
| 2 | 1 | | K2 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 540 | 13,500 | 1,946 | 1850 | - | 22 | 883 | 0,612 | 21,533 | 1,018 | 10,989 | 16,595 | 103,155 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1660 | | | | | | 2726 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,634 | 32,230 | | | | | |

19 Von-Sauer-Straße / Friedensallee (LSA 1212)
19.1 Von-Sauer-Straße / Friedensallee – Knotenstrombelastungen

Analyse (VZ 21.02.2018)

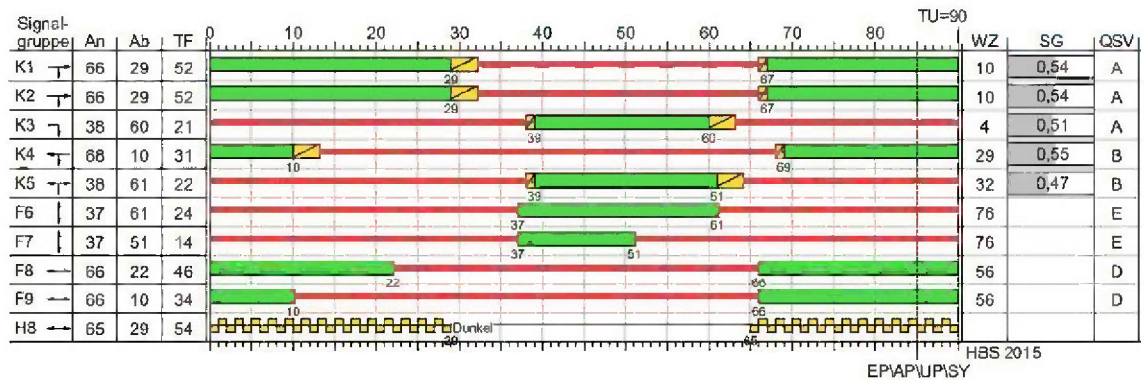

Entwicklungsstufe 1

Entwicklungsstufe 2


19.2 Von-Sauer-Straße / Friedensallee – Knotenpunktgeometrie Bestand



19.3 Von-Sauer-Straße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

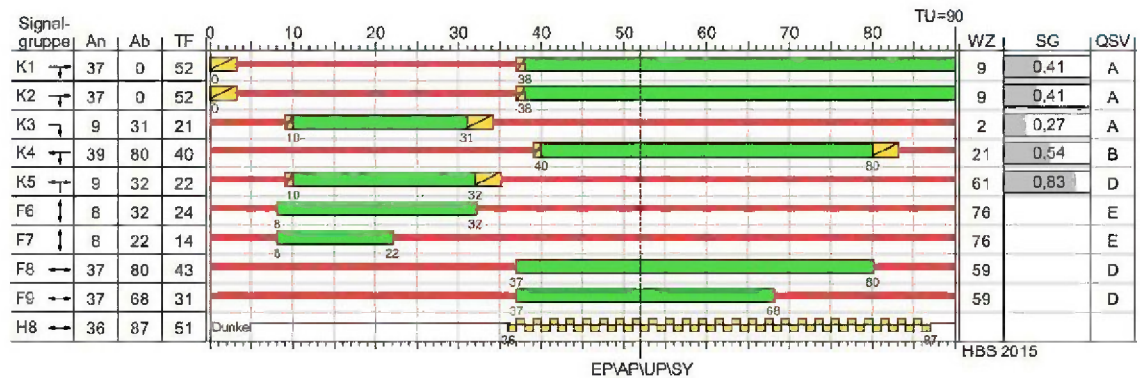


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t_r [s] | t_A [s] | t_s [s] | f_A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_b [s/Kfz] | q_F [Kfz/h] | $N_{MIS,95} > n_k$ | n_C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_W [s] | N_{GE} [Kfz] | N_{MIS} [Kfz] | $N_{MIS,95}$ [Kfz] | L_k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------------|-----------|-----------|-----------|-------|-------------|-------------|---------------|---------------|--------------------|---------------|-------------|-------|-----------|----------------|-----------------|--------------------|-----------|-----|
| 2 | 1 | ← | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 371 | 9,275 | 1,888 | 1907 | - | 17 | 680 | 0,546 | 27,110 | 0,745 | 8,159 | 12,990 | 81,759 | B |
| | 2 | ↘ | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 319 | 7,975 | 1,907 | 1888 | - | 15 | 584 | 0,546 | 30,433 | 0,744 | 7,373 | 11,965 | 75,236 | B |
| 3 | 2 | ↘ | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 231 | 5,775 | 1,858 | 1938 | - | 12 | 496 | 0,466 | 32,072 | 0,522 | 5,401 | 9,331 | 57,778 | B |
| | 1 | ↗ | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 229 | 5,725 | 1,883 | 1911 | - | 12 | 490 | 0,467 | 32,141 | 0,524 | 5,362 | 9,278 | 57,561 | B |
| 4 | 3 | → | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 625 | 15,625 | 1,845 | 1951 | - | 29 | 1149 | 0,544 | 13,507 | 0,741 | 10,191 | 15,590 | 95,879 | A |
| | 2 | → | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 625 | 15,625 | 1,845 | 1951 | - | 29 | 1149 | 0,544 | 13,507 | 0,741 | 10,191 | 15,590 | 95,879 | A |
| | 1 | ↘ | K1, K2, K3 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 770 | 19,250 | 1,972 | 1826 | (x) | 38 | 1501 | 0,513 | 4,012 | 0,645 | 6,570 | 10,905 | 66,673 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3170 | | | | | | 6049 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,526 | 17,195 | | | | | |

Von-Sauer-Straße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

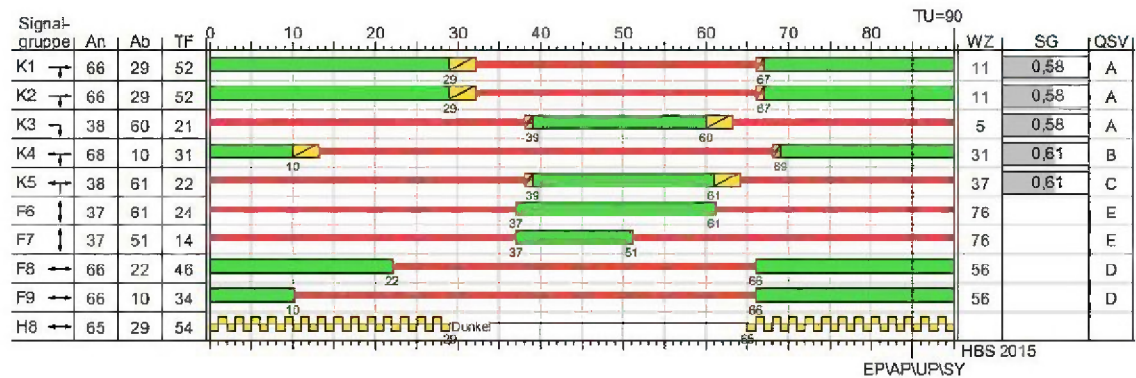


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,90>TRK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,90} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 | ← | K4 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 483 | 12,075 | 1,820 | 1978 | - | 23 | 902 | 0,535 | 20,448 | 0,710 | 9,398 | 14,583 | 88,460 | B |
| | 2 | → | K4 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 457 | 11,425 | 1,831 | 1966 | - | 21 | 854 | 0,535 | 21,769 | 0,710 | 9,132 | 14,243 | 86,483 | B |
| 3 | 2 | ↗ | K5 | 22 | 23 | 60 | 0,256 | 422 | 10,550 | 1,022 | 1976 | - | 13 | 506 | 0,834 | 61,126 | 4,140 | 14,120 | 20,475 | 124,324 | D |
| | 1 | ↖ | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 418 | 10,450 | 1,836 | 1961 | - | 13 | 502 | 0,833 | 61,042 | 4,097 | 13,979 | 20,302 | 123,274 | D |
| 4 | 3 | → | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 480 | 12,000 | 1,816 | 1982 | - | 29 | 1167 | 0,411 | 11,300 | 0,412 | 6,919 | 11,368 | 68,822 | A |
| | 2 | → | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 480 | 12,000 | 1,816 | 1982 | - | 29 | 1167 | 0,411 | 11,300 | 0,412 | 6,919 | 11,368 | 68,822 | A |
| | 1 | ↘ | K1, K2, K3 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 400 | 10,000 | 1,964 | 1633 | - | 38 | 1507 | 0,265 | 2,315 | 0,206 | 2,482 | 5,146 | 31,339 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3140 | | | | | | 6605 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,543 | 25,404 | | | | | |

Von-Sauer-Straße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

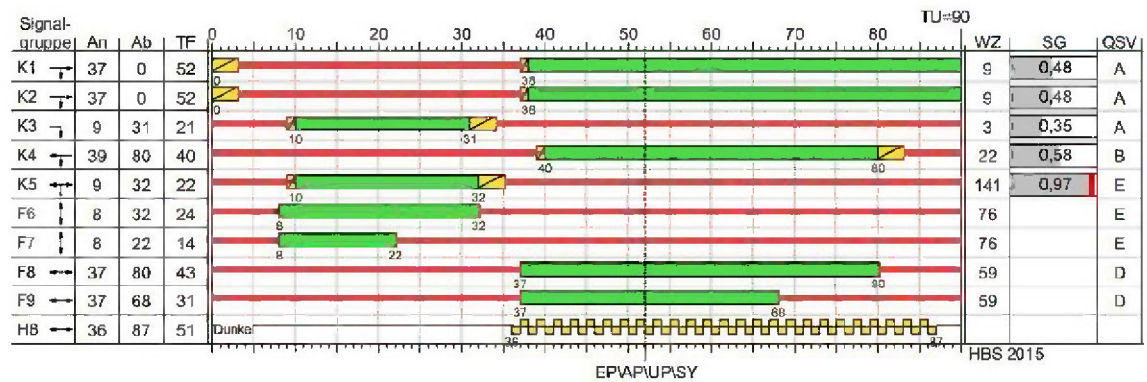


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tu [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N ₀₂ [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L ₀ [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 | ← | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 412 | 10,300 | 1,885 | 1910 | - | 17 | 680 | 0,605 | 29,012 | 0,985 | 9,443 | 14,640 | 91,968 | B |
| | 2 | ↔ | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 358 | 8,950 | 1,907 | 1888 | - | 15 | 590 | 0,607 | 32,305 | 0,988 | 8,584 | 13,539 | 85,214 | B |
| 3 | 2 | ↔ | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 301 | 7,525 | 1,858 | 1938 | - | 12 | 496 | 0,607 | 36,634 | 0,984 | 7,613 | 12,279 | 76,032 | C |
| | 1 | ↔ | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 299 | 7,475 | 1,877 | 1918 | - | 12 | 491 | 0,609 | 36,798 | 0,994 | 7,583 | 12,240 | 75,864 | C |
| 4 | 3 | → | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 665 | 16,625 | 1,845 | 1951 | - | 29 | 1148 | 0,579 | 14,264 | 0,871 | 11,240 | 16,910 | 103,996 | A |
| | 2 | → | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 665 | 16,625 | 1,845 | 1951 | - | 29 | 1148 | 0,579 | 14,264 | 0,871 | 11,240 | 16,910 | 103,996 | A |
| | 1 | ↔ | K1, K2, K3 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 870 | 21,750 | 1,974 | 1824 | (x) | 37 | 1496 | 0,580 | 4,829 | 0,876 | 8,275 | 13,140 | 80,417 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3570 | | | | | | 6054 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,590 | 19,249 | | | | | |

Von-Sauer-Straße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

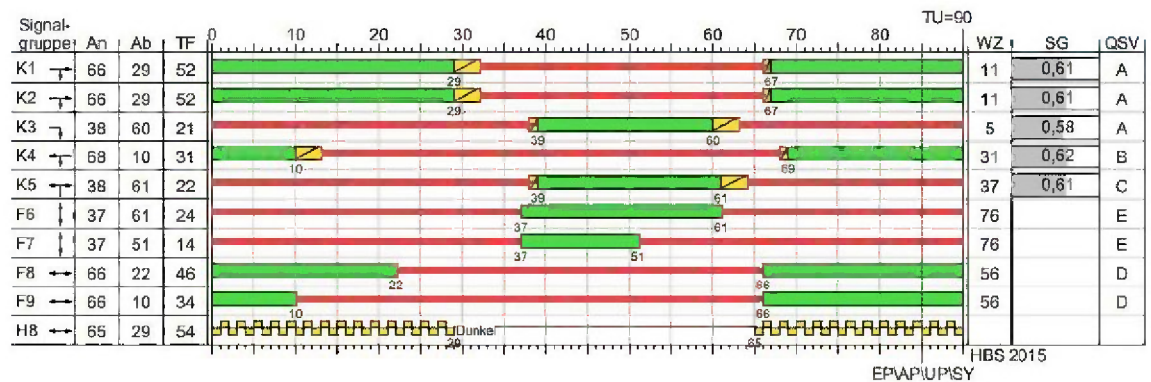


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t_r [s] | t_k [s] | t_s [s] | f_k | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_k [s/Kfz] | q_s [Kfz/h] | $N_{k,s,95} > n_k$ | n_k [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_w [s] | $N_{k,s}$ [Kfz] | $N_{k,s,95}$ [Kfz] | L_k [m] | QSV | | |
|-------------------------|----------|---|------------|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|----------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|----------------|-------|--------------|--------------------|-----------------------|--------------|---------|---|--|
| 2 | 1 |  | K4 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 525 | 13,125 | 1,820 | 1978 | - | 23 | 902 | 0,582 | 21,644 | 0,881 | 10,600 | 16,106 | 97,699 | B | |
| | 2 |  | K4 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 495 | 12,375 | 1,828 | 1969 | - | 21 | 851 | 0,582 | 23,121 | 0,881 | 10,271 | 15,691 | 95,182 | B | |
| 3 | 2 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 492 | 12,300 | 1,822 | 1976 | - | 13 | 506 | 0,972 | 141,915 | 15,286 | 27,469 | 36,333 | 220,614 | E | |
| | 1 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 488 | 12,200 | 1,834 | 1963 | - | 13 | 503 | 0,970 | 140,286 | 14,971 | 27,046 | 35,841 | 217,627 | E | |
| 4 | 3 |  | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 560 | 14,000 | 1,816 | 1982 | - | 29 | 1167 | 0,480 | 12,316 | 0,557 | 8,579 | 13,533 | 81,929 | A | |
| | 2 |  | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 560 | 14,000 | 1,816 | 1982 | - | 29 | 1167 | 0,480 | 12,316 | 0,557 | 8,579 | 13,533 | 81,929 | A | |
| | 1 |  | K1, K2, K3 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 530 | 13,250 | 1,966 | 1831 | - | 38 | 1505 | 0,352 | 2,762 | 0,316 | 3,635 | 6,859 | 41,812 | A | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3650 | | | | | | 5601 | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | | 0,622 | 48,314 | | | | | |

Von-Sauer-Straße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

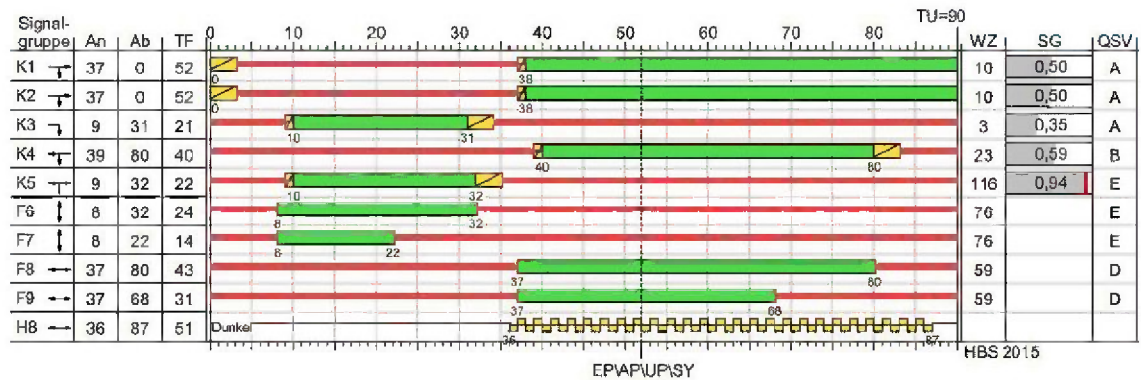


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,AS>D<} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{oc} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 | ← | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 422 | 10,550 | 1,886 | 1909 | - | 17 | 680 | 0,621 | 29,572 | 1,060 | 9,783 | 15,073 | 94,779 | B |
| | 2 | → | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 368 | 9,200 | 1,903 | 1891 | - | 15 | 592 | 0,622 | 32,831 | 1,062 | 8,910 | 13,958 | 87,684 | B |
| 3 | 2 | ← | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 301 | 7,525 | 1,858 | 1936 | - | 12 | 496 | 0,607 | 36,634 | 0,984 | 7,613 | 12,279 | 76,032 | C |
| | 1 | → | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 299 | 7,475 | 1,877 | 1918 | - | 12 | 491 | 0,609 | 36,798 | 0,994 | 7,583 | 12,240 | 75,864 | C |
| 4 | 3 | → | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 695 | 17,375 | 1,847 | 1949 | - | 29 | 1149 | 0,605 | 14,899 | 0,986 | 12,081 | 17,959 | 110,556 | A |
| | 2 | → | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 695 | 17,375 | 1,847 | 1949 | - | 29 | 1149 | 0,605 | 14,899 | 0,986 | 12,081 | 17,959 | 110,556 | A |
| | 1 | → | K1, K2, K3 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 870 | 21,750 | 1,974 | 1824 | (x) | 37 | 1499 | 0,580 | 4,829 | 0,876 | 8,275 | 13,140 | 80,417 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3650 | | | | | | 6056 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,603 | 19,589 | | | | | |

Von-Sauer-Straße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

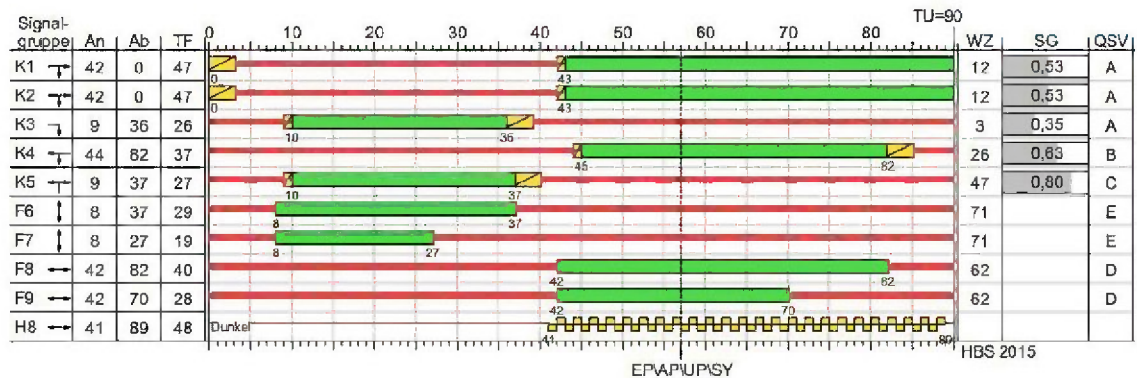


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{HS,95>10} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{se} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 | | K4 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 530 | 13,250 | 1,820 | 1978 | - | 23 | 902 | 0,588 | 21,816 | 0,907 | 10,756 | 16,303 | 98,894 | B |
| | 2 | | K4 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 500 | 12,500 | 1,828 | 1969 | - | 21 | 850 | 0,588 | 23,299 | 0,906 | 10,424 | 15,884 | 96,352 | B |
| 3 | 2 | | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 476 | 11,900 | 1,823 | 1975 | - | 13 | 506 | 0,941 | 115,785 | 11,662 | 23,325 | 31,493 | 191,414 | E |
| | 1 | | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 474 | 11,850 | 1,834 | 1963 | - | 13 | 503 | 0,942 | 116,749 | 11,726 | 23,344 | 31,515 | 191,359 | E |
| 4 | 3 | | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 585 | 14,625 | 1,818 | 1980 | - | 29 | 1166 | 0,502 | 12,689 | 0,614 | 9,148 | 14,253 | 86,434 | A |
| | 2 | | K1, K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 585 | 14,625 | 1,818 | 1980 | - | 29 | 1166 | 0,502 | 12,689 | 0,614 | 9,148 | 14,253 | 86,434 | A |
| | 1 | | K1, K2, K3 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 530 | 13,250 | 1,966 | 1831 | - | 38 | 1505 | 0,352 | 2,762 | 0,316 | 3,635 | 6,859 | 41,812 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3680 | | | | | | 6598 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,618 | 40,754 | | | | | |

19.4 Von-Sauer-Straße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

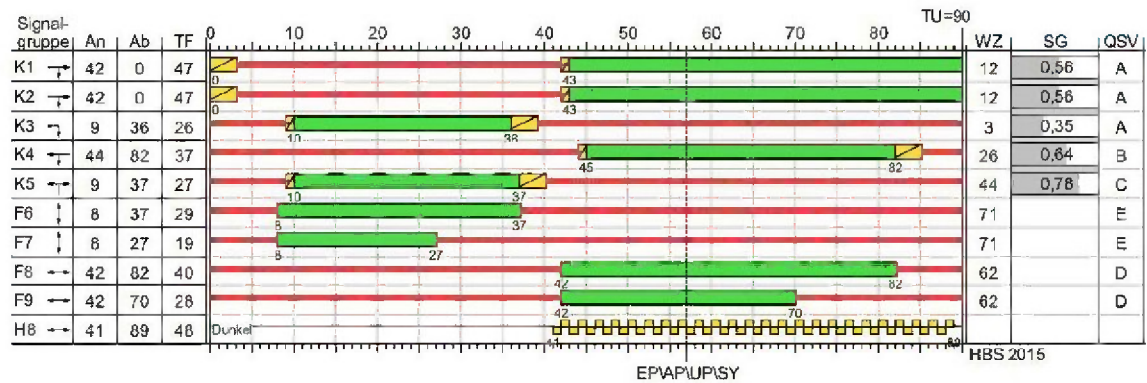


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t_r [s] | t_k [s] | t_s [s] | f_A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_k [s/Kfz] | q_s [Kfz/h] | $N_{MS,15>1K}$ | n_c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_w [s] | N_{02} [Kfz] | N_{05} [Kfz] | $N_{MS,95}$ [Kfz] | L_x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------------|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|-------|--------------|-------------------|-------------------|----------------------|--------------|-----|
| 2 | 1 | ← | K4 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 524 | 13,100 | 1,820 | 1978 | - | 21 | 835 | 0,628 | 25,202 | 1,101 | 11,403 | 17,114 | 103,814 | B |
| | 2 | → | K4 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 496 | 12,400 | 1,828 | 1969 | - | 20 | 790 | 0,628 | 26,594 | 1,100 | 11,028 | 16,644 | 100,963 | B |
| 3 | 2 | ← | K5 | 27 | 26 | 63 | 0,311 | 492 | 12,300 | 1,822 | 1976 | - | 15 | 615 | 0,800 | 47,117 | 3,391 | 14,473 | 20,907 | 126,947 | C |
| | 1 | → | K5 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 488 | 12,200 | 1,834 | 1963 | - | 15 | 611 | 0,799 | 47,062 | 3,163 | 14,348 | 20,754 | 126,018 | C |
| 4 | 3 | → | K1, K2 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 560 | 14,000 | 1,816 | 1982 | - | 26 | 1056 | 0,530 | 16,047 | 0,695 | 9,807 | 15,103 | 91,434 | A |
| | 2 | → | K1, K2 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 560 | 14,000 | 1,816 | 1982 | - | 26 | 1056 | 0,530 | 16,047 | 0,695 | 9,807 | 15,103 | 91,434 | A |
| | 1 | → | K1, K2, K3 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 530 | 13,250 | 1,966 | 1831 | - | 38 | 1505 | 0,352 | 2,762 | 0,316 | 3,635 | 6,859 | 41,812 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3650 | | | | | | 6468 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,604 | 25,200 | | | | | |

Von-Sauer-Straße / Friedensallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



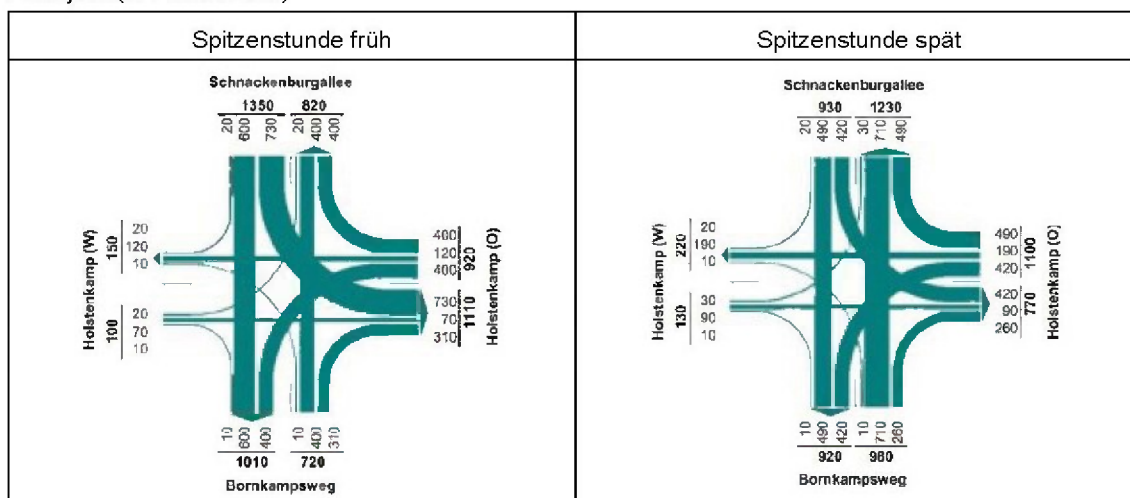
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>10} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{oe} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---------|-----|
| 2 | 1 | ← | K4 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 530 | 13,250 | 1,820 | 1978 | - | 21 | 835 | 0,635 | 25,456 | 1,141 | 11,603 | 17,364 | 105,330 | B |
| | 2 | ← | K4 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 500 | 12,500 | 1,828 | 1969 | - | 20 | 789 | 0,634 | 26,324 | 1,134 | 11,174 | 16,827 | 102,073 | B |
| 3 | 2 | ← | K5 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 477 | 11,925 | 1,823 | 1975 | - | 15 | 615 | 0,775 | 43,653 | 2,647 | 13,477 | 19,686 | 119,652 | C |
| | 1 | ← | K5 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 473 | 11,825 | 1,834 | 1963 | - | 15 | 611 | 0,774 | 43,495 | 2,607 | 13,337 | 19,513 | 118,483 | C |
| 4 | 3 | → | K1, K2 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 585 | 14,625 | 1,818 | 1980 | - | 26 | 1055 | 0,555 | 16,595 | 0,779 | 10,478 | 15,952 | 96,669 | A |
| | 2 | → | K1, K2 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 585 | 14,625 | 1,818 | 1980 | - | 26 | 1055 | 0,555 | 16,595 | 0,779 | 10,478 | 15,952 | 96,669 | A |
| | 1 | → | K1, K2, K3 | 73 | 74 | 17 | 0,822 | 530 | 13,250 | 1,966 | 1831 | - | 38 | 1505 | 0,352 | 2,762 | 0,316 | 3,635 | 6,859 | 41,812 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3680 | | | | | | 6165 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,605 | 24,234 | | | | | |

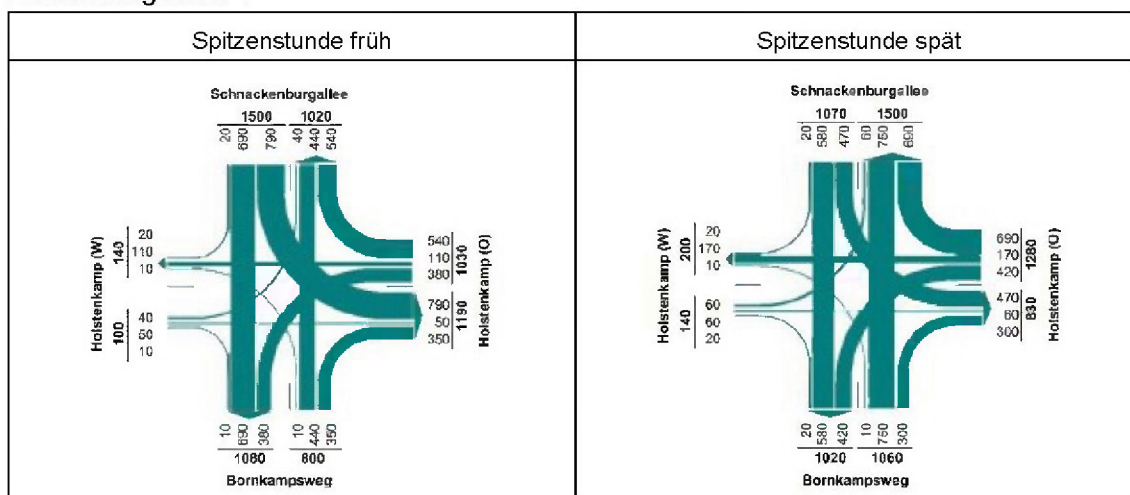
20 Bornkampsweg / Holstenkamp (LSA 1148)

20.1 Bornkampsweg / Holstenkamp – Knotenstrombelastungen

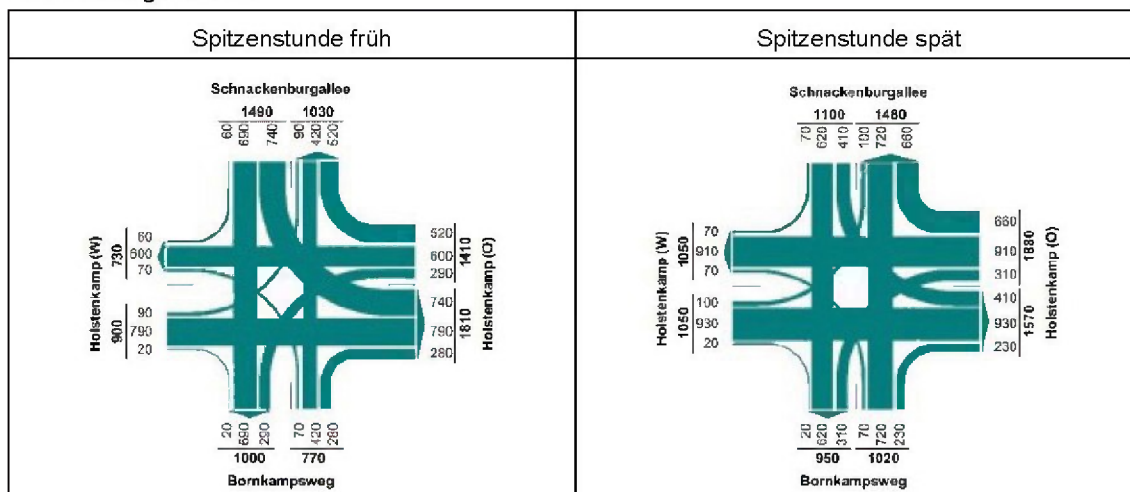
Analyse (VZ 18.04.2013)



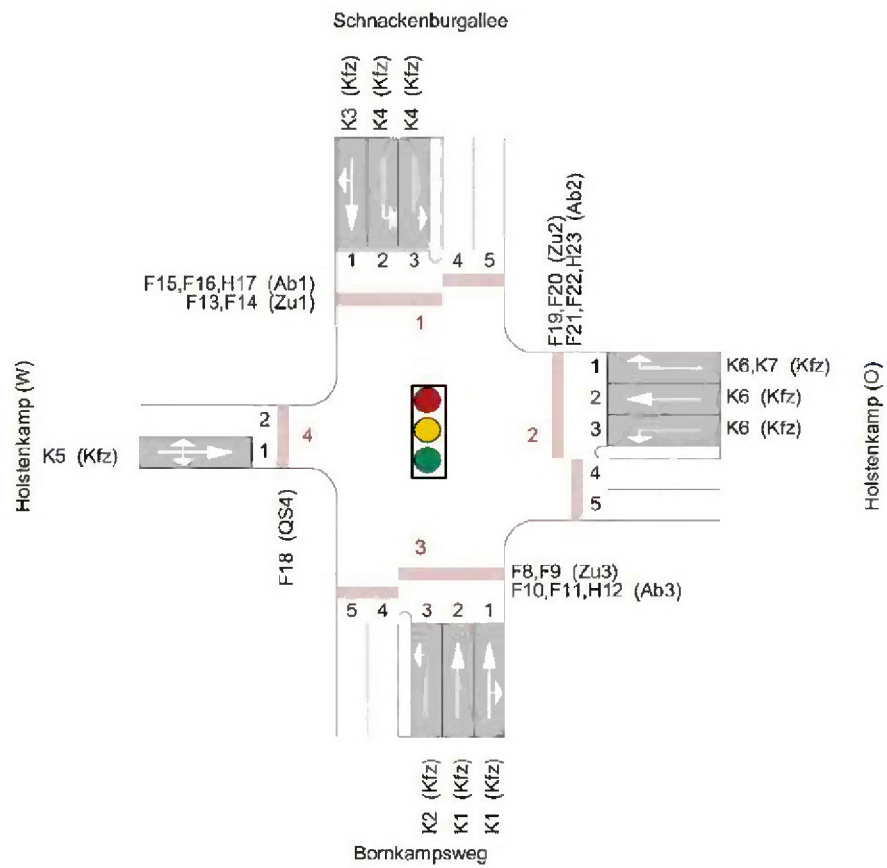
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

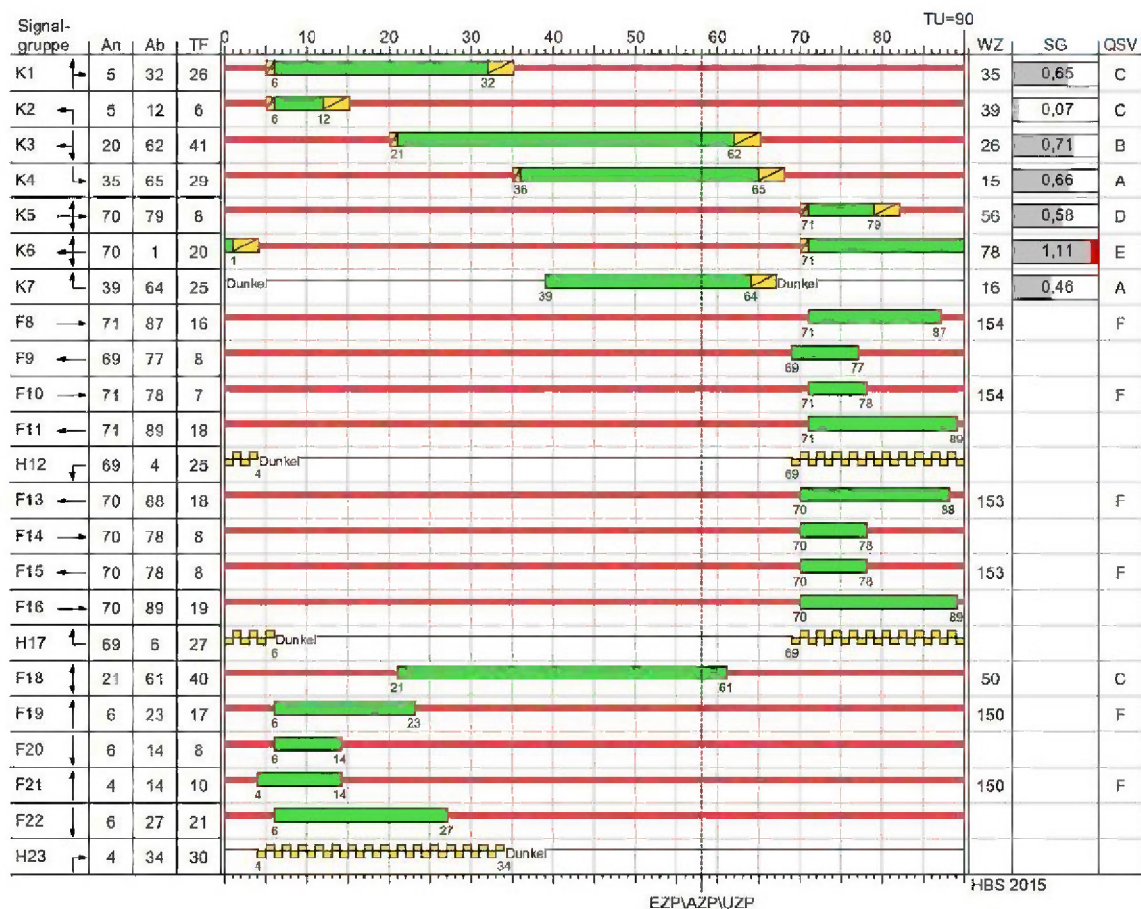












20.2 Bornkampsweg / Holstenkamp – Knotenpunktgeometrie Bestand



20.3 Bornkampsweg / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

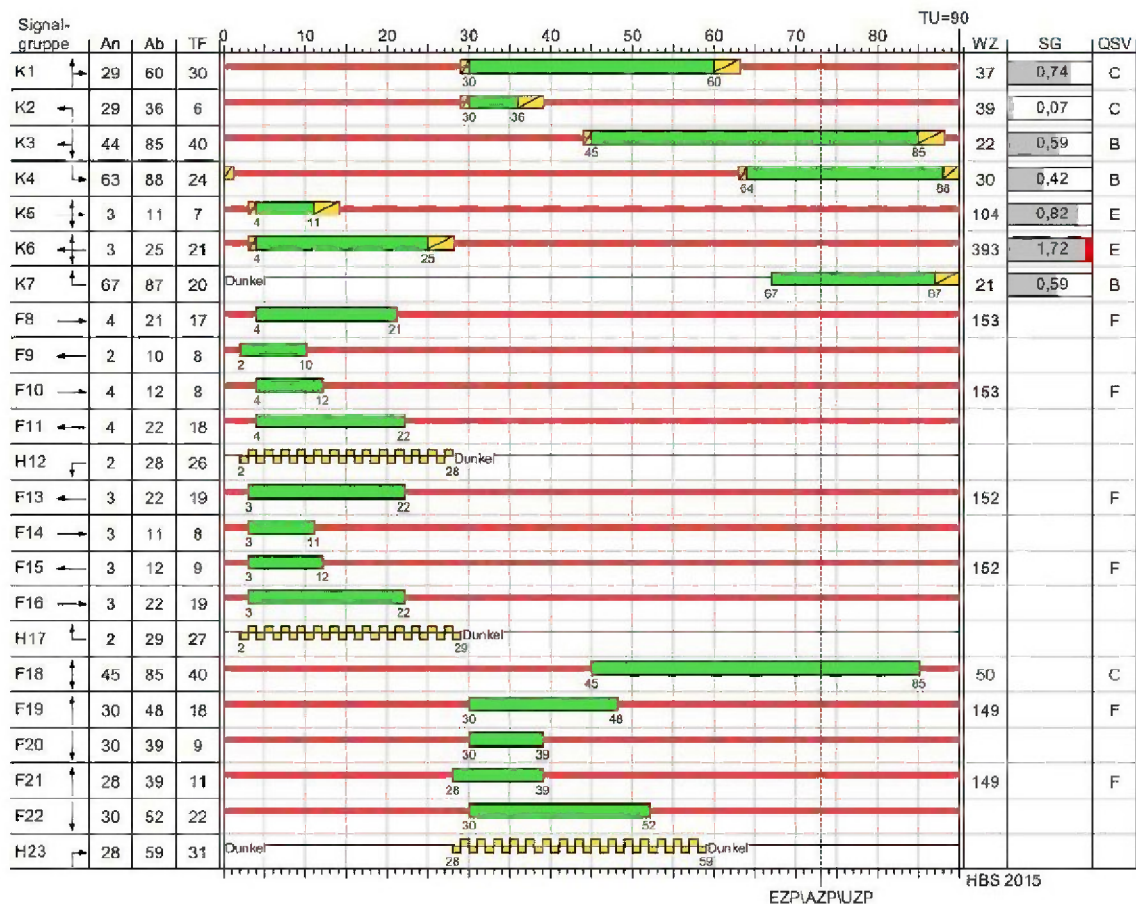
Analyse – Spitzenstunde früh













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M&S,95} > n _C | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|--|------------------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 620 | 15,500 | 1,930 | 1866 | - | 22 | 871 | 0,712 | 26,385 | 1,750 | 14,127 | 20,484 | 130,770 | B |
| | 2 |  | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,620 | 365 | 9,125 | 2,022 | 1780 | - | 28 | 1103 | 0,662 | 15,330 | 1,320 | 13,083 | 19,200 | 120,384 | A |
| | 3 |  | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 365 | 9,125 | 2,022 | 1780 | x | | | | | | | | 65,736 | |
| 2 | 1 |  | K6, K7 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 400 | 10,000 | 2,096 | 1718 | - | 22 | 878 | 0,456 | 16,084 | 0,501 | 6,877 | 11,312 | 73,505 | A |
| | 2 |  | K6 | 20 | 21 | 70 | 0,257 | 120 | 3,000 | 1,901 | 1894 | - | 12 | 469 | 1,109 | 282,626 | 32,464 | 45,464 | 56,867 | 360,309 | F |
| | 3 |  | K6 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 400 | 10,000 | 1,993 | 1806 | x | | | | | | | | 279,256 | |
| 3 | 3 |  | K2 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 4 | 145 | 0,069 | 39,479 | 0,041 | 0,273 | 1,157 | 6,942 | C |
| | 2 |  | K1 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 358 | 8,950 | 1,944 | 1852 | - | 14 | 556 | 0,644 | 35,003 | 1,185 | 8,950 | 14,010 | 90,785 | C |
| | 1 |  | K1 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 352 | 8,800 | 1,980 | 1818 | - | 14 | 545 | 0,646 | 35,251 | 1,196 | 8,837 | 13,865 | 85,436 | C |
| 4 | 1 |  | K5 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 100 | 2,500 | 1,966 | 1831 | - | 4 | 173 | 0,578 | 56,436 | 0,335 | 3,230 | 6,270 | 39,651 | D |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3090 | | | | | | 4740 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,712 | 68,585 | | | | | |

Bornkampsweg / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

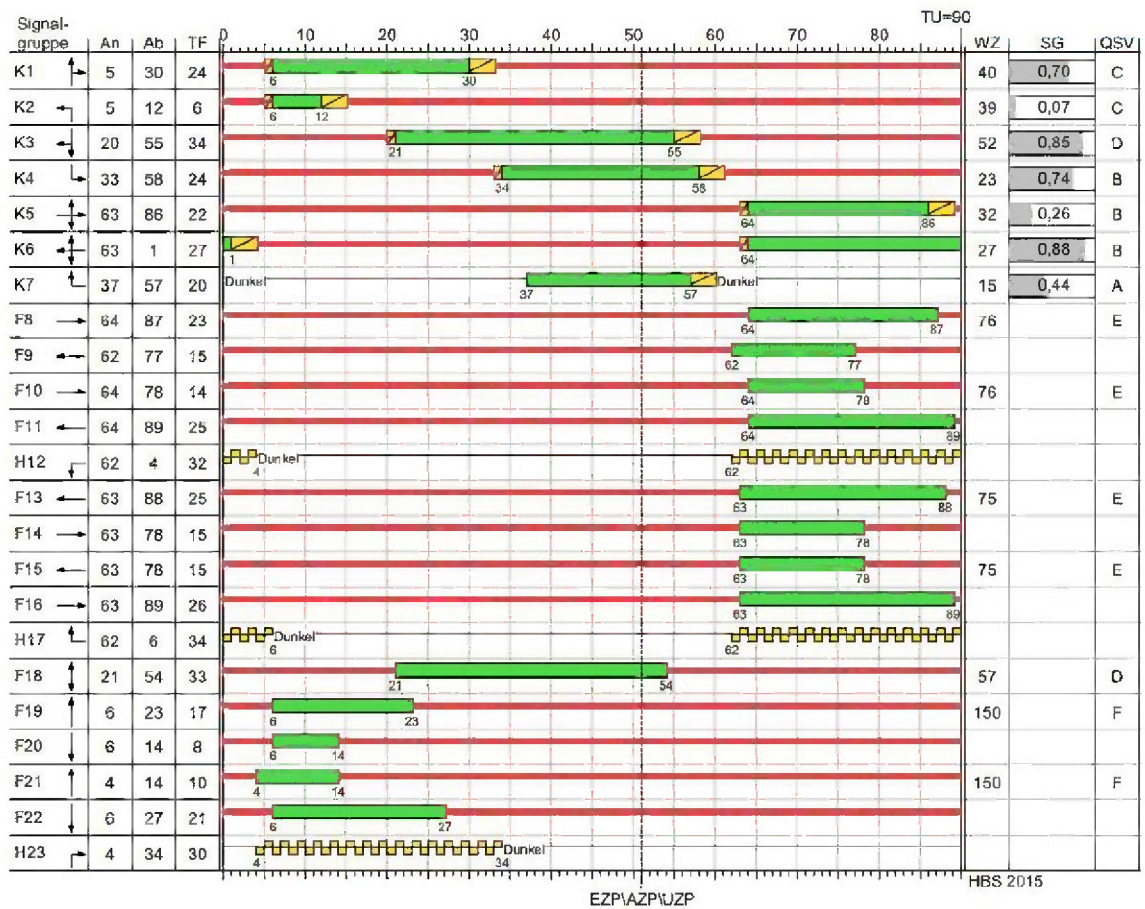
Analyse – Spitzenstunde spät












| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{max>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{ge} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{max} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------------------|------------|-----------|-------|----------|-----------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 510 | 12,750 | 1,901 | 1894 | - | 22 | 864 | 0,590 | 22,032 | 0,915 | 10,404 | 15,859 | 99,341 | B |
| | 2 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 210 | 5,250 | 1,991 | 1808 | - | 13 | 502 | 0,418 | 29,575 | 0,423 | 4,712 | 8,383 | 51,757 | B |
| | 3 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 210 | 5,250 | 1,991 | 1808 | - | 13 | 502 | 0,418 | 29,575 | 0,423 | 4,712 | 8,383 | 51,757 | B |
| 2 | 1 |  | K6, K7 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 490 | 12,250 | 2,007 | 1794 | - | 21 | 838 | 0,585 | 21,425 | 0,693 | 9,876 | 15,191 | 94,518 | B |
| | 2 |  | K6 | 21 | 22 | 69 | 0,188 | 190 | 4,750 | 1,850 | 1945 | - | 9 | 354 | 1,723 | 1349,950 | 129,152 | 144,402 | 164,725 | 1016,024 | F |
| | 3 |  | K6 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 420 | 10,500 | 1,945 | 1851 | x | | | | | | | | 702,628 | |
| 3 | 3 |  | K2 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 4 | 145 | 0,069 | 39,479 | 0,041 | 0,273 | 1,157 | 6,942 | C |
| | 2 |  | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 491 | 12,275 | 1,868 | 1927 | - | 17 | 663 | 0,741 | 37,295 | 2,082 | 12,889 | 18,951 | 118,089 | C |
| | 1 |  | X1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 479 | 11,975 | 1,917 | 1878 | - | 16 | 646 | 0,741 | 37,576 | 2,079 | 12,622 | 18,631 | 113,127 | C |
| 4 | 1 |  | X5 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 130 | 3,250 | 1,956 | 1840 | - | 4 | 159 | 0,818 | 103,766 | 2,797 | 5,992 | 10,132 | 66,385 | E |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3140 | | | | | | 4673 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,841 | 289,115 | | | | | |

20.4 Bornkampsweg / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

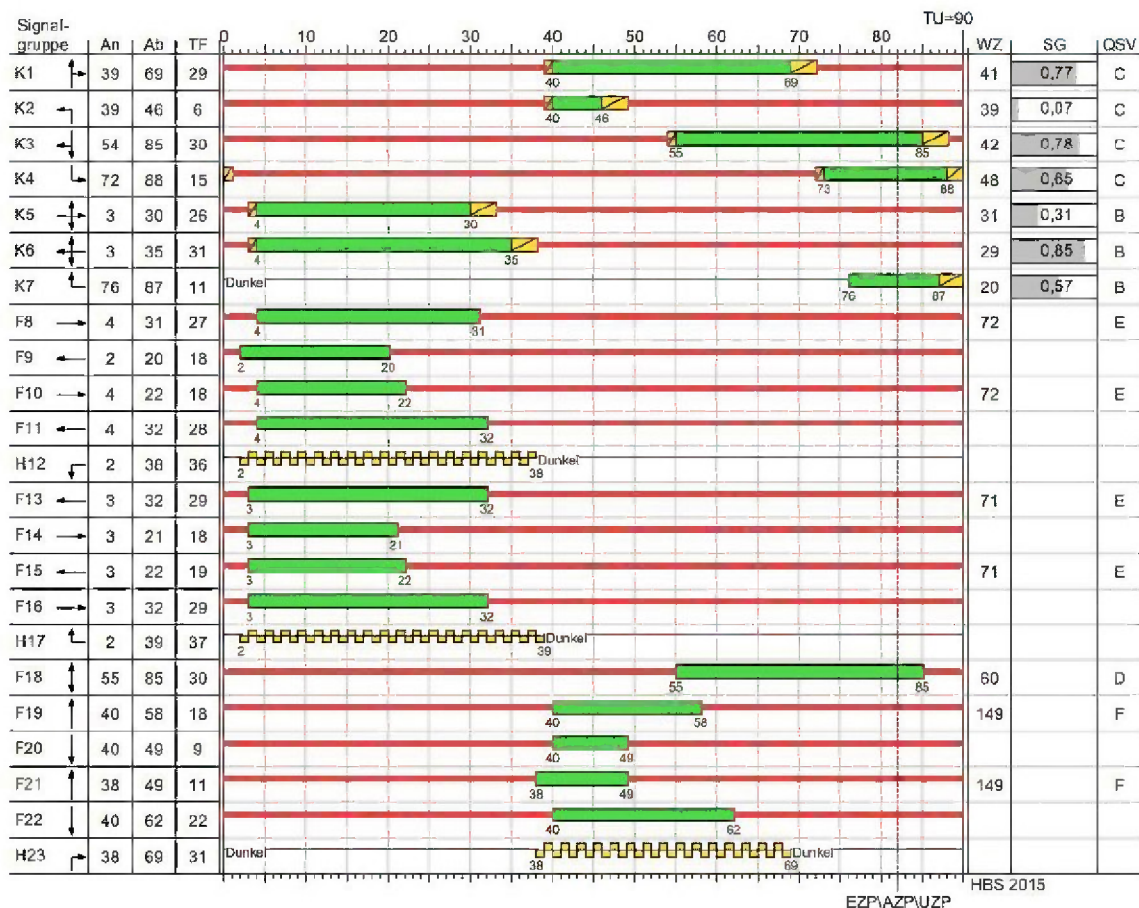
Analyse – Spitzenstunde früh













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,95>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _K [m] | QSV | |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|--|
| 1 | 1 |  | K3 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 620 | 15,500 | 1,930 | 1866 | - | 18 | 726 | 0,854 | 52,107 | 5,435 | 19,617 | 27,108 | 173,057 | D | |
| | 2 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,556 | 365 | 9,125 | 2,022 | 1780 | - | 25 | 990 | 0,737 | 22,532 | 2,063 | 15,792 | 22,513 | 141,157 | B | |
| | 3 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 365 | 9,125 | 2,022 | 1780 | x | | | | | | | | 98,464 | | |
| 2 | 1 |  | K6, K7 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 400 | 10,000 | 2,096 | 1718 | - | 23 | 916 | 0,437 | 14,606 | 0,461 | 6,549 | 10,877 | 70,679 | A | |
| | 2 |  | K5 | 27 | 28 | 63 | 0,324 | 120 | 3,000 | 1,901 | 1894 | - | 15 | 591 | 0,880 | 69,998 | 6,769 | 19,062 | 26,446 | 167,562 | D | |
| | 3 |  | K5 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 400 | 10,000 | 1,993 | 1806 | x | | | | | | | | 135,880 | | |
| 3 | 3 |  | K2 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 4 | 145 | 0,069 | 39,479 | 0,041 | 0,273 | 1,157 | 6,942 | C | |
| | 2 |  | K1 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 358 | 8,950 | 1,944 | 1852 | - | 13 | 515 | 0,695 | 39,938 | 1,554 | 9,563 | 14,793 | 95,859 | C | |
| | 1 |  | K1 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 352 | 8,800 | 1,980 | 1818 | - | 13 | 505 | 0,697 | 40,294 | 1,571 | 9,452 | 14,652 | 90,286 | C | |
| 4 | 1 | | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 100 | 2,500 | 1,966 | 1821 | - | 10 | 382 | 0,262 | 31,691 | 0,202 | 2,294 | 4,856 | 30,709 | B | |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3090 | | | | | | 4770 | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,719 | 39,819 | | | | | | |

Bornkampsweg / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

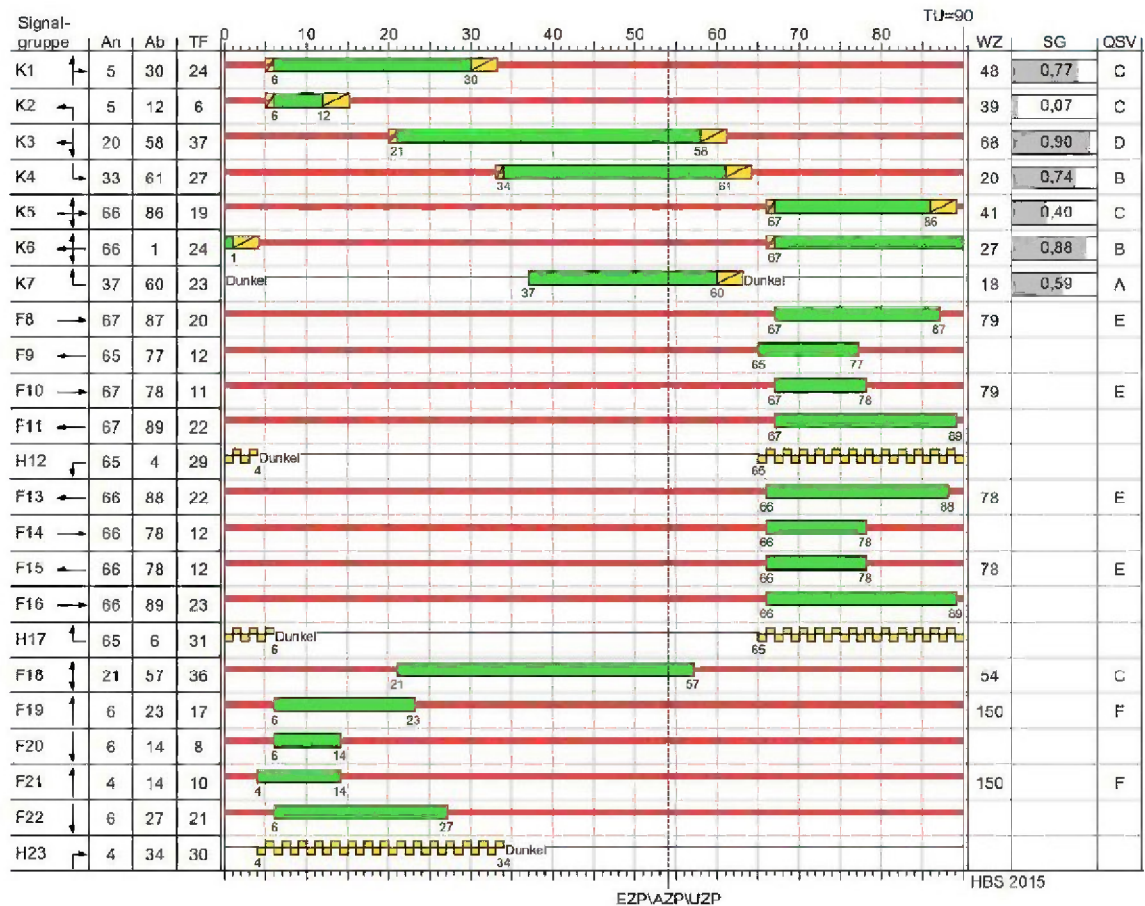
Analyse – Spitzenstunde spät













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS95>TK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | NMS95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 30 | 37 | 60 | 0,344 | 510 | 12,750 | 1,901 | 1894 | - | 16 | 651 | 0,783 | 42,016 | 2,805 | 14,252 | 20,537 | 129,270 | C |
| | 2 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 210 | 5,250 | 1,991 | 1808 | - | 8 | 321 | 0,654 | 48,139 | 1,224 | 6,108 | 10,288 | 63,518 | C |
| | 3 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 210 | 5,250 | 1,991 | 1808 | - | 8 | 321 | 0,654 | 48,139 | 1,224 | 6,108 | 10,288 | 63,518 | C |
| 2 | 1 |  | K6, K7 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 490 | 12,250 | 2,007 | 1794 | - | 21 | 858 | 0,571 | 20,377 | 0,837 | 9,632 | 14,981 | 92,590 | B |
| | 2 |  | K6 | 31 | 32 | 59 | 0,381 | 190 | 4,750 | 1,850 | 1946 | - | 18 | 717 | 0,851 | 51,875 | 5,250 | 19,219 | 26,533 | 164,272 | D |
| | 3 |  | K6 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 420 | 10,500 | 1,945 | 1851 | x | | | | | | | | 121,589 | |
| 3 | 3 |  | K2 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1850 | - | 4 | 145 | 0,069 | 39,479 | 0,041 | 0,273 | 1,157 | 6,942 | C |
| | 2 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 492 | 12,300 | 1,868 | 1927 | - | 16 | 642 | 0,766 | 40,720 | 2,469 | 13,482 | 19,592 | 122,642 | C |
| | 1 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 478 | 11,950 | 1,917 | 1878 | - | 16 | 625 | 0,765 | 40,952 | 2,446 | 13,141 | 19,272 | 117,020 | C |
| 4 | 1 |  | K5 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 130 | 3,250 | 1,956 | 1840 | - | 10 | 418 | 0,311 | 31,162 | 0,259 | 2,962 | 5,873 | 38,480 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3140 | | | | | | 4698 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,719 | 40,551 | | | | | |

Bornkampsweg / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

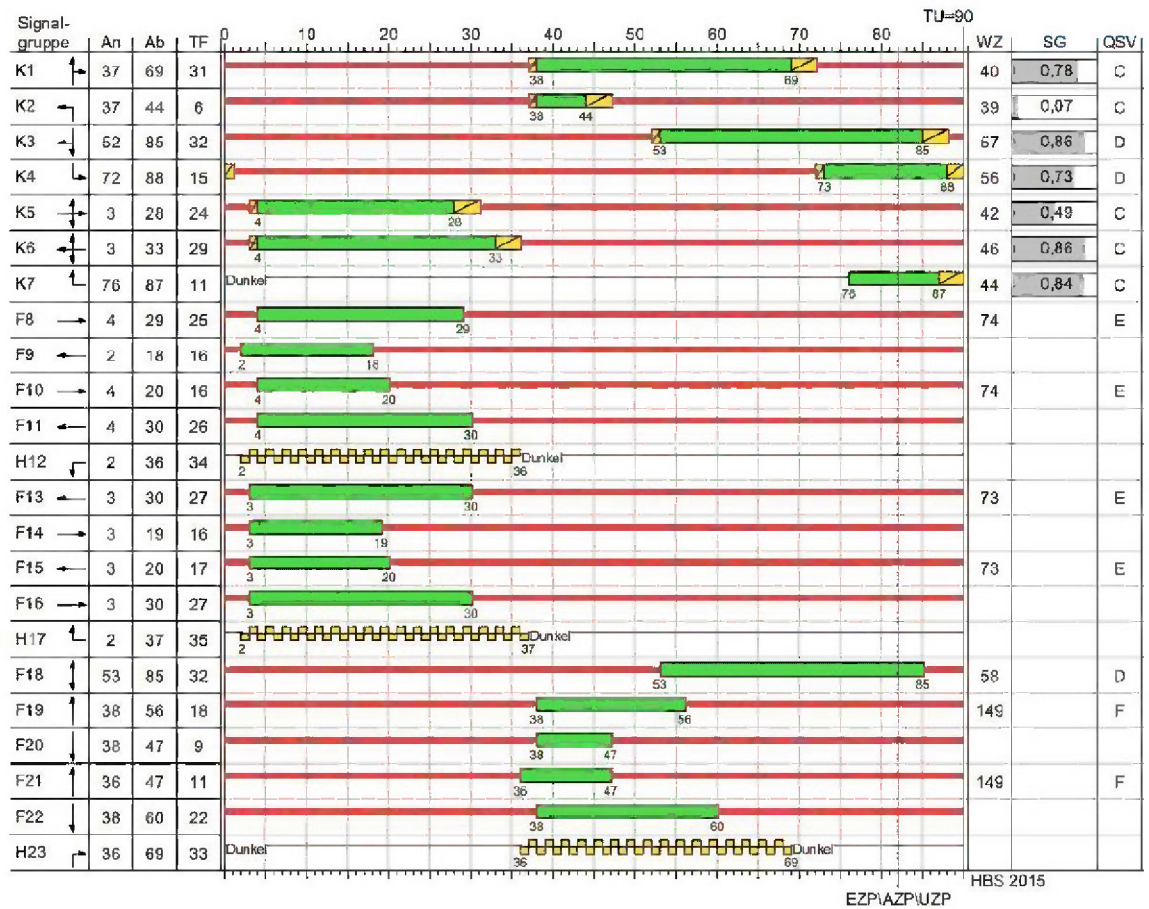
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh













| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nm5,95 > nk | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nak [Kfz] | Nm6 [Kfz] | Nm5,95 [Kfz] | Lk [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|-------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------|--------------|-----------------|-----------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 710 | 17,750 | 1,928 | 1867 | - | 20 | 788 | 0,901 | 66,448 | 9,673 | 26,227 | 34,888 | 222,725 | D |
| | 2 |  | K4 | 27 | 28 | 63 | 0,598 | 395 | 9,875 | 2,024 | 1779 | - | 27 | 1063 | 0,743 | 20,382 | 2,154 | 16,442 | 23,300 | 145,231 | B |
| | 3 |  | K4 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 395 | 9,875 | 2,024 | 1779 | x | | | | | | | | 100,196 | |
| 2 | 1 |  | K6, K7 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 540 | 13,500 | 2,094 | 1719 | - | 23 | 916 | 0,590 | 17,916 | 0,916 | 10,113 | 15,491 | 100,568 | A |
| | 2 |  | K6 | 24 | 25 | 66 | 0,306 | 110 | 2,750 | 1,899 | 1896 | - | 14 | 558 | 0,878 | 71,546 | 6,496 | 18,121 | 25,320 | 160,276 | E |
| | 3 |  | K6 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 380 | 9,500 | 1,993 | 1806 | x | | | | | | | | 132,116 | |
| 3 | 3 |  | K2 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 4 | 145 | 0,069 | 39,479 | 0,041 | 0,273 | 1,157 | 6,942 | C |
| | 2 |  | K1 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 399 | 9,975 | 1,942 | 1854 | - | 13 | 516 | 0,773 | 47,669 | 2,550 | 11,723 | 17,514 | 113,386 | C |
| | 1 |  | K1 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 391 | 9,775 | 1,979 | 1819 | - | 13 | 505 | 0,774 | 46,160 | 2,563 | 11,555 | 17,304 | 106,523 | C |
| 4 | 1 |  | K5 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 100 | 2,500 | 2,038 | 1767 | - | 6 | 249 | 0,402 | 40,882 | 0,393 | 2,670 | 5,433 | 34,554 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3430 | | | | | | 4740 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,766 | 44,247 | | | | | |

Bornkampsweg / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

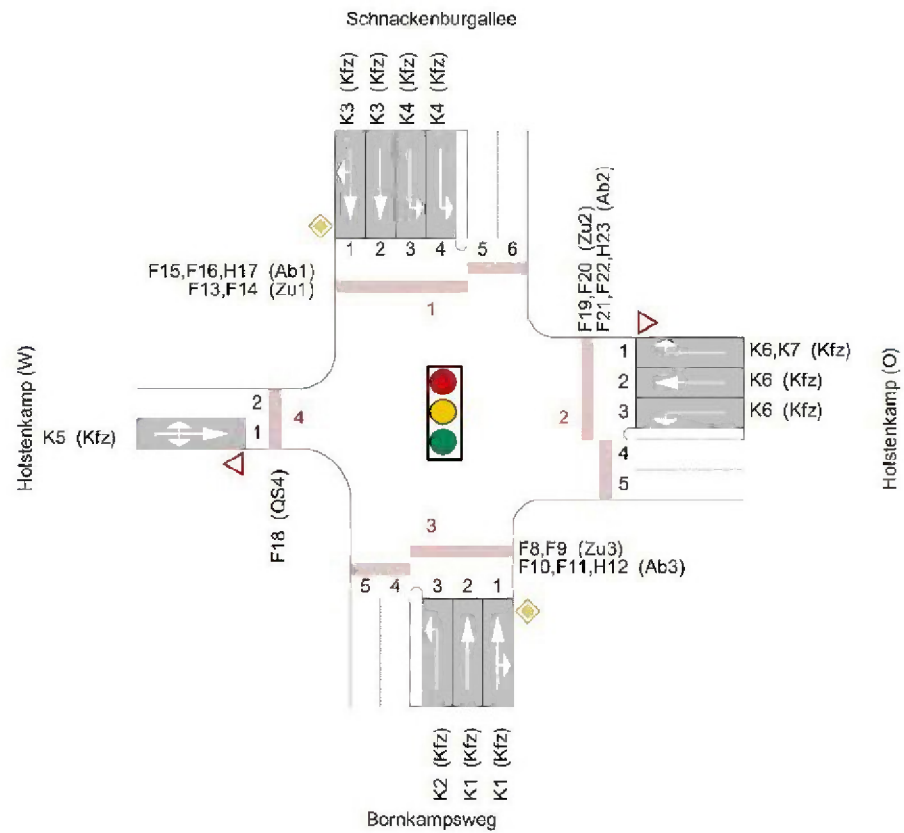
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | TF [s] | TA [s] | TS [s] | fA | q [Kfz/h] | m [Kfz/L] | TS [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nmiss>mk | nc [Kfz/L] | C [Kfz/h] | x | dw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 600 | 15,000 | 1,898 | 1897 | - | 17 | 696 | 0,862 | 56,706 | 5,864 | 19,753 | 27,270 | 170,819 | D |
| | 2 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 235 | 5,875 | 1,997 | 1803 | - | 8 | 321 | 0,732 | 55,967 | 1,873 | 7,426 | 12,035 | 74,521 | D |
| | 3 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 235 | 5,875 | 1,997 | 1803 | - | 8 | 321 | 0,732 | 55,967 | 1,873 | 7,426 | 12,035 | 74,521 | D |
| 2 | 1 |  | K6, K7 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 690 | 17,250 | 2,007 | 1794 | - | 20 | 818 | 0,844 | 43,685 | 5,007 | 20,262 | 27,875 | 173,438 | C |
| | 2 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,365 | 170 | 4,250 | 1,847 | 1949 | - | 17 | 685 | 0,861 | 56,817 | 5,776 | 19,435 | 26,891 | 165,541 | D |
| | 3 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 420 | 10,500 | 1,945 | 1851 | x | | | | | | | | 126,166 | |
| 3 | 3 |  | K2 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 4 | 145 | 0,069 | 39,479 | 0,041 | 0,273 | 1,157 | 6,942 | C |
| | 2 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 532 | 13,300 | 1,868 | 1927 | - | 17 | 686 | 0,776 | 39,799 | 2,670 | 14,505 | 20,946 | 130,452 | C |
| | 1 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 518 | 12,950 | 1,920 | 1875 | - | 17 | 668 | 0,775 | 40,028 | 2,645 | 14,162 | 20,527 | 124,640 | C |
| 4 | 1 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 140 | 3,500 | 1,945 | 1851 | - | 7 | 284 | 0,493 | 42,243 | 0,583 | 3,787 | 7,078 | 42,466 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3550 | | | | | | 4624 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,799 | 48,510 | | | | | |

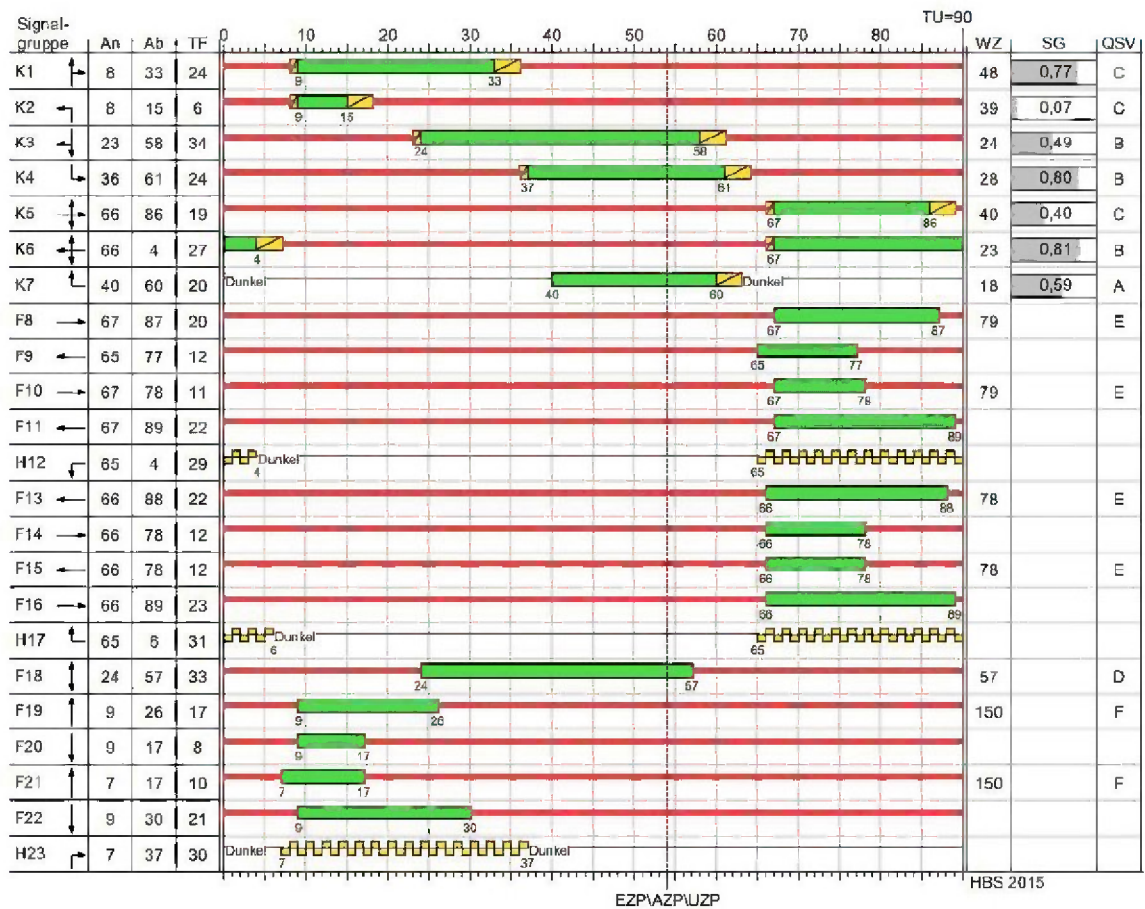
20.5 Bornkampsweg / Holstenkamp – Knotenpunktgeometrie Ausbaumaßnahmen für Entwicklungsstufe 1











Quelle: eigenes Ausbaukonzept
mit zusätzlichen Geradeausfahrstreifen in der Schnackenburgallee



20.6 Bornkampsweg / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen für Entwicklungsstufe 1

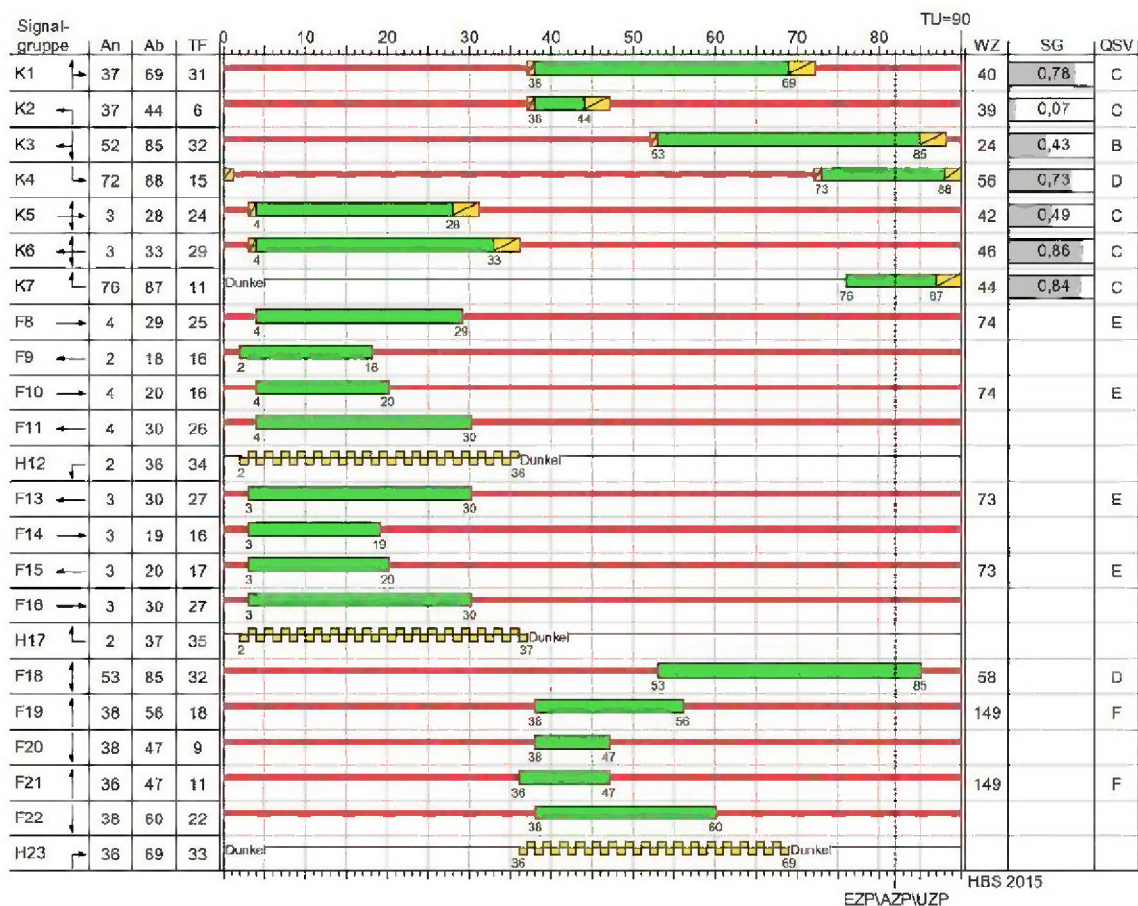
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh














| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m | t _b [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MSS>7K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GA} [Kfz] | N _{MSS} [Kfz] | N _{MSS} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 353 | 8,825 | 1,939 | 1857 | - | 18 | 721 | 0,490 | 23,657 | 0,581 | 7,243 | 11,795 | 75,229 | B |
| | 2 |  | K3 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 357 | 8,925 | 1,917 | 1878 | - | 18 | 731 | 0,488 | 23,573 | 0,576 | 7,307 | 11,879 | 75,907 | B |
| | 3 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,556 | 395 | 9,875 | 2,024 | 1779 | - | 25 | 990 | 0,738 | 27,888 | 3,284 | 19,047 | 26,428 | 165,852 | B |
| | 4 |  | K4 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 395 | 9,875 | 2,024 | 1779 | x | | | | | | | | 113,796 | |
| 2 | 1 |  | K6, K7 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 540 | 13,500 | 2,094 | 1719 | - | 23 | 916 | 0,530 | 17,916 | 0,916 | 10,113 | 15,491 | 100,568 | A |
| | 2 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,332 | 110 | 2,750 | 1,899 | 1896 | - | 15 | 605 | 0,810 | 48,060 | 3,461 | 14,654 | 21,128 | 133,740 | C |
| | 3 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 380 | 9,500 | 1,993 | 1806 | x | | | | | | | | 110,655 | |
| 3 | 3 |  | K2 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 4 | 145 | 0,069 | 39,479 | 0,041 | 0,273 | 1,157 | 6,942 | C |
| | 2 |  | K1 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 399 | 9,975 | 1,942 | 1854 | - | 13 | 516 | 0,773 | 47,669 | 2,550 | 11,723 | 17,514 | 113,396 | C |
| | 1 |  | K1 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 391 | 9,775 | 1,979 | 1819 | - | 13 | 505 | 0,774 | 48,160 | 2,563 | 11,555 | 17,304 | 106,523 | C |
| 4 | 1 | | K5 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 100 | 2,500 | 2,038 | 1767 | - | 6 | 253 | 0,395 | 40,450 | 0,381 | 2,652 | 5,406 | 34,382 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3430 | | | | | | 5382 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,683 | 33,327 | | | | | |

Bornkampsweg / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen für Entwicklungsstufe 1

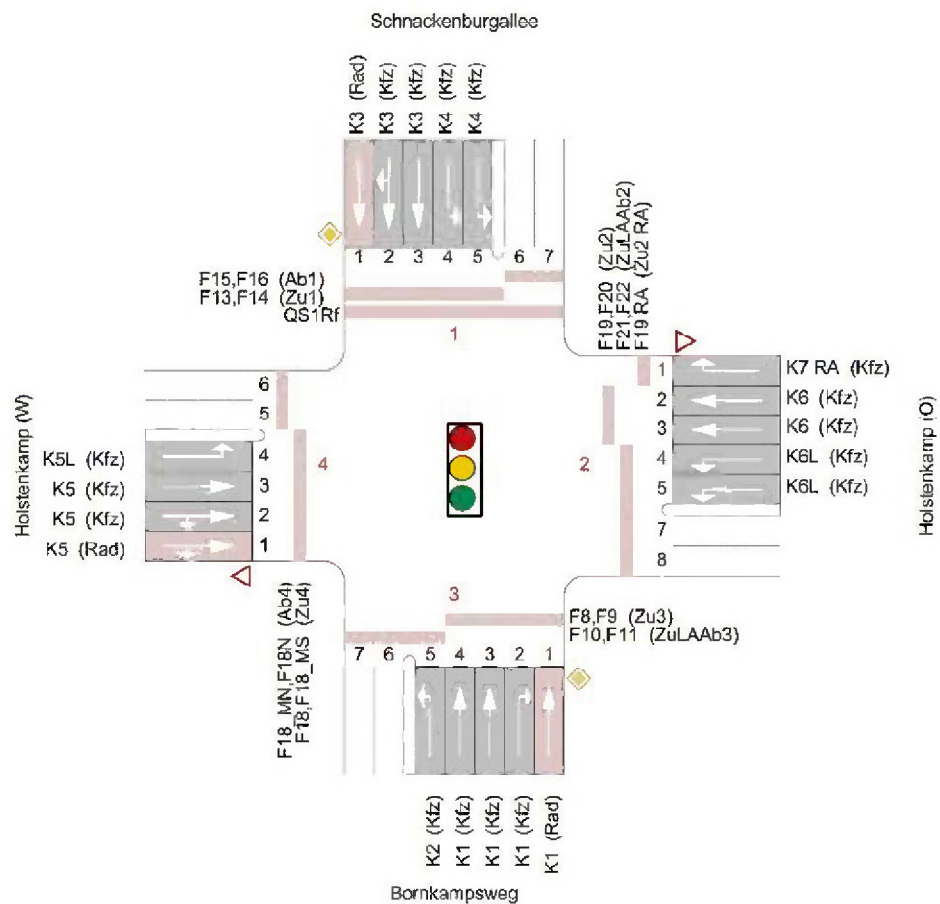
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _a [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>NK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{ge} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV | |
|-------------------------|----------|---|--------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|---------|--|
| 1 | 1 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 297 | 7,425 | 1,915 | 1880 | - | 17 | 689 | 0,431 | 23,765 | 0,449 | 6,032 | 10,186 | 63,744 | B | |
| | 2 |  | K3 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 303 | 7,575 | 1,881 | 1914 | - | 18 | 703 | 0,431 | 23,718 | 0,449 | 6,145 | 10,337 | 64,813 | B | |
| | 3 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 235 | 5,875 | 1,997 | 1803 | - | 8 | 321 | 0,732 | 55,967 | 1,873 | 7,426 | 12,035 | 74,521 | D | |
| | 4 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 235 | 5,875 | 1,997 | 1803 | - | 8 | 321 | 0,732 | 55,967 | 1,873 | 7,426 | 12,035 | 74,521 | D | |
| 2 | 1 |  | K6, K7 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 690 | 17,250 | 2,007 | 1794 | - | 20 | 818 | 0,844 | 43,685 | 5,007 | 20,262 | 27,875 | 173,438 | C | |
| | 2 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,365 | 170 | 4,250 | 1,847 | 1949 | - | 17 | 685 | 0,861 | 56,817 | 5,776 | 19,435 | 26,891 | 165,541 | D | |
| | 3 |  | K6 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 420 | 10,500 | 1,945 | 1851 | x | | | | | | | | | 126,166 | |
| 3 | 3 |  | K2 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 4 | 145 | 0,069 | 39,479 | 0,041 | 0,273 | 1,157 | 6,942 | C | |
| | 2 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 532 | 13,300 | 1,868 | 1927 | - | 17 | 686 | 0,776 | 39,799 | 2,670 | 14,505 | 20,946 | 130,452 | C | |
| | 1 |  | K1 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 518 | 12,950 | 1,920 | 1875 | - | 17 | 668 | 0,775 | 40,028 | 2,645 | 14,162 | 20,527 | 124,640 | C | |
| 4 | 1 |  | K5 | 24 | 25 | 66 | 0,278 | 140 | 3,500 | 1,945 | 1851 | - | 7 | 284 | 0,493 | 42,243 | 0,583 | 3,787 | 7,078 | 42,468 | C | |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3550 | | | | | | 5320 | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,726 | 42,938 | | | | | | |

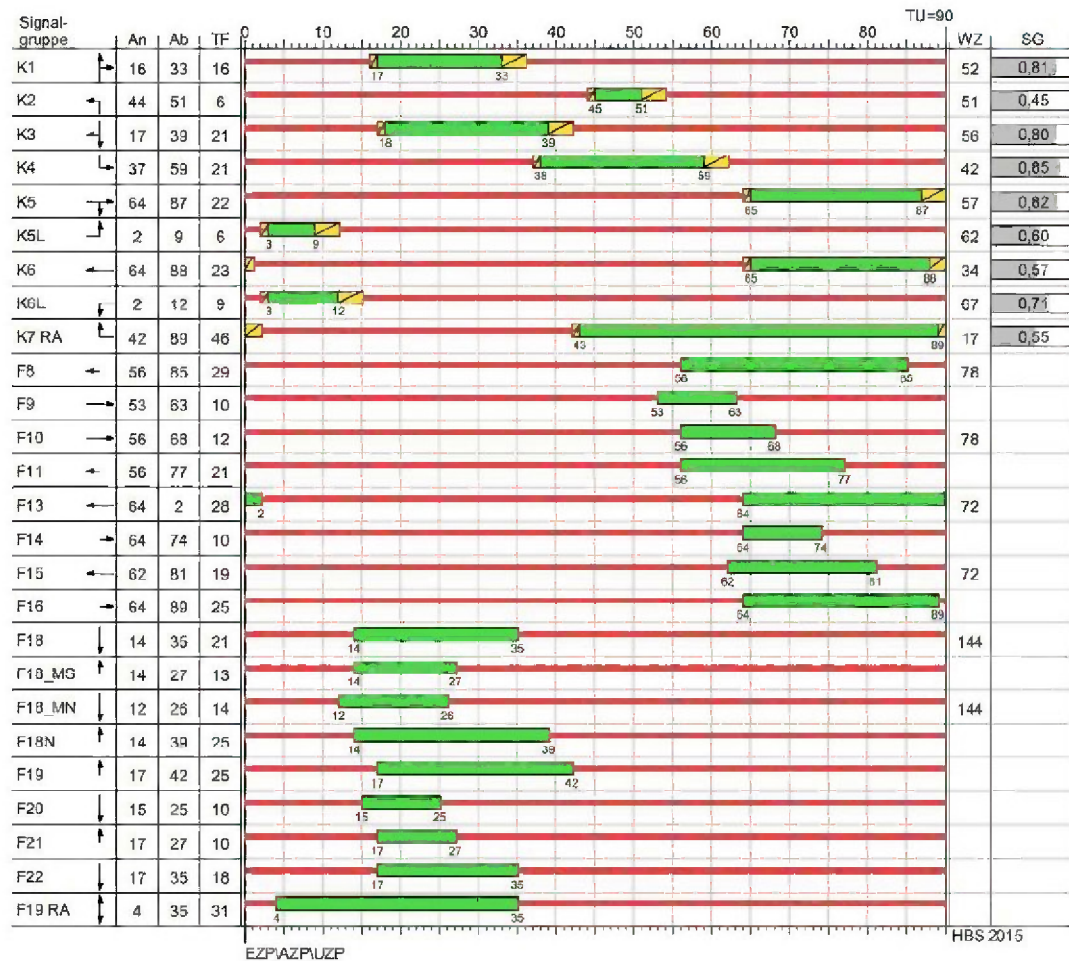
20.7 Bornkampsweg / Holstenkamp – Knotenpunktgeometrie Ausbaumaßnahmen für Entwicklungsstufe 2

Quelle: eigenes Ausbaukonzept
mit zusätzlichen Fahrstreifen in allen Zufahrten
und einer Dreiecksinsel in der östlichen Zufahrt Holstenkamp


















20.8 Bornkampsweg / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen für Entwicklungsstufe 2

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

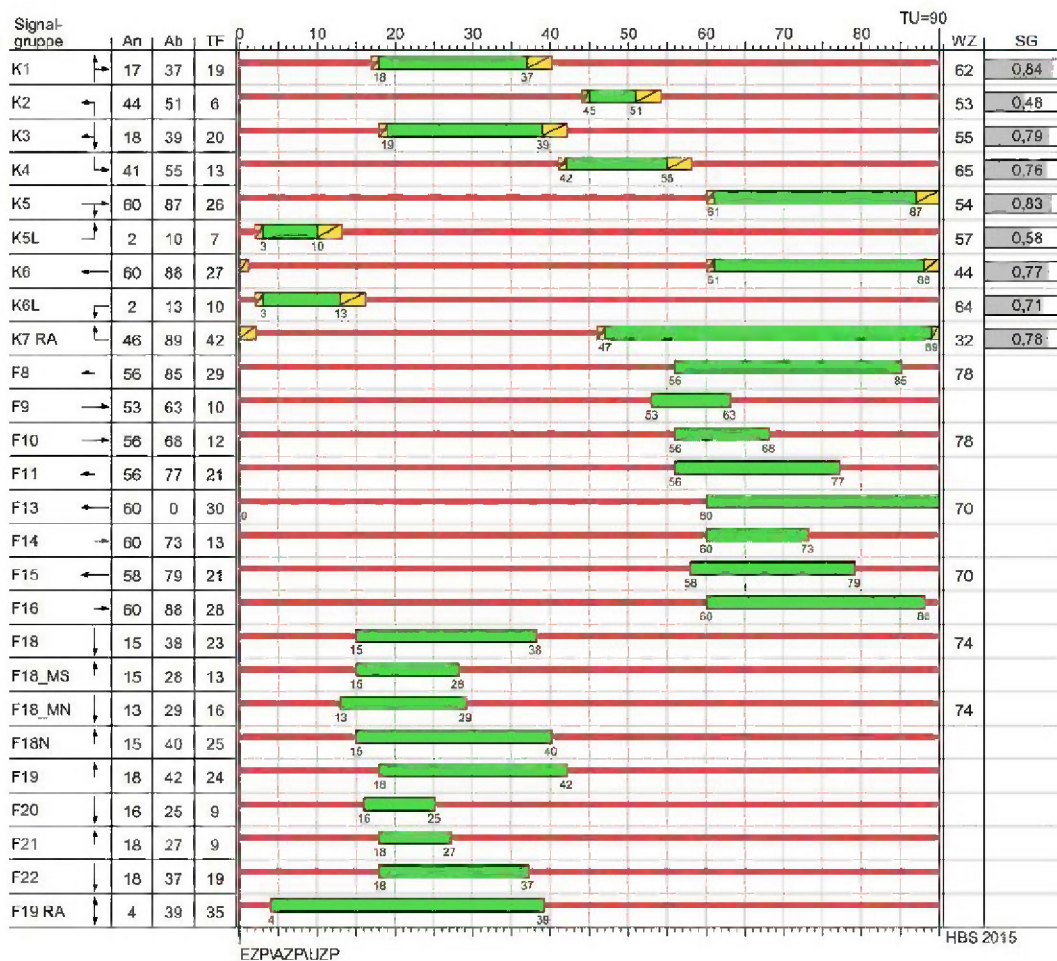


Keine vollständige progressive Signalisierung zw. F20/F22 !!!

| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nuss>nc | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Noc [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms25 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 1 | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 373 | 9,325 | 1,091 | 1904 | - | 12 | 464 | 0,804 | 56,645 | 3,177 | 11,947 | 17,793 | 110,815 | D |
| | 3 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 377 | 9,425 | 1,068 | 1927 | - | 12 | 470 | 0,802 | 55,974 | 3,133 | 11,992 | 17,849 | 111,164 | D |
| | 4 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,488 | 370 | 9,250 | 2,005 | 1796 | - | 22 | 874 | 0,847 | 41,679 | 5,237 | 21,383 | 29,204 | 181,532 | C |
| | 5 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 370 | 9,250 | 2,005 | 1796 | x | | | | | | | | 121,057 | |
| 2 | 1 |  | K7 RA | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 520 | 13,000 | 1,991 | 1808 | - | 24 | 944 | 0,551 | 17,347 | 0,764 | 9,487 | 14,696 | 90,733 | A |
| | 2 |  | K6 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 300 | 7,500 | 1,827 | 1970 | - | 13 | 527 | 0,569 | 34,145 | 0,825 | 7,307 | 11,879 | 72,343 | B |
| | 3 |  | K6 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 300 | 7,500 | 1,827 | 1970 | - | 13 | 527 | 0,569 | 34,145 | 0,825 | 7,307 | 11,879 | 72,343 | B |
| | 4 |  | K6L | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 145 | 3,625 | 1,966 | 1831 | - | 5 | 203 | 0,714 | 67,391 | 1,622 | 5,122 | 8,950 | 54,559 | D |
| | 5 |  | K6L | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 145 | 3,625 | 1,966 | 1831 | - | 5 | 203 | 0,714 | 67,391 | 1,622 | 5,122 | 8,950 | 54,559 | D |
| 3 | 5 |  | K2 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 4 | 156 | 0,449 | 50,673 | 0,478 | 2,150 | 4,630 | 27,780 | D |
| | 4 |  | K1 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 210 | 5,250 | 1,865 | 1930 | - | 9 | 364 | 0,577 | 41,627 | 0,850 | 5,629 | 9,642 | 59,935 | C |
| | 3 |  | K1 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 210 | 5,250 | 1,865 | 1930 | - | 9 | 364 | 0,577 | 41,627 | 0,850 | 5,629 | 9,642 | 59,935 | C |
| | 2 |  | K1 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 280 | 7,000 | 1,966 | 1831 | - | 9 | 346 | 0,809 | 67,673 | 3,146 | 9,848 | 15,155 | 92,385 | D |
| 4 | 4 |  | K5L | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 90 | 2,250 | 1,859 | 1937 | - | 4 | 151 | 0,596 | 61,528 | 0,890 | 3,074 | 6,039 | 37,430 | D |
| | 3 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 405 | 10,125 | 1,854 | 1942 | - | 12 | 497 | 0,815 | 56,879 | 3,507 | 13,026 | 19,130 | 118,223 | D |
| | 2 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 405 | 10,125 | 1,854 | 1942 | - | 12 | 495 | 0,817 | 57,165 | 3,504 | 13,089 | 19,208 | 118,821 | D |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4570 | | | | | | 6586 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,717 | 46,807 | | | | | |

Bornkampsweg / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen für Entwicklungsstufe 2

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

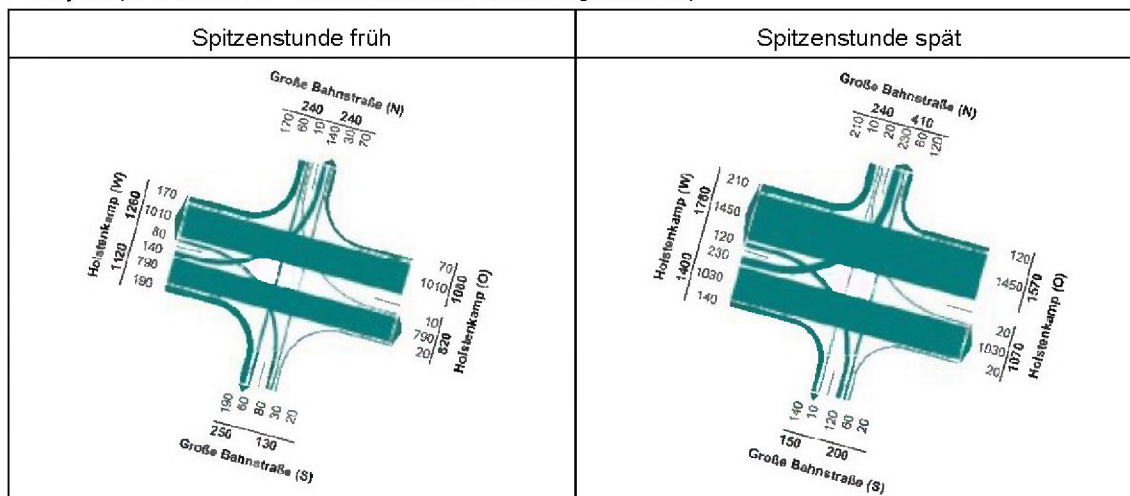


| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS55>IKK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | NMS [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS95 [Kfz] | Lr [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 1 | 2 | | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 343 | 8,575 | 1,919 | 1876 | - | 11 | 437 | 0,785 | 54,905 | 2,732 | 10,781 | 16,334 | 103,180 | D |
| | 3 | | K3 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 347 | 8,675 | 1,894 | 1901 | - | 11 | 443 | 0,783 | 54,297 | 2,697 | 10,836 | 16,403 | 103,536 | D |
| | 4 | | K4 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 205 | 5,125 | 2,076 | 1734 | - | 7 | 270 | 0,759 | 65,240 | 2,166 | 7,072 | 11,570 | 74,488 | D |
| | 5 | | K4 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 205 | 5,125 | 2,076 | 1734 | - | 7 | 270 | 0,759 | 65,240 | 2,166 | 7,072 | 11,570 | 74,488 | D |
| 2 | 1 | | K7 RA | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 660 | 16,500 | 2,036 | 1768 | - | 21 | 845 | 0,781 | 31,576 | 2,819 | 16,563 | 23,446 | 147,991 | B |
| | 2 | | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 455 | 11,375 | 1,904 | 1891 | - | 15 | 588 | 0,774 | 44,041 | 2,598 | 12,920 | 18,999 | 120,606 | C |
| | 3 | | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 455 | 11,375 | 1,904 | 1891 | - | 15 | 588 | 0,774 | 44,041 | 2,598 | 12,920 | 18,999 | 120,606 | C |
| | 4 | | K6L | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 155 | 3,875 | 2,010 | 1791 | - | 5 | 219 | 0,708 | 63,974 | 1,582 | 5,306 | 9,202 | 57,365 | D |
| | 5 | | K6L | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 155 | 3,875 | 2,010 | 1791 | - | 5 | 219 | 0,708 | 63,974 | 1,582 | 5,306 | 9,202 | 57,365 | D |
| 3 | 5 | | K2 | 6 | 7 | 84 | 0,078 | 70 | 1,750 | 1,935 | 1860 | - | 4 | 145 | 0,483 | 53,431 | 0,551 | 2,228 | 4,752 | 30,650 | D |
| | 4 | | K1 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 360 | 9,000 | 1,868 | 1927 | - | 11 | 428 | 0,841 | 69,163 | 4,241 | 12,850 | 18,913 | 117,790 | D |
| | 3 | | K1 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 360 | 9,000 | 1,868 | 1927 | - | 11 | 428 | 0,841 | 69,163 | 4,241 | 12,850 | 18,913 | 117,790 | D |
| | 2 | | K1 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 230 | 5,750 | 2,005 | 1795 | - | 10 | 399 | 0,576 | 38,882 | 0,848 | 5,977 | 10,112 | 62,856 | C |
| 4 | 4 | | K5L | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 100 | 2,500 | 1,868 | 1927 | - | 4 | 172 | 0,581 | 57,090 | 0,846 | 3,248 | 6,296 | 39,211 | D |
| | 3 | | K5 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 477 | 11,925 | 1,868 | 1927 | - | 14 | 578 | 0,825 | 53,692 | 3,916 | 15,009 | 21,567 | 134,282 | D |
| | 2 | | K5 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 473 | 11,625 | 1,890 | 1915 | - | 14 | 573 | 0,825 | 53,874 | 3,911 | 14,911 | 21,442 | 133,283 | D |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5030 | | | | | | 6602 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,773 | 52,367 | | | | | |

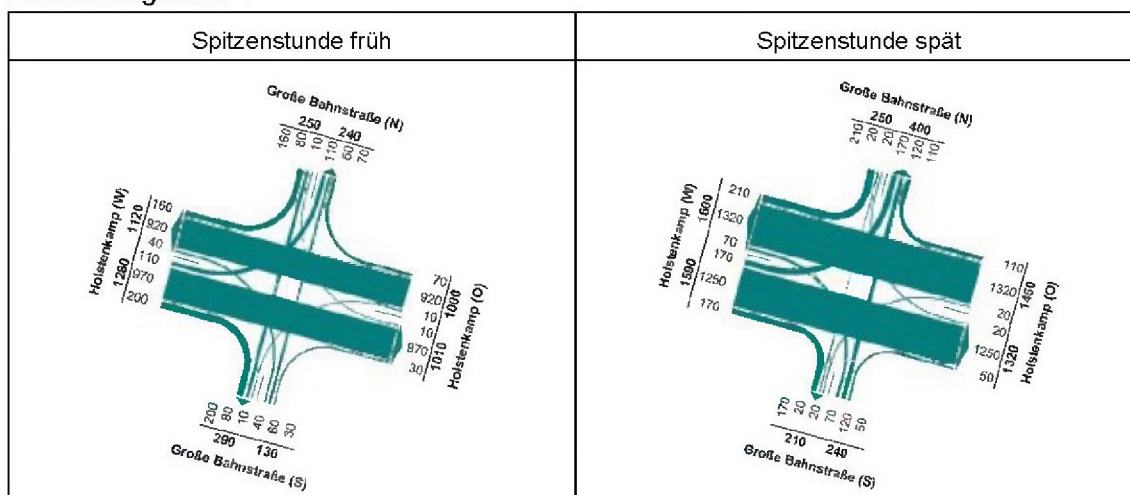
21 Holstenkamp / Große Bahnstraße (LSA 1043)

21.1 Holstenkamp / Große Bahnstraße – Knotenstrombelastungen

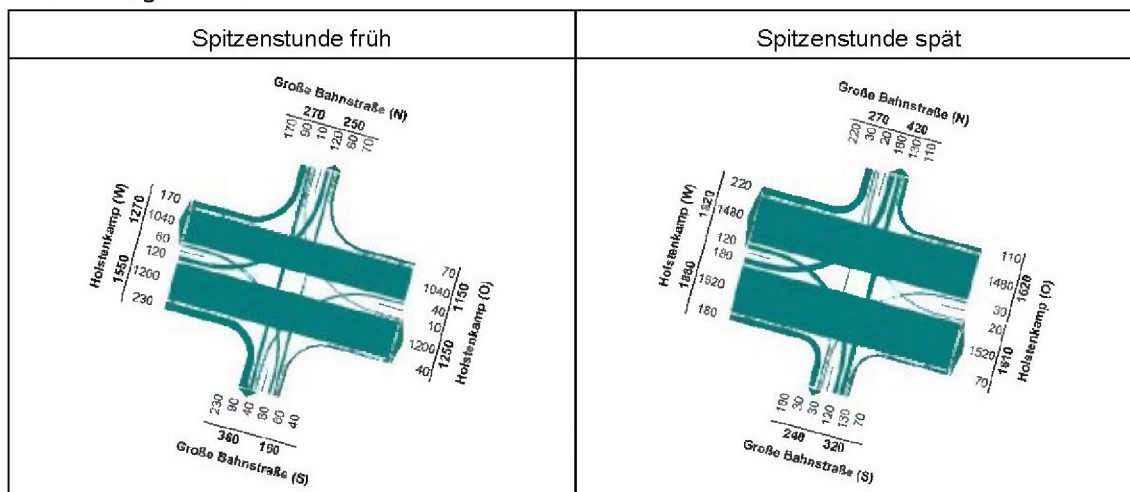
Analyse (VZ 22.06.2017; beeinflusst durch Umleitungsverkehr!)



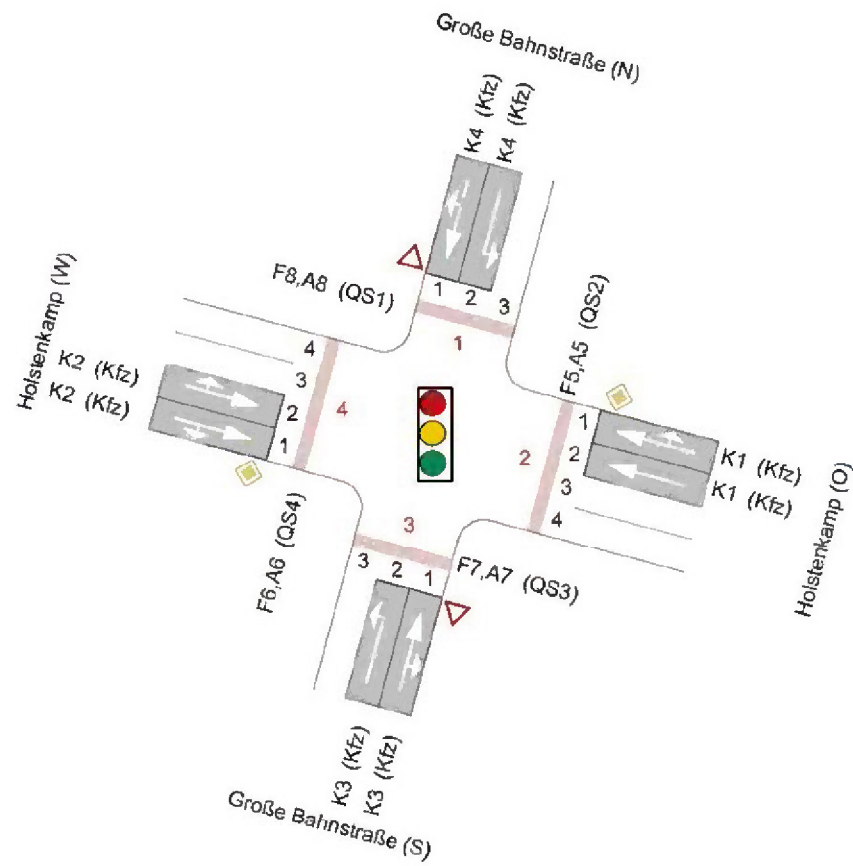
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

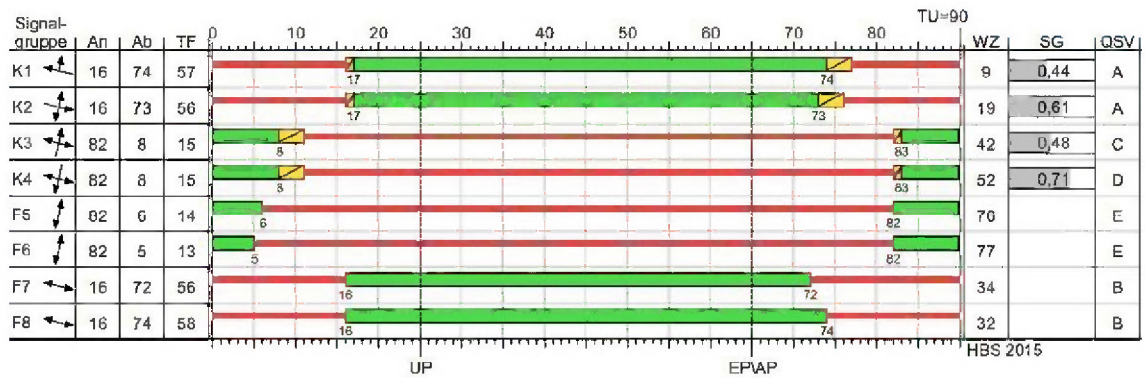


21.2 Holstenkamp / Große Bahnstraße – Knotenpunktgeometrie Bestand











21.3 Holstenkamp / Große Bahnstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

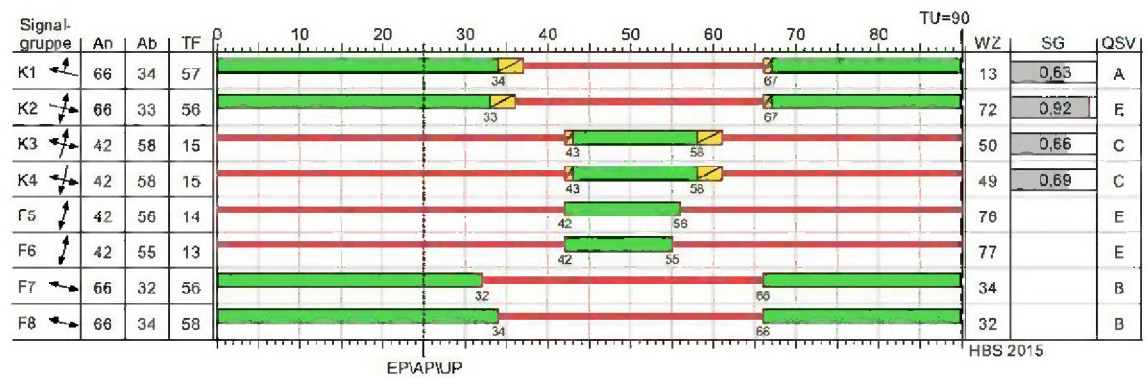


A-Signalgruppen ausgeblendet









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MSS>NK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 230 | 5,750 | 1,967 | 1830 | - | 8 | 326 | 0,706 | 52,610 | 1,615 | 7,021 | 11,502 | 70,530 | D |
| | 2 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1960 | - | 7 | 293 | 0,034 | 32,309 | 0,019 | 0,231 | 1,044 | 6,264 | B |
| 2 | 1 |  | K1 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 538 | 13,450 | 1,906 | 1889 | - | 30 | 1217 | 0,442 | 9,368 | 0,472 | 7,165 | 11,692 | 73,870 | A |
| | 2 |  | K1 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 542 | 13,550 | 1,895 | 1900 | - | 31 | 1224 | 0,443 | 9,374 | 0,474 | 7,223 | 11,768 | 74,350 | A |
| 3 | 2 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 80 | 2,000 | 2,154 | 1671 | x | | | | | | | | 33,791 | |
| | 1 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,158 | 50 | 1,250 | 2,020 | 1782 | - | 7 | 270 | 0,481 | 41,900 | 0,553 | 3,515 | 6,685 | 44,128 | C |
| 4 | 2 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 388 | 9,700 | 1,944 | 1851 | - | 16 | 634 | 0,612 | 30,393 | 1,013 | 9,085 | 14,183 | 90,204 | B |
| | 1 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 732 | 18,300 | 1,904 | 1891 | - | 30 | 1197 | 0,612 | 12,965 | 1,021 | 11,994 | 17,839 | 113,456 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2570 | | | | | | 5161 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,540 | 19,173 | | | | | |

Holstenkamp / Große Bahnstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

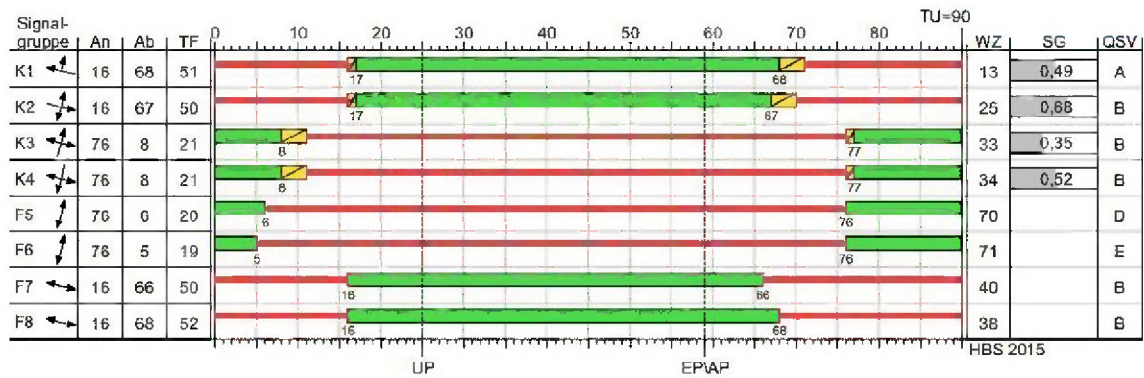


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{vis,ss>n_k} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{ge} [Kfz] | N _{vis} [Kfz] | N _{vis,ss} [Kfz] | L _c [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|------------------------|---------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 220 | 5,500 | 1,995 | 1805 | - | 8 | 321 | 0,685 | 50,755 | 1,438 | 6,587 | 10,928 | 67,469 | D |
| | 2 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 20 | 0,500 | 1,935 | 1860 | - | 7 | 273 | 0,073 | 33,678 | 0,044 | 0,475 | 1,641 | 9,846 | B |
| 2 | 1 |  | K1 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 779 | 19,475 | 1,878 | 1917 | - | 31 | 1234 | 0,631 | 12,893 | 1,123 | 12,802 | 18,853 | 116,285 | A |
| | 2 |  | K1 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 791 | 19,775 | 1,850 | 1946 | - | 31 | 1253 | 0,631 | 12,833 | 1,123 | 12,902 | 19,076 | 117,661 | A |
| 3 | 2 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 120 | 3,000 | 1,995 | 1805 | x | | | | | | | | 46,061 | |
| | 1 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,165 | 80 | 2,000 | 1,885 | 1910 | - | 8 | 304 | 0,658 | 49,951 | 1,246 | 5,929 | 10,047 | 62,573 | C |
| 4 | 2 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 256 | 6,400 | 1,949 | 1847 | - | 7 | 279 | 0,918 | 125,398 | 6,800 | 13,108 | 19,231 | 117,232 | E |
| | 1 |  | K2 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 1144 | 28,600 | 1,829 | 1968 | - | 31 | 1244 | 0,920 | 60,375 | 15,848 | 40,980 | 51,807 | 315,915 | D |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3410 | | | | | | 4908 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,751 | 41,990 | | | | | |

21.4 Holstenkamp / Große Bahnstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde früh

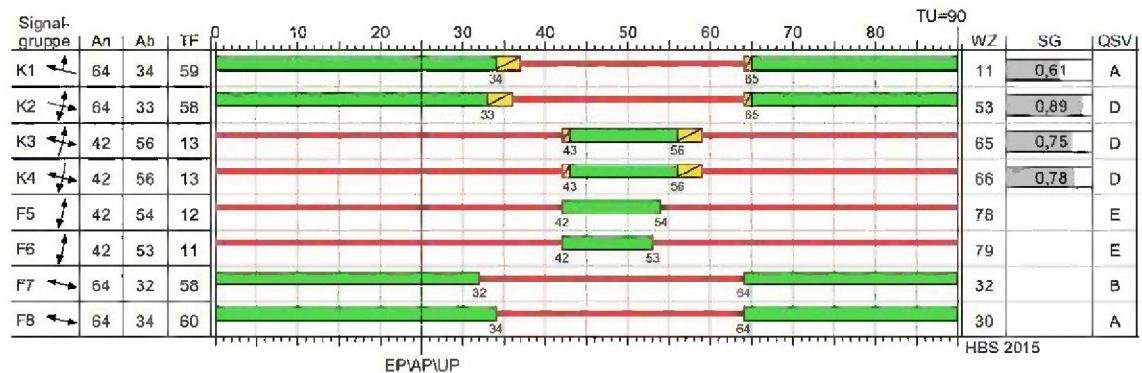


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,BS>N_K} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,BS} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 230 | 5,750 | 1,967 | 1830 | - | 11 | 447 | 0,515 | 34,618 | 0,646 | 5,618 | 9,627 | 59,033 | B |
| | 2 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 9 | 377 | 0,027 | 28,885 | 0,015 | 0,215 | 0,999 | 5,994 | B |
| 2 | 1 |  | K1 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 538 | 13,450 | 1,906 | 1889 | - | 27 | 1092 | 0,493 | 13,152 | 0,590 | 8,528 | 13,467 | 85,085 | A |
| | 2 |  | K1 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 542 | 13,550 | 1,895 | 1900 | - | 27 | 1098 | 0,494 | 13,160 | 0,593 | 8,596 | 13,555 | 85,640 | A |
| 3 | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 80 | 2,000 | 2,154 | 1671 | x | | | | | | | | 30,378 | |
| | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,218 | 50 | 1,250 | 2,020 | 1782 | - | 9 | 373 | 0,349 | 32,777 | 0,310 | 3,051 | 6,020 | 39,732 | B |
| 4 | 2 |  | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 390 | 9,750 | 1,937 | 1858 | - | 14 | 573 | 0,681 | 36,279 | 1,443 | 9,976 | 15,318 | 96,871 | C |
| | 1 |  | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 730 | 18,250 | 1,904 | 1891 | - | 27 | 1072 | 0,681 | 18,664 | 1,465 | 14,338 | 20,742 | 131,919 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2570 | | | | | | 5032 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,568 | 21,204 | | | | | |

Holstenkamp / Große Bahnstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde spät

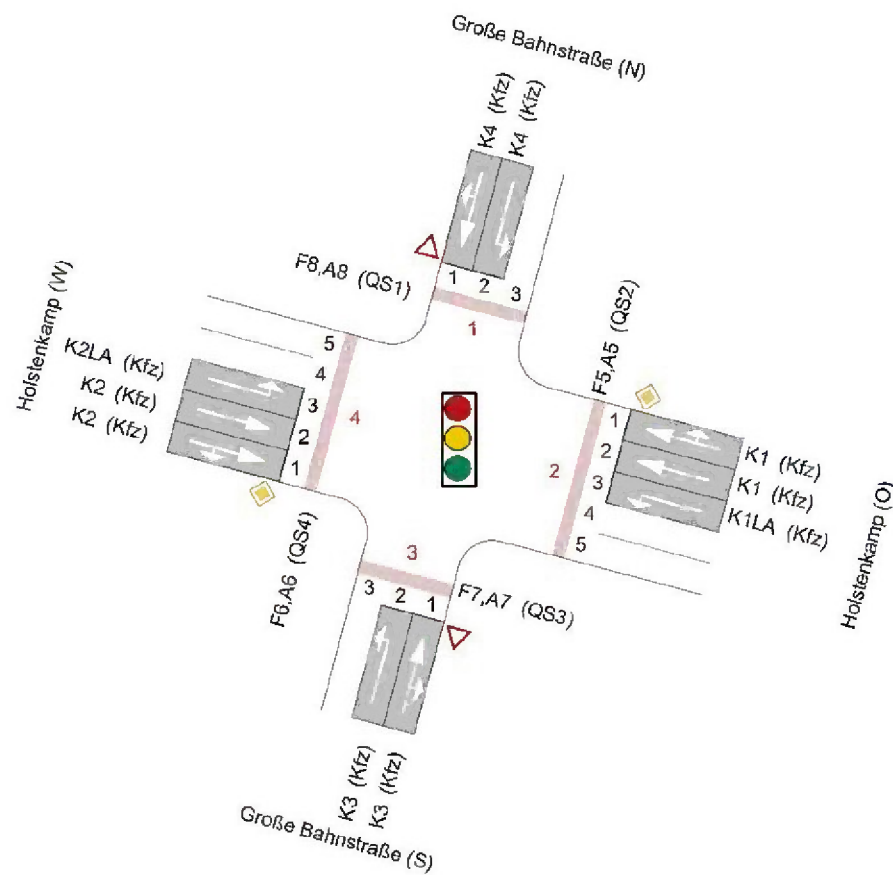


A Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | t _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SS>mk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _t [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 220 | 5,500 | 1,995 | 1805 | - | 7 | 281 | 0,783 | 69,005 | 2,536 | 7,924 | 12,555 | 77,515 | D |
| | 2 |  | K4 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 20 | 0,500 | 1,935 | 1860 | - | 6 | 246 | 0,081 | 34,988 | 0,049 | 0,488 | 1,669 | 10,014 | B |
| 2 | 1 |  | K1 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 779 | 19,475 | 1,878 | 1917 | - | 32 | 1279 | 0,509 | 11,236 | 1,006 | 11,928 | 17,769 | 109,599 | A |
| | 2 |  | K1 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 791 | 19,775 | 1,850 | 1946 | - | 32 | 1298 | 0,509 | 11,197 | 1,007 | 12,097 | 17,979 | 110,894 | A |
| 3 | 2 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 120 | 3,000 | 1,995 | 1805 | x | | | | | | | | 52,501 | |
| | 1 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,144 | 80 | 2,000 | 1,885 | 1910 | - | 7 | 266 | 0,752 | 65,019 | 2,072 | 6,872 | 11,305 | 70,408 | D |
| 4 | 2 |  | K2 | 58 | 59 | 32 | 0,656 | 253 | 6,325 | 1,951 | 1845 | - | 7 | 285 | 0,888 | 106,317 | 5,467 | 11,665 | 17,441 | 106,320 | E |
| | 1 |  | K2 | 58 | 59 | 32 | 0,656 | 1147 | 28,675 | 1,829 | 1968 | - | 32 | 1290 | 0,989 | 40,705 | 10,008 | 33,674 | 43,488 | 265,103 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3410 | | | | | | 4945 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,740 | 35,214 | | | | | |

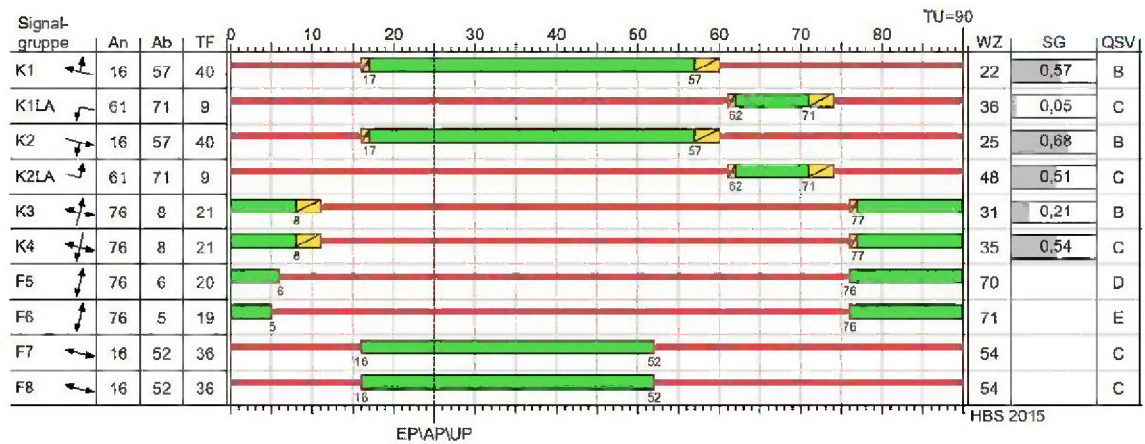
21.5 Holstenkamp / Große Bahnstraße – Knotenpunktgeometrie Ausbaumaßnahmen

Quelle: eigenes Ausbaukonzept
mit zusätzlichen Linksabbiegefahrstreifen im Holstenkamp
einschließlich separater Signalisierung












21.6 Holstenkamp / Große Bahnstraße – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

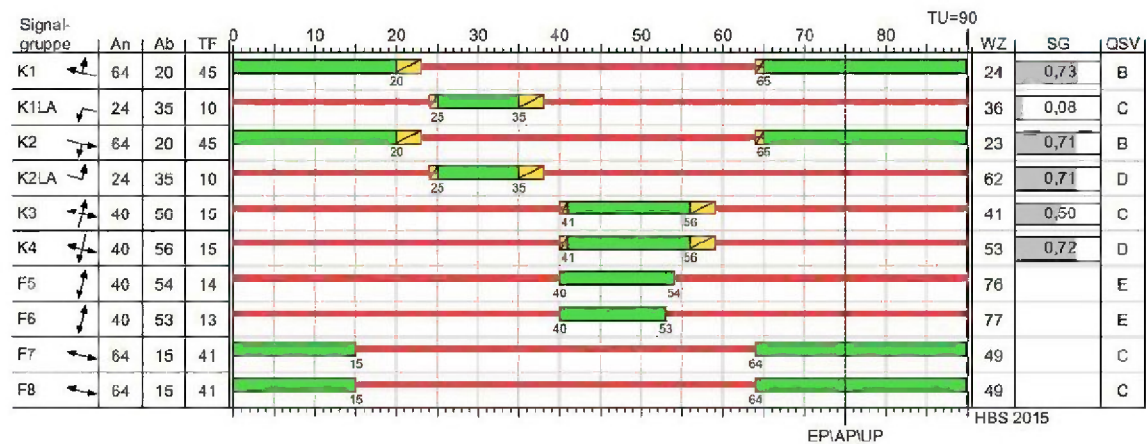


A-Signalgruppen ausgeblendet!











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M5,99>nk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N ₀₅ [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 240 | 6,000 | 1,965 | 1832 | - | 11 | 447 | 0,537 | 35,331 | 0,712 | 5,932 | 10,051 | 61,693 | C |
| | 2 |  | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 9 | 357 | 0,026 | 29,699 | 0,016 | 0,219 | 1,010 | 6,060 | B |
| 2 | 1 |  | K1 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 493 | 12,325 | 1,907 | 1888 | - | 22 | 861 | 0,573 | 21,560 | 0,845 | 9,921 | 15,248 | 96,337 | B |
| | 2 |  | K1 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 497 | 12,425 | 1,895 | 1900 | - | 22 | 866 | 0,574 | 21,568 | 0,849 | 10,005 | 15,354 | 97,007 | B |
| | 3 |  | K1LA | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 10 | 0,250 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 222 | 0,045 | 36,165 | 0,026 | 0,249 | 1,093 | 6,558 | C |
| 3 | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 40 | 1,000 | 2,154 | 1671 | - | 6 | 230 | 0,174 | 36,107 | 0,118 | 1,001 | 2,693 | 17,984 | C |
| | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 90 | 2,250 | 2,013 | 1788 | - | 11 | 436 | 0,206 | 28,286 | 0,146 | 1,937 | 4,291 | 28,321 | B |
| 4 | 3 |  | K2LA | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 110 | 2,750 | 1,861 | 1934 | - | 5 | 215 | 0,512 | 48,256 | 0,630 | 3,222 | 6,258 | 38,825 | C |
| | 2 |  | K2 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 585 | 14,625 | 1,906 | 1889 | - | 22 | 860 | 0,680 | 25,376 | 1,451 | 12,983 | 19,077 | 121,215 | B |
| | 1 | | K2 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 585 | 14,625 | 1,904 | 1891 | - | 22 | 862 | 0,679 | 25,316 | 1,443 | 12,967 | 19,057 | 121,203 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2660 | | | | | | 5356 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,592 | 26,105 | | | | | |

Holstenkamp / Große Bahnstraße – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

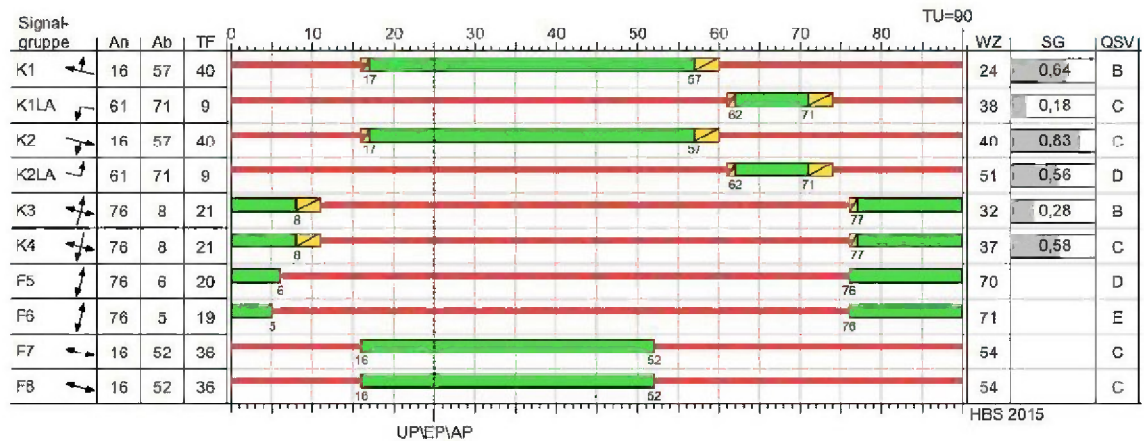


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS95>nk} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{sc} [Kfz] | N _{vs} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 230 | 5,750 | 1,996 | 1802 | - | 8 | 321 | 0,717 | 54,110 | 1,717 | 7,135 | 11,653 | 71,946 | D |
| | 2 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 20 | 0,500 | 1,935 | 1860 | - | 6 | 223 | 0,090 | 36,116 | 0,055 | 0,500 | 1,696 | 10,176 | C |
| 2 | 1 |  | K1 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 710 | 17,750 | 1,879 | 1916 | - | 24 | 979 | 0,725 | 24,102 | 1,906 | 15,694 | 22,394 | 138,261 | B |
| | 2 |  | K1 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 720 | 18,000 | 1,850 | 1946 | - | 25 | 994 | 0,724 | 23,942 | 1,895 | 15,866 | 22,603 | 139,415 | B |
| | 3 |  | K1LA | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 20 | 0,500 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 244 | 0,082 | 35,778 | 0,050 | 0,493 | 1,680 | 10,080 | C |
| 3 | 2 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 70 | 1,750 | 1,997 | 1803 | - | 4 | 179 | 0,391 | 45,504 | 0,373 | 2,013 | 4,413 | 27,325 | C |
| | 1 |  | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 170 | 4,250 | 1,888 | 1907 | - | 8 | 339 | 0,501 | 39,818 | 0,606 | 4,442 | 8,006 | 49,861 | C |
| 4 | 3 |  | K2LA | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 170 | 4,250 | 1,832 | 1965 | - | 6 | 240 | 0,708 | 61,094 | 1,595 | 5,679 | 9,709 | 59,303 | D |
| | 2 |  | K2 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 710 | 17,750 | 1,831 | 1966 | - | 25 | 1005 | 0,706 | 22,901 | 1,694 | 15,272 | 21,881 | 133,518 | B |
| | 1 |  | K2 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 710 | 17,750 | 1,831 | 1966 | - | 25 | 1005 | 0,706 | 22,901 | 1,694 | 15,272 | 21,881 | 133,518 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3530 | | | | | | 5529 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,691 | 28,677 | | | | | |

Holstenkamp / Große Bahnstraße – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

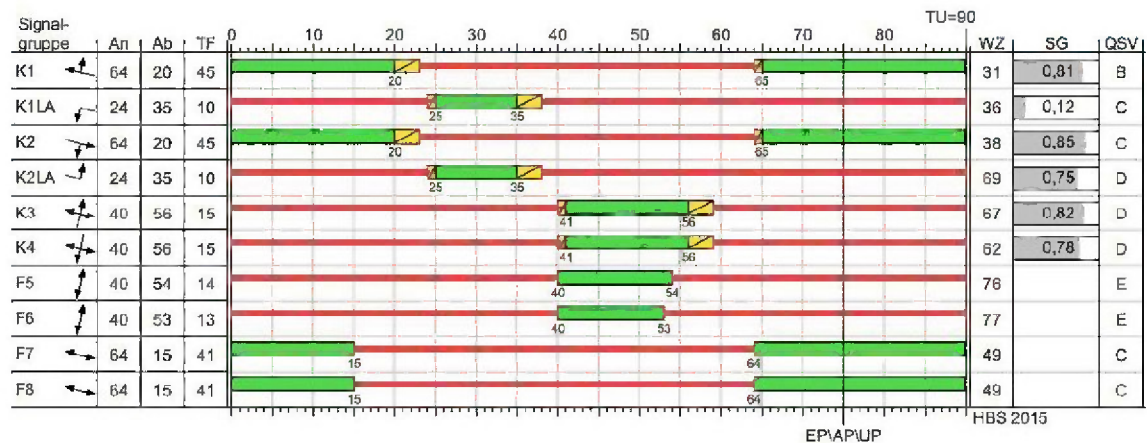


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M5,95} >n _C | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GS} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------------------------------|------------------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 | | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 260 | 6,500 | 1,963 | 1834 | - | 11 | 447 | 0,582 | 37,007 | 0,873 | 6,600 | 10,945 | 67,115 | C |
| | 2 | | K4 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 10 | 0,250 | 1,935 | 1860 | - | 9 | 349 | 0,029 | 29,998 | 0,016 | 0,220 | 1,013 | 6,078 | B |
| 2 | 1 | | K1 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 554 | 13,850 | 1,905 | 1890 | - | 22 | 861 | 0,643 | 23,813 | 1,189 | 11,849 | 17,671 | 111,645 | B |
| | 2 | | K1 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 556 | 13,900 | 1,895 | 1900 | - | 22 | 866 | 0,642 | 23,747 | 1,183 | 11,875 | 17,703 | 111,848 | B |
| | 3 | | K1LA | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 40 | 1,000 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 222 | 0,180 | 38,285 | 0,123 | 1,030 | 2,746 | 16,476 | C |
| 3 | 2 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 60 | 1,500 | 2,154 | 1671 | - | 5 | 218 | 0,275 | 38,890 | 0,216 | 1,569 | 3,687 | 24,622 | C |
| | 1 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 100 | 2,500 | 2,020 | 1782 | - | 11 | 435 | 0,230 | 28,647 | 0,169 | 2,171 | 4,663 | 30,776 | B |
| 4 | 3 | | K2LA | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 120 | 3,000 | 1,856 | 1940 | - | 5 | 215 | 0,558 | 50,806 | 0,770 | 3,613 | 6,828 | 42,238 | D |
| | 2 | | K2 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 714 | 17,850 | 1,908 | 1887 | - | 22 | 961 | 0,829 | 39,495 | 4,325 | 19,937 | 27,489 | 174,830 | C |
| | 1 | | K2 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 716 | 17,900 | 1,902 | 1893 | - | 22 | 863 | 0,830 | 39,656 | 4,370 | 20,037 | 27,607 | 175,415 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3130 | | | | | | 5337 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,692 | 33,782 | | | | | |

Holstenkamp / Große Bahnstraße – Verkehrstechnische Bewertung Ausbaumaßnahmen

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



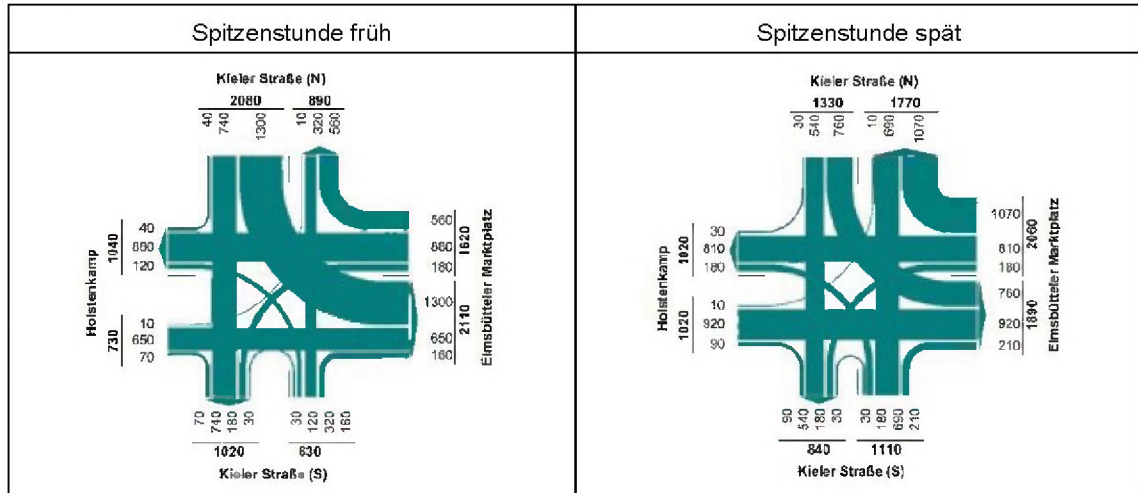
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M,95>nC} | nC [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 | | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 250 | 5,250 | 1,997 | 1803 | - | 8 | 321 | 0,779 | 53,540 | 2,518 | 8,483 | 13,409 | 82,626 | D |
| | 2 | | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 20 | 0,500 | 1,935 | 1860 | - | 5 | 204 | 0,098 | 37,092 | 0,060 | 0,510 | 1,718 | 10,308 | C |
| 2 | 1 | | K1 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 790 | 19,750 | 1,877 | 1918 | - | 25 | 981 | 0,805 | 31,095 | 3,492 | 19,899 | 27,443 | 169,433 | B |
| | 2 | | K1 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 800 | 20,000 | 1,850 | 1946 | - | 25 | 994 | 0,805 | 30,942 | 3,496 | 20,110 | 27,694 | 170,817 | B |
| | 3 | | K1LA | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 30 | 0,750 | 1,800 | 2000 | - | 6 | 244 | 0,123 | 36,369 | 0,078 | 0,747 | 2,209 | 13,254 | C |
| 3 | 2 | | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 120 | 3,000 | 1,995 | 1805 | x | | | | | | | | 50,719 | |
| | 1 | | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 200 | 5,000 | 1,888 | 1907 | - | 10 | 389 | 0,823 | 67,188 | 3,580 | 11,225 | 16,891 | 104,891 | D |
| 4 | 3 | | K2LA | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 180 | 4,500 | 1,831 | 1966 | - | 6 | 240 | 0,750 | 68,514 | 2,022 | 6,371 | 10,540 | 64,925 | D |
| | 2 | | K2 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 850 | 21,250 | 1,831 | 1966 | - | 25 | 1005 | 0,846 | 37,976 | 5,310 | 23,614 | 31,832 | 194,239 | C |
| | 1 | | K2 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 850 | 21,250 | 1,831 | 1966 | - | 25 | 1005 | 0,846 | 37,976 | 5,310 | 23,614 | 31,832 | 194,239 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4090 | | | | | | 5383 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,811 | 40,447 | | | | | |

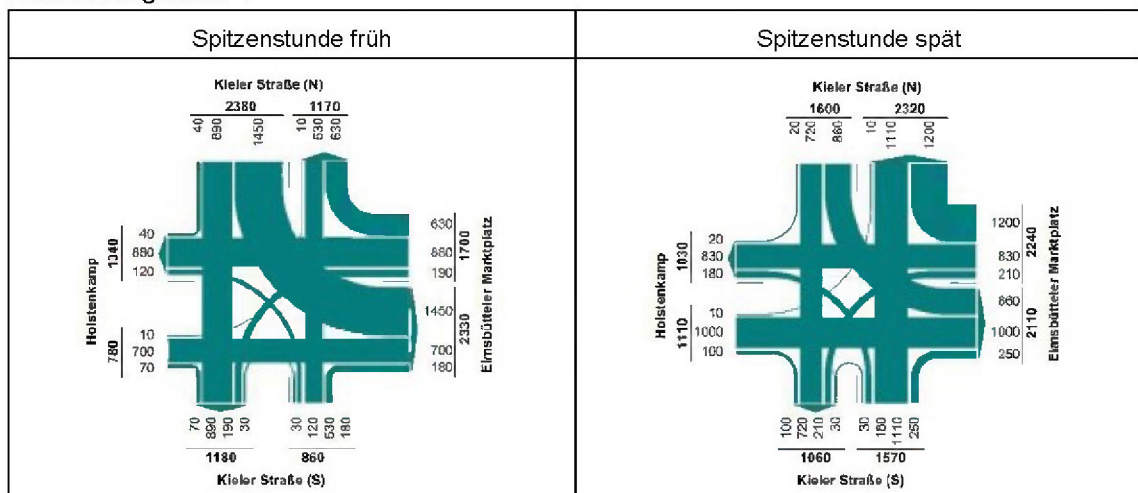
22 Eimsbütteler Marktplatz (LSA 1601 und LSA 475)

22.1 Gesamtknoten Eimsbütteler Marktplatz – Knotenstrombelastungen

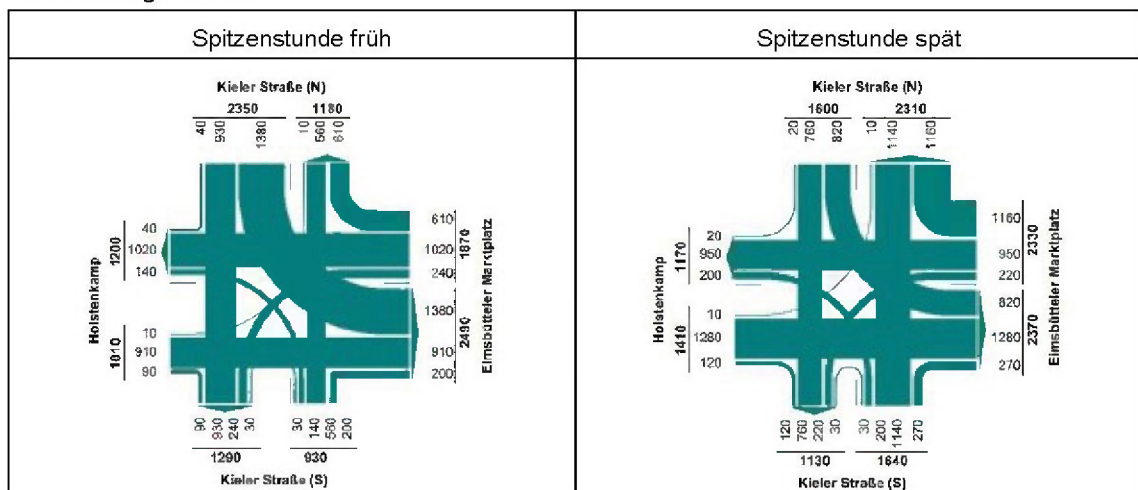
Analyse (VZ 07.09.2010)



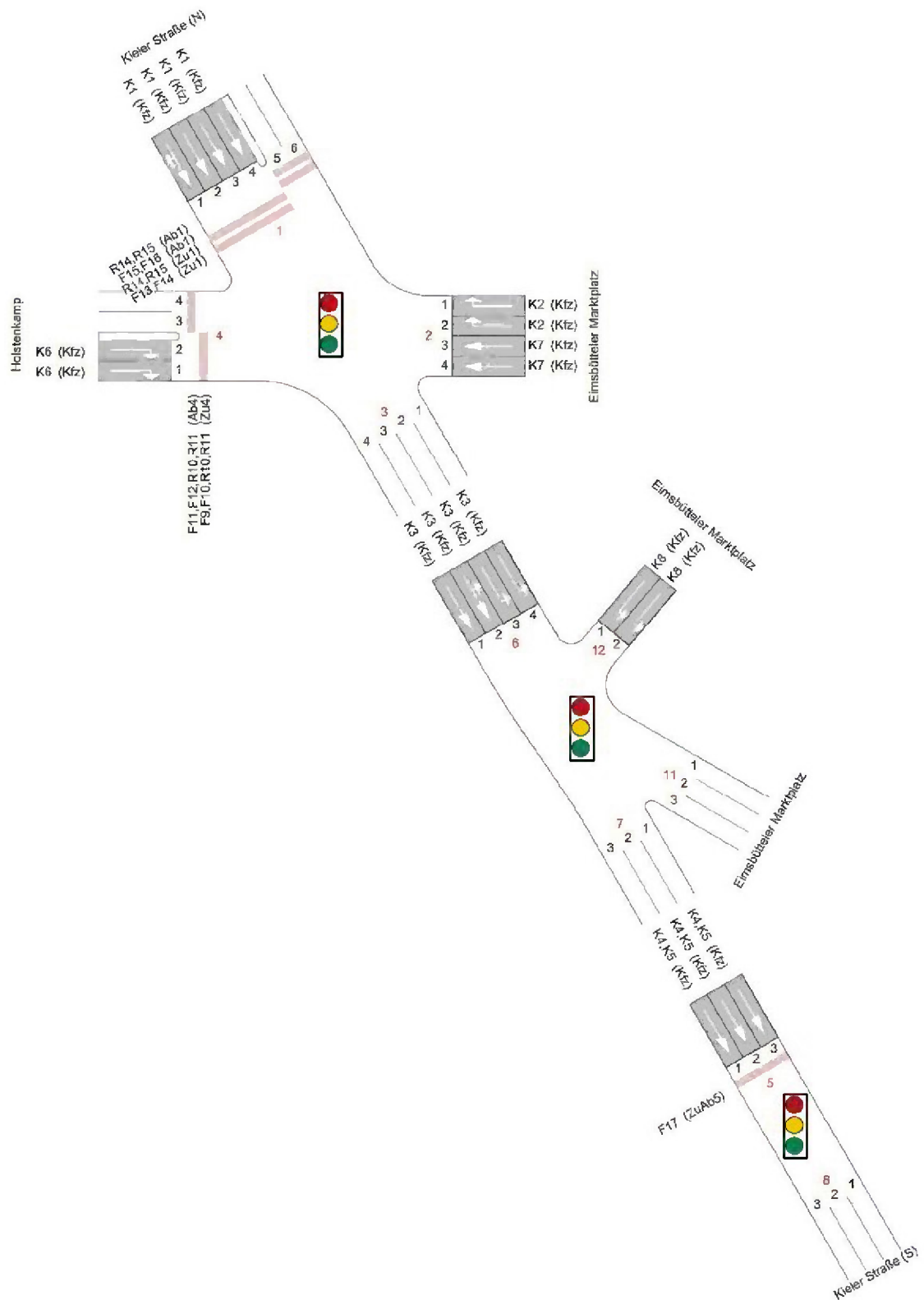
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

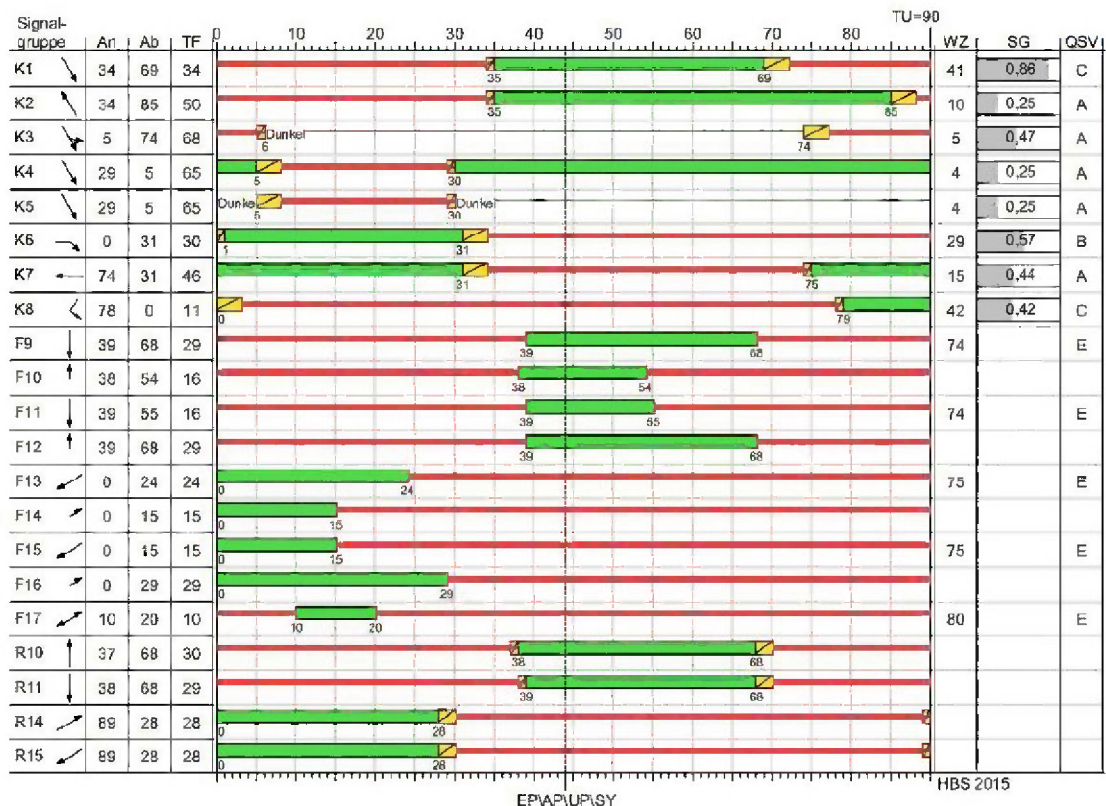


22.2 Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Knotenpunktgeometrie Bestand






















22.3 Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

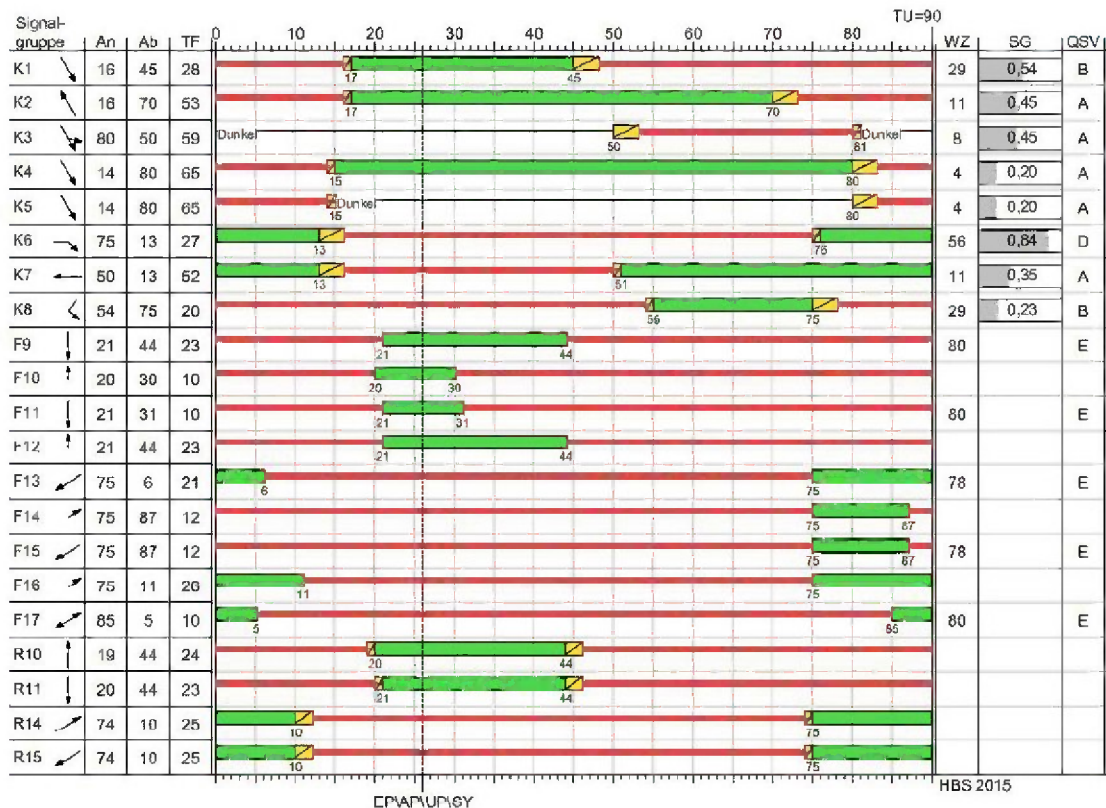


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | tb [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{W,0,5>nk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{0,5} [Kfz] | N _{0,5,0} [Kfz] | N _{0,5,0,5} [Kfz] | L ₀ [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 280 | 7,000 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1134 | 0,247 | 10,401 | 0,186 | 3,711 | 6,969 | 41,814 | A |
| | 2 |  | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 280 | 7,000 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1134 | 0,247 | 10,401 | 0,186 | 3,711 | 6,969 | 41,814 | A |
| | 3 |  | K7 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 440 | 11,000 | 1,868 | 1927 | - | 25 | 1006 | 0,437 | 14,970 | 0,461 | 7,273 | 11,834 | 73,702 | A |
| | 4 |  | K7 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 440 | 11,000 | 1,868 | 1927 | - | 25 | 1006 | 0,437 | 14,970 | 0,461 | 7,273 | 11,834 | 73,702 | A |
| 4 | 2 |  | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 365 | 9,125 | 1,919 | 1876 | - | 16 | 646 | 0,565 | 28,562 | 0,812 | 8,242 | 13,097 | 83,768 | B |
| | 1 |  | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 365 | 9,125 | 1,919 | 1876 | - | 16 | 646 | 0,565 | 28,562 | 0,812 | 8,242 | 13,097 | 83,768 | B |
| 1 | 1 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 410 | 10,250 | 1,880 | 1915 | - | 19 | 745 | 0,550 | 25,040 | 0,759 | 8,726 | 13,722 | 85,708 | B |
| | 2 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 370 | 9,250 | 1,874 | 1921 | - | 19 | 747 | 0,495 | 23,669 | 0,594 | 7,594 | 12,255 | 76,545 | B |
| | 3 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 651 | 16,275 | 1,841 | 1955 | - | 19 | 760 | 0,857 | 52,083 | 0,675 | 20,592 | 28,267 | 173,503 | D |
| | 4 |  | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 649 | 16,225 | 1,840 | 1957 | (x) | 19 | 761 | 0,853 | 50,853 | 0,435 | 20,271 | 27,886 | 170,907 | D |
| 5 | 1 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 340 | 8,500 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1386 | 0,245 | 4,388 | 0,184 | 2,950 | 5,855 | 37,132 | A |
| | 2 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 340 | 8,500 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1386 | 0,245 | 4,388 | 0,184 | 2,950 | 5,855 | 37,132 | A |
| | 3 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 340 | 8,500 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1386 | 0,245 | 4,388 | 0,184 | 2,950 | 5,855 | 37,132 | A |
| 12 | 1 |  | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 105 | 2,625 | 1,890 | 1905 | - | 6 | 253 | 0,415 | 41,721 | 0,416 | 2,825 | 5,668 | 35,708 | C |
| | 2 |  | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 105 | 2,625 | 1,890 | 1905 | - | 6 | 253 | 0,415 | 41,721 | 0,416 | 2,825 | 5,668 | 35,708 | C |
| 6 | 1 |  | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 679 | 16,975 | 1,906 | 1889 | - | 36 | 1450 | 0,468 | 5,124 | 0,529 | 6,699 | 11,076 | 70,377 | A |
| | 2 |  | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 691 | 17,275 | 1,865 | 1930 | - | 37 | 1481 | 0,467 | 5,087 | 0,527 | 6,798 | 11,208 | 69,333 | A |
| | 3 |  | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 695 | 17,375 | 1,856 | 1940 | - | 37 | 1488 | 0,467 | 5,081 | 0,527 | 6,835 | 11,257 | 69,636 | A |
| | 4 |  | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 695 | 17,375 | 1,856 | 1940 | - | 37 | 1488 | 0,467 | 5,081 | 0,527 | 6,835 | 11,257 | 69,636 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 8240 | | | | | | 19156 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,495 | 18,577 | | | | | |

Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

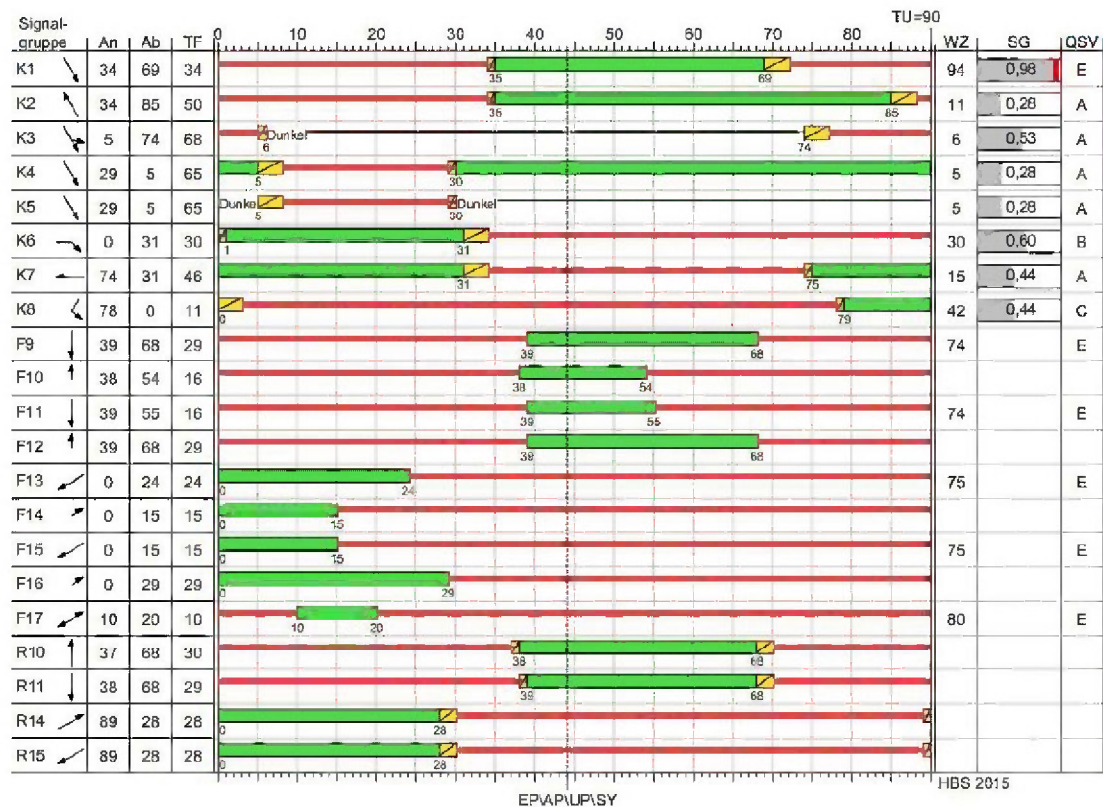


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t_r [s] | t_a [s] | t_s [s] | f_k | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_0 [s/Kfz] | q_s [Kfz/h] | $N_{Kfz,95>0,1K}$ | n_c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_w [s] | N_{Kfz} [Kfz] | $N_{Kfz,95}$ [Kfz] | $N_{Kfz,95}$ [Kfz] | L_v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|--------|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|----------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|----------------|-------|--------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 535 | 13,375 | 1,800 | 2000 | - | 30 | 1200 | 0,446 | 11,271 | 0,480 | 7,785 | 12,504 | 75,024 | A |
| | 2 | | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 535 | 13,375 | 1,800 | 2000 | - | 30 | 1200 | 0,446 | 11,271 | 0,480 | 7,785 | 12,504 | 75,024 | A |
| | 3 | | K7 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 405 | 10,125 | 1,850 | 1946 | - | 29 | 1146 | 0,353 | 10,593 | 0,317 | 5,571 | 9,563 | 58,985 | A |
| | 4 | | K7 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 405 | 10,125 | 1,850 | 1946 | - | 29 | 1146 | 0,353 | 10,593 | 0,317 | 5,571 | 9,563 | 58,985 | A |
| 4 | 2 | | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 510 | 12,750 | 1,843 | 1953 | - | 15 | 607 | 0,840 | 55,837 | 4,539 | 16,430 | 23,285 | 143,063 | D |
| | 1 | | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 510 | 12,750 | 1,843 | 1953 | - | 15 | 607 | 0,840 | 55,837 | 4,539 | 16,430 | 23,285 | 143,063 | D |
| 1 | 1 | | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 332 | 8,300 | 1,870 | 1925 | - | 16 | 620 | 0,535 | 29,102 | 0,708 | 7,507 | 12,141 | 75,396 | B |
| | 2 | | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 332 | 8,300 | 1,870 | 1925 | - | 16 | 620 | 0,535 | 29,102 | 0,708 | 7,507 | 12,141 | 75,396 | B |
| | 3 | | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 333 | 8,325 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,535 | 29,089 | 0,708 | 7,527 | 12,167 | 75,630 | B |
| | 4 | | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 333 | 8,325 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,535 | 29,089 | 0,708 | 7,527 | 12,167 | 75,630 | B |
| 5 | 1 | | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 280 | 7,000 | 1,906 | 1889 | - | 35 | 1386 | 0,202 | 4,137 | 0,143 | 2,337 | 4,922 | 31,274 | A |
| | 2 | | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 280 | 7,000 | 1,906 | 1889 | - | 35 | 1386 | 0,202 | 4,137 | 0,143 | 2,337 | 4,922 | 31,274 | A |
| | 3 | | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 280 | 7,000 | 1,906 | 1889 | - | 35 | 1386 | 0,202 | 4,137 | 0,143 | 2,337 | 4,922 | 31,274 | A |
| 12 | 1 | | K8 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 105 | 2,625 | 1,825 | 1973 | - | 11 | 458 | 0,229 | 29,286 | 0,168 | 2,295 | 4,857 | 29,550 | B |
| | 2 | | K8 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 105 | 2,625 | 1,825 | 1973 | - | 11 | 458 | 0,229 | 29,286 | 0,168 | 2,295 | 4,857 | 29,550 | B |
| 6 | 1 | | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 562 | 14,050 | 1,908 | 1887 | - | 31 | 1259 | 0,446 | 8,476 | 0,480 | 7,140 | 11,659 | 74,151 | A |
| | 2 | | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 581 | 14,525 | 1,843 | 1953 | - | 33 | 1302 | 0,446 | 8,430 | 0,480 | 7,365 | 11,955 | 73,165 | A |
| | 3 | | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 583 | 14,575 | 1,838 | 1959 | - | 33 | 1308 | 0,446 | 8,424 | 0,480 | 7,389 | 11,986 | 73,426 | A |
| | 4 | | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 584 | 14,600 | 1,838 | 1959 | - | 33 | 1308 | 0,446 | 8,424 | 0,480 | 7,401 | 12,002 | 73,524 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 7590 | | | | | | 18643 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,472 | 19,156 | | | | | |

Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

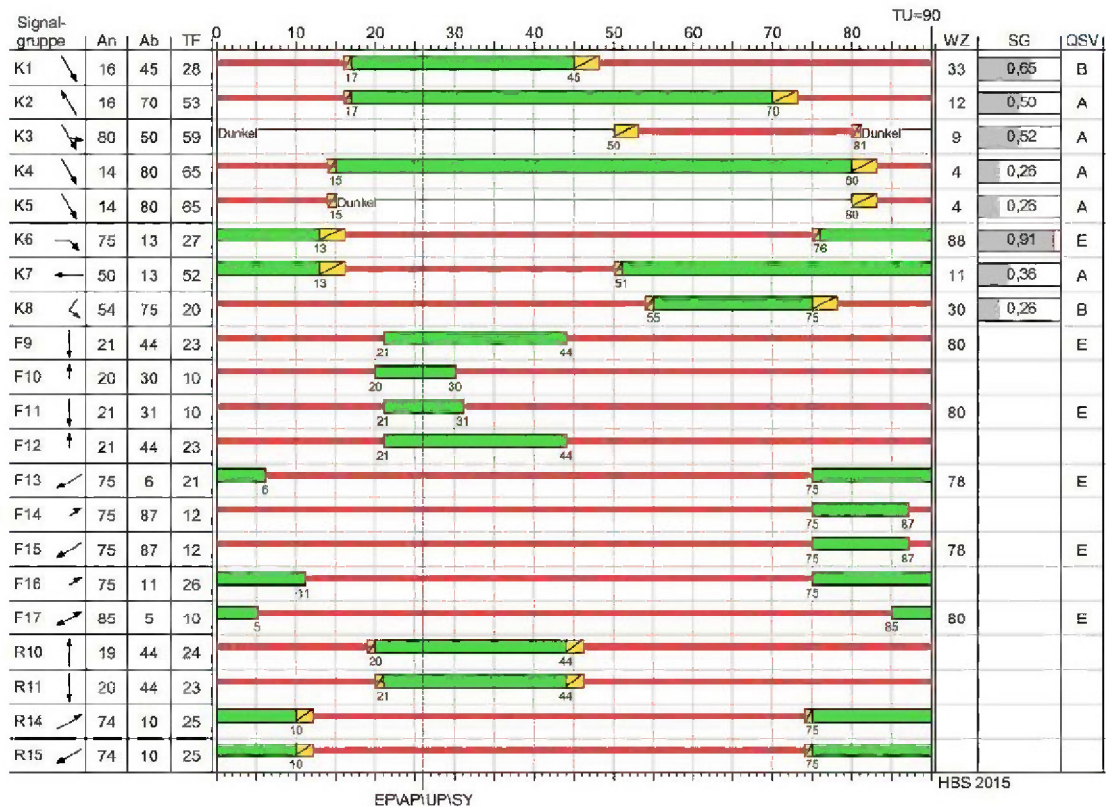


A-Signalgruppen ausgeblendet



















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nuss>me | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nor [Kfz] | Nus [Kfz] | Nus,ss [Kfz] | Ls [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 315 | 7,875 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1134 | 0,278 | 10,714 | 0,220 | 4,268 | 7,762 | 46,572 | A |
| | 2 | | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 315 | 7,875 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1134 | 0,278 | 10,714 | 0,220 | 4,268 | 7,762 | 46,572 | A |
| | 3 | | K7 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 440 | 11,000 | 1,865 | 1930 | - | 25 | 1007 | 0,437 | 14,968 | 0,461 | 7,273 | 11,834 | 73,560 | A |
| | 4 | | K7 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 440 | 11,000 | 1,865 | 1930 | - | 25 | 1007 | 0,437 | 14,968 | 0,461 | 7,273 | 11,834 | 73,560 | A |
| 4 | 2 | | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 390 | 9,750 | 1,917 | 1878 | - | 16 | 647 | 0,603 | 29,830 | 0,970 | 9,040 | 14,125 | 90,259 | B |
| | 1 | | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 390 | 9,750 | 1,917 | 1878 | - | 16 | 647 | 0,603 | 29,830 | 0,970 | 9,040 | 14,125 | 90,259 | B |
| 1 | 1 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 464 | 11,600 | 1,879 | 1916 | - | 19 | 745 | 0,623 | 27,353 | 1,072 | 10,427 | 15,888 | 99,236 | B |
| | 2 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 424 | 10,600 | 1,074 | 1921 | - | 19 | 747 | 0,560 | 25,535 | 0,824 | 9,137 | 14,249 | 88,999 | B |
| | 3 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 747 | 18,675 | 1,841 | 1955 | - | 19 | 760 | 0,983 | 136,532 | 23,081 | 41,556 | 52,458 | 321,987 | E |
| | 4 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 745 | 18,625 | 1,840 | 1957 | (x) | 19 | 761 | 0,979 | 132,625 | 22,300 | 40,679 | 51,466 | 315,590 | E |
| 5 | 1 | | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 394 | 9,850 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1396 | 0,284 | 4,641 | 0,227 | 3,548 | 6,734 | 42,707 | A |
| | 2 | | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 394 | 9,850 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1396 | 0,284 | 4,641 | 0,227 | 3,548 | 6,734 | 42,707 | A |
| | 3 | | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 394 | 9,850 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1396 | 0,284 | 4,641 | 0,227 | 3,548 | 6,734 | 42,707 | A |
| 12 | 1 | | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 110 | 2,750 | 1,886 | 1909 | - | 6 | 253 | 0,435 | 42,349 | 0,453 | 2,964 | 5,905 | 37,131 | C |
| | 2 | | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 110 | 2,750 | 1,886 | 1909 | - | 6 | 253 | 0,435 | 42,349 | 0,453 | 2,964 | 5,905 | 37,131 | C |
| 6 | 1 | | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 763 | 19,075 | 1,906 | 1889 | - | 36 | 1449 | 0,527 | 5,807 | 0,687 | 8,147 | 12,974 | 82,437 | A |
| | 2 | | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 779 | 19,475 | 1,868 | 1927 | - | 37 | 1478 | 0,527 | 5,773 | 0,687 | 8,303 | 13,176 | 81,507 | A |
| | 3 | | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 764 | 19,600 | 1,856 | 1940 | - | 37 | 1488 | 0,527 | 5,762 | 0,687 | 8,352 | 13,240 | 81,903 | A |
| | 4 | | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 764 | 19,600 | 1,856 | 1940 | - | 37 | 1488 | 0,527 | 5,762 | 0,687 | 8,352 | 13,240 | 81,903 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 9182 | | | | | 19156 | | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | | 0,555 | 32,702 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | </ |

Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

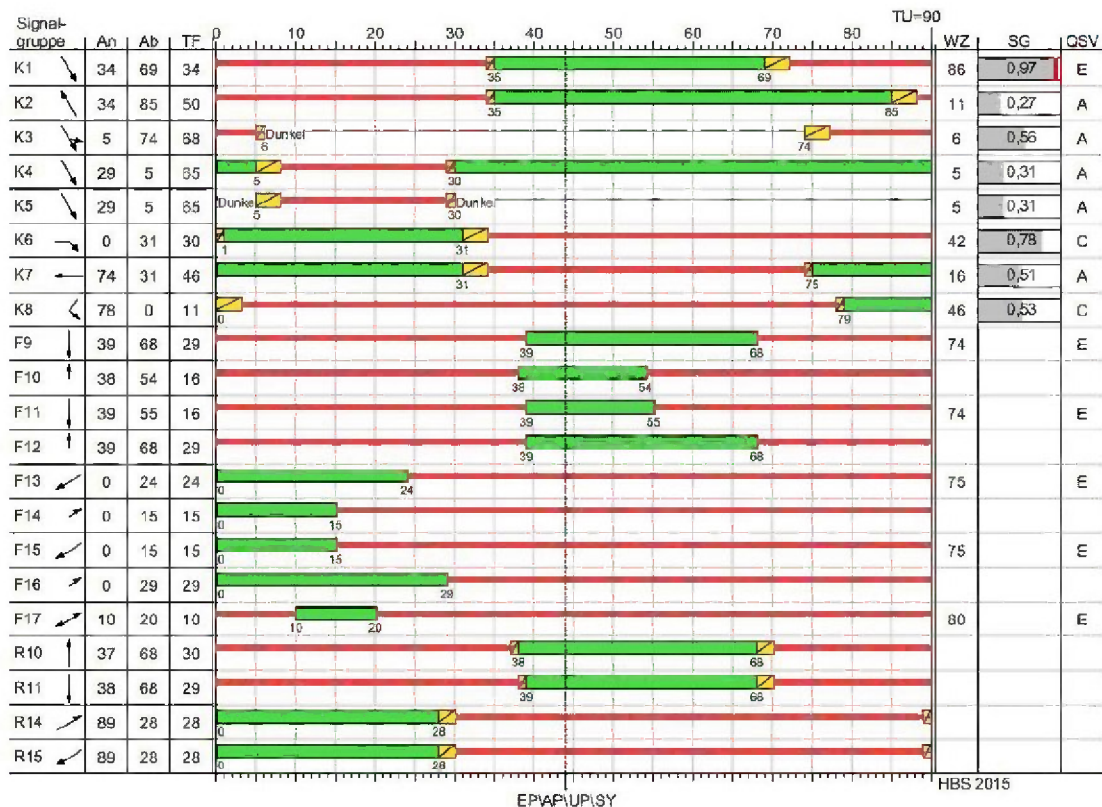


A-Signalgruppen ausgeblendet

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _b [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS95>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | Net [Kfz] | N _{MS95} [Kfz] | N _{MS95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 600 | 15,000 | 1,800 | 2000 | - | 30 | 1200 | 0,500 | 12,113 | 0,609 | 9,180 | 14,304 | 85,824 | A |
| | 2 |  | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 600 | 15,000 | 1,800 | 2000 | - | 30 | 1200 | 0,500 | 12,113 | 0,609 | 9,180 | 14,304 | 85,824 | A |
| | 3 |  | K7 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 415 | 10,375 | 1,852 | 1944 | - | 29 | 1146 | 0,362 | 10,698 | 0,330 | 5,750 | 9,805 | 60,536 | A |
| | 4 |  | K7 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 415 | 10,375 | 1,852 | 1944 | - | 29 | 1146 | 0,362 | 10,698 | 0,330 | 5,750 | 9,805 | 60,536 | A |
| 4 | 2 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 555 | 13,875 | 1,841 | 1955 | - | 15 | 608 | 0,913 | 87,836 | 9,796 | 23,147 | 31,284 | 192,021 | E |
| | 1 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 555 | 13,875 | 1,841 | 1955 | - | 15 | 608 | 0,913 | 87,836 | 9,796 | 23,147 | 31,284 | 192,021 | E |
| 1 | 1 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 399 | 9,975 | 1,869 | 1927 | - | 16 | 620 | 0,644 | 32,996 | 1,188 | 9,720 | 14,993 | 93,196 | B |
| | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 400 | 10,000 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 621 | 0,644 | 32,985 | 1,188 | 9,742 | 15,021 | 93,371 | B |
| | 3 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 400 | 10,000 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 621 | 0,644 | 32,985 | 1,188 | 9,742 | 15,021 | 93,371 | B |
| | 4 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 401 | 10,025 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 621 | 0,646 | 33,076 | 1,200 | 9,782 | 15,072 | 93,686 | B |
| 5 | 1 |  | K4, KS | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 354 | 8,850 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1386 | 0,255 | 4,451 | 0,195 | 3,101 | 6,079 | 38,553 | A |
| | 2 |  | K4, KS | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 354 | 8,850 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1386 | 0,255 | 4,451 | 0,195 | 3,101 | 6,079 | 38,553 | A |
| | 3 |  | K4, KS | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 354 | 8,850 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1386 | 0,255 | 4,451 | 0,195 | 3,101 | 6,079 | 38,553 | A |
| 12 | 1 |  | K8 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 120 | 3,000 | 1,834 | 1963 | - | 11 | 457 | 0,263 | 29,800 | 0,203 | 2,654 | 5,409 | 33,071 | B |
| | 2 |  | K8 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 120 | 3,000 | 1,834 | 1963 | - | 11 | 457 | 0,263 | 29,800 | 0,203 | 2,654 | 5,409 | 33,071 | B |
| 6 | 1 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 654 | 16,350 | 1,908 | 1887 | - | 32 | 1260 | 0,519 | 9,523 | 0,662 | 8,989 | 14,060 | 89,422 | A |
| | 2 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 671 | 16,775 | 1,852 | 1944 | - | 32 | 1296 | 0,518 | 9,457 | 0,660 | 9,195 | 14,323 | 87,571 | A |
| | 3 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 677 | 16,925 | 1,836 | 1961 | - | 33 | 1308 | 0,518 | 9,441 | 0,660 | 9,271 | 14,421 | 88,257 | A |
| | 4 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 678 | 16,950 | 1,836 | 1961 | - | 33 | 1308 | 0,518 | 9,441 | 0,660 | 9,284 | 14,437 | 88,354 | A |
| Knotenpunktskizzen: | | | | | | | | 8722 | | | | | | 18635 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,535 | 24,189 | | | | | |

Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

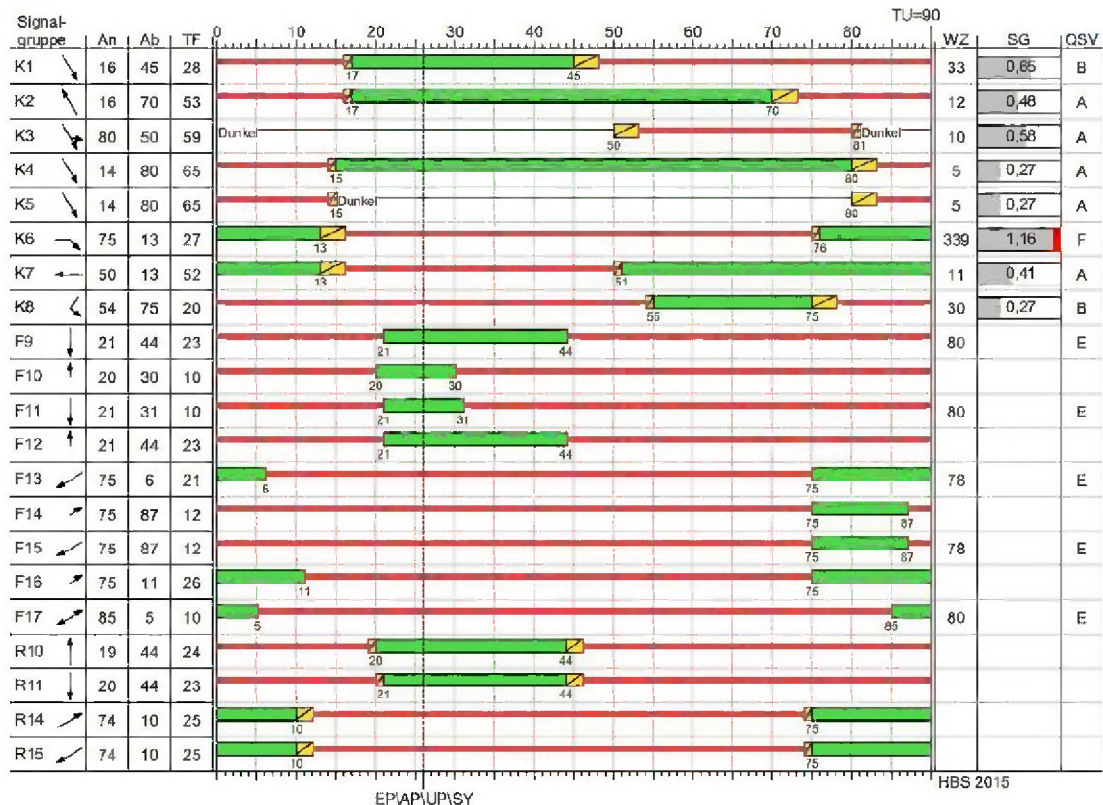


A-Signalgruppen ausgeblendet!




















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nuss > 90% | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tu [s] | Nar [Kfz] | Nus [Kfz] | Nuss > 90% | Ls [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|------------|---------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 305 | 7,625 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1134 | 0,269 | 10,622 | 0,210 | 4,106 | 7,533 | 45,198 | A |
| | 2 | | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 305 | 7,625 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1134 | 0,269 | 10,622 | 0,210 | 4,106 | 7,533 | 45,198 | A |
| | 3 | | K7 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 510 | 12,750 | 1,863 | 1932 | - | 25 | 1007 | 0,506 | 16,206 | 0,625 | 8,907 | 13,954 | 86,654 | A |
| | 4 | | K7 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 510 | 12,750 | 1,863 | 1932 | - | 25 | 1007 | 0,506 | 16,206 | 0,625 | 8,907 | 13,954 | 86,654 | A |
| 4 | 2 | | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 505 | 12,625 | 1,917 | 1878 | - | 16 | 646 | 0,782 | 41,990 | 2,781 | 14,111 | 20,464 | 130,765 | C |
| | 1 | | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 505 | 12,625 | 1,917 | 1878 | - | 16 | 646 | 0,782 | 41,990 | 2,781 | 14,111 | 20,464 | 130,765 | C |
| 1 | 1 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 459 | 11,475 | 1,879 | 1916 | - | 19 | 745 | 0,616 | 27,095 | 1,035 | 10,256 | 15,672 | 97,887 | B |
| | 2 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 419 | 10,475 | 1,874 | 1921 | - | 19 | 747 | 0,561 | 25,335 | 0,790 | 8,985 | 14,054 | 67,791 | B |
| | 3 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 736 | 18,400 | 1,840 | 1957 | - | 19 | 761 | 0,967 | 121,272 | 19,943 | 37,964 | 48,385 | 296,697 | E |
| | 4 | | K1 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 736 | 18,400 | 1,840 | 1957 | (x) | 19 | 761 | 0,967 | 121,272 | 19,943 | 37,964 | 48,385 | 296,697 | E |
| 5 | 1 | | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 430 | 10,750 | 1,904 | 1891 | - | 35 | 1386 | 0,310 | 4,821 | 0,258 | 3,972 | 7,343 | 46,613 | A |
| | 2 | | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 430 | 10,750 | 1,904 | 1891 | - | 35 | 1386 | 0,310 | 4,821 | 0,258 | 3,972 | 7,343 | 46,613 | A |
| | 3 | | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 430 | 10,750 | 1,904 | 1891 | - | 35 | 1386 | 0,310 | 4,821 | 0,258 | 3,972 | 7,343 | 46,613 | A |
| 12 | 1 | | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 135 | 3,375 | 1,890 | 1905 | - | 6 | 253 | 0,534 | 46,316 | 0,696 | 3,846 | 7,163 | 45,127 | C |
| | 2 | | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 135 | 3,375 | 1,890 | 1905 | - | 6 | 253 | 0,534 | 46,316 | 0,696 | 3,846 | 7,163 | 45,127 | C |
| 6 | 1 | | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 812 | 20,300 | 1,906 | 1889 | - | 36 | 1449 | 0,560 | 6,265 | 0,798 | 9,089 | 14,188 | 90,151 | A |
| | 2 | | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 828 | 20,700 | 1,868 | 1927 | - | 37 | 1478 | 0,560 | 6,226 | 0,798 | 9,252 | 14,396 | 89,054 | A |
| | 3 | | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 835 | 20,875 | 1,856 | 1940 | - | 37 | 1488 | 0,561 | 6,228 | 0,802 | 9,339 | 14,507 | 89,740 | A |
| | 4 | | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 835 | 20,875 | 1,856 | 1940 | - | 37 | 1488 | 0,561 | 6,228 | 0,802 | 9,339 | 14,507 | 89,740 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 9860 | | | | | | 19155 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,589 | 31,070 | | | | | |

Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

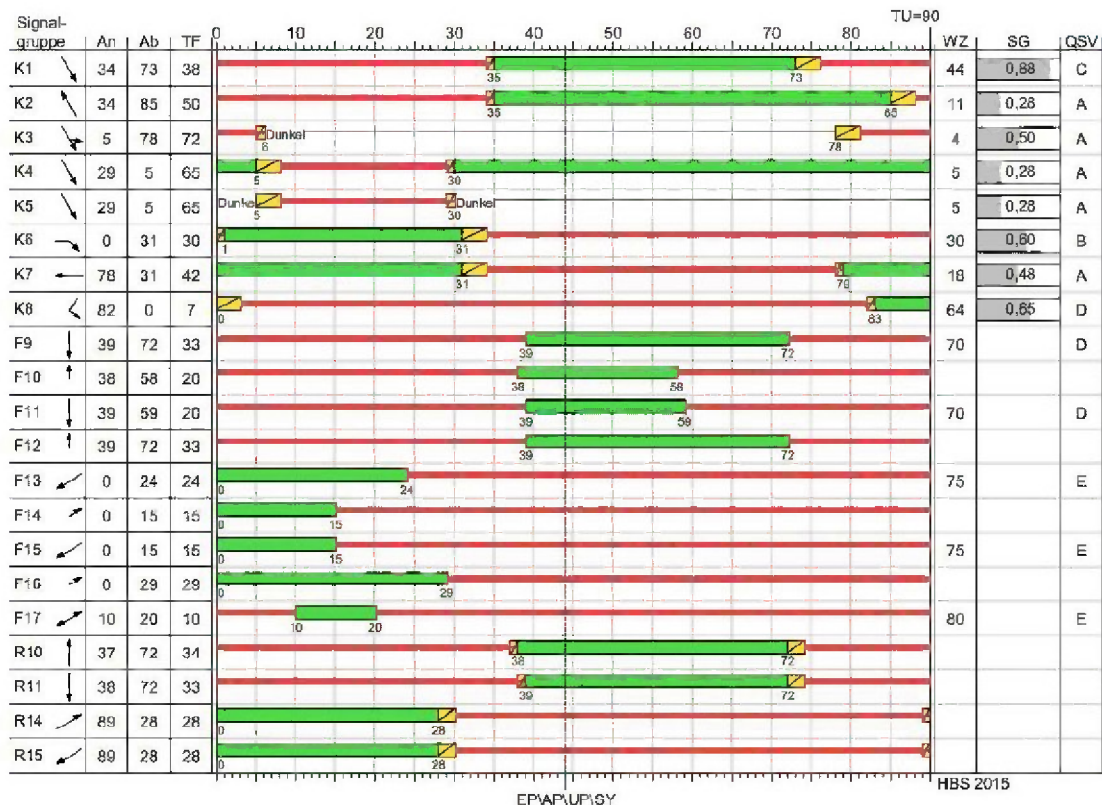


A-Signalgruppen ausgeblendet!




















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nuss>nc | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Ner [Kfz] | Nms [Kfz] | Nussos [Kfz] | L [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------|------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 580 | 14,500 | 1,800 | 2000 | - | 30 | 1200 | 0,483 | 11,893 | 0,565 | 8,732 | 13,730 | 82,390 | A |
| | 2 |  | K2 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 580 | 14,500 | 1,800 | 2000 | - | 30 | 1200 | 0,483 | 11,893 | 0,565 | 8,732 | 13,730 | 82,390 | A |
| | 3 |  | K7 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 475 | 11,875 | 1,850 | 1946 | - | 29 | 1146 | 0,414 | 11,363 | 0,417 | 6,872 | 11,305 | 69,729 | A |
| | 4 |  | K7 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 475 | 11,875 | 1,850 | 1946 | - | 29 | 1146 | 0,414 | 11,363 | 0,417 | 6,872 | 11,305 | 69,729 | A |
| 4 | 2 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 705 | 17,625 | 1,841 | 1955 | - | 15 | 606 | 1,160 | 339,071 | 52,025 | 69,654 | 83,769 | 514,174 | F |
| | 1 |  | K6 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 705 | 17,625 | 1,841 | 1955 | - | 15 | 606 | 1,160 | 339,071 | 52,025 | 69,654 | 83,769 | 514,174 | F |
| 1 | 1 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 399 | 9,975 | 1,869 | 1927 | - | 16 | 621 | 0,643 | 32,939 | 1,182 | 9,711 | 14,981 | 93,122 | B |
| | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 400 | 10,000 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,643 | 32,928 | 1,182 | 9,732 | 15,008 | 93,290 | B |
| | 3 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 400 | 10,000 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,643 | 32,928 | 1,182 | 9,732 | 15,008 | 93,290 | B |
| | 4 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 401 | 10,025 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,645 | 33,019 | 1,194 | 9,773 | 15,060 | 93,613 | B |
| 5 | 1 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 377 | 9,425 | 1,904 | 1891 | - | 35 | 1386 | 0,272 | 4,560 | 0,213 | 3,356 | 6,454 | 40,970 | A |
| | 2 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 377 | 9,425 | 1,904 | 1891 | - | 35 | 1386 | 0,272 | 4,560 | 0,213 | 3,356 | 6,454 | 40,970 | A |
| | 3 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 377 | 9,425 | 1,904 | 1891 | - | 35 | 1386 | 0,272 | 4,560 | 0,213 | 3,356 | 6,454 | 40,970 | A |
| 12 | 1 |  | K8 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 125 | 3,125 | 1,832 | 1965 | - | 11 | 458 | 0,273 | 29,953 | 0,214 | 2,774 | 5,591 | 34,150 | B |
| | 2 |  | K8 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 125 | 3,125 | 1,832 | 1965 | - | 11 | 458 | 0,273 | 29,953 | 0,214 | 2,774 | 5,591 | 34,150 | B |
| 6 | 1 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 726 | 18,150 | 1,908 | 1887 | - | 31 | 1259 | 0,577 | 10,580 | 0,863 | 10,688 | 16,217 | 103,140 | A |
| | 2 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 747 | 18,675 | 1,850 | 1946 | - | 32 | 1298 | 0,576 | 10,485 | 0,859 | 10,958 | 16,556 | 101,323 | A |
| | 3 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 753 | 18,825 | 1,836 | 1961 | - | 33 | 1308 | 0,576 | 10,467 | 0,859 | 11,039 | 16,658 | 101,947 | A |
| | 4 |  | K3 | 59 | 60 | 31 | 0,667 | 754 | 18,850 | 1,836 | 1961 | - | 33 | 1308 | 0,576 | 10,467 | 0,859 | 11,052 | 16,674 | 102,045 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 9481 | | | | | | 18642 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,602 | 63,207 | | | | | |

22.4 Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

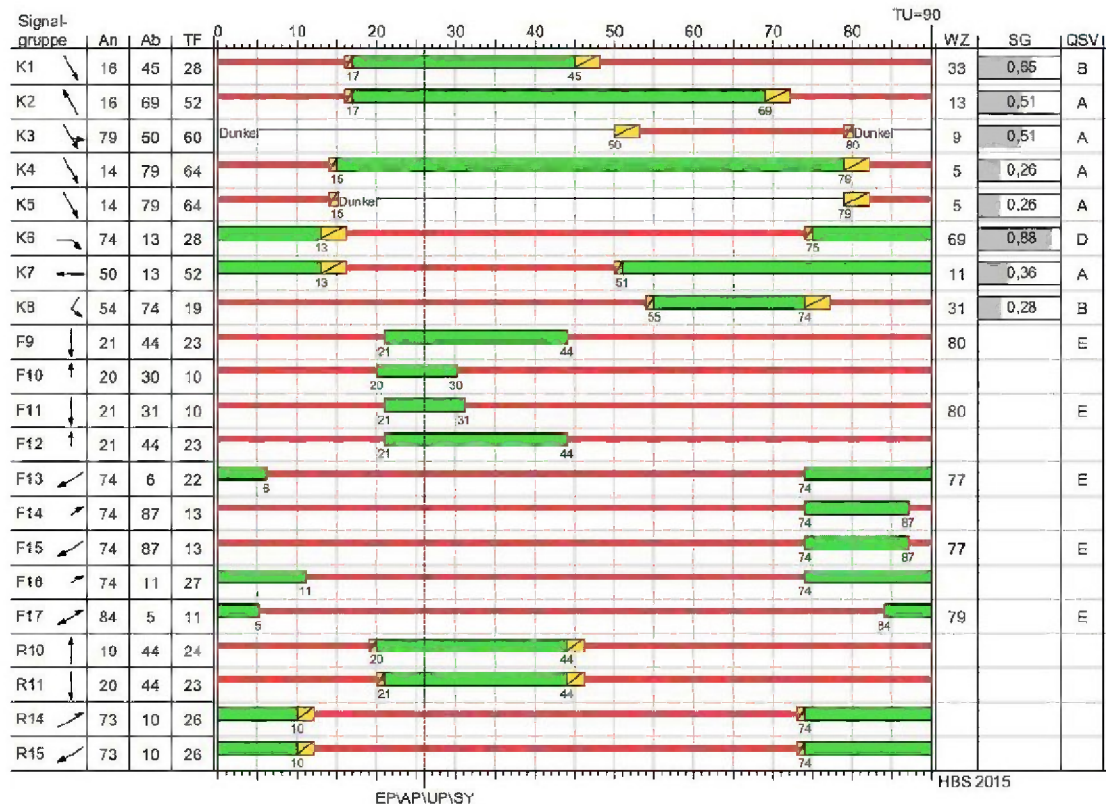


A-Signalgruppen ausgeblendet!




















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | l _f [s] | l _A [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | l _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M595>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|------------------------------------|------------------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 315 | 7,875 | 1,900 | 2000 | - | 28 | 1134 | 0,278 | 10,714 | 0,220 | 4,268 | 7,762 | 46,572 | A |
| | 2 |  | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 315 | 7,875 | 1,900 | 2000 | - | 28 | 1134 | 0,278 | 10,714 | 0,220 | 4,268 | 7,762 | 46,572 | A |
| | 3 |  | K7 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 440 | 11,000 | 1,865 | 1930 | - | 23 | 923 | 0,477 | 18,028 | 0,550 | 7,988 | 12,768 | 79,366 | A |
| | 4 |  | K7 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 440 | 11,000 | 1,865 | 1930 | - | 23 | 923 | 0,477 | 18,028 | 0,550 | 7,988 | 12,768 | 79,366 | A |
| 4 | 2 |  | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 390 | 9,750 | 1,917 | 1878 | - | 16 | 647 | 0,603 | 29,830 | 0,970 | 9,040 | 14,125 | 90,259 | B |
| | 1 |  | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 390 | 9,750 | 1,917 | 1878 | - | 16 | 647 | 0,603 | 29,830 | 0,970 | 9,040 | 14,125 | 90,259 | B |
| 1 | 1 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 464 | 11,600 | 1,879 | 1916 | - | 21 | 830 | 0,559 | 22,522 | 0,792 | 9,470 | 14,674 | 91,634 | B |
| | 2 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 424 | 10,600 | 1,874 | 1921 | - | 21 | 832 | 0,510 | 21,315 | 0,635 | 8,349 | 13,236 | 62,672 | B |
| | 3 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 747 | 18,675 | 1,841 | 1955 | - | 21 | 847 | 0,882 | 56,784 | 7,853 | 24,984 | 33,437 | 205,236 | D |
| | 4 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 745 | 18,625 | 1,840 | 1957 | (x) | 21 | 847 | 0,880 | 55,930 | 7,660 | 24,721 | 33,130 | 203,153 | D |
| 5 | 1 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 394 | 9,850 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1386 | 0,284 | 4,641 | 0,227 | 3,548 | 6,734 | 42,707 | A |
| | 2 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 394 | 9,850 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1386 | 0,284 | 4,641 | 0,227 | 3,548 | 6,734 | 42,707 | A |
| | 3 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 394 | 9,850 | 1,903 | 1892 | - | 35 | 1386 | 0,284 | 4,641 | 0,227 | 3,548 | 6,734 | 42,707 | A |
| 12 | 1 |  | K8 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 110 | 2,750 | 1,886 | 1909 | - | 4 | 169 | 0,651 | 64,438 | 1,164 | 3,823 | 7,130 | 44,833 | D |
| | 2 |  | K8 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 110 | 2,750 | 1,886 | 1909 | - | 4 | 169 | 0,651 | 64,438 | 1,164 | 3,823 | 7,130 | 44,833 | D |
| 6 | 1 |  | K3 | 72 | 73 | 18 | 0,811 | 763 | 19,075 | 1,906 | 1889 | - | 38 | 1532 | 0,498 | 4,176 | 0,604 | 6,652 | 11,014 | 69,983 | A |
| | 2 |  | K3 | 72 | 73 | 18 | 0,811 | 780 | 19,500 | 1,868 | 1927 | - | 39 | 1562 | 0,499 | 4,099 | 0,607 | 6,798 | 11,208 | 69,333 | A |
| | 3 |  | K3 | 72 | 73 | 18 | 0,811 | 783 | 19,575 | 1,856 | 1940 | - | 39 | 1573 | 0,498 | 4,079 | 0,604 | 6,810 | 11,223 | 69,425 | A |
| | 4 |  | K3 | 72 | 73 | 18 | 0,811 | 784 | 19,600 | 1,856 | 1940 | - | 39 | 1573 | 0,498 | 4,079 | 0,604 | 6,818 | 11,234 | 69,494 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 9182 | | | | | | 19500 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,532 | 19,805 | | | | | |

Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

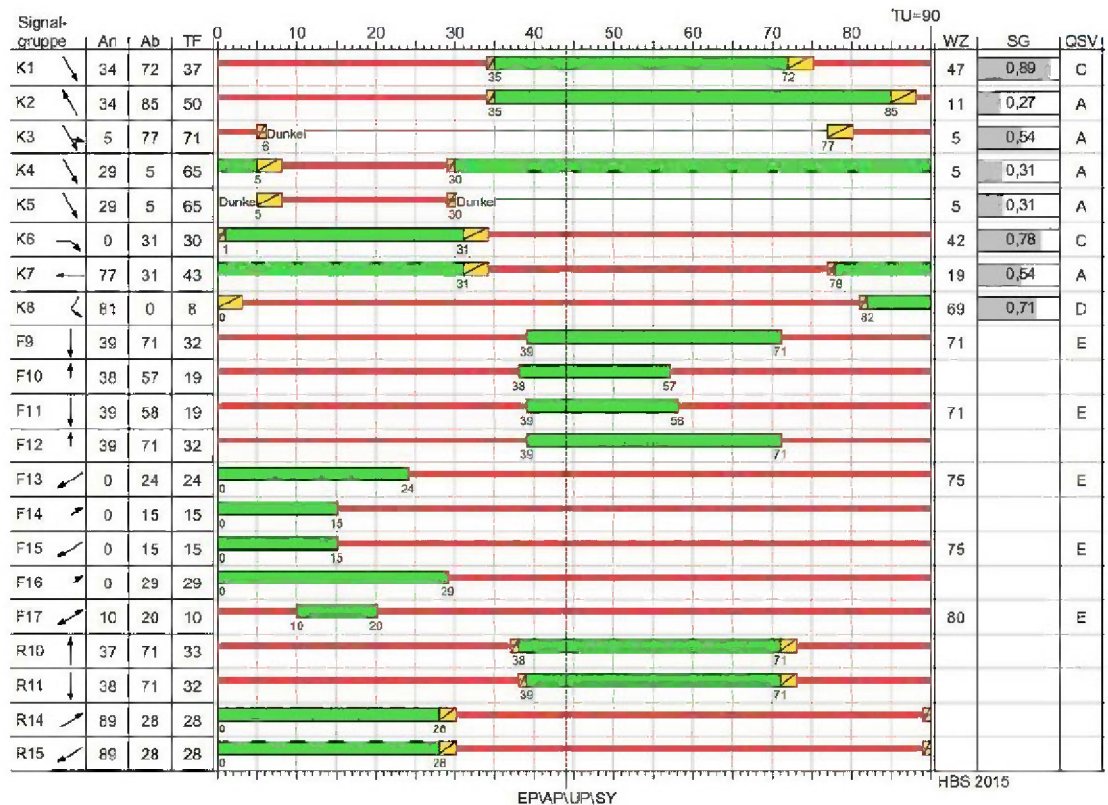


A-Signalgruppen ausgeblendet!




















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | ts [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95>NC | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NCS [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 52 | 53 | 30 | 0,589 | 600 | 15,000 | 1,800 | 2000 | - | 29 | 1178 | 0,509 | 12,790 | 0,633 | 9,430 | 14,634 | 87,804 | A |
| | 2 |  | K2 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 600 | 15,000 | 1,800 | 2000 | - | 29 | 1178 | 0,509 | 12,790 | 0,633 | 9,438 | 14,634 | 87,804 | A |
| | 3 |  | K7 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 415 | 10,375 | 1,852 | 1944 | - | 29 | 1146 | 0,362 | 10,698 | 0,330 | 5,750 | 9,805 | 60,536 | A |
| | 4 |  | K7 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 415 | 10,375 | 1,852 | 1944 | - | 29 | 1146 | 0,362 | 10,698 | 0,330 | 5,750 | 9,805 | 60,536 | A |
| 4 | 2 |  | K6 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 555 | 13,875 | 1,841 | 1955 | - | 16 | 630 | 0,881 | 68,876 | 7,000 | 20,133 | 27,722 | 170,158 | D |
| | 1 |  | K6 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 555 | 13,875 | 1,841 | 1955 | - | 16 | 630 | 0,881 | 68,876 | 7,000 | 20,133 | 27,722 | 170,158 | D |
| 1 | 1 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 399 | 9,975 | 1,869 | 1927 | - | 16 | 620 | 0,644 | 32,996 | 1,188 | 9,720 | 14,993 | 93,196 | B |
| | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 400 | 10,000 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 621 | 0,644 | 32,985 | 1,188 | 9,742 | 15,021 | 93,371 | B |
| | 3 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 400 | 10,000 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 621 | 0,644 | 32,985 | 1,188 | 9,742 | 15,021 | 93,371 | B |
| | 4 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 401 | 10,025 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 621 | 0,646 | 33,076 | 1,200 | 9,782 | 15,072 | 93,688 | B |
| 5 | 1 |  | K4, K5 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 354 | 8,850 | 1,903 | 1892 | - | 34 | 1365 | 0,259 | 4,803 | 0,199 | 3,225 | 6,262 | 39,714 | A |
| | 2 |  | K4, K5 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 354 | 8,850 | 1,903 | 1892 | - | 34 | 1365 | 0,259 | 4,803 | 0,199 | 3,225 | 6,262 | 39,714 | A |
| | 3 |  | K4, K5 | 64 | 65 | 26 | 0,722 | 354 | 8,850 | 1,903 | 1892 | - | 34 | 1365 | 0,259 | 4,803 | 0,199 | 3,225 | 6,262 | 39,714 | A |
| 12 | 1 |  | K8 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 120 | 3,000 | 1,834 | 1963 | - | 11 | 436 | 0,275 | 30,792 | 0,216 | 2,702 | 5,482 | 33,517 | B |
| | 2 |  | K8 | 19 | 20 | 71 | 0,222 | 120 | 3,000 | 1,834 | 1963 | - | 11 | 436 | 0,275 | 30,792 | 0,216 | 2,702 | 5,482 | 33,517 | B |
| 6 | 1 |  | K3 | 60 | 61 | 30 | 0,678 | 652 | 16,300 | 1,908 | 1887 | - | 32 | 1281 | 0,509 | 8,906 | 0,634 | 8,648 | 13,621 | 85,630 | A |
| | 2 |  | K3 | 60 | 61 | 30 | 0,678 | 671 | 16,775 | 1,852 | 1944 | - | 33 | 1317 | 0,509 | 8,857 | 0,634 | 8,882 | 13,922 | 85,119 | A |
| | 3 |  | K3 | 60 | 61 | 30 | 0,678 | 678 | 16,950 | 1,836 | 1961 | - | 33 | 1330 | 0,510 | 8,856 | 0,637 | 8,980 | 14,048 | 85,974 | A |
| | 4 |  | K3 | 60 | 61 | 30 | 0,678 | 679 | 16,975 | 1,836 | 1961 | - | 33 | 1330 | 0,511 | 8,869 | 0,639 | 9,003 | 14,078 | 86,157 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 8722 | | | | | | 18616 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,531 | 21,757 | | | | | |

Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

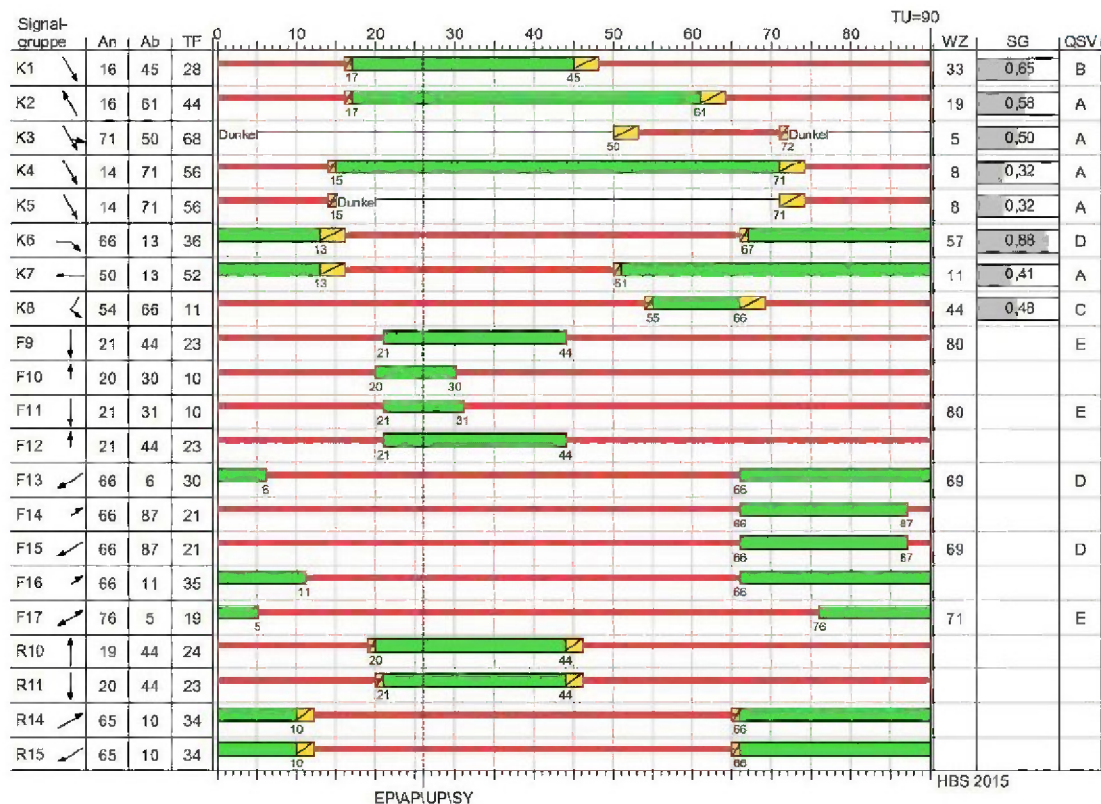


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf. | Estr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{max>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{ge} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{ms,ss} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 305 | 7,625 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1134 | 0,269 | 10,622 | 0,210 | 4,106 | 7,533 | 45,198 | A |
| | 2 |  | K2 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 305 | 7,625 | 1,800 | 2000 | - | 28 | 1134 | 0,269 | 10,622 | 0,210 | 4,106 | 7,533 | 45,198 | A |
| | 3 |  | K7 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 510 | 12,750 | 1,863 | 1932 | - | 24 | 944 | 0,540 | 18,739 | 0,727 | 9,580 | 14,815 | 92,001 | A |
| | 4 |  | K7 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 510 | 12,750 | 1,863 | 1932 | - | 24 | 944 | 0,540 | 18,739 | 0,727 | 9,580 | 14,815 | 92,001 | A |
| 4 | 2 |  | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 505 | 12,625 | 1,917 | 1878 | - | 16 | 646 | 0,782 | 41,990 | 2,781 | 14,111 | 20,464 | 130,765 | C |
| | 1 |  | K6 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 505 | 12,625 | 1,917 | 1878 | - | 16 | 646 | 0,782 | 41,990 | 2,781 | 14,111 | 20,464 | 130,765 | C |
| 1 | 1 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 459 | 11,475 | 1,879 | 1916 | - | 20 | 809 | 0,567 | 23,415 | 0,821 | 9,540 | 14,764 | 92,216 | B |
| | 2 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 419 | 10,475 | 1,874 | 1921 | - | 20 | 811 | 0,517 | 22,137 | 0,655 | 8,399 | 13,300 | 83,072 | B |
| | 3 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 736 | 18,400 | 1,840 | 1957 | - | 21 | 826 | 0,891 | 62,054 | 8,710 | 25,754 | 34,337 | 210,554 | D |
| | 4 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 736 | 18,400 | 1,840 | 1957 | (v) | 21 | 826 | 0,891 | 62,054 | 8,710 | 25,754 | 34,337 | 210,554 | D |
| 5 | 1 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 430 | 10,750 | 1,904 | 1891 | - | 35 | 1386 | 0,310 | 4,821 | 0,258 | 3,972 | 7,343 | 46,613 | A |
| | 2 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 430 | 10,750 | 1,904 | 1891 | - | 35 | 1386 | 0,310 | 4,821 | 0,258 | 3,972 | 7,343 | 46,613 | A |
| | 3 |  | K4, K5 | 65 | 66 | 25 | 0,733 | 430 | 10,750 | 1,904 | 1891 | - | 35 | 1386 | 0,310 | 4,821 | 0,258 | 3,972 | 7,343 | 46,613 | A |
| 12 | 1 |  | K8 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 135 | 3,375 | 1,890 | 1905 | - | 5 | 190 | 0,711 | 69,272 | 1,585 | 4,855 | 8,581 | 54,060 | D |
| | 2 |  | K8 | 8 | 9 | 82 | 0,100 | 135 | 3,375 | 1,890 | 1905 | - | 5 | 190 | 0,711 | 69,272 | 1,585 | 4,855 | 8,581 | 54,060 | D |
| 6 | 1 |  | K3 | 71 | 72 | 19 | 0,800 | 812 | 20,300 | 1,906 | 1889 | - | 38 | 1511 | 0,537 | 4,859 | 0,719 | 7,837 | 12,572 | 79,882 | A |
| | 2 |  | K3 | 71 | 72 | 19 | 0,800 | 828 | 20,700 | 1,868 | 1927 | - | 39 | 1512 | 0,537 | 4,835 | 0,719 | 7,077 | 12,754 | 78,806 | A |
| | 3 |  | K3 | 71 | 72 | 19 | 0,800 | 835 | 20,875 | 1,856 | 1940 | - | 39 | 1552 | 0,538 | 4,835 | 0,722 | 8,052 | 12,851 | 79,496 | A |
| | 4 |  | K3 | 71 | 72 | 19 | 0,800 | 835 | 20,875 | 1,856 | 1940 | - | 39 | 1552 | 0,538 | 4,835 | 0,722 | 8,052 | 12,851 | 79,496 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 9860 | | | | | | 19415 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,574 | 22,345 | | | | | |

Teilknoten Kieler Straße / Holstenkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

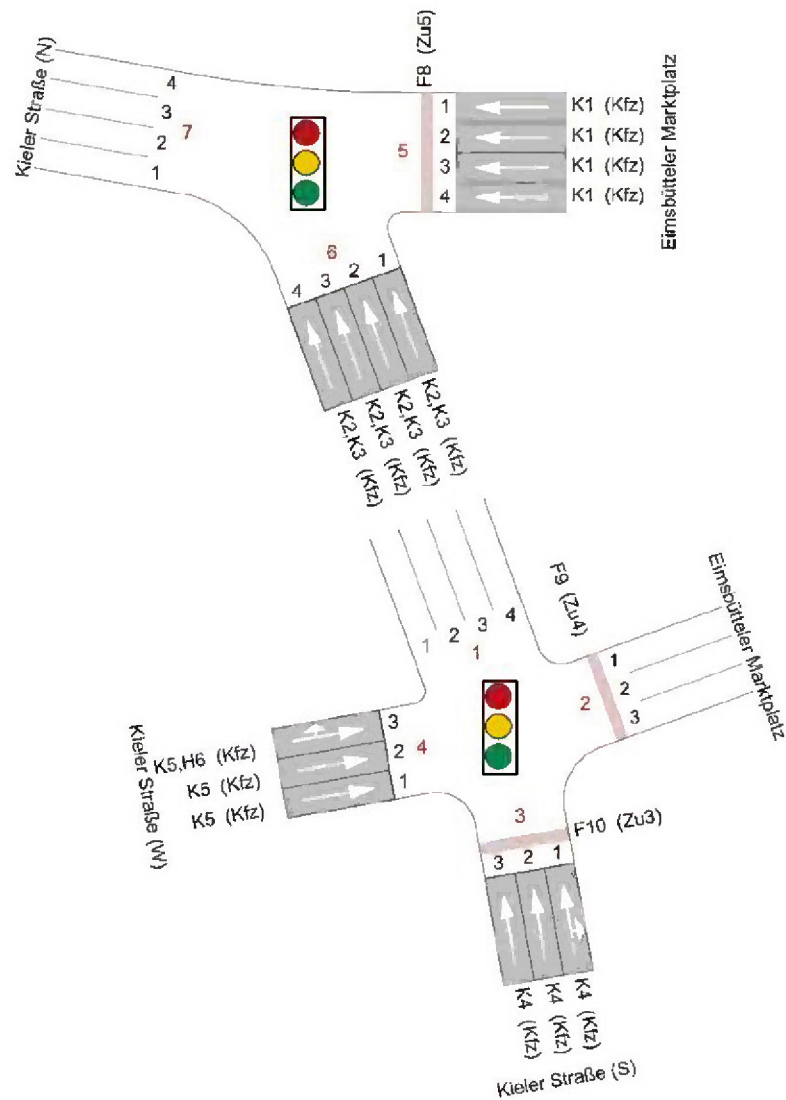
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



A-Signalgruppen ausgeblendet!

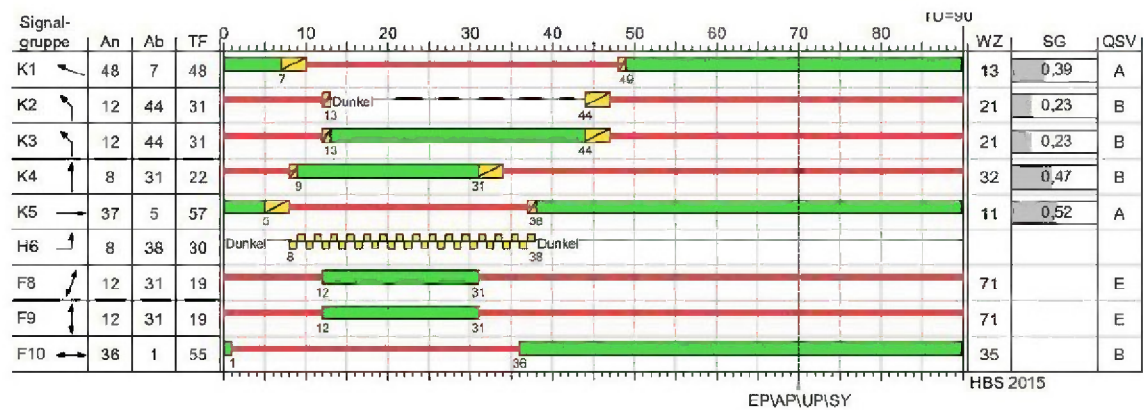
| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nm590>nc | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nst [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms95 [Kfz] | Lk [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 2 | 1 | ↑ | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 580 | 14,500 | 1,800 | 2000 | - | 25 | 1000 | 0,580 | 18,991 | 0,874 | 11,085 | 16,716 | 100,296 | A |
| | 2 | ↑ | K2 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 580 | 14,500 | 1,800 | 2000 | - | 25 | 1000 | 0,580 | 18,991 | 0,874 | 11,085 | 16,716 | 100,296 | A |
| | 3 | ← | K7 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 475 | 11,875 | 1,850 | 1946 | - | 29 | 1146 | 0,414 | 11,363 | 0,417 | 6,872 | 11,305 | 69,729 | A |
| | 4 | ← | K7 | 52 | 53 | 38 | 0,589 | 475 | 11,875 | 1,850 | 1946 | - | 29 | 1146 | 0,414 | 11,363 | 0,417 | 6,872 | 11,305 | 69,729 | A |
| 4 | 2 | ↘ | K6 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 705 | 17,625 | 1,841 | 1955 | - | 20 | 804 | 0,877 | 56,917 | 7,260 | 23,492 | 31,689 | 194,507 | D |
| | 1 | ↘ | K6 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 705 | 17,625 | 1,841 | 1955 | - | 20 | 804 | 0,877 | 56,917 | 7,260 | 23,492 | 31,689 | 194,507 | D |
| 1 | 1 | ↘ | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 399 | 9,975 | 1,869 | 1927 | - | 16 | 621 | 0,643 | 32,939 | 1,182 | 9,711 | 14,981 | 93,122 | B |
| | 2 | ↘ | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 400 | 10,000 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,643 | 32,928 | 1,182 | 9,732 | 15,008 | 93,290 | B |
| | 3 | ↘ | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 400 | 10,000 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,643 | 32,928 | 1,182 | 9,732 | 15,008 | 93,290 | B |
| | 4 | ↘ | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 401 | 10,025 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,645 | 33,019 | 1,194 | 9,773 | 15,060 | 93,613 | B |
| 5 | 1 | ↘ | K4, K5 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 377 | 9,425 | 1,904 | 1891 | - | 30 | 1197 | 0,315 | 8,368 | 0,265 | 4,585 | 8,206 | 52,092 | A |
| | 2 | ↘ | K4, K5 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 377 | 9,425 | 1,904 | 1891 | - | 30 | 1197 | 0,315 | 8,368 | 0,265 | 4,585 | 8,206 | 52,092 | A |
| | 3 | ↘ | K4, K5 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 377 | 9,425 | 1,904 | 1891 | - | 30 | 1197 | 0,315 | 8,368 | 0,265 | 4,585 | 8,206 | 52,092 | A |
| 12 | 1 | ↘ | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 125 | 3,125 | 1,832 | 1965 | - | 7 | 261 | 0,479 | 43,587 | 0,548 | 3,442 | 6,580 | 40,191 | C |
| | 2 | ↘ | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 125 | 3,125 | 1,832 | 1965 | - | 7 | 261 | 0,479 | 43,587 | 0,548 | 3,442 | 6,580 | 40,191 | C |
| 6 | 1 | ↘ | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 726 | 18,150 | 1,908 | 1887 | - | 36 | 1447 | 0,502 | 5,503 | 0,615 | 7,492 | 12,121 | 77,090 | A |
| | 2 | ↘ | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 747 | 18,675 | 1,850 | 1946 | - | 37 | 1492 | 0,501 | 5,445 | 0,612 | 7,679 | 12,366 | 75,680 | A |
| | 3 | ↘ | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 753 | 18,825 | 1,836 | 1961 | - | 38 | 1504 | 0,501 | 5,433 | 0,612 | 7,736 | 12,440 | 76,133 | A |
| | 4 | ↘ | K3 | 68 | 69 | 22 | 0,767 | 754 | 18,850 | 1,836 | 1961 | - | 38 | 1504 | 0,501 | 5,433 | 0,612 | 7,745 | 12,452 | 76,206 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 9481 | | | | | | 18447 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,559 | 21,352 | | | | | |

22.5 Teilknoten Kieler Straße / Eimsbütteler Marktplatz – Knotenpunktgeometrie Bestand



22.6 Teilknoten Kieler Str. / Eimsbütteler Marktplatz – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

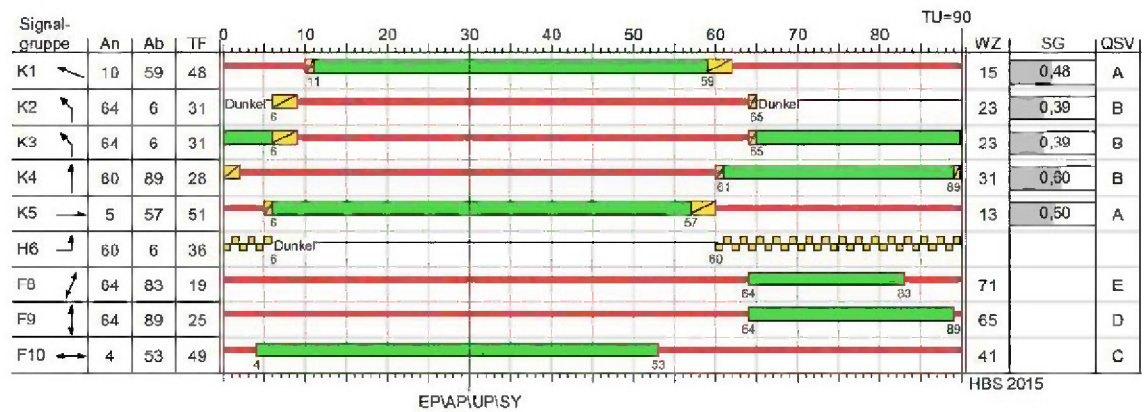
Analyse – Spitzenstunde früh

















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>nx} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{gr} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 3 | 3 | | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 211 | 5,275 | 2,043 | 1762 | - | 11 | 451 | 0,468 | 32,499 | 0,526 | 4,985 | 8,761 | 59,662 | B |
| | 2 | | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 211 | 5,275 | 2,043 | 1762 | - | 11 | 451 | 0,468 | 32,499 | 0,526 | 4,985 | 8,761 | 59,662 | B |
| | 1 | | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 208 | 5,200 | 2,066 | 1742 | - | 11 | 446 | 0,466 | 32,496 | 0,522 | 4,915 | 8,664 | 59,782 | B |
| 4 | 3 | | K5 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 653 | 16,325 | 1,855 | 1940 | - | 31 | 1248 | 0,523 | 10,544 | 0,674 | 9,437 | 14,632 | 90,426 | A |
| | 2 | | K5 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 653 | 16,325 | 1,856 | 1940 | - | 31 | 1249 | 0,523 | 10,543 | 0,674 | 9,437 | 14,632 | 90,514 | A |
| | 1 | | K5 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 654 | 16,350 | 1,856 | 1940 | - | 31 | 1249 | 0,524 | 10,559 | 0,677 | 9,462 | 14,664 | 90,712 | A |
| 5 | 1 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 405 | 10,125 | 1,894 | 1901 | - | 26 | 1034 | 0,392 | 13,209 | 0,378 | 6,246 | 10,473 | 66,106 | A |
| | 2 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 405 | 10,125 | 1,894 | 1901 | - | 26 | 1034 | 0,392 | 13,209 | 0,378 | 6,246 | 10,473 | 66,106 | A |
| | 3 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 405 | 10,125 | 1,894 | 1901 | - | 26 | 1034 | 0,392 | 13,209 | 0,378 | 6,246 | 10,473 | 66,106 | A |
| | 4 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 405 | 10,125 | 1,894 | 1901 | (x) | 26 | 1034 | 0,392 | 13,209 | 0,378 | 6,246 | 10,473 | 66,106 | A |
| 6 | 4 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 120 | 3,000 | 2,433 | 1480 | (x) | 13 | 528 | 0,227 | 21,436 | 0,166 | 2,268 | 4,815 | 32,877 | B |
| | 3 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 120 | 3,000 | 2,048 | 1758 | - | 16 | 627 | 0,191 | 20,789 | 0,133 | 2,206 | 4,718 | 32,215 | B |
| | 2 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 120 | 3,000 | 2,048 | 1758 | - | 16 | 627 | 0,191 | 20,789 | 0,133 | 2,206 | 4,718 | 32,215 | B |
| | 1 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 120 | 3,000 | 2,048 | 1758 | - | 16 | 627 | 0,191 | 20,789 | 0,133 | 2,206 | 4,718 | 32,215 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 4690 | | | | | | 11639 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,437 | 15,481 | | | | | |

Teilknoten Kieler Str. / Eimsbütteler Marktplatz – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

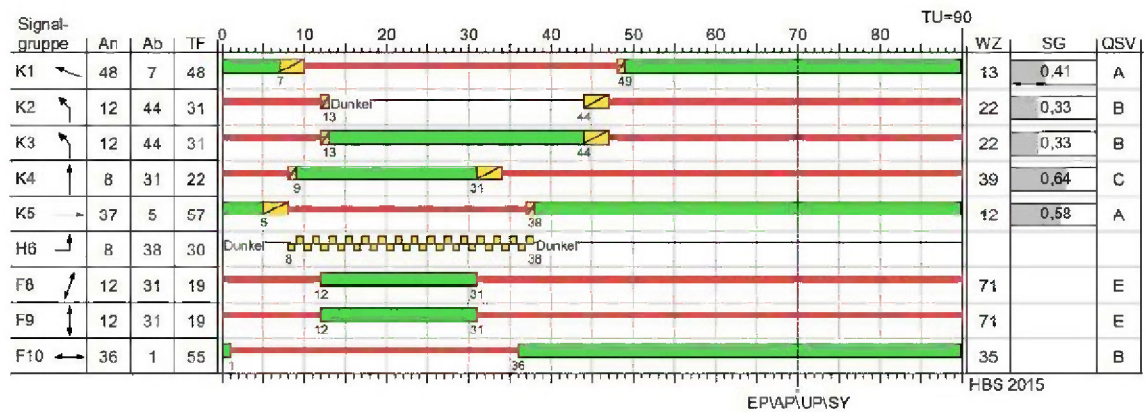
Analyse – Spitzenstunde spät













| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS55 nk | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Ngr [Kfz] | Nms [Kfz] | NMS55 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|--------|-----|
| 3 | 3 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 372 | 9,300 | 1,858 | 1938 | - | 16 | 624 | 0,596 | 31,010 | 0,938 | 8,741 | 13,741 | 85,084 | B |
| | 2 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 373 | 9,325 | 1,858 | 1938 | - | 16 | 624 | 0,598 | 31,082 | 0,947 | 8,777 | 13,787 | 85,369 | B |
| | 1 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 365 | 9,125 | 1,892 | 1903 | - | 15 | 613 | 0,595 | 31,067 | 0,933 | 8,586 | 13,542 | 86,452 | B |
| 4 | 3 |  | K5 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 563 | 14,075 | 1,838 | 1959 | - | 28 | 1132 | 0,497 | 13,155 | 0,601 | 8,935 | 13,990 | 85,619 | A |
| | 2 |  | K5 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 563 | 14,075 | 1,836 | 1961 | - | 28 | 1133 | 0,497 | 13,154 | 0,601 | 8,935 | 13,990 | 85,619 | A |
| | 1 |  | K5 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 564 | 14,100 | 1,836 | 1961 | - | 28 | 1133 | 0,498 | 13,169 | 0,603 | 8,958 | 14,020 | 85,802 | A |
| 5 | 1 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 515 | 12,875 | 1,834 | 1963 | - | 27 | 1068 | 0,482 | 14,577 | 0,562 | 8,520 | 13,457 | 82,276 | A |
| | 2 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 515 | 12,875 | 1,834 | 1963 | - | 27 | 1068 | 0,482 | 14,577 | 0,562 | 8,520 | 13,457 | 82,276 | A |
| | 3 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 515 | 12,875 | 1,834 | 1963 | - | 27 | 1068 | 0,482 | 14,577 | 0,562 | 8,520 | 13,457 | 82,276 | A |
| | 4 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 515 | 12,875 | 1,834 | 1963 | (x) | 27 | 1068 | 0,482 | 14,577 | 0,562 | 8,520 | 13,457 | 82,276 | A |
| 6 | 4 |  | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 228 | 5,700 | 2,209 | 1630 | (x) | 15 | 531 | 0,392 | 24,032 | 0,378 | 4,644 | 8,289 | 51,375 | B |
| | 3 |  | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 228 | 5,700 | 1,859 | 1937 | - | 17 | 690 | 0,330 | 22,630 | 0,284 | 4,443 | 8,008 | 49,634 | B |
| | 2 |  | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 228 | 5,700 | 1,859 | 1937 | - | 17 | 690 | 0,330 | 22,630 | 0,284 | 4,443 | 8,008 | 49,634 | B |
| | 1 |  | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 228 | 5,700 | 1,859 | 1937 | - | 17 | 690 | 0,330 | 22,630 | 0,284 | 4,443 | 8,008 | 49,634 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5772 | | | | | | 12182 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,487 | 18,558 | | | | | |

Teilknoten Kieler Str. / Eimsbütteler Marktplatz – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

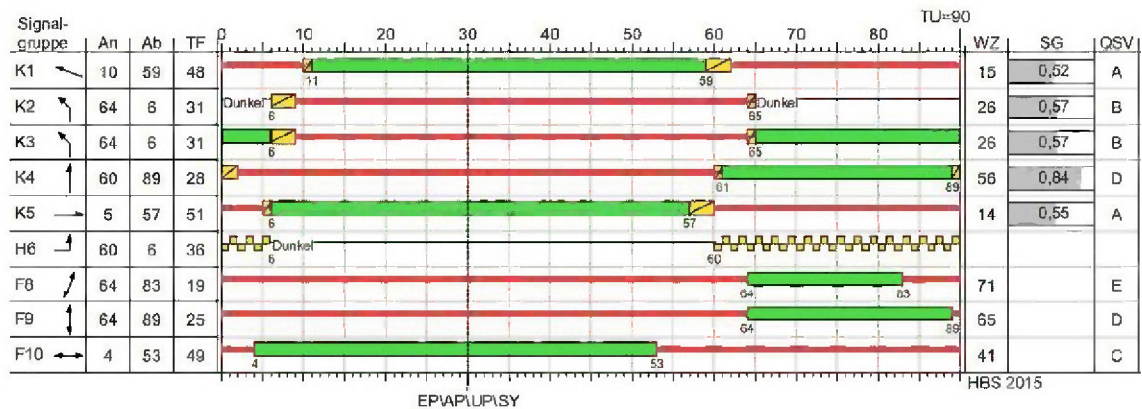
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{vis,ss>nk} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | K | t _w [s] | N _{vis} [Kfz] | N _{vis,ss} [Kfz] | t _L [m] | QSV | |
|-------------------------|----------|---|--------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|------------------------|---------------------------|--------------------|---------|---|
| 3 | 3 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 287 | 7,175 | 2,045 | 1760 | - | 11 | 451 | 0,636 | 38,789 | 1,132 | 7,508 | 12,142 | 82,760 | C |
| | 2 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 288 | 7,200 | 2,043 | 1762 | - | 11 | 451 | 0,639 | 38,953 | 1,149 | 7,533 | 12,201 | 83,089 | C |
| | 1 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 285 | 7,125 | 2,061 | 1747 | - | 11 | 447 | 0,638 | 38,977 | 1,143 | 7,479 | 12,104 | 83,518 | C |
| 4 | 3 |  | K5 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 720 | 18,000 | 1,857 | 1939 | - | 31 | 1248 | 0,577 | 11,564 | 0,863 | 11,060 | 16,684 | 103,207 | A |
| | 2 |  | K5 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 720 | 18,000 | 1,854 | 1942 | - | 31 | 1249 | 0,576 | 11,542 | 0,859 | 11,046 | 16,667 | 103,002 | A |
| | 1 |  | K5 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 720 | 18,000 | 1,854 | 1942 | - | 31 | 1249 | 0,576 | 11,542 | 0,859 | 11,046 | 16,667 | 103,002 | A |
| 5 | 1 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 425 | 10,625 | 1,895 | 1900 | - | 26 | 1034 | 0,411 | 13,486 | 0,412 | 6,652 | 11,014 | 69,586 | A |
| | 2 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 425 | 10,625 | 1,895 | 1900 | - | 26 | 1034 | 0,411 | 13,486 | 0,412 | 6,652 | 11,014 | 69,586 | A |
| | 3 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 425 | 10,625 | 1,895 | 1900 | - | 26 | 1034 | 0,411 | 13,486 | 0,412 | 6,652 | 11,014 | 69,586 | A |
| | 4 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 425 | 10,625 | 1,895 | 1900 | (x) | 26 | 1034 | 0,411 | 13,486 | 0,412 | 6,652 | 11,014 | 69,586 | A |
| 6 | 4 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 173 | 4,325 | 2,425 | 1485 | (x) | 13 | 528 | 0,328 | 23,046 | 0,281 | 3,435 | 6,569 | 44,695 | B |
| | 3 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 173 | 4,325 | 2,041 | 1764 | - | 16 | 627 | 0,276 | 21,949 | 0,218 | 3,307 | 6,383 | 43,430 | B |
| | 2 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 173 | 4,325 | 2,041 | 1764 | - | 16 | 627 | 0,276 | 21,949 | 0,218 | 3,307 | 6,383 | 43,430 | B |
| | 1 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 173 | 4,325 | 2,041 | 1764 | - | 16 | 627 | 0,276 | 21,949 | 0,218 | 3,307 | 6,383 | 43,430 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5412 | | | | | | 11640 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,497 | 17,870 | | | | | |

Teilknoten Kieler Str. / Eimsbütteler Marktplatz – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

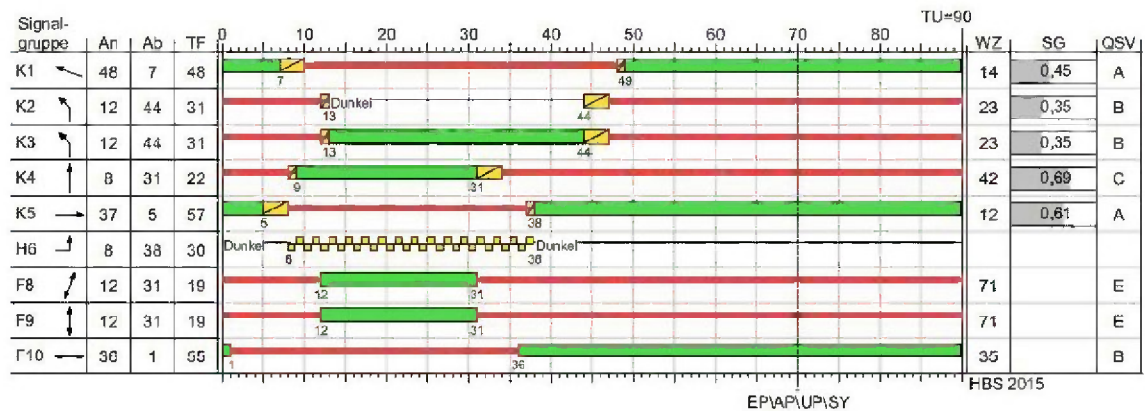
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ts [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{WES>TRK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{WES} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|-----|
| 3 | 3 | | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 525 | 13,125 | 1,859 | 1937 | - | 16 | 624 | 0,841 | 54,958 | 4,609 | 16,812 | 23,746 | 147,178 | D |
| | 2 | | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 526 | 13,150 | 1,859 | 1937 | - | 16 | 624 | 0,843 | 55,508 | 4,699 | 16,937 | 23,897 | 148,114 | D |
| | 1 | | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 519 | 12,975 | 1,885 | 1910 | - | 15 | 615 | 0,844 | 56,099 | 4,731 | 16,811 | 23,745 | 147,172 | D |
| 4 | 3 | | K5 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 623 | 15,575 | 1,838 | 1959 | - | 28 | 1132 | 0,550 | 14,169 | 0,761 | 10,397 | 15,850 | 97,002 | A |
| | 2 | | K5 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 623 | 15,575 | 1,834 | 1963 | - | 28 | 1133 | 0,550 | 14,167 | 0,761 | 10,397 | 15,850 | 96,907 | A |
| | 1 | | K5 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 624 | 15,600 | 1,834 | 1963 | - | 28 | 1133 | 0,551 | 14,190 | 0,765 | 10,425 | 15,886 | 97,127 | A |
| 5 | 1 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 560 | 14,000 | 1,834 | 1963 | - | 27 | 1058 | 0,524 | 15,370 | 0,677 | 9,606 | 14,848 | 90,781 | A |
| | 2 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 560 | 14,000 | 1,834 | 1963 | - | 27 | 1058 | 0,524 | 15,370 | 0,677 | 9,606 | 14,848 | 90,781 | A |
| | 3 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 560 | 14,000 | 1,834 | 1963 | - | 27 | 1058 | 0,524 | 15,370 | 0,677 | 9,606 | 14,848 | 90,781 | A |
| | 4 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 560 | 14,000 | 1,834 | 1963 | {X} | 27 | 1058 | 0,524 | 15,370 | 0,677 | 9,606 | 14,848 | 90,781 | A |
| 6 | 4 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 330 | 8,250 | 2,207 | 1631 | {X} | 15 | 581 | 0,568 | 28,486 | 0,822 | 7,482 | 12,108 | 74,973 | B |
| | 3 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 330 | 8,250 | 1,858 | 1938 | - | 17 | 690 | 0,478 | 25,365 | 0,551 | 6,954 | 11,414 | 70,675 | B |
| | 2 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 330 | 8,250 | 1,858 | 1938 | - | 17 | 690 | 0,478 | 25,365 | 0,551 | 6,954 | 11,414 | 70,675 | B |
| | 1 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 330 | 8,250 | 1,858 | 1938 | - | 17 | 690 | 0,478 | 25,365 | 0,551 | 6,954 | 11,414 | 70,675 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 7000 | | | | | | 12184 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,598 | 26,087 | | | | | |

Teilknoten Kieler Str. / Eimsbütteler Marktplatz – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

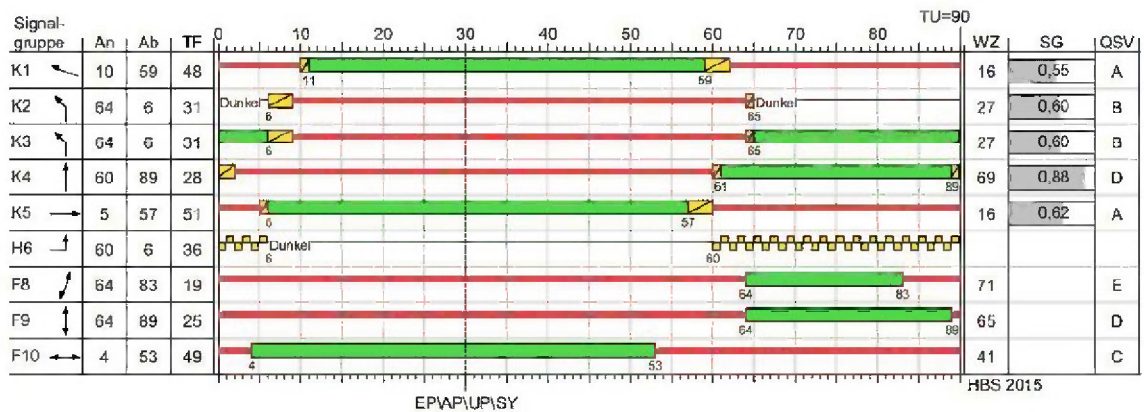
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

















| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS95>mk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------|-----|
| 3 | 3 | | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 311 | 7,775 | 2,043 | 1762 | - | 11 | 451 | 0,690 | 42,250 | 1,503 | 8,529 | 13,468 | 91,717 | C |
| | 2 | | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 311 | 7,775 | 2,043 | 1762 | - | 11 | 451 | 0,690 | 42,250 | 1,503 | 8,529 | 13,468 | 91,717 | C |
| | 1 | | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 308 | 7,700 | 2,063 | 1745 | - | 11 | 447 | 0,689 | 42,276 | 1,494 | 8,450 | 13,366 | 92,225 | C |
| 4 | 3 | | K5 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 766 | 19,150 | 1,857 | 1939 | - | 31 | 1248 | 0,614 | 12,407 | 1,031 | 12,307 | 18,240 | 112,833 | A |
| | 2 | | K5 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 767 | 19,175 | 1,854 | 1942 | - | 31 | 1249 | 0,614 | 12,405 | 1,031 | 12,322 | 18,259 | 112,841 | A |
| | 1 | | K5 | 57 | 58 | 33 | 0,644 | 767 | 19,175 | 1,854 | 1942 | - | 31 | 1249 | 0,614 | 12,405 | 1,031 | 12,322 | 18,259 | 112,841 | A |
| 5 | 1 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 468 | 11,700 | 1,892 | 1903 | - | 26 | 1034 | 0,453 | 14,140 | 0,495 | 7,575 | 12,230 | 77,122 | A |
| | 2 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 468 | 11,700 | 1,892 | 1903 | - | 26 | 1034 | 0,453 | 14,140 | 0,495 | 7,575 | 12,230 | 77,122 | A |
| | 3 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 468 | 11,700 | 1,892 | 1903 | - | 26 | 1034 | 0,453 | 14,140 | 0,495 | 7,575 | 12,230 | 77,122 | A |
| | 4 | | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 468 | 11,700 | 1,892 | 1903 | (x) | 26 | 1034 | 0,453 | 14,140 | 0,495 | 7,575 | 12,230 | 77,122 | A |
| 6 | 4 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 185 | 4,625 | 2,433 | 1480 | (x) | 13 | 528 | 0,350 | 23,447 | 0,312 | 3,714 | 6,973 | 47,612 | B |
| | 3 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 185 | 4,625 | 2,048 | 1758 | - | 16 | 627 | 0,295 | 22,231 | 0,240 | 3,568 | 6,763 | 46,178 | B |
| | 2 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 185 | 4,625 | 2,048 | 1758 | - | 16 | 627 | 0,295 | 22,231 | 0,240 | 3,568 | 6,763 | 46,178 | B |
| | 1 | | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 185 | 4,625 | 2,048 | 1758 | - | 16 | 627 | 0,295 | 22,231 | 0,240 | 3,568 | 6,763 | 46,178 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 5842 | | | | | | 11640 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,536 | 18,997 | | | | | |

Teilknoten Kieler Str. / Eimsbütteler Marktplatz – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

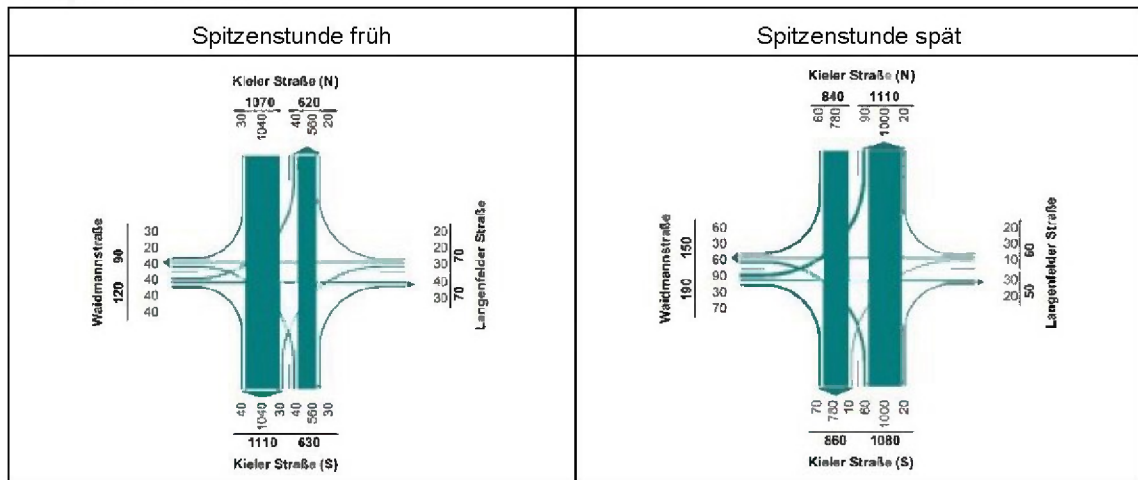


| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MES>10K} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MES} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|-----|
| 3 | 3 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 549 | 13,725 | 1,859 | 1937 | - | 16 | 624 | 0,980 | 68,678 | 6,901 | 19,866 | 27,428 | 169,999 | D |
| | 2 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 550 | 13,750 | 1,859 | 1937 | - | 16 | 624 | 0,881 | 69,130 | 5,977 | 19,991 | 27,553 | 170,773 | D |
| | 1 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 541 | 13,525 | 1,887 | 1908 | - | 15 | 614 | 0,881 | 69,545 | 6,936 | 19,738 | 27,252 | 168,908 | D |
| 4 | 3 |  | K5 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 703 | 17,575 | 1,835 | 1961 | - | 28 | 1132 | 0,521 | 15,894 | 1,067 | 12,636 | 18,648 | 114,014 | A |
| | 2 |  | K5 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 703 | 17,575 | 1,834 | 1963 | - | 28 | 1133 | 0,520 | 15,864 | 1,062 | 12,621 | 18,629 | 113,898 | A |
| | 1 |  | K5 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 704 | 17,600 | 1,834 | 1963 | - | 28 | 1133 | 0,521 | 15,891 | 1,067 | 12,653 | 18,669 | 114,142 | A |
| 5 | 1 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 583 | 14,575 | 1,832 | 1965 | - | 27 | 1068 | 0,546 | 15,829 | 0,747 | 10,201 | 15,603 | 95,303 | A |
| | 2 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 583 | 14,575 | 1,832 | 1965 | - | 27 | 1068 | 0,546 | 15,829 | 0,747 | 10,201 | 15,603 | 95,303 | A |
| | 3 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 583 | 14,575 | 1,832 | 1965 | - | 27 | 1068 | 0,546 | 15,829 | 0,747 | 10,201 | 15,603 | 95,303 | A |
| | 4 |  | K1 | 48 | 49 | 42 | 0,544 | 583 | 14,575 | 1,832 | 1965 | (x) | 27 | 1068 | 0,546 | 15,829 | 0,747 | 10,201 | 15,603 | 95,303 | A |
| 6 | 4 |  | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 345 | 8,625 | 2,209 | 1630 | (x) | 15 | 580 | 0,595 | 29,464 | 0,932 | 7,979 | 12,756 | 79,062 | B |
| | 3 |  | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 345 | 8,625 | 1,859 | 1937 | - | 17 | 690 | 0,500 | 25,872 | 0,607 | 7,364 | 11,953 | 74,085 | B |
| | 2 |  | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 345 | 8,625 | 1,859 | 1937 | - | 17 | 690 | 0,500 | 25,872 | 0,607 | 7,364 | 11,953 | 74,085 | B |
| | 1 |  | K2, K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 345 | 8,625 | 1,859 | 1937 | - | 17 | 690 | 0,500 | 25,872 | 0,607 | 7,364 | 11,953 | 74,085 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 7462 | | | | | | 12182 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,637 | 29,579 | | | | | |

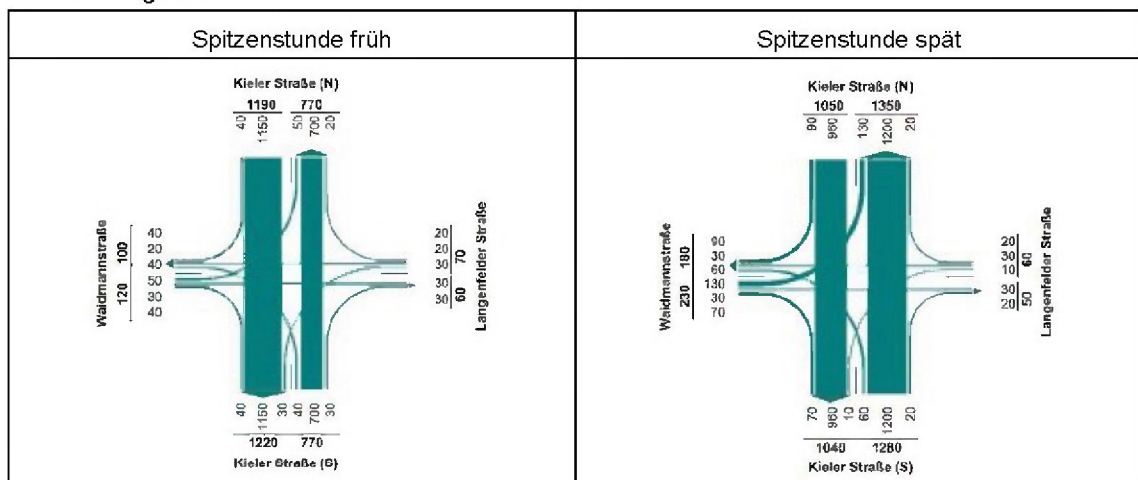
23 Kieler Straße / Waidmannstraße (LSA 1332)

23.1 Kieler Straße / Waidmannstraße – Knotenstrombelastungen

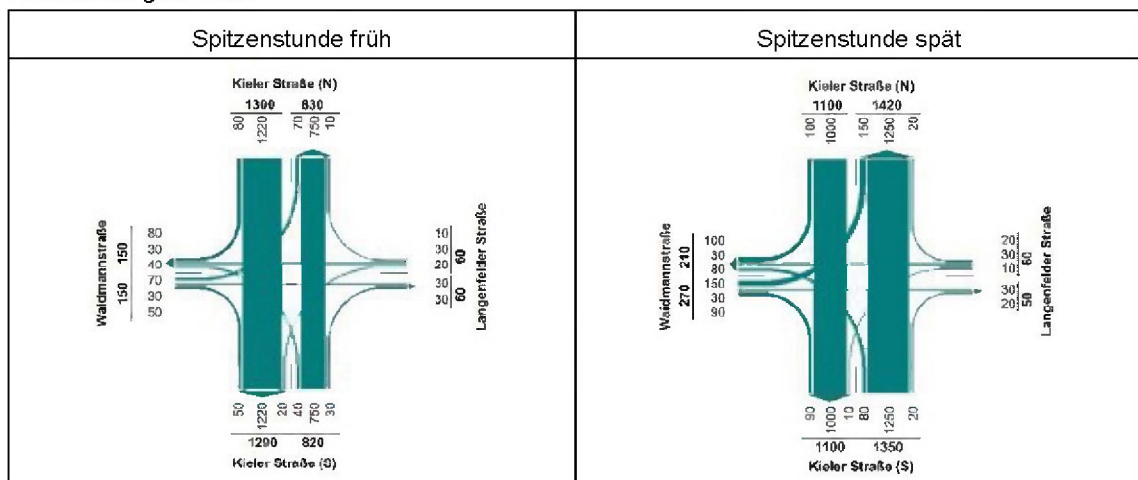
Analyse (VZ 02.03.2010)



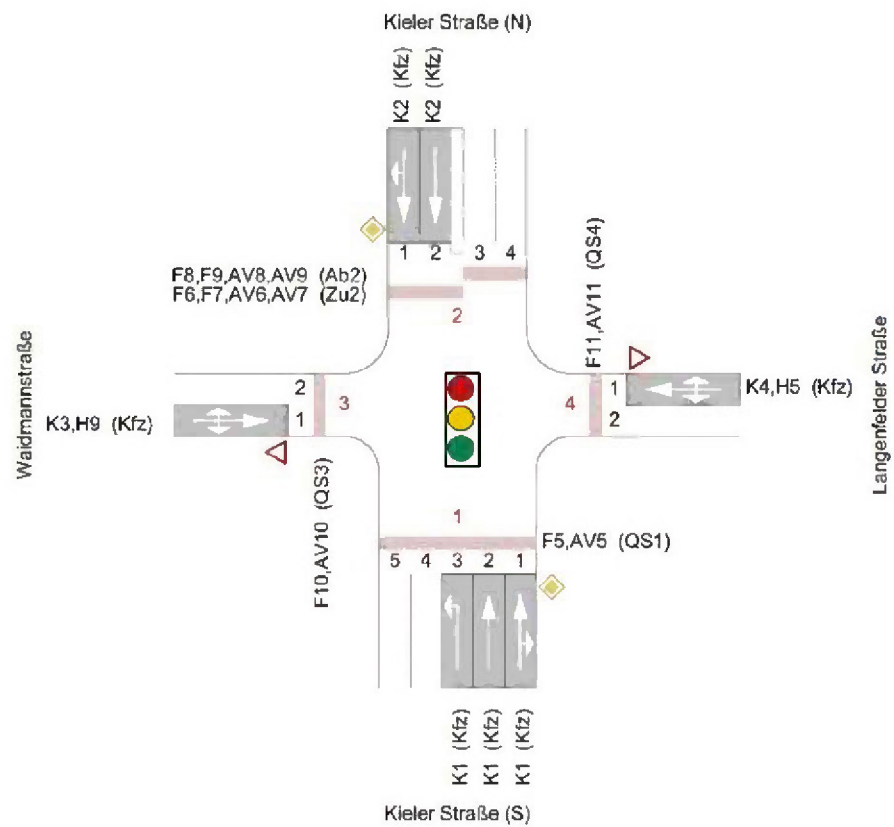
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

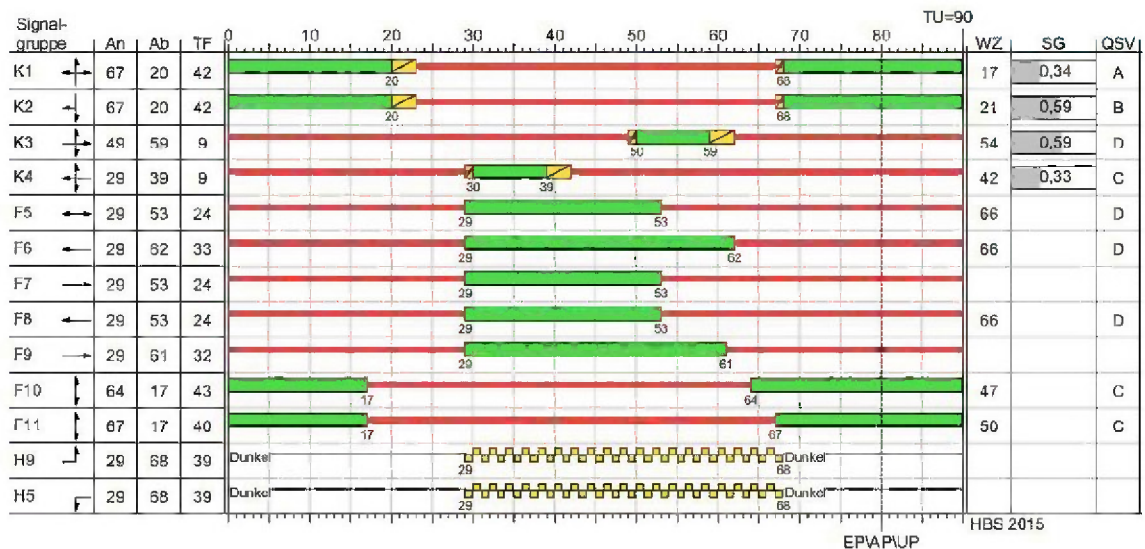


23.2 Kieler Straße / Waidmannstraße – Knotenpunktgeometrie Bestand










23.3 Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

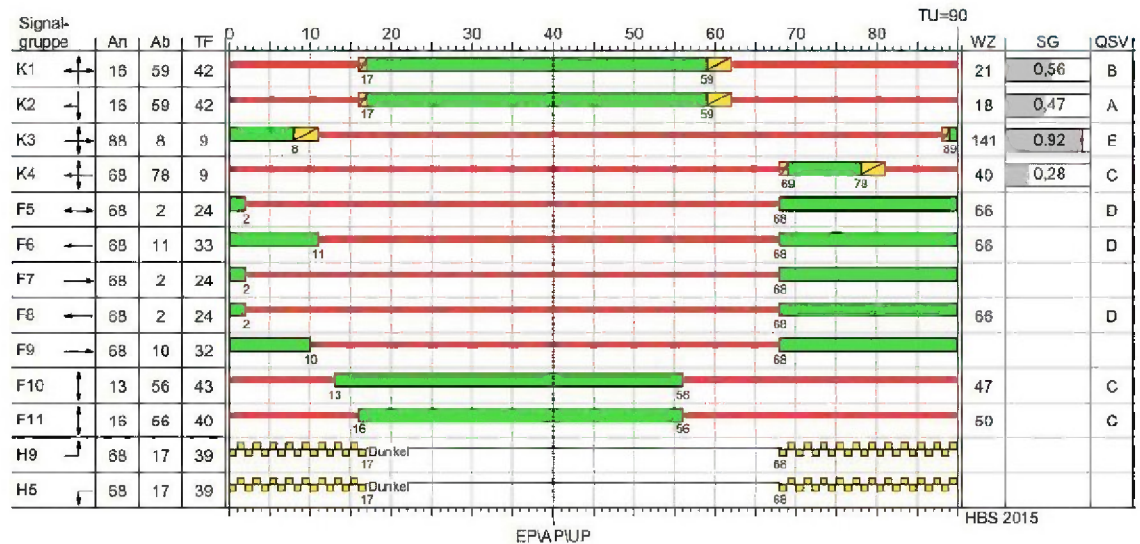


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,ss > r1k | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NCE [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,ss [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 534 | 13,350 | 1,891 | 1903 | - | 23 | 910 | 0,587 | 20,616 | 0,903 | 10,590 | 16,094 | 101,199 | B |
| | 2 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 536 | 13,400 | 1,886 | 1909 | - | 23 | 913 | 0,587 | 20,605 | 0,903 | 10,626 | 16,139 | 101,482 | B |
| 4 | 1 |  | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 70 | 1,750 | 1,896 | 1898 | - | 5 | 210 | 0,333 | 41,849 | 0,287 | 1,902 | 4,234 | 25,404 | C |
| 1 | 3 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 40 | 1,000 | 2,009 | 1792 | - | 5 | 211 | 0,190 | 38,061 | 0,132 | 1,034 | 2,754 | 17,152 | C |
| | 2 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 295 | 7,375 | 1,975 | 1823 | - | 22 | 871 | 0,339 | 15,861 | 0,297 | 4,891 | 8,631 | 56,809 | A |
| | 1 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 295 | 7,375 | 1,982 | 1816 | - | 22 | 869 | 0,339 | 15,863 | 0,297 | 4,891 | 8,631 | 56,913 | A |
| 3 | 1 |  | K3 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 120 | 3,000 | 1,974 | 1823 | - | 5 | 203 | 0,591 | 53,844 | 0,890 | 3,744 | 7,016 | 45,253 | D |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1890 | | | | | | 4187 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,492 | 22,394 | | | | | |

Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

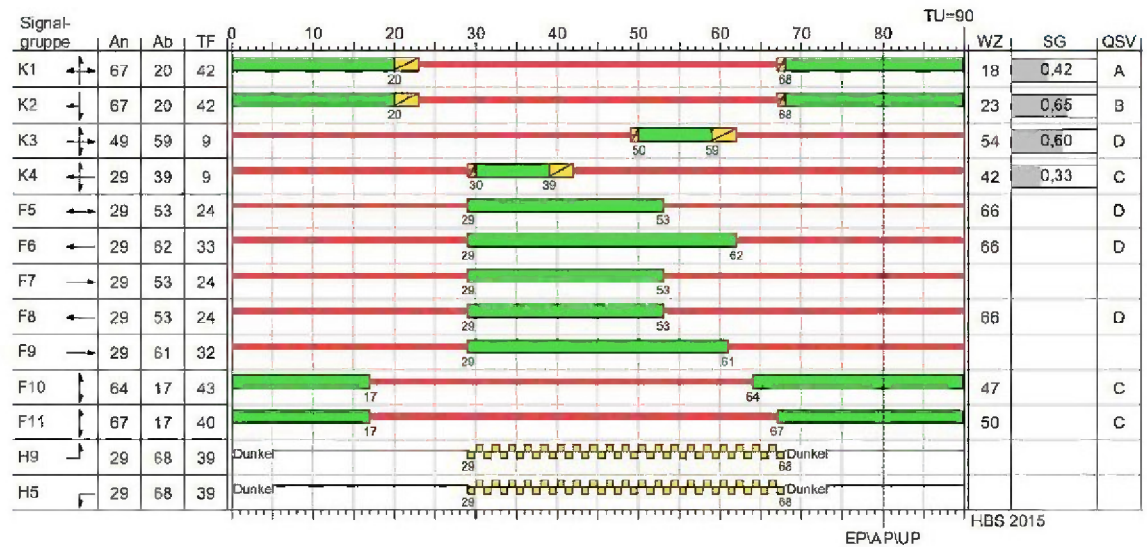


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Str.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tw [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{vis,ss>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{vis} [Kfz] | N _{vis,ss} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|---------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|------------------------|---------------------------|--------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 419 | 10,475 | 1,906 | 1889 | - | 23 | 902 | 0,465 | 17,845 | 0,521 | 7,552 | 12,200 | 77,299 | A |
| | 2 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 421 | 10,525 | 1,903 | 1892 | - | 23 | 904 | 0,466 | 17,863 | 0,524 | 7,593 | 12,253 | 77,709 | A |
| 4 | 1 |  | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 60 | 1,500 | 1,868 | 1928 | - | 5 | 214 | 0,280 | 40,423 | 0,221 | 1,597 | 3,734 | 22,404 | C |
| 1 | 3 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 60 | 1,500 | 1,983 | 1815 | - | 7 | 269 | 0,223 | 35,949 | 0,162 | 1,484 | 3,544 | 21,796 | C |
| | 2 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 511 | 12,775 | 1,872 | 1923 | - | 23 | 919 | 0,556 | 19,759 | 0,781 | 9,863 | 15,174 | 94,686 | A |
| | 1 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 509 | 12,725 | 1,878 | 1917 | - | 23 | 916 | 0,556 | 19,769 | 0,781 | 9,828 | 15,130 | 94,411 | A |
| 3 | 1 |  | K3 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 190 | 4,750 | 1,929 | 1866 | - | 5 | 207 | 0,918 | 140,591 | 5,807 | 10,509 | 15,992 | 95,952 | E |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2170 | | | | | | 4331 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,536 | 30,623 | | | | | |

Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

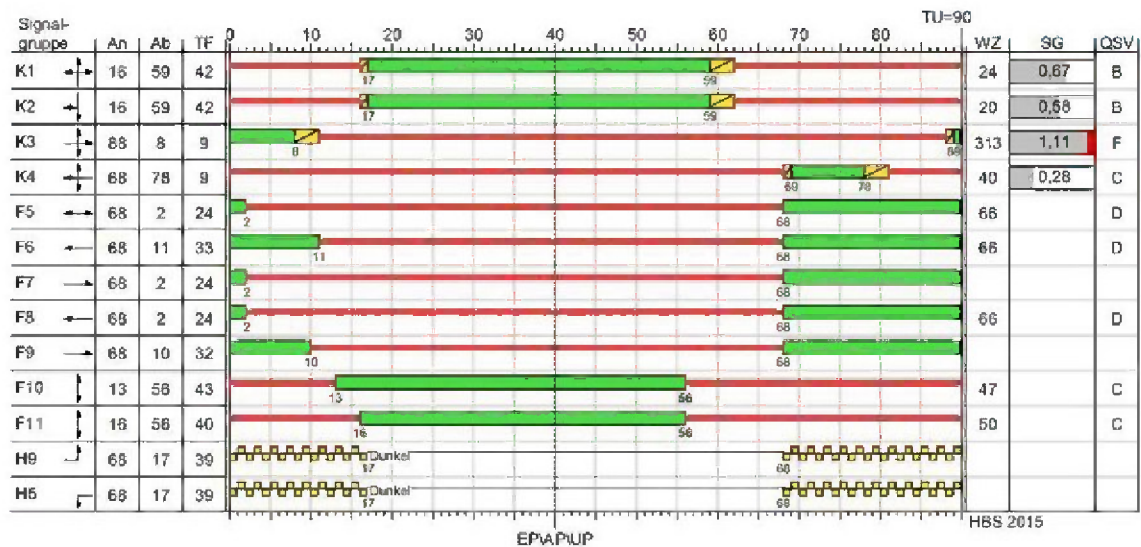


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,SS>10K | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,SS [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 594 | 14,850 | 1,891 | 1904 | - | 23 | 910 | 0,653 | 22,787 | 1,254 | 12,523 | 18,508 | 116,267 | B |
| | 2 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 596 | 14,900 | 1,886 | 1909 | - | 23 | 913 | 0,653 | 22,771 | 1,254 | 12,561 | 18,555 | 116,674 | B |
| 4 | 1 |  | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 70 | 1,750 | 1,896 | 1898 | - | 5 | 210 | 0,333 | 41,849 | 0,287 | 1,902 | 4,234 | 25,404 | C |
| 1 | 3 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 40 | 1,000 | 2,009 | 1792 | - | 5 | 188 | 0,213 | 39,782 | 0,152 | 1,057 | 2,814 | 17,526 | C |
| | 2 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 366 | 9,150 | 1,976 | 1822 | - | 22 | 871 | 0,420 | 17,111 | 0,428 | 6,404 | 10,684 | 70,386 | A |
| | 1 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 364 | 9,100 | 1,978 | 1820 | - | 22 | 870 | 0,418 | 17,077 | 0,424 | 6,360 | 10,625 | 69,934 | A |
| 3 | 1 |  | K3 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 120 | 3,000 | 1,985 | 1814 | - | 5 | 201 | 0,597 | 54,476 | 0,915 | 3,771 | 7,055 | 43,600 | D |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2150 | | | | | | 4163 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,552 | 23,555 | | | | | |

Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

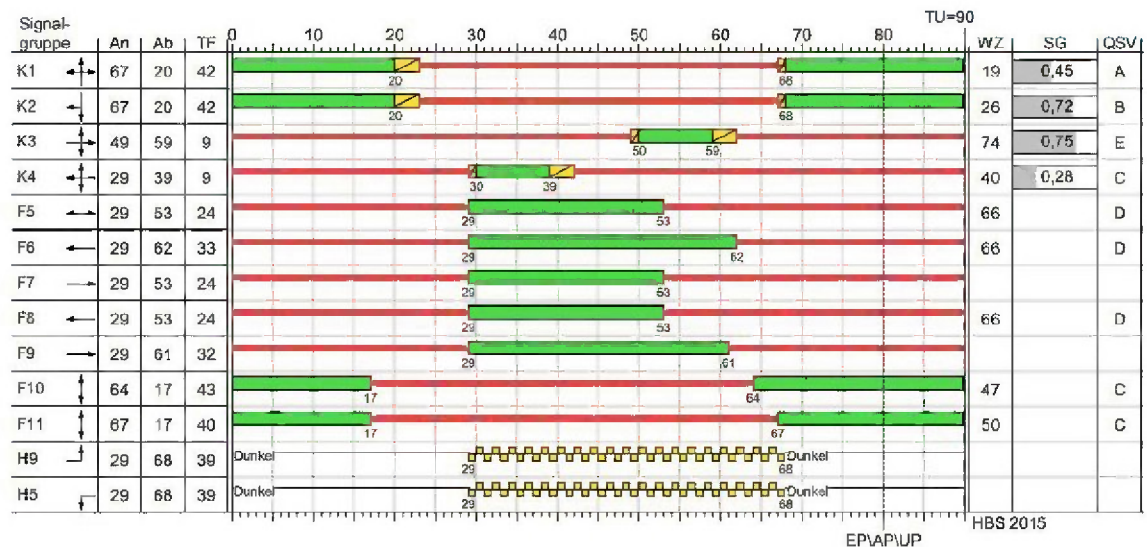


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf. | Fahr.Nr. | Symbol | SGR | ts [s] | ts [s] | ts [s] | ts [s] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{max,so>nk} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | ts [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{max} [Kfz] | N _{max,so} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|--------|-----------|-----------|------------|------------|---------------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|------------------------|---------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 524 | 13,300 | 1,908 | 1886 | - | 23 | 902 | 0,581 | 20,476 | 0,877 | 10,344 | 15,783 | 100,096 | B |
| | 2 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 526 | 13,250 | 1,901 | 1894 | - | 23 | 905 | 0,581 | 20,465 | 0,877 | 10,381 | 15,830 | 100,299 | B |
| 4 | 1 |  | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 60 | 1,500 | 1,868 | 1928 | - | 5 | 214 | 0,280 | 40,423 | 0,221 | 1,597 | 3,734 | 22,404 | C |
| 1 | 3 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 60 | 1,500 | 1,983 | 1815 | - | 5 | 217 | 0,276 | 39,642 | 0,217 | 1,582 | 3,709 | 22,810 | C |
| | 2 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 610 | 15,250 | 1,874 | 1921 | - | 23 | 919 | 0,664 | 23,173 | 1,330 | 12,992 | 19,088 | 119,224 | B |
| | 1 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 610 | 15,250 | 1,875 | 1920 | - | 23 | 917 | 0,665 | 23,225 | 1,337 | 13,007 | 19,106 | 119,107 | B |
| 3 | 1 |  | K3 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 230 | 5,750 | 1,930 | 1865 | - | 5 | 207 | 1,111 | 312,579 | 15,673 | 21,423 | 29,251 | 175,506 | F |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2620 | | | | | | 4283 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,653 | 48,280 | | | | | |

Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

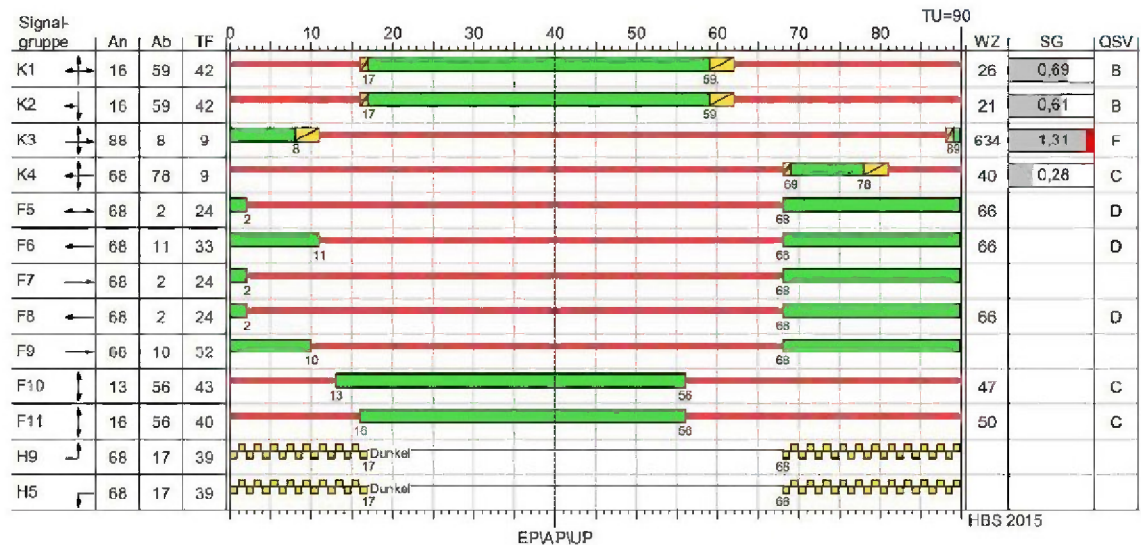


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _p [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>FK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 647 | 16,175 | 1,899 | 1896 | - | 23 | 907 | 0,713 | 25,599 | 1,763 | 14,572 | 21,028 | 132,224 | B |
| | 2 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 653 | 16,325 | 1,885 | 1910 | - | 23 | 913 | 0,715 | 25,670 | 1,786 | 14,732 | 21,223 | 133,323 | B |
| 4 | 1 |  | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 60 | 1,500 | 1,856 | 1928 | - | 5 | 214 | 0,280 | 40,423 | 0,221 | 1,597 | 3,734 | 22,404 | C |
| 1 | 3 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 40 | 1,000 | 2,009 | 1792 | - | 4 | 170 | 0,235 | 41,362 | 0,173 | 1,099 | 2,872 | 17,887 | C |
| | 2 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 390 | 9,750 | 1,976 | 1822 | - | 22 | 871 | 0,448 | 17,603 | 0,484 | 6,960 | 11,422 | 75,248 | A |
| | 1 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 390 | 9,750 | 1,979 | 1819 | - | 22 | 870 | 0,448 | 17,606 | 0,484 | 6,960 | 11,422 | 75,248 | A |
| 3 | 1 |  | K3 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 150 | 3,750 | 1,994 | 1805 | - | 5 | 200 | 0,750 | 74,308 | 1,973 | 5,609 | 9,614 | 59,530 | E |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2330 | | | | | | 4145 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,608 | 26,731 | | | | | |

Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

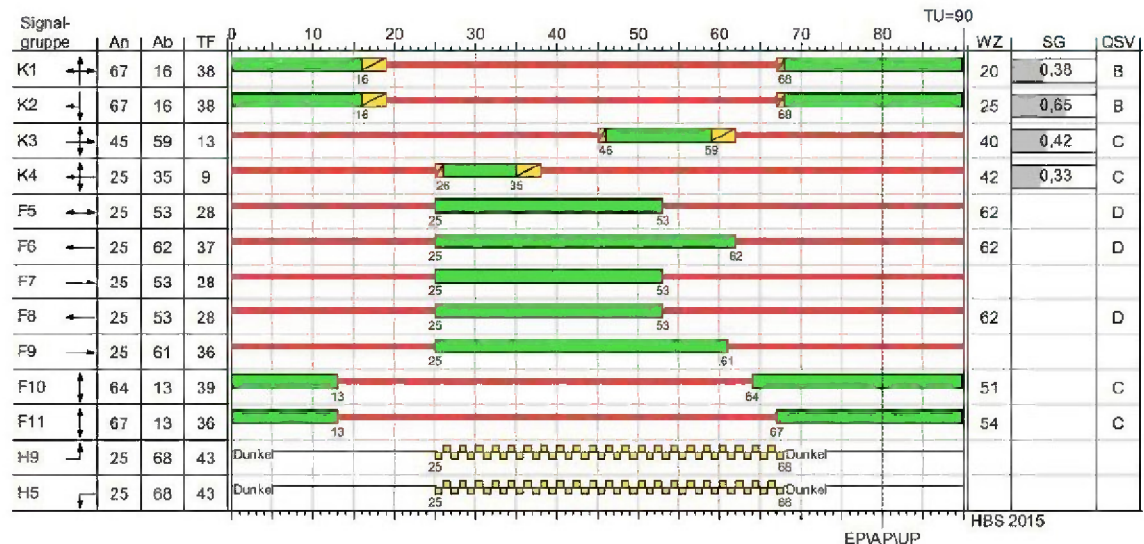


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{ms>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{oe} [Kfz] | N _{ms} [Kfz] | N _{ms,ts} [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------------------|------------|-----------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 549 | 13,725 | 1,909 | 1886 | - | 23 | 901 | 0,609 | 21,305 | 1,003 | 11,109 | 16,746 | 106,203 | B |
| | 2 |  | K2 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 551 | 13,775 | 1,903 | 1892 | - | 23 | 904 | 0,610 | 21,323 | 1,003 | 11,158 | 16,807 | 106,590 | B |
| 4 | 1 |  | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 60 | 1,500 | 1,868 | 1928 | - | 5 | 214 | 0,280 | 40,423 | 0,221 | 1,597 | 3,794 | 22,404 | C |
| 1 | 3 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 80 | 2,000 | 1,972 | 1826 | - | 5 | 207 | 0,386 | 43,367 | 0,365 | 2,220 | 4,740 | 28,980 | C |
| | 2 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 636 | 15,900 | 1,872 | 1923 | - | 23 | 919 | 0,692 | 24,417 | 1,556 | 13,958 | 20,277 | 126,528 | B |
| | 1 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 634 | 15,850 | 1,875 | 1920 | - | 23 | 917 | 0,691 | 24,382 | 1,547 | 13,901 | 20,207 | 125,970 | B |
| 3 | 1 |  | K3 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 270 | 6,750 | 1,936 | 1860 | - | 5 | 206 | 1,311 | 634,494 | 34,018 | 40,768 | 51,567 | 309,402 | F |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2780 | | | | | | 4268 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,702 | 83,324 | | | | | |

23.4 Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde früh

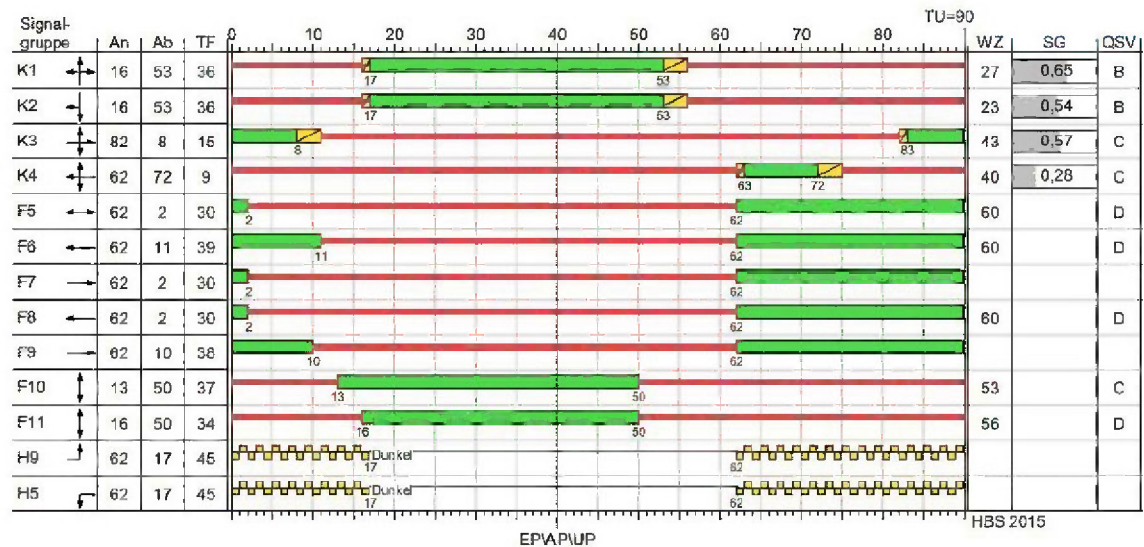


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS35>mk | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS35 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 534 | 13,350 | 1,891 | 1903 | - | 21 | 825 | 0,647 | 25,337 | 1,213 | 11,719 | 17,509 | 110,097 | B |
| | 2 |  | K2 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 536 | 13,400 | 1,886 | 1909 | - | 21 | 827 | 0,648 | 25,415 | 1,219 | 11,780 | 17,585 | 110,574 | B |
| 4 | 1 |  | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 70 | 1,750 | 1,896 | 1898 | - | 5 | 210 | 0,333 | 41,849 | 0,287 | 1,902 | 4,234 | 25,404 | C |
| 1 | 3 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 40 | 1,000 | 2,009 | 1792 | - | 5 | 188 | 0,213 | 39,782 | 0,152 | 1,067 | 2,814 | 17,526 | C |
| | 2 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 296 | 7,400 | 1,978 | 1820 | - | 20 | 789 | 0,375 | 18,868 | 0,350 | 5,359 | 9,274 | 61,153 | A |
| | 1 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 294 | 7,350 | 1,979 | 1819 | - | 20 | 787 | 0,374 | 18,859 | 0,349 | 5,322 | 9,224 | 60,712 | A |
| 3 | 1 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 120 | 3,000 | 1,974 | 1823 | - | 7 | 285 | 0,421 | 39,702 | 0,427 | 3,137 | 6,132 | 39,551 | C |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 1890 | | | | | | 3911 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,527 | 25,168 | | | | | |

Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Analyse – Spitzenstunde spät

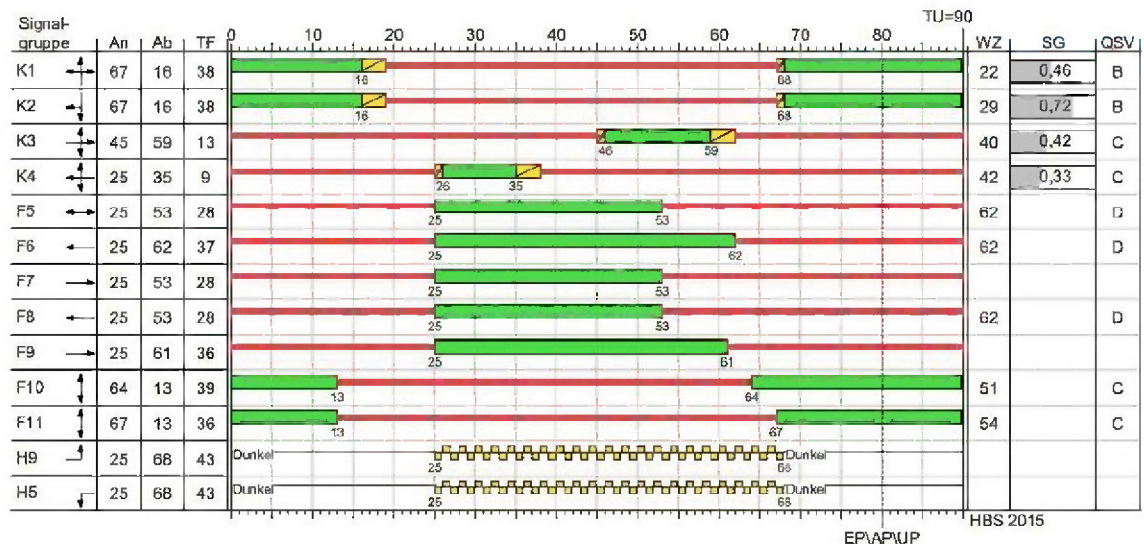


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₈ [s/Kfz] | q ₅ [Kfz/h] | N _{MS,55>10K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{V6} [Kfz] | N _{M6,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 420 | 10,500 | 1,906 | 1889 | - | 19 | 776 | 0,541 | 23,457 | 0,729 | 8,682 | 13,665 | 86,581 | B |
| | 2 | | K2 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 420 | 10,500 | 1,903 | 1892 | - | 19 | 778 | 0,540 | 23,424 | 0,726 | 8,675 | 13,656 | 86,606 | B |
| 4 | 1 | | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 60 | 1,500 | 1,868 | 1928 | - | 5 | 214 | 0,280 | 40,423 | 0,221 | 1,597 | 3,734 | 22,404 | C |
| 1 | 3 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 50 | 1,500 | 1,983 | 1815 | - | 6 | 227 | 0,264 | 38,064 | 0,204 | 1,561 | 3,674 | 22,595 | C |
| | 2 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 510 | 12,750 | 1,872 | 1923 | - | 20 | 790 | 0,646 | 26,751 | 1,206 | 11,430 | 17,148 | 107,004 | B |
| | 1 | | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 510 | 12,750 | 1,878 | 1917 | - | 20 | 788 | 0,647 | 26,804 | 1,212 | 11,442 | 17,163 | 107,097 | B |
| 3 | 1 | | K3 | 15 | 16 | 75 | 0,170 | 190 | 4,750 | 1,929 | 1066 | - | 0 | 332 | 0,572 | 42,042 | 0,029 | 5,176 | 9,024 | 54,144 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2170 | | | | | | 3905 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,578 | 27,604 | | | | | |

Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

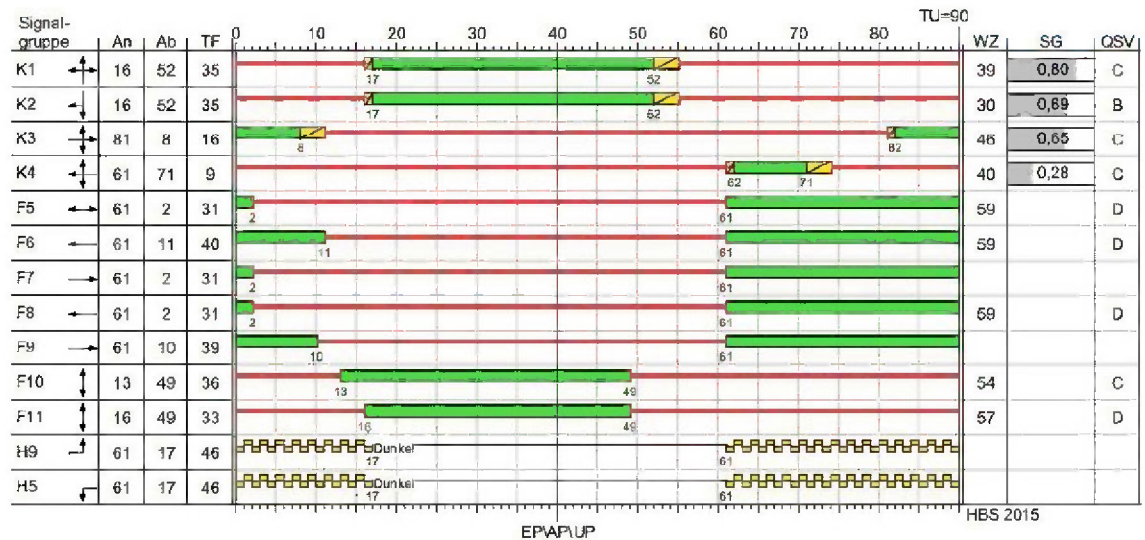


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95 > r1K} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N ₆₆ [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 594 | 14,850 | 1,891 | 1904 | - | 21 | 824 | 0,721 | 29,108 | 1,848 | 14,090 | 20,438 | 128,392 | B |
| | 2 |  | K2 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 596 | 14,900 | 1,886 | 1909 | - | 21 | 827 | 0,721 | 29,078 | 1,848 | 14,131 | 20,489 | 128,835 | B |
| 4 | 1 |  | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 70 | 1,750 | 1,806 | 1808 | - | 5 | 210 | 0,333 | 41,840 | 0,287 | 1,902 | 4,234 | 25,404 | C |
| 1 | 3 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 40 | 1,000 | 2,009 | 1792 | - | 4 | 167 | 0,240 | 41,701 | 0,178 | 1,106 | 2,885 | 17,968 | C |
| | 2 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 365 | 9,125 | 1,975 | 1823 | - | 20 | 789 | 0,463 | 20,454 | 0,517 | 6,988 | 11,459 | 75,423 | B |
| | 1 |  | K1 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 365 | 9,125 | 1,981 | 1817 | - | 20 | 788 | 0,463 | 20,457 | 0,517 | 6,988 | 11,459 | 75,561 | B |
| 3 | 1 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 120 | 3,000 | 1,985 | 1814 | - | 7 | 283 | 0,424 | 39,834 | 0,433 | 3,144 | 6,143 | 37,964 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2150 | | | | | | 3888 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,595 | 27,410 | | | | | |

Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

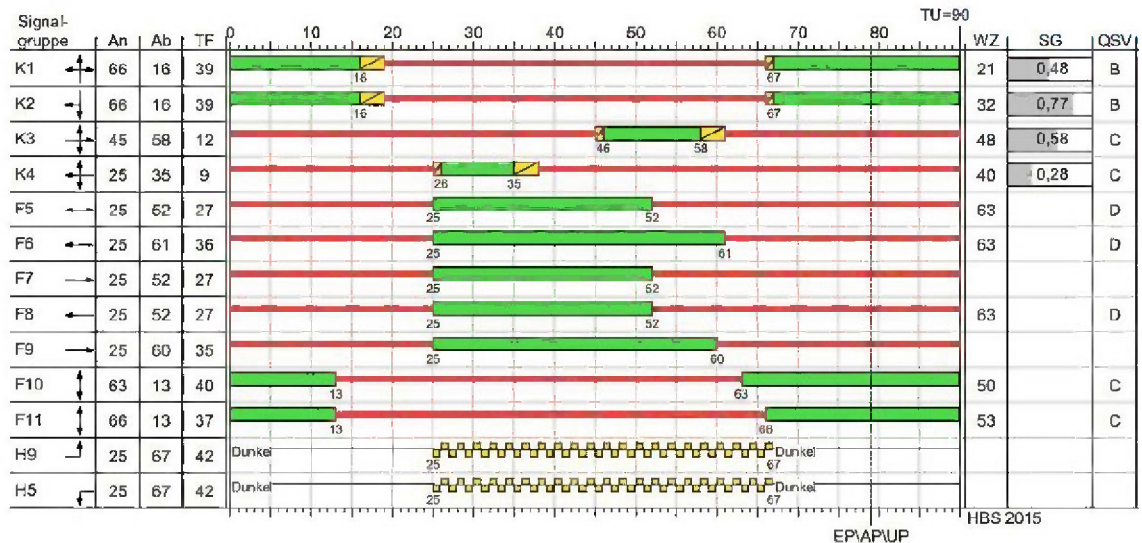


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | te [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NWS95>TK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nm5 [Kfz] | Nm5,55 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 524 | 13,100 | 1,908 | 1886 | - | 19 | 756 | 0,693 | 29,827 | 1,557 | 12,431 | 18,394 | 116,655 | B |
| | 2 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 526 | 13,150 | 1,901 | 1894 | - | 19 | 758 | 0,694 | 29,862 | 1,566 | 12,488 | 18,465 | 116,994 | B |
| 4 | 1 |  | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 60 | 1,500 | 1,868 | 1028 | - | 5 | 214 | 0,280 | 40,423 | 0,221 | 1,597 | 3,734 | 22,404 | C |
| 1 | 3 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 60 | 1,500 | 1,983 | 1815 | - | 4 | 176 | 0,341 | 44,024 | 0,297 | 1,698 | 3,902 | 23,997 | C |
| | 2 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 611 | 15,275 | 1,874 | 1921 | - | 19 | 769 | 0,795 | 38,421 | 3,133 | 16,571 | 23,456 | 146,506 | C |
| | 1 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 609 | 15,225 | 1,875 | 1920 | - | 19 | 767 | 0,794 | 38,323 | 3,107 | 16,494 | 23,363 | 145,645 | C |
| 3 | 1 |  | K3 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 230 | 5,750 | 1,930 | 1865 | - | 9 | 353 | 0,652 | 46,168 | 1,217 | 6,536 | 10,860 | 65,160 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2620 | | | | | | 3793 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,719 | 35,815 | | | | | |

Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

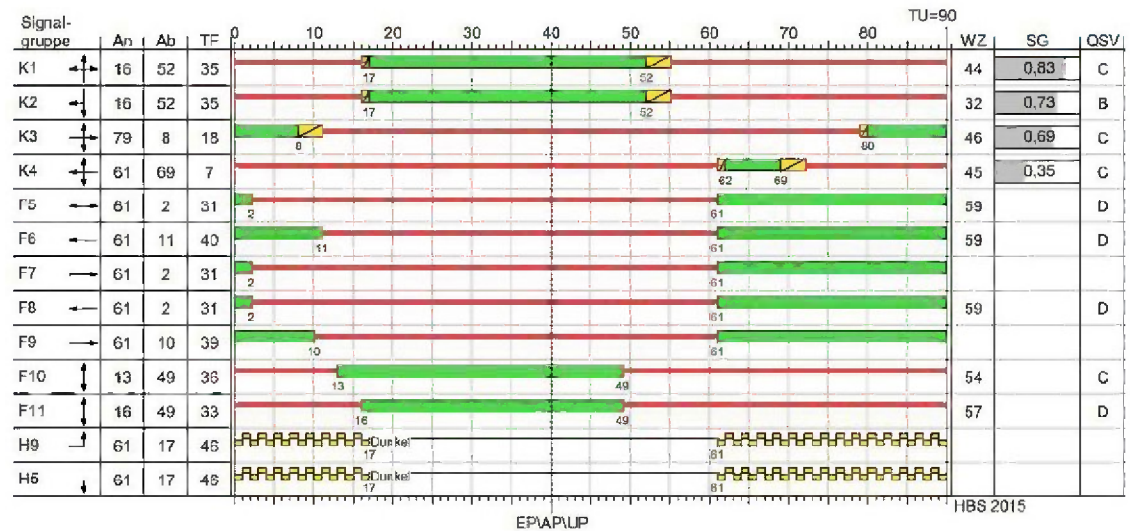


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,90>PK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{CE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,75} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 648 | 16,200 | 1,899 | 1896 | - | 21 | 842 | 0,770 | 32,207 | 2,589 | 16,275 | 23,098 | 145,240 | B |
| | 2 |  | K2 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 652 | 16,300 | 1,885 | 1910 | - | 21 | 848 | 0,769 | 32,033 | 2,570 | 16,331 | 23,166 | 145,529 | B |
| 4 | 1 |  | K4 | 9 | 10 | 81 | 0,111 | 60 | 1,500 | 1,868 | 1928 | - | 5 | 214 | 0,280 | 40,423 | 0,221 | 1,597 | 3,734 | 22,404 | C |
| 1 | 3 |  | K1 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 40 | 1,000 | 2,009 | 1792 | - | 4 | 155 | 0,258 | 43,021 | 0,197 | 1,132 | 2,931 | 18,254 | C |
| | 2 |  | K1 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 391 | 9,775 | 1,976 | 1822 | - | 20 | 809 | 0,483 | 20,219 | 0,564 | 7,483 | 12,109 | 79,774 | B |
| | 1 |  | K1 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 389 | 9,725 | 1,979 | 1819 | - | 20 | 808 | 0,481 | 20,180 | 0,559 | 7,434 | 12,045 | 79,352 | B |
| 3 | 1 |  | K3 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 150 | 3,750 | 1,894 | 1805 | - | 7 | 260 | 0,577 | 47,633 | 0,843 | 4,344 | 7,869 | 48,725 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2330 | | | | | | 3936 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,639 | 29,529 | | | | | |

Kieler Straße / Waidmannstraße – Verkehrstechnische Bewertung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



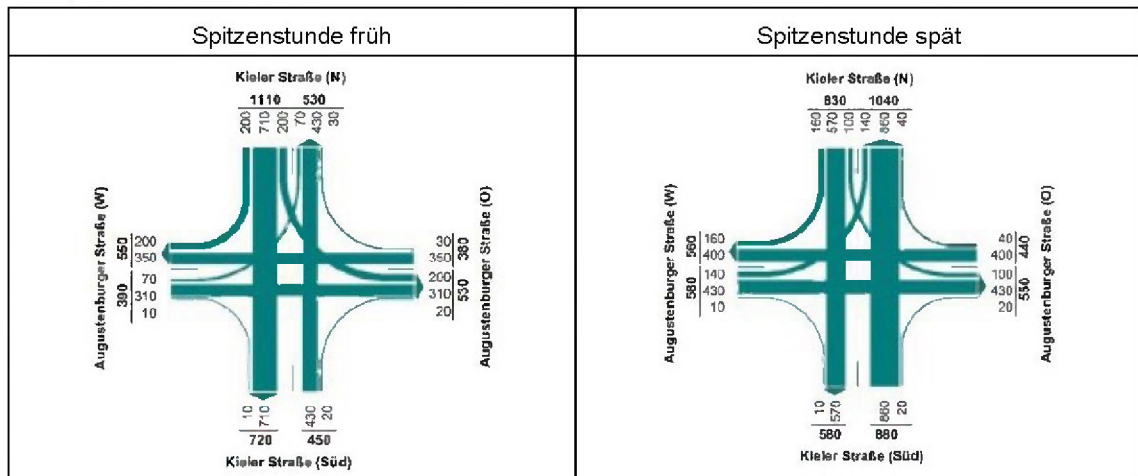
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | f _z [s] | f _x [s] | f _y [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,35 > 10k} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | n _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,55} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 2 | 1 | | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 549 | 13,725 | 1,909 | 1886 | - | 19 | 755 | 0,727 | 31,965 | 1,913 | 13,525 | 19,745 | 125,223 | B |
| | 2 | | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 551 | 13,775 | 1,903 | 1892 | - | 19 | 757 | 0,728 | 32,011 | 1,925 | 13,586 | 19,820 | 125,698 | B |
| 4 | 1 | | K4 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 60 | 1,500 | 1,868 | 1928 | - | 4 | 172 | 0,349 | 44,991 | 0,308 | 1,718 | 3,935 | 23,610 | C |
| 1 | 3 | | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 80 | 2,000 | 1,972 | 1826 | - | 4 | 168 | 0,476 | 50,307 | 0,537 | 2,436 | 5,076 | 31,035 | D |
| | 2 | | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 636 | 15,900 | 1,872 | 1923 | - | 19 | 769 | 0,827 | 43,744 | 4,173 | 18,429 | 25,689 | 160,299 | C |
| | 1 | | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 634 | 15,850 | 1,875 | 1920 | - | 19 | 767 | 0,827 | 43,785 | 4,171 | 18,382 | 25,633 | 159,796 | C |
| 3 | 1 | | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 270 | 6,750 | 1,936 | 1860 | - | 10 | 392 | 0,699 | 46,417 | 1,495 | 7,717 | 12,415 | 74,490 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2780 | | | | | | 3780 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,754 | 39,577 | | | | | |

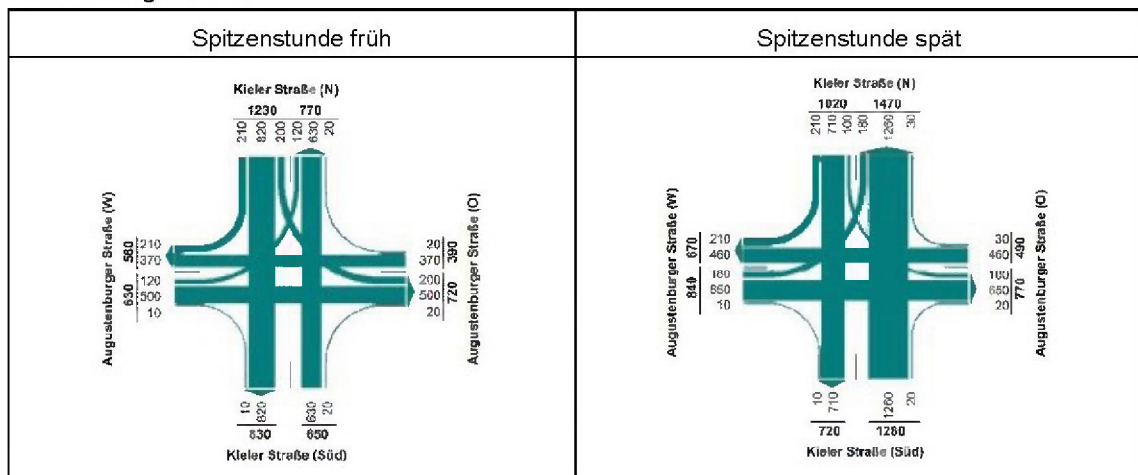
24 Kieler Straße / Augustenburger Straße (LSA 621)

24.1 Kieler Straße / Augustenburger Straße – Knotenstrombelastungen

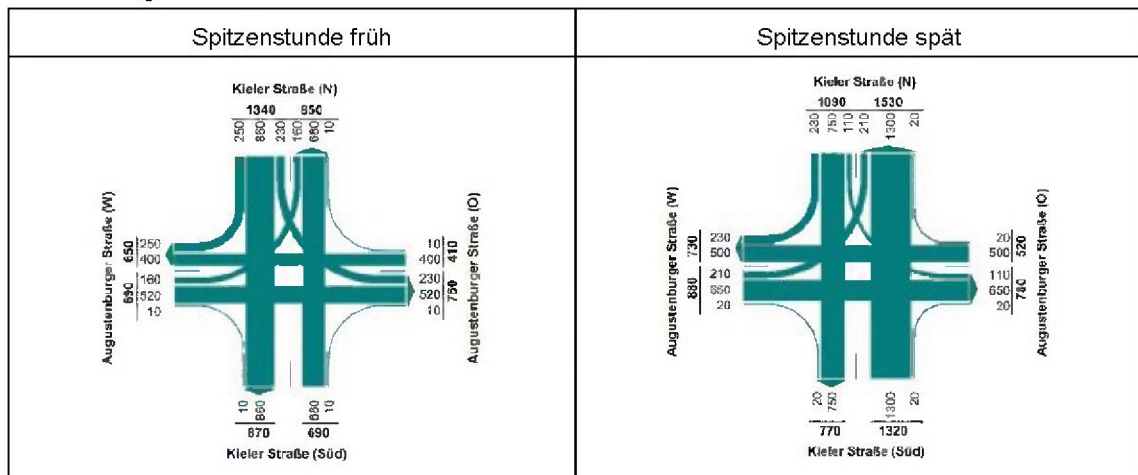
Analyse (VZ 23.08.2012)



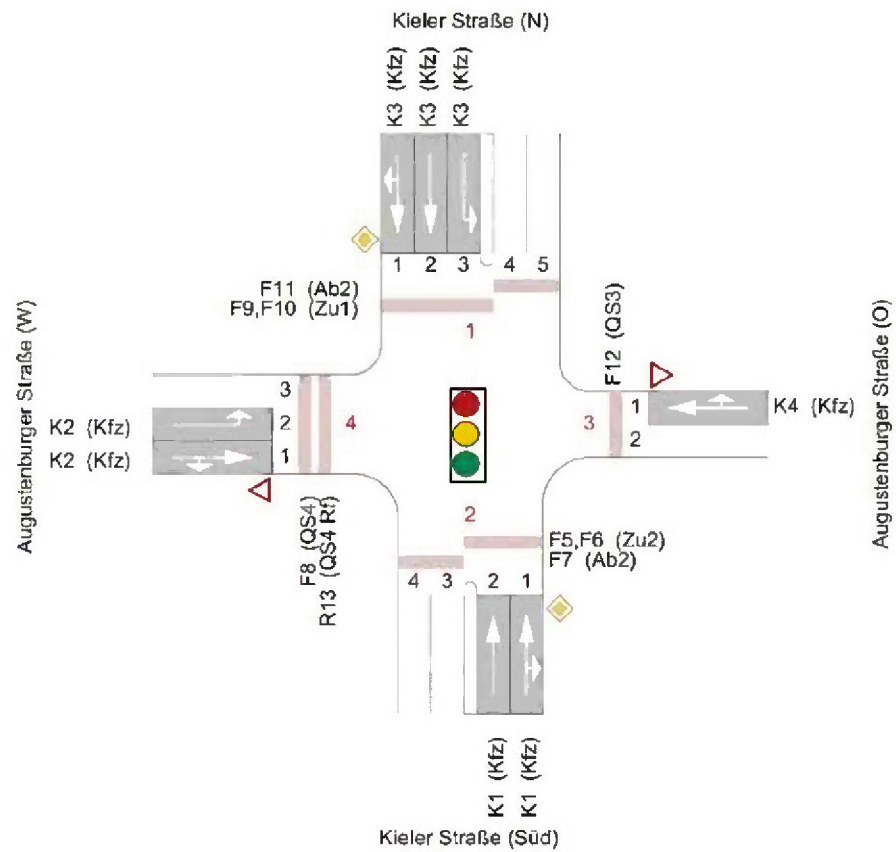
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

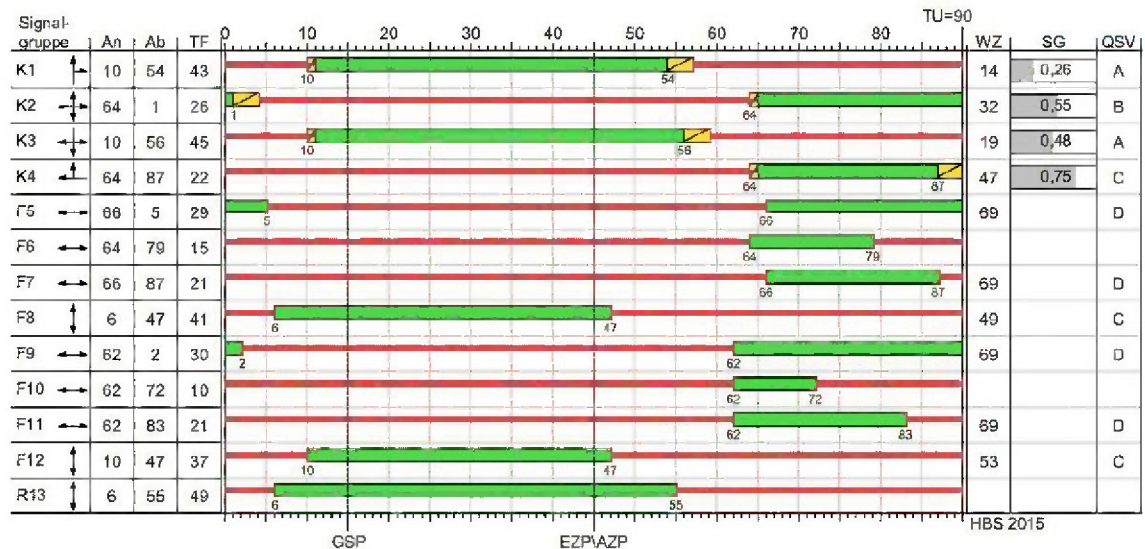










24.2 Kieler Straße / Augustenburger Straße – Knotenpunktgeometrie Bestand



24.3 Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

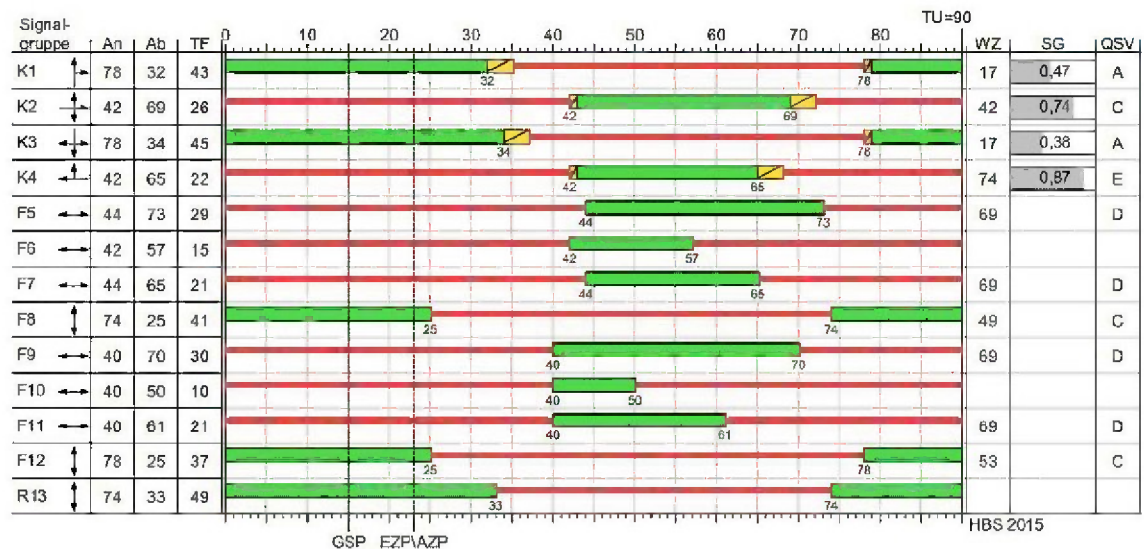
Analyse – Spitzenstunde früh











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95>NK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NGE [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lv [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 453 | 11,325 | 1,965 | 1832 | - | 23 | 936 | 0,484 | 16,477 | 0,567 | 7,925 | 12,686 | 82,434 | A |
| | 2 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 457 | 11,425 | 1,951 | 1845 | - | 24 | 944 | 0,484 | 16,458 | 0,567 | 7,990 | 12,771 | 83,063 | A |
| | 3 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 200 | 5,000 | 1,827 | 1970 | - | 12 | 479 | 0,418 | 31,882 | 0,423 | 4,636 | 8,277 | 50,407 | B |
| 3 | 1 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 380 | 9,500 | 1,829 | 1969 | - | 13 | 504 | 0,754 | 46,803 | 2,231 | 10,990 | 16,597 | 101,275 | C |
| 2 | 2 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 225 | 5,625 | 2,065 | 1743 | - | 21 | 852 | 0,264 | 14,354 | 0,204 | 3,504 | 6,670 | 45,903 | A |
| | 1 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 225 | 5,625 | 2,065 | 1744 | - | 21 | 851 | 0,264 | 14,355 | 0,204 | 3,504 | 6,670 | 45,863 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 70 | 1,750 | 2,080 | 1731 | - | 7 | 270 | 0,259 | 36,045 | 0,198 | 1,737 | 3,966 | 25,581 | C |
| | 1 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 320 | 8,000 | 1,863 | 1932 | - | 14 | 579 | 0,553 | 31,211 | 0,768 | 7,482 | 12,106 | 75,118 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2330 | | | | | | 5415 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,483 | 24,943 | | | | | |

Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

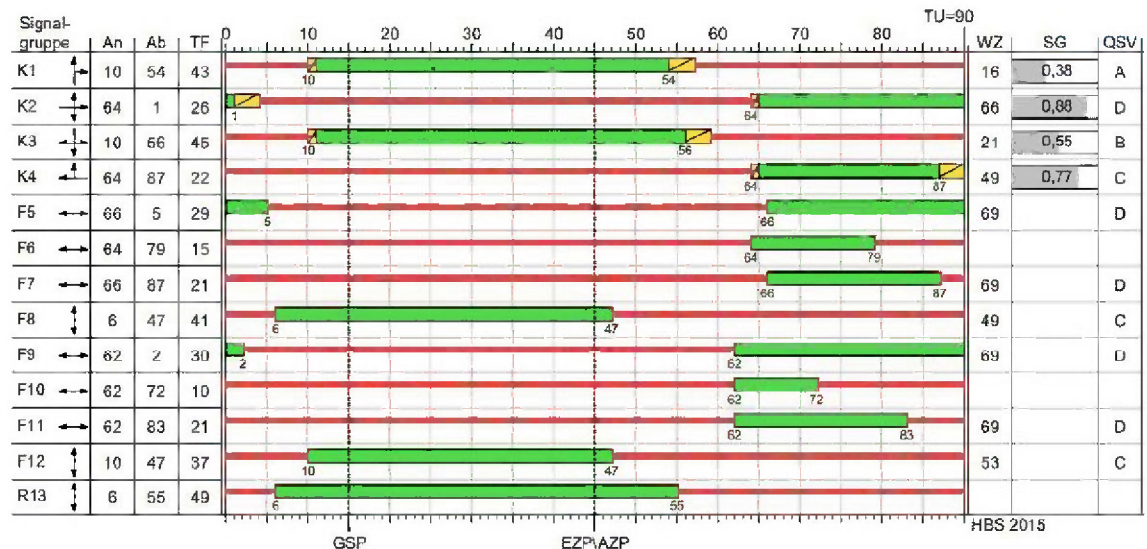
Analyse – Spitzenstunde spät










| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | TF [s] | TA [s] | TS [s] | fA | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95 > nC | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NGL [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 362 | 9,050 | 1,912 | 1882 | - | 24 | 962 | 0,376 | 14,637 | 0,352 | 5,830 | 9,914 | 62,161 | A |
| | 2 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 368 | 9,200 | 1,881 | 1914 | - | 24 | 978 | 0,376 | 14,616 | 0,352 | 5,921 | 10,036 | 62,926 | A |
| | 3 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 100 | 2,500 | 1,827 | 1970 | - | 8 | 318 | 0,314 | 36,340 | 0,263 | 2,472 | 5,131 | 31,248 | C |
| 3 | 1 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 440 | 11,000 | 1,825 | 1973 | - | 13 | 505 | 0,871 | 73,774 | 5,852 | 16,384 | 23,230 | 141,471 | E |
| 2 | 2 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 441 | 11,025 | 1,867 | 1928 | - | 24 | 942 | 0,468 | 17,256 | 0,528 | 7,834 | 12,568 | 78,198 | A |
| | 1 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 439 | 10,975 | 1,871 | 1924 | - | 24 | 940 | 0,467 | 17,242 | 0,526 | 7,794 | 12,516 | 77,950 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 140 | 3,500 | 1,945 | 1851 | - | 6 | 255 | 0,549 | 46,667 | 0,743 | 4,007 | 7,392 | 44,574 | C |
| | 1 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 440 | 11,000 | 1,825 | 1973 | - | 15 | 592 | 0,743 | 41,127 | 2,097 | 12,006 | 17,866 | 108,482 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2730 | | | | | | 5492 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,551 | 31,714 | | | | | |

Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

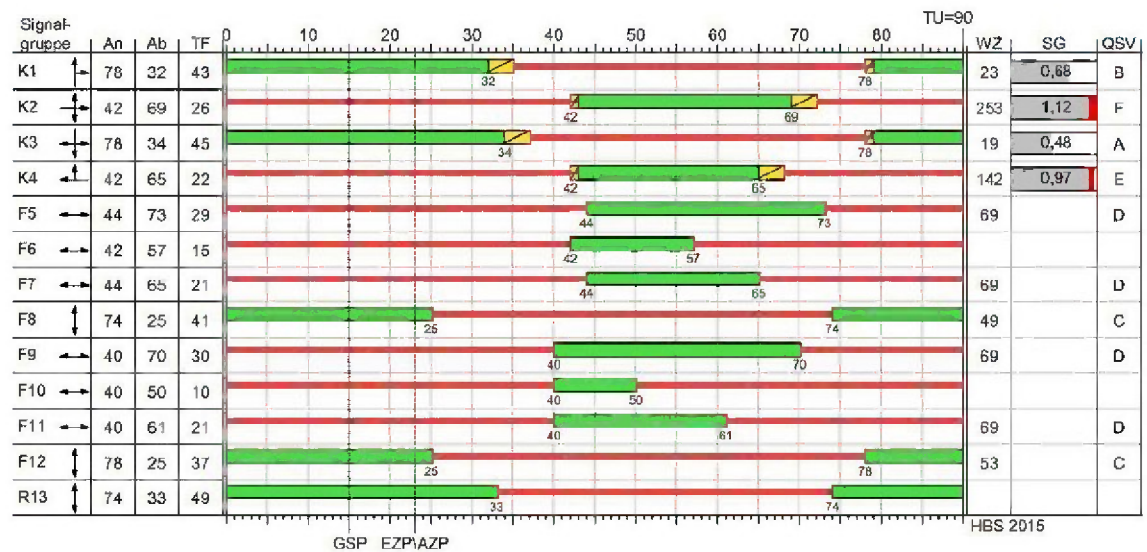
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _s [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _a [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS,99>PK} | n _K [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 513 | 12,825 | 1,964 | 1833 | - | 23 | 937 | 0,547 | 17,817 | 0,750 | 9,454 | 14,654 | 95,310 | A |
| | 2 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 517 | 12,925 | 1,949 | 1847 | - | 24 | 944 | 0,548 | 17,821 | 0,754 | 9,533 | 14,755 | 95,878 | A |
| | 3 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 200 | 5,000 | 1,827 | 1970 | - | 10 | 388 | 0,515 | 38,278 | 0,645 | 5,113 | 8,937 | 54,426 | C |
| 3 | 1 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,255 | 390 | 9,750 | 1,828 | 1970 | - | 13 | 504 | 0,774 | 49,364 | 2,562 | 11,609 | 17,371 | 105,894 | C |
| 2 | 2 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 325 | 8,125 | 2,061 | 1747 | - | 21 | 853 | 0,381 | 15,960 | 0,360 | 5,463 | 9,416 | 64,688 | A |
| | 1 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 325 | 8,125 | 2,067 | 1742 | - | 21 | 853 | 0,381 | 15,960 | 0,360 | 5,463 | 9,416 | 64,857 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 120 | 3,000 | 2,080 | 1731 | - | 7 | 265 | 0,453 | 41,345 | 0,490 | 3,220 | 6,255 | 40,345 | C |
| | 1 | | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 510 | 12,750 | 1,864 | 1931 | - | 15 | 580 | 0,879 | 71,248 | 6,654 | 18,775 | 26,103 | 162,100 | E |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2900 | | | | | | 5324 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,593 | 33,425 | | | | | |

Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

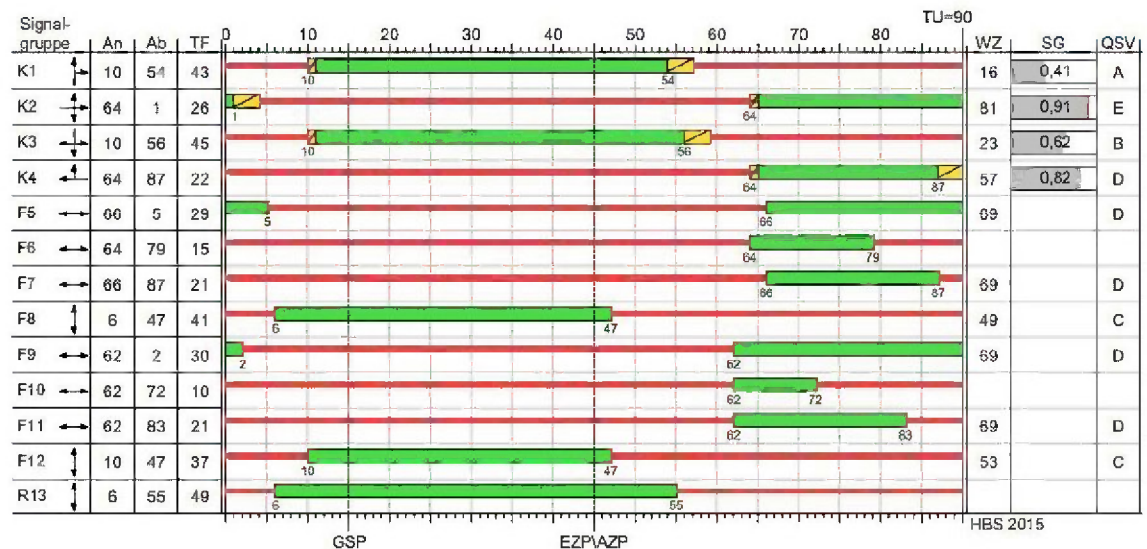
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _p [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SS>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{tot} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 455 | 11,375 | 1,913 | 1881 | - | 24 | 961 | 0,473 | 16,213 | 0,540 | 7,875 | 12,621 | 78,982 | A |
| | 2 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 465 | 11,625 | 1,881 | 1914 | - | 24 | 979 | 0,475 | 16,213 | 0,545 | 8,052 | 12,851 | 80,576 | A |
| | 3 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 100 | 2,500 | 1,827 | 1970 | - | 6 | 229 | 0,437 | 44,227 | 0,457 | 2,785 | 5,607 | 34,147 | L |
| 3 | 1 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 490 | 12,250 | 1,825 | 1972 | - | 13 | 504 | 0,972 | 142,025 | 15,241 | 27,374 | 36,223 | 220,598 | E |
| 2 | 2 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 640 | 16,000 | 1,868 | 1927 | - | 24 | 942 | 0,679 | 23,113 | 1,445 | 13,685 | 19,941 | 124,193 | B |
| | 1 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 640 | 16,000 | 1,870 | 1925 | - | 24 | 941 | 0,680 | 23,163 | 1,453 | 13,702 | 19,962 | 124,323 | B |
| 4 | 2 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 180 | 4,500 | 1,943 | 1853 | - | 5 | 199 | 0,905 | 134,364 | 5,231 | 9,680 | 14,947 | 90,011 | E |
| | 1 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 660 | 16,500 | 1,825 | 1973 | - | 15 | 591 | 1,117 | 285,638 | 41,721 | 58,221 | 71,126 | 432,304 | F |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3630 | | | | | | 5346 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,751 | 91,255 | | | | | |

Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

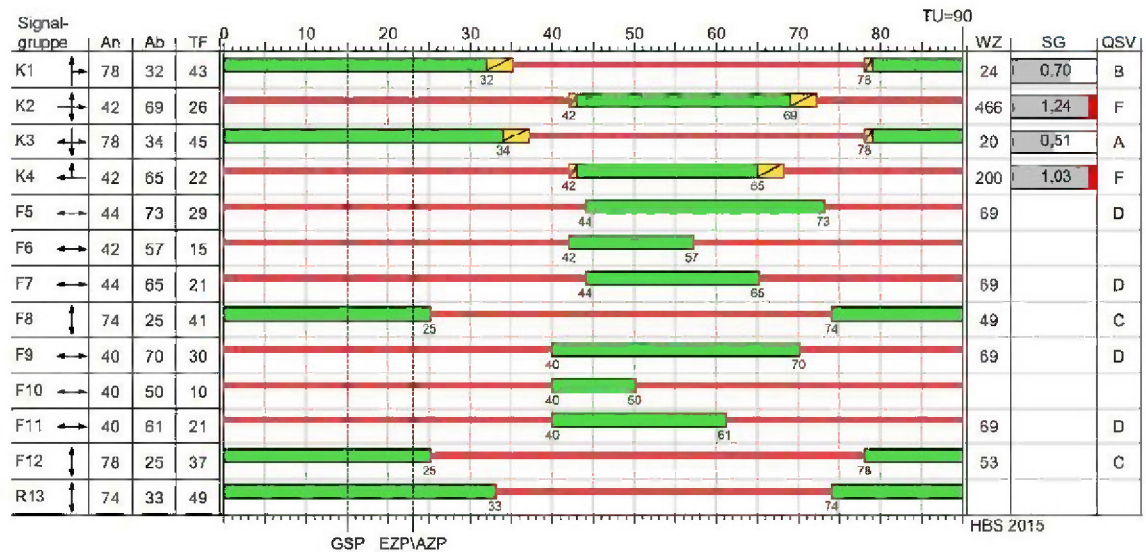
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | lf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GL} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L ₁ [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 553 | 13,825 | 1,963 | 1834 | - | 23 | 937 | 0,590 | 18,924 | 0,916 | 10,594 | 16,099 | 104,515 | A |
| | 2 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 557 | 13,925 | 1,949 | 1847 | - | 24 | 944 | 0,590 | 18,898 | 0,916 | 10,664 | 16,187 | 105,183 | A |
| | 3 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 230 | 5,750 | 1,829 | 1968 | (x) | 9 | 372 | 0,618 | 43,489 | 1,031 | 6,311 | 10,560 | 64,374 | C |
| 3 | 1 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 410 | 10,250 | 1,830 | 1967 | - | 13 | 503 | 0,815 | 56,619 | 3,513 | 13,150 | 19,283 | 117,665 | D |
| 2 | 2 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 345 | 8,625 | 2,063 | 1745 | - | 21 | 852 | 0,405 | 16,346 | 0,401 | 5,897 | 10,004 | 68,788 | A |
| | 1 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 345 | 8,625 | 2,066 | 1742 | - | 21 | 852 | 0,405 | 16,346 | 0,401 | 5,897 | 10,004 | 68,908 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 160 | 4,000 | 2,080 | 1731 | - | 6 | 254 | 0,630 | 51,349 | 1,077 | 4,837 | 8,557 | 55,193 | D |
| | 1 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 530 | 13,250 | 1,864 | 1931 | - | 15 | 580 | 0,914 | 90,345 | 9,661 | 22,440 | 30,452 | 189,107 | E |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3130 | | | | | | 5294 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,638 | 38,845 | | | | | |

Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

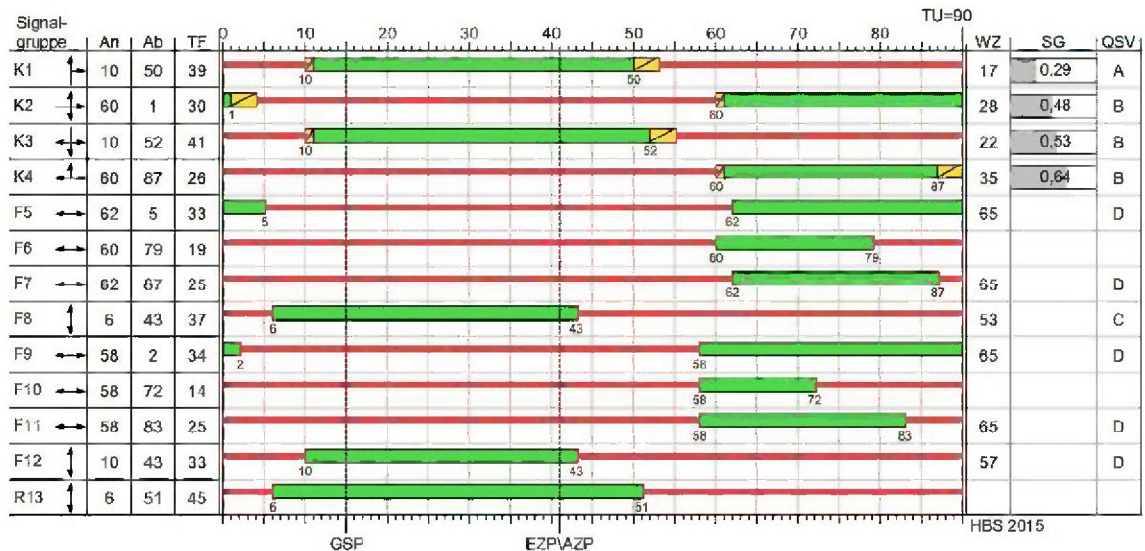
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _s [s] | t _A [s] | t _B [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/L] | t _B [s/Kfz] | q _B [Kfz] | N _{MES,95 > 70%} | n _C [Kfz/h] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GR} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MES,95} [Kfz] | L _A [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 495 | 12,125 | 1,915 | 1880 | - | 24 | 961 | 0,505 | 16,833 | 0,622 | 8,613 | 13,576 | 85,040 | A |
| | 2 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 495 | 12,375 | 1,879 | 1916 | - | 24 | 979 | 0,505 | 16,811 | 0,625 | 8,787 | 13,800 | 86,443 | A |
| | 3 |  | K3 | 45 | 46 | 45 | 0,511 | 110 | 2,750 | 1,825 | 1973 | - | 6 | 222 | 0,495 | 47,005 | 0,586 | 3,170 | 6,181 | 37,605 | C |
| 3 | 1 |  | K4 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 520 | 13,000 | 1,826 | 1972 | - | 13 | 504 | 1,032 | 200,044 | 23,319 | 36,319 | 46,511 | 283,252 | F |
| 2 | 2 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 660 | 16,500 | 1,868 | 1927 | - | 24 | 942 | 0,701 | 24,150 | 1,641 | 14,470 | 20,903 | 130,184 | B |
| | 1 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 660 | 16,500 | 1,870 | 1925 | - | 24 | 941 | 0,701 | 24,157 | 1,641 | 14,470 | 20,903 | 130,184 | B |
| 4 | 2 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 210 | 5,250 | 1,943 | 1853 | x | | | | | | | | 146,540 | |
| | 1 |  | K2 | 26 | 27 | 64 | 0,367 | 670 | 16,750 | 1,826 | 1971 | - | 18 | 712 | 1,235 | 466,138 | 86,558 | 108,558 | 126,179 | 766,915 | F |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3810 | | | | | | 5261 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,814 | 149,019 | | | | | |

24.4 Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

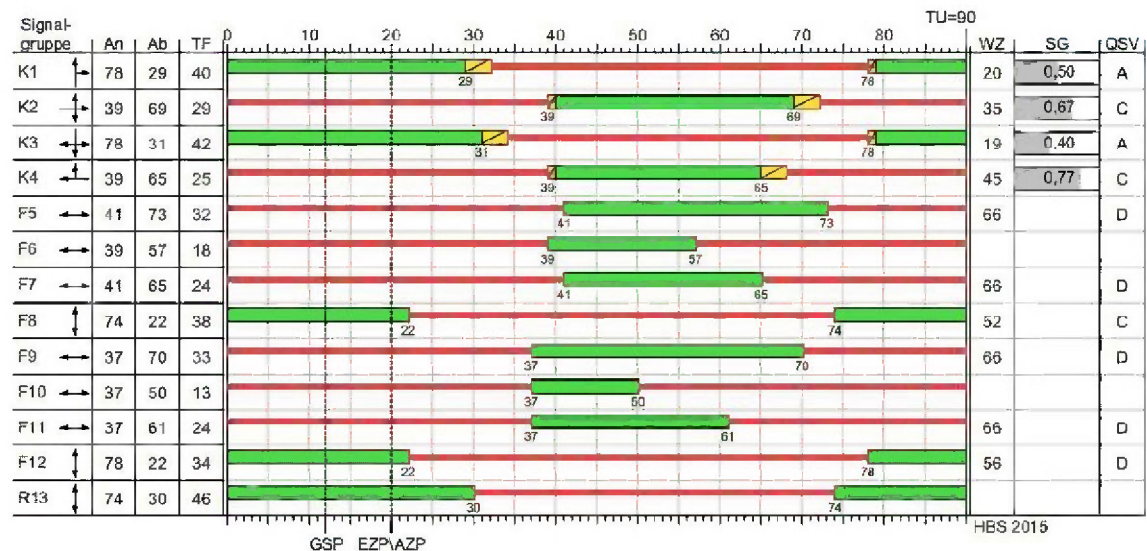
Analyse – Spitzenstunde früh











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>95} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{CE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _e [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 453 | 11,325 | 1,965 | 1832 | - | 21 | 856 | 0,529 | 19,884 | 0,691 | 8,708 | 13,699 | 89,016 | A |
| | 2 |  | K3 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 457 | 11,425 | 1,951 | 1845 | - | 22 | 853 | 0,530 | 19,884 | 0,694 | 8,786 | 13,799 | 89,749 | A |
| | 3 |  | K3 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 200 | 5,000 | 1,827 | 1970 | - | 11 | 440 | 0,455 | 34,302 | 0,497 | 4,821 | 8,534 | 51,972 | B |
| 3 | 1 |  | K4 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 380 | 9,500 | 1,829 | 1969 | - | 15 | 591 | 0,643 | 34,508 | 1,180 | 9,419 | 14,609 | 83,144 | B |
| 2 | 2 |  | K1 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 225 | 5,625 | 2,065 | 1743 | - | 19 | 774 | 0,291 | 17,068 | 0,235 | 3,827 | 7,136 | 49,110 | A |
| | 1 |  | K1 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 225 | 5,625 | 2,065 | 1744 | - | 19 | 774 | 0,291 | 17,068 | 0,235 | 3,827 | 7,136 | 49,067 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 70 | 1,750 | 2,080 | 1731 | - | 8 | 313 | 0,224 | 33,335 | 0,163 | 1,657 | 3,834 | 24,729 | B |
| | 1 |  | K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 320 | 8,000 | 1,863 | 1932 | - | 17 | 654 | 0,482 | 26,256 | 0,561 | 6,852 | 11,279 | 69,975 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2330 | | | | | | 5275 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,490 | 24,242 | | | | | |

Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

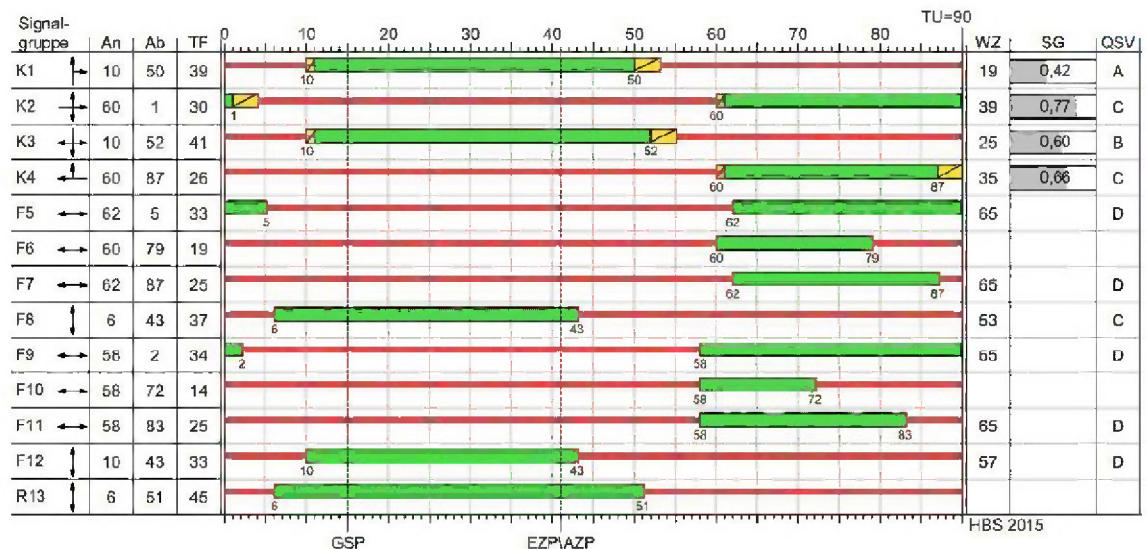
Analyse – Spitzenstunde spät











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t [*] [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>0x} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 362 | 9,050 | 1,912 | 1882 | - | 23 | 900 | 0,402 | 16,758 | 0,395 | 6,243 | 10,469 | 65,641 | A |
| | 2 |  | K3 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 368 | 9,200 | 1,881 | 1914 | - | 23 | 915 | 0,402 | 16,732 | 0,395 | 6,340 | 10,598 | 66,449 | A |
| | 3 |  | K3 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 100 | 2,500 | 1,827 | 1970 | - | 7 | 298 | 0,336 | 37,698 | 0,292 | 2,528 | 5,217 | 31,772 | C |
| 3 | 1 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 440 | 11,000 | 1,825 | 1973 | - | 14 | 570 | 0,772 | 45,412 | 2,554 | 12,621 | 18,629 | 113,451 | C |
| 2 | 2 |  | K1 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 440 | 11,000 | 1,868 | 1927 | - | 22 | 879 | 0,501 | 19,762 | 0,611 | 8,367 | 13,259 | 82,577 | A |
| | 1 |  | K1 | 40 | 41 | 50 | 0,456 | 440 | 11,000 | 1,871 | 1924 | - | 22 | 878 | 0,501 | 19,765 | 0,611 | 8,367 | 13,259 | 82,577 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 140 | 3,500 | 1,945 | 1851 | - | 7 | 288 | 0,486 | 41,760 | 0,566 | 3,762 | 7,042 | 42,463 | C |
| | 1 |  | K2 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 440 | 11,000 | 1,825 | 1973 | - | 16 | 657 | 0,670 | 33,243 | 1,364 | 10,808 | 16,368 | 99,396 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2730 | | | | | | 5385 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,539 | 27,048 | | | | | |

Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

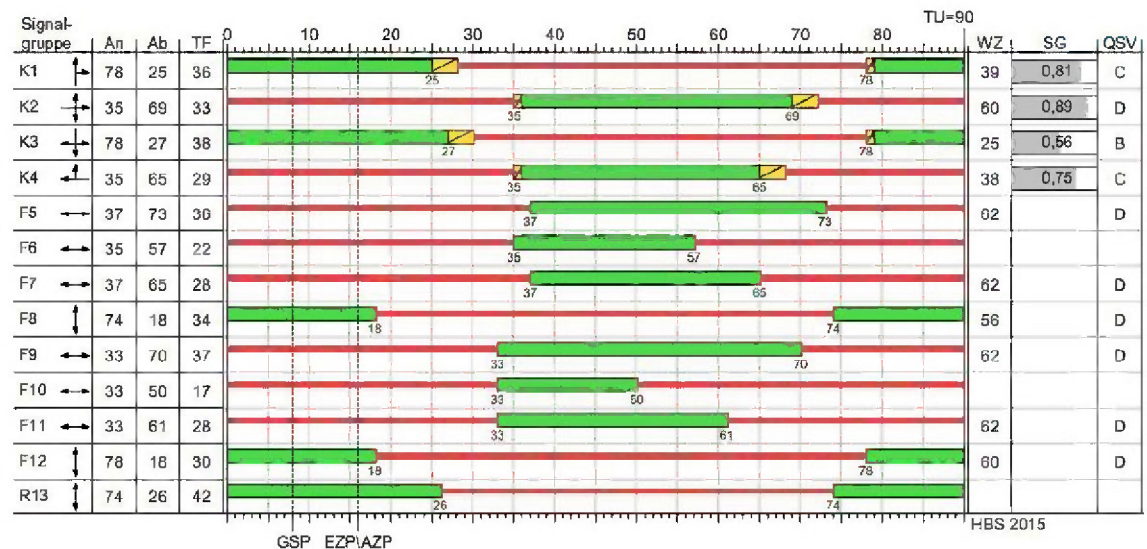
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>N_K} | h _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N ₀₆ [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 513 | 12,825 | 1,964 | 1833 | - | 21 | 857 | 0,599 | 21,761 | 0,955 | 10,446 | 15,912 | 103,492 | B |
| | 2 |  | K3 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 517 | 12,925 | 1,949 | 1847 | - | 22 | 863 | 0,599 | 21,733 | 0,955 | 10,520 | 16,005 | 104,000 | B |
| | 3 |  | K3 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 200 | 5,000 | 1,827 | 1970 | - | 9 | 355 | 0,563 | 41,752 | 0,797 | 5,359 | 9,274 | 56,479 | C |
| 3 | 1 |  | K4 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 390 | 9,750 | 1,828 | 1970 | - | 15 | 591 | 0,660 | 35,346 | 1,289 | 9,799 | 15,093 | 92,007 | C |
| 2 | 2 |  | K1 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 325 | 8,125 | 2,061 | 1747 | - | 19 | 775 | 0,419 | 19,070 | 0,426 | 5,976 | 10,110 | 69,456 | A |
| | 1 |  | K1 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 325 | 8,125 | 2,067 | 1742 | - | 19 | 775 | 0,419 | 19,070 | 0,426 | 5,976 | 10,110 | 69,638 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 120 | 3,000 | 2,080 | 1731 | - | 8 | 308 | 0,390 | 37,034 | 0,373 | 3,023 | 5,964 | 38,468 | C |
| | 1 |  | K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 510 | 12,750 | 1,864 | 1931 | - | 17 | 664 | 0,768 | 39,932 | 2,511 | 13,878 | 20,178 | 125,305 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2900 | | | | | | 5188 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,585 | 28,186 | | | | | |

Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

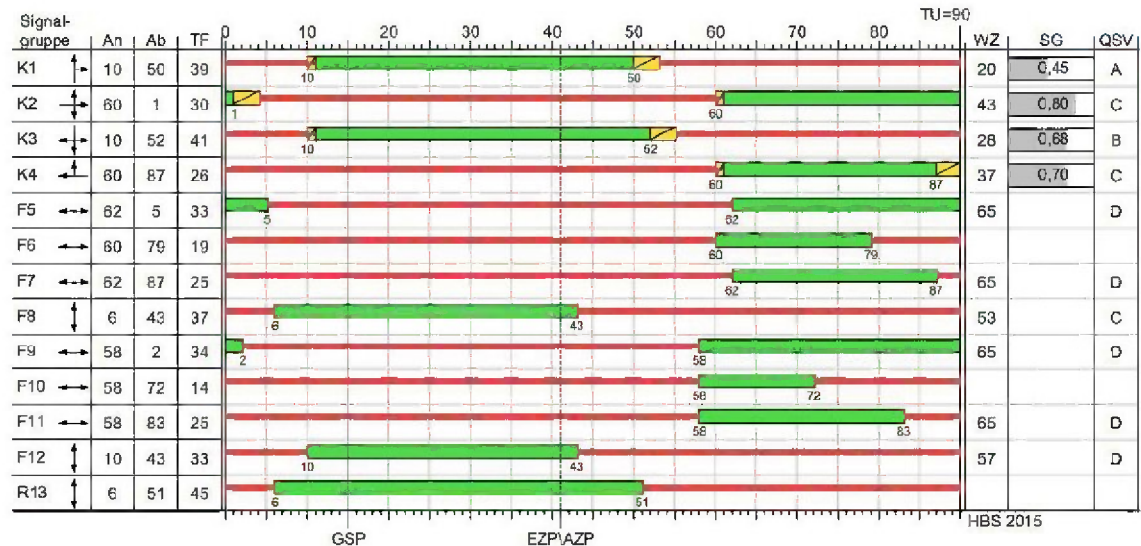
Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,99>nX} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nett [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 455 | 11,375 | 1,913 | 1881 | - | 20 | 814 | 0,559 | 22,585 | 0,791 | 9,300 | 14,458 | 90,478 | B |
| | 2 |  | K3 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 465 | 11,625 | 1,881 | 1914 | - | 21 | 830 | 0,560 | 22,546 | 0,795 | 9,496 | 14,708 | 92,219 | B |
| | 3 |  | K3 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 100 | 2,500 | 1,827 | 1970 | - | 5 | 194 | 0,515 | 50,379 | 0,637 | 3,012 | 5,947 | 36,217 | D |
| 3 | 1 |  | K4 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 490 | 12,250 | 1,825 | 1972 | - | 16 | 657 | 0,746 | 38,429 | 2,152 | 13,023 | 19,126 | 116,477 | C |
| 2 | 2 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 640 | 16,000 | 1,868 | 1927 | - | 20 | 792 | 0,808 | 39,342 | 3,513 | 17,623 | 24,723 | 153,975 | C |
| | 1 |  | K1 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 640 | 16,000 | 1,870 | 1925 | - | 20 | 791 | 0,809 | 39,517 | 3,544 | 17,662 | 24,770 | 154,268 | C |
| 4 | 2 |  | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 180 | 4,500 | 1,943 | 1853 | - | 8 | 304 | 0,592 | 45,573 | 0,907 | 5,074 | 8,884 | 53,517 | C |
| | 1 |  | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 660 | 16,500 | 1,825 | 1973 | - | 19 | 746 | 0,885 | 63,745 | 7,788 | 23,210 | 31,358 | 190,594 | D |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3630 | | | | | | 5128 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,732 | 40,048 | | | | | |

Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

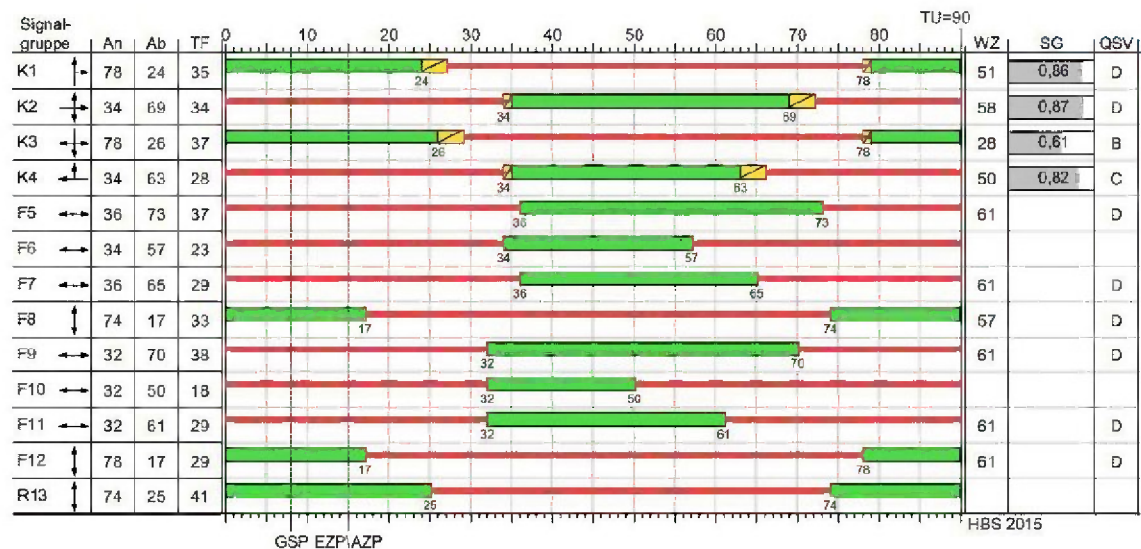
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh











| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{100,45>100} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N ₀₈ [Kfz] | N ₁₅ [Kfz] | N _{15,95} [Kfz] | L _e [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 553 | 13,825 | 1,963 | 1834 | - | 21 | 857 | 0,645 | 23,288 | 1,201 | 11,736 | 17,530 | 113,805 | B |
| | 2 |  | K3 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 557 | 13,925 | 1,949 | 1847 | - | 22 | 863 | 0,645 | 23,305 | 1,201 | 11,822 | 17,637 | 114,605 | B |
| | 3 |  | K3 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 230 | 5,750 | 1,829 | 1968 | (v) | 9 | 340 | 0,676 | 49,412 | 1,375 | 6,760 | 11,157 | 68,013 | C |
| 3 | 1 |  | K4 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 410 | 10,250 | 1,830 | 1967 | - | 15 | 590 | 0,695 | 37,395 | 1,563 | 10,628 | 15,142 | 98,498 | C |
| 2 | 2 |  | K1 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 345 | 8,625 | 2,063 | 1745 | - | 19 | 774 | 0,446 | 19,579 | 0,480 | 6,460 | 10,759 | 73,979 | A |
| | 1 |  | K1 | 39 | 40 | 51 | 0,444 | 345 | 8,625 | 2,066 | 1742 | - | 19 | 774 | 0,446 | 19,579 | 0,480 | 6,460 | 10,759 | 74,108 | A |
| 4 | 2 |  | K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 160 | 4,000 | 2,080 | 1731 | - | 7 | 296 | 0,541 | 42,835 | 0,720 | 4,374 | 7,911 | 51,026 | C |
| | 1 |  | K2 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 530 | 13,250 | 1,864 | 1931 | - | 17 | 665 | 0,797 | 43,678 | 3,140 | 15,115 | 21,690 | 134,695 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 3130 | | | | | | 5159 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,630 | 30,693 | | | | | |

Kieler Straße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

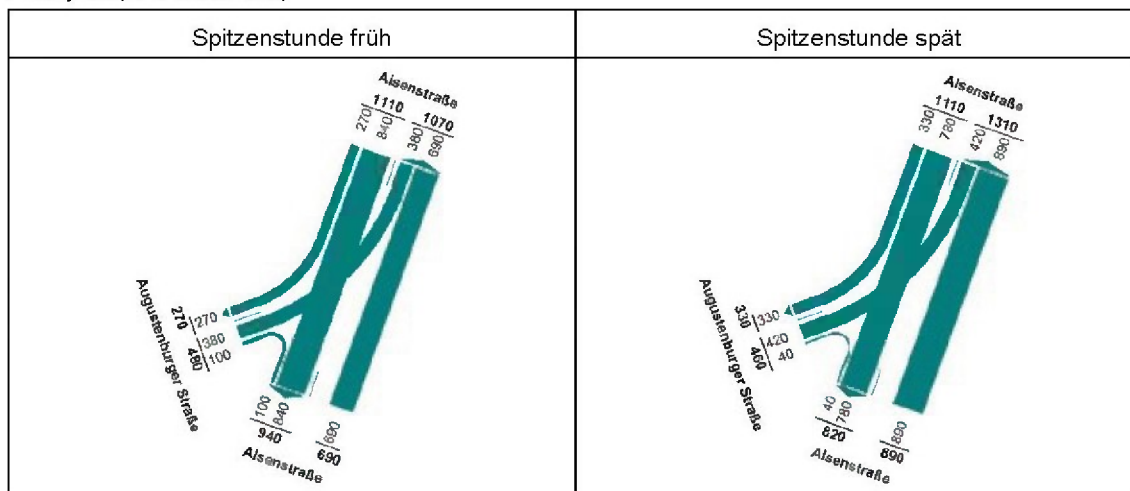


| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ti [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95>TK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | NGE [Kfz] | NMC [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K3 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 486 | 12,150 | 1,914 | 1880 | - | 20 | 794 | 0,612 | 24,875 | 1,016 | 10,484 | 15,960 | 99,973 | B |
| | 2 |  | K3 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 494 | 12,350 | 1,879 | 1916 | - | 20 | 809 | 0,611 | 24,760 | 1,012 | 10,630 | 16,144 | 101,126 | B |
| | 3 |  | K3 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 110 | 2,750 | 1,825 | 1973 | - | 5 | 184 | 0,598 | 57,101 | 0,915 | 3,556 | 6,745 | 41,037 | D |
| 2 | 1 |  | K4 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 520 | 13,000 | 1,826 | 1972 | - | 16 | 634 | 0,820 | 49,684 | 3,800 | 15,776 | 22,493 | 136,982 | C |
| | 2 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 660 | 16,500 | 1,868 | 1927 | - | 19 | 770 | 0,856 | 51,932 | 5,632 | 20,687 | 28,379 | 176,744 | D |
| | 1 |  | K1 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 660 | 16,500 | 1,870 | 1925 | - | 19 | 770 | 0,857 | 51,267 | 5,693 | 20,757 | 28,462 | 177,261 | D |
| 4 | 2 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 210 | 5,250 | 1,943 | 1853 | - | 7 | 292 | 0,719 | 57,234 | 1,723 | 6,710 | 11,091 | 66,812 | D |
| | 1 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 670 | 16,750 | 1,826 | 1971 | - | 19 | 767 | 0,874 | 57,853 | 6,903 | 22,409 | 30,415 | 184,862 | D |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 3810 | | | | | | 5021 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,777 | 45,845 | | | | | |

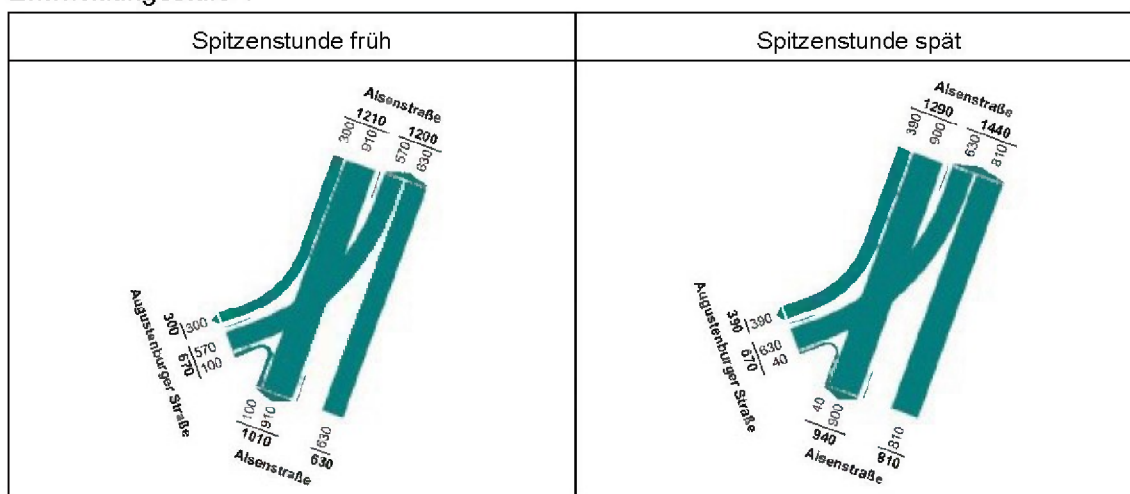
25 Alsenstraße / Augustenburger Straße (LSA 942)

25.1 Alsenstraße / Augustenburger Straße – Knotenstrombelastungen

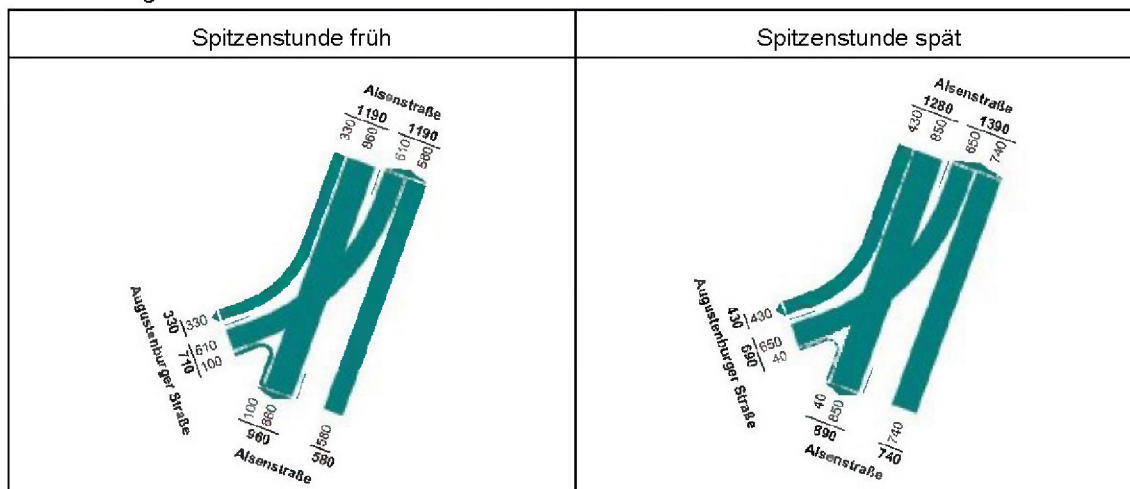
Analyse (VZ 23.08.2012)



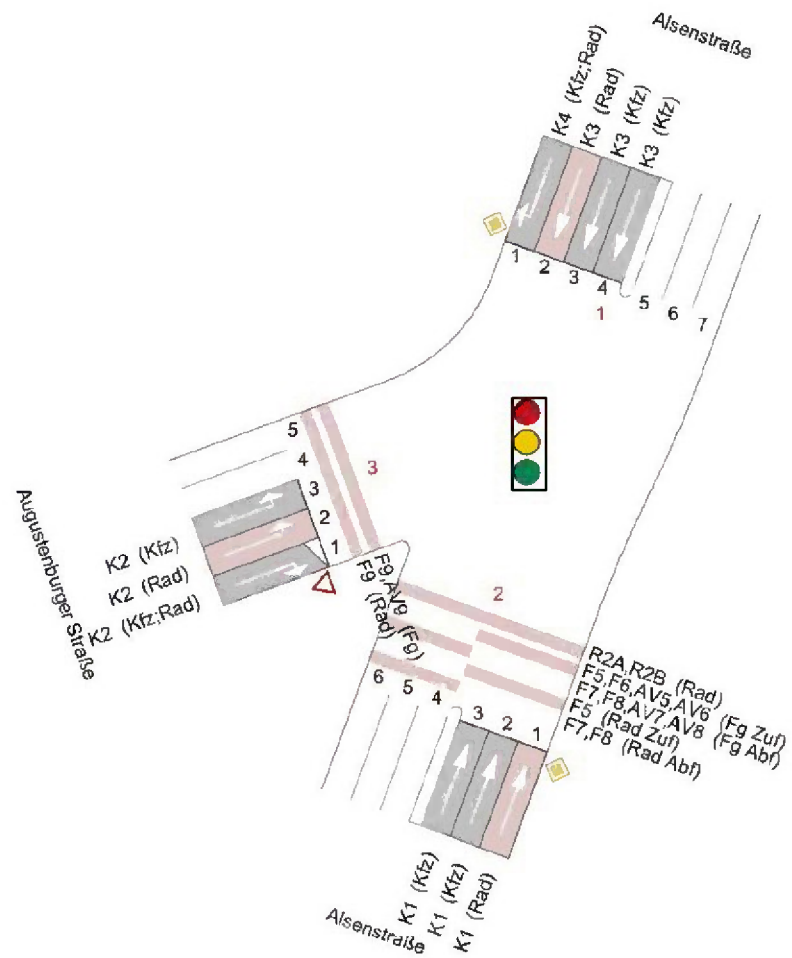
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

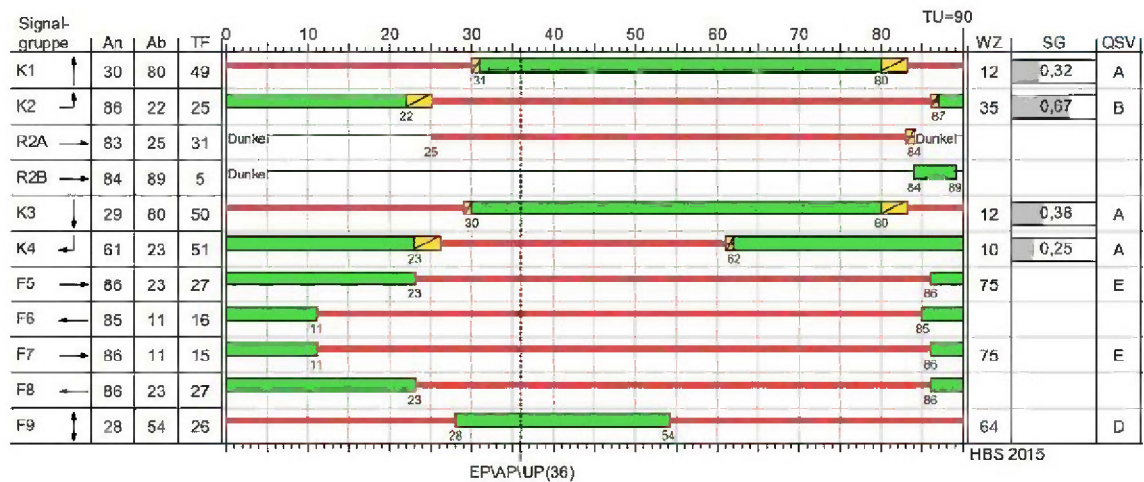


25.2 Alsenstraße / Augustenburger Straße – Knotenpunktgeometrie Bestand










25.3 Alsenstraße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

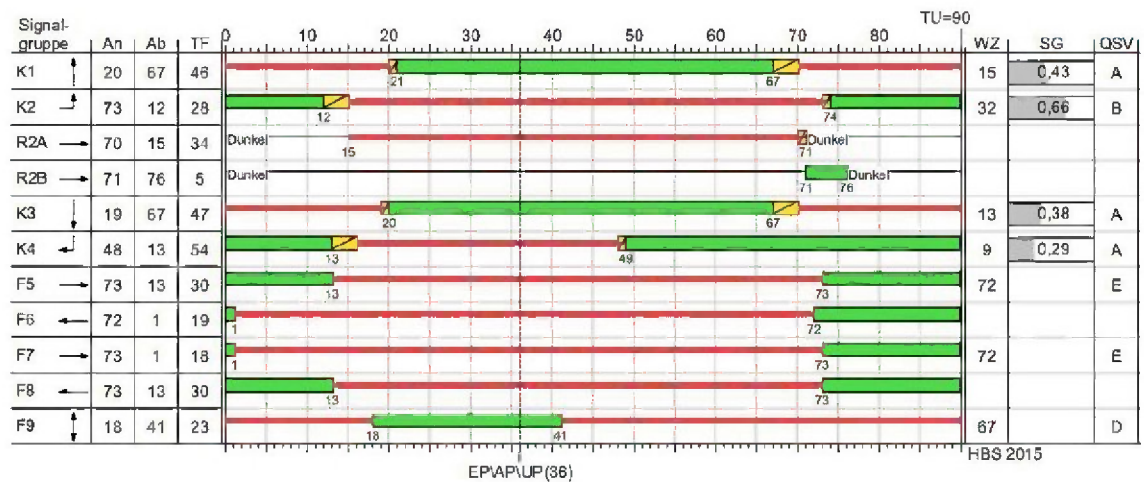


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS ₉₅ >nK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | NMS ₉₅ [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------------------|--------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 270 | 6,750 | 1,956 | 1840 | - | 27 | 1064 | 0,254 | 10,049 | 0,194 | 3,533 | 6,712 | 40,715 | A |
| | 3 |  | K3 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 420 | 10,500 | 1,838 | 1959 | - | 28 | 1110 | 0,378 | 11,890 | 0,355 | 6,142 | 10,333 | 63,300 | A |
| | 4 |  | K3 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 420 | 10,500 | 1,838 | 1959 | - | 28 | 1110 | 0,378 | 11,890 | 0,355 | 6,142 | 10,333 | 63,300 | A |
| 2 | 3 |  | K1 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 345 | 8,625 | 1,863 | 1932 | - | 27 | 1073 | 0,322 | 11,725 | 0,274 | 4,939 | 8,698 | 54,015 | A |
| | 2 |  | K1 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 345 | 8,625 | 1,863 | 1932 | - | 27 | 1073 | 0,322 | 11,725 | 0,274 | 4,939 | 8,698 | 54,015 | A |
| 3 | 3 |  | K2 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 380 | 9,500 | 1,843 | 1953 | - | 14 | 564 | 0,674 | 37,111 | 1,386 | 9,776 | 15,064 | 92,553 | C |
| | 1 |  | K2 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 100 | 2,500 | 2,038 | 1766 | - | 13 | 510 | 0,196 | 25,081 | 0,137 | 2,021 | 4,425 | 27,957 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2280 | | | | | | 6504 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,388 | 16,404 | | | | | |

Alsenstraße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

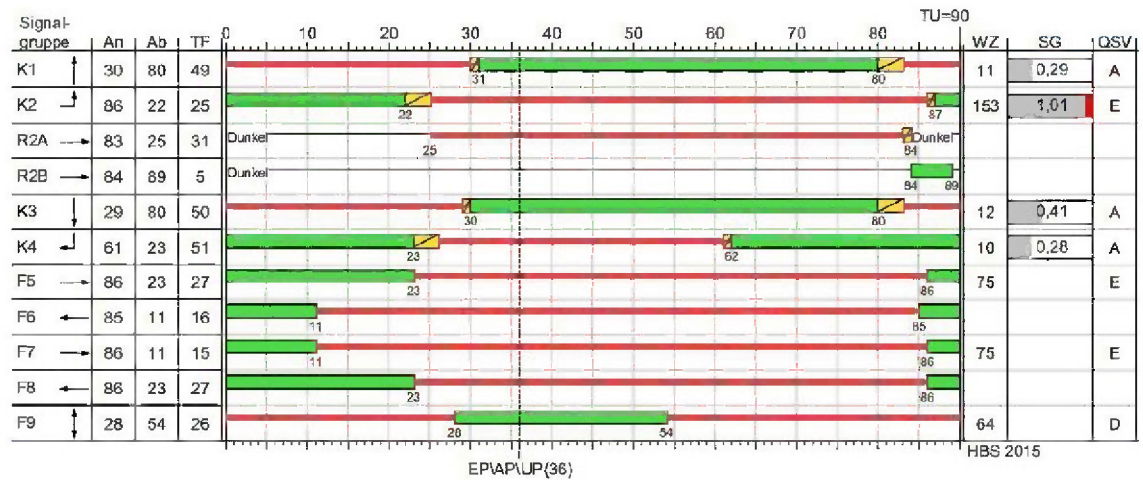


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _b [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS,35>18} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | | K4 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 330 | 8,250 | 1,956 | 1840 | - | 28 | 1124 | 0,294 | 9,065 | 0,239 | 4,151 | 7,597 | 46,083 | A |
| | 3 | | K3 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 390 | 9,750 | 1,841 | 1955 | - | 26 | 1041 | 0,375 | 13,476 | 0,350 | 6,041 | 10,198 | 62,595 | A |
| | 4 | | K3 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 390 | 9,750 | 1,841 | 1955 | - | 26 | 1041 | 0,375 | 13,476 | 0,350 | 6,041 | 10,198 | 62,595 | A |
| 2 | 3 | | K1 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 445 | 11,125 | 1,823 | 1975 | - | 26 | 1031 | 0,432 | 14,850 | 0,451 | 7,317 | 11,892 | 72,280 | A |
| | 2 | | K1 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 445 | 11,125 | 1,823 | 1975 | - | 26 | 1031 | 0,432 | 14,850 | 0,451 | 7,317 | 11,892 | 72,280 | A |
| 3 | 3 | | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 420 | 10,500 | 1,809 | 1990 | - | 16 | 641 | 0,655 | 33,280 | 1,258 | 10,290 | 15,703 | 94,689 | B |
| | 1 | | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 40 | 1,000 | 1,972 | 1825 | - | 15 | 588 | 0,068 | 21,394 | 0,040 | 0,733 | 2,181 | 13,335 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2460 | | | | | | 6497 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,428 | 16,891 | | | | | |

Alsenstraße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

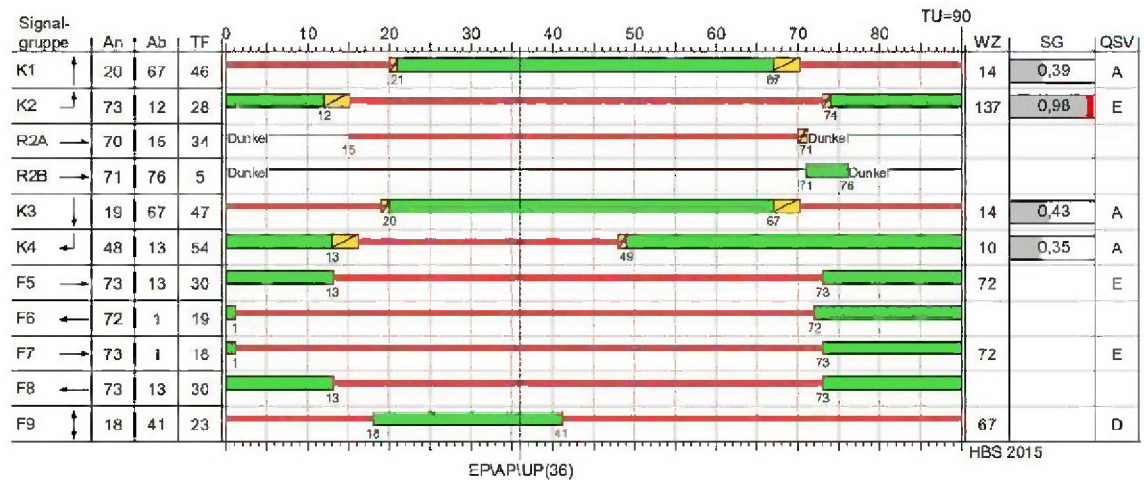


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/n] | x | t _w [s] | N _{Ge} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | ✓ | K4 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 300 | 7,500 | 1,954 | 1842 | - | 27 | 1065 | 0,282 | 10,335 | 0,225 | 4,006 | 7,391 | 44,789 | A |
| | 3 | ✓ | K3 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 455 | 11,375 | 1,841 | 1955 | - | 28 | 1110 | 0,410 | 12,322 | 0,410 | 6,827 | 11,246 | 69,028 | A |
| | 4 | ✓ | K3 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 455 | 11,375 | 1,841 | 1955 | - | 28 | 1110 | 0,410 | 12,322 | 0,410 | 6,827 | 11,246 | 69,028 | A |
| 2 | 3 | ✓ | K1 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 315 | 7,875 | 1,865 | 1930 | - | 27 | 1073 | 0,294 | 11,407 | 0,239 | 4,419 | 7,974 | 49,566 | A |
| | 2 | ✓ | K1 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 315 | 7,875 | 1,865 | 1930 | - | 27 | 1073 | 0,294 | 11,407 | 0,239 | 4,419 | 7,974 | 49,566 | A |
| 3 | 3 | ✓ | K2 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 570 | 14,250 | 1,843 | 1953 | - | 14 | 564 | 1,011 | 174,948 | 22,396 | 36,646 | 46,884 | 288,055 | F |
| | 1 | ✓ | K2 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 100 | 2,500 | 2,038 | 1766 | - | 13 | 510 | 0,196 | 25,081 | 0,137 | 2,021 | 4,425 | 27,957 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2510 | | | | | | 6505 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,494 | 49,294 | | | | | |

Alsenstraße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

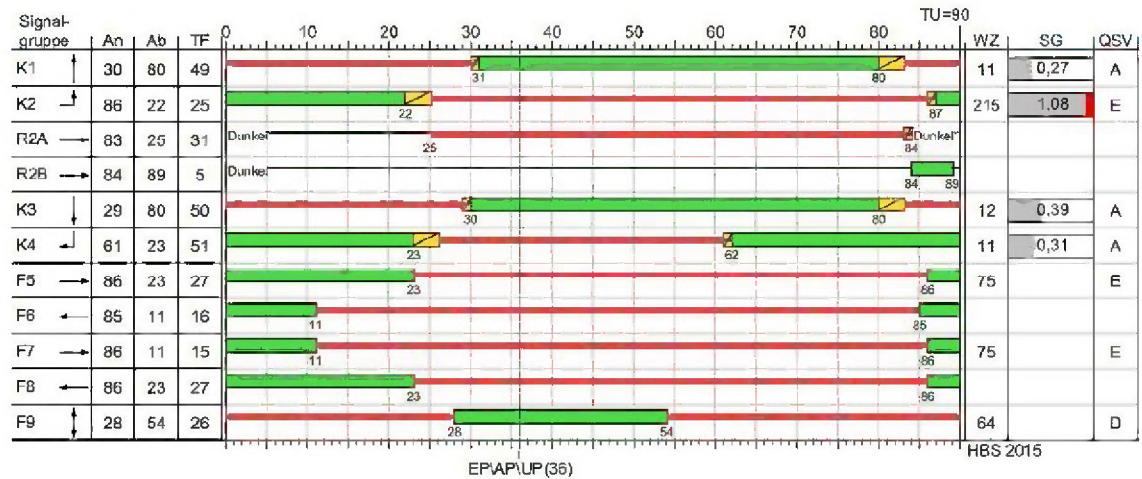


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t_r [s] | t_A [s] | t_s [s] | f_A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_B [s/Kfz] | q_5 [Kfz/h] | $N_{MS,95>N_K}$ | n_C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_w [s] | N_{CE} [Kfz] | N_{MS} [Kfz] | $N_{MS,95}$ [Kfz] | L_k [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|----------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|-------|--------------|-------------------|-------------------|----------------------|--------------|-----|
| 1 | 1 | | K4 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 390 | 9,750 | 1,958 | 1839 | - | 28 | 1124 | 0,347 | 9,628 | 0,308 | 5,121 | 8,948 | 54,332 | A |
| | 3 | | K3 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 450 | 11,250 | 1,841 | 1955 | - | 26 | 1042 | 0,432 | 14,308 | 0,451 | 7,276 | 11,838 | 72,662 | A |
| | 4 | | K3 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 450 | 11,250 | 1,841 | 1955 | - | 26 | 1042 | 0,432 | 14,308 | 0,451 | 7,276 | 11,838 | 72,662 | A |
| 2 | 3 | | K1 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 405 | 10,125 | 1,823 | 1975 | - | 26 | 1031 | 0,393 | 14,262 | 0,380 | 6,469 | 10,771 | 65,466 | A |
| | 2 | | K1 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 405 | 10,125 | 1,823 | 1975 | - | 26 | 1031 | 0,393 | 14,262 | 0,380 | 6,469 | 10,771 | 65,466 | A |
| 3 | 3 | | K2 | 28 | 29 | 52 | 0,322 | 630 | 15,750 | 1,811 | 1988 | - | 16 | 640 | 0,984 | 144,203 | 20,253 | 35,884 | 46,015 | 277,747 | E |
| | 1 | | K2 | 28 | 29 | 52 | 0,322 | 40 | 1,000 | 1,972 | 1826 | - | 15 | 588 | 0,068 | 21,394 | 0,040 | 0,733 | 2,181 | 13,335 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2720 | | | | | | 6498 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,529 | 43,281 | | | | | |

Alsenstraße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

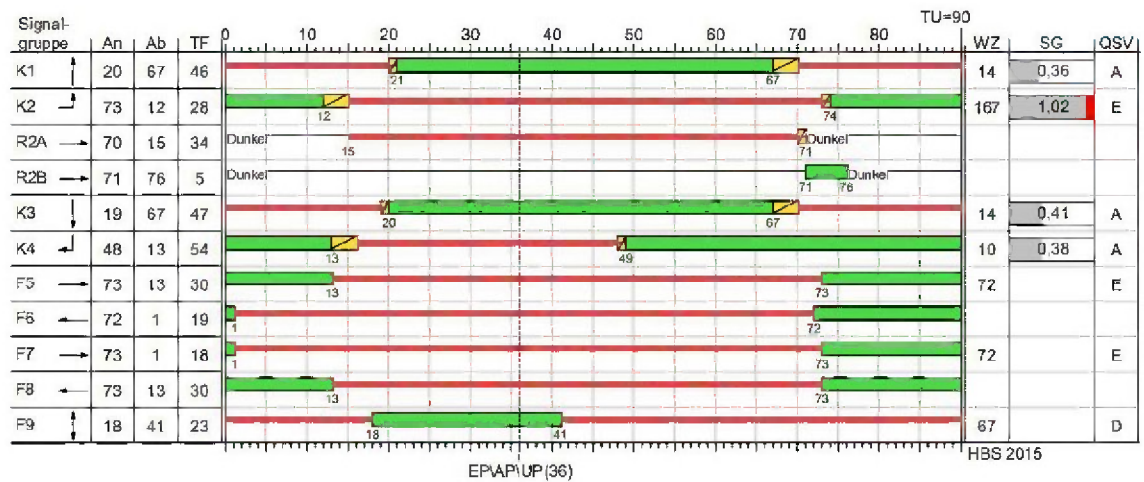


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | TP [s] | TA [s] | TS [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nmess,inc | inc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,qs [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|-------------|-----------|-------|---------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 | | K4 | 51 | 52 | 39 | 0,578 | 330 | 8,250 | 1,952 | 1844 | - | 27 | 1065 | 0,310 | 10,634 | 0,258 | 4,499 | 8,086 | 48,953 | A |
| | 3 | | K3 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 430 | 10,750 | 1,841 | 1955 | - | 28 | 1108 | 0,388 | 12,026 | 0,372 | 6,340 | 10,598 | 65,051 | A |
| | 4 | | K3 | 50 | 51 | 40 | 0,567 | 430 | 10,750 | 1,841 | 1955 | - | 28 | 1108 | 0,388 | 12,026 | 0,372 | 6,340 | 10,598 | 65,051 | A |
| 2 | 3 | | K1 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 290 | 7,250 | 1,865 | 1930 | - | 27 | 1079 | 0,270 | 11,146 | 0,211 | 3,999 | 7,381 | 45,880 | A |
| | 2 | | K1 | 49 | 50 | 41 | 0,556 | 290 | 7,250 | 1,865 | 1930 | - | 27 | 1079 | 0,270 | 11,146 | 0,211 | 3,999 | 7,381 | 45,880 | A |
| 3 | 3 | | K2 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 610 | 15,250 | 1,841 | 1955 | - | 14 | 565 | 1,080 | 246,670 | 33,692 | 48,942 | 60,774 | 373,031 | F |
| | 1 | | K2 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 100 | 2,500 | 2,038 | 1766 | - | 13 | 510 | 0,196 | 25,081 | 0,137 | 2,021 | 4,425 | 27,957 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2480 | | | | | | 6503 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,512 | 69,876 | | | | | |

Alsenstraße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

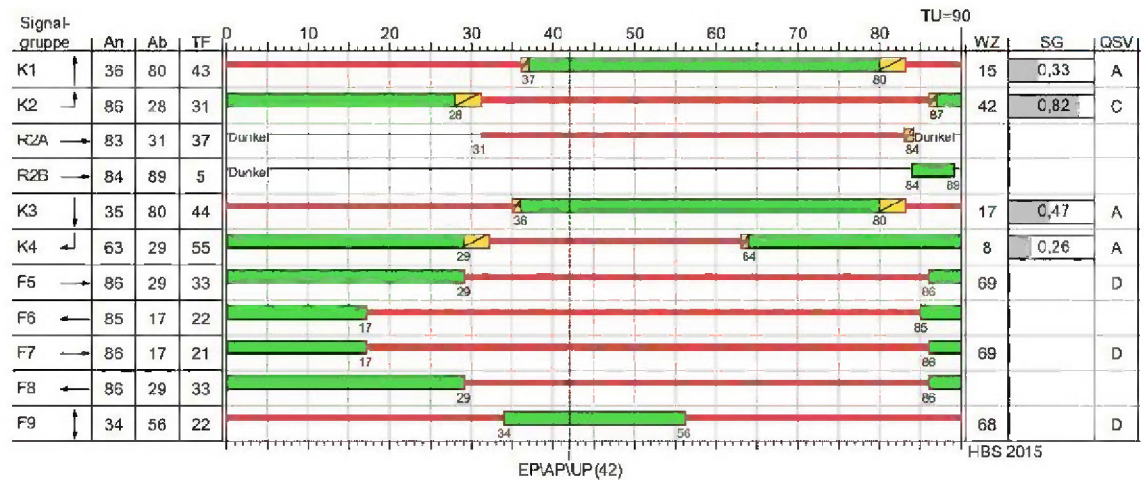


A-Signalgruppen ausgeblendet








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | IF [s] | IA [s] | IS [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>DK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 54 | 55 | 36 | 0,611 | 430 | 10,750 | 1,954 | 1842 | - | 28 | 1125 | 0,382 | 10,041 | 0,362 | 5,817 | 9,896 | 59,970 | A |
| | 3 |  | K3 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 425 | 10,625 | 1,841 | 1955 | - | 26 | 1041 | 0,408 | 13,945 | 0,406 | 6,747 | 11,140 | 68,377 | A |
| | 4 |  | K3 | 47 | 48 | 43 | 0,533 | 425 | 10,625 | 1,841 | 1955 | - | 26 | 1041 | 0,408 | 13,945 | 0,406 | 6,747 | 11,140 | 68,377 | A |
| 2 | 3 |  | K1 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 370 | 9,250 | 1,822 | 1976 | - | 26 | 1031 | 0,359 | 13,791 | 0,326 | 5,767 | 9,828 | 59,676 | A |
| | 2 |  | K1 | 46 | 47 | 44 | 0,522 | 370 | 9,250 | 1,822 | 1976 | - | 26 | 1031 | 0,359 | 13,791 | 0,326 | 5,767 | 9,828 | 59,676 | A |
| 3 | 3 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 650 | 16,250 | 1,811 | 1988 | - | 16 | 640 | 1,016 | 175,860 | 25,840 | 42,090 | 53,062 | 320,282 | F |
| | 3 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 400 | 1,000 | 1,972 | 1826 | - | 15 | 588 | 0,068 | 21,394 | 0,040 | 0,733 | 2,181 | 13,335 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2710 | | | | | | 6497 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,531 | 52,229 | | | | | |

25.4 Alsenstraße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

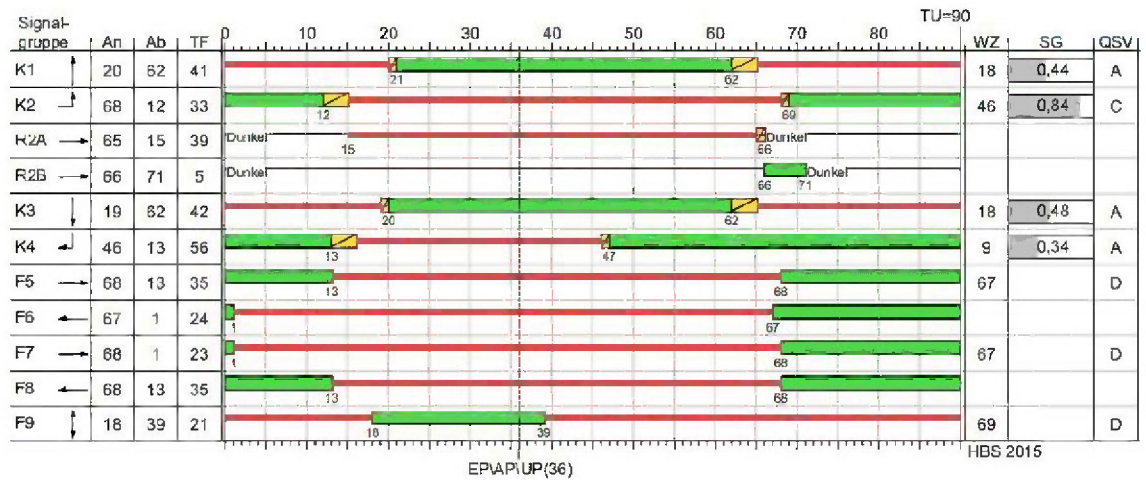


A-Signalgruppen ausgeblendet!








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tb [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>11K} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|---------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 55 | 56 | 35 | 0,622 | 300 | 7,500 | 1,954 | 1842 | - | 29 | 1146 | 0,262 | 8,317 | 0,202 | 3,589 | 6,793 | 41,166 | A |
| | 3 |  | K3 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 455 | 11,375 | 1,841 | 1955 | - | 24 | 978 | 0,465 | 16,579 | 0,522 | 7,932 | 12,695 | 77,922 | A |
| | 4 |  | K3 | 44 | 45 | 46 | 0,500 | 455 | 11,375 | 1,841 | 1955 | - | 24 | 978 | 0,465 | 16,579 | 0,522 | 7,932 | 12,695 | 77,922 | A |
| 2 | 3 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 315 | 7,875 | 1,865 | 1930 | - | 24 | 944 | 0,334 | 15,150 | 0,290 | 5,100 | 8,919 | 55,441 | A |
| | 2 |  | K1 | 43 | 44 | 47 | 0,489 | 315 | 7,875 | 1,865 | 1930 | - | 24 | 944 | 0,334 | 15,150 | 0,290 | 5,100 | 8,919 | 55,441 | A |
| 3 | 3 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 570 | 14,250 | 1,843 | 1953 | - | 17 | 695 | 0,820 | 46,305 | 3,851 | 16,811 | 23,745 | 145,889 | C |
| | 1 |  | K2 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 100 | 2,500 | 2,038 | 1766 | - | 16 | 629 | 0,159 | 20,390 | 0,106 | 1,813 | 4,090 | 25,841 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 2510 | | | | | | 5314 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,476 | 22,135 | | | | | |

Alsenstraße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

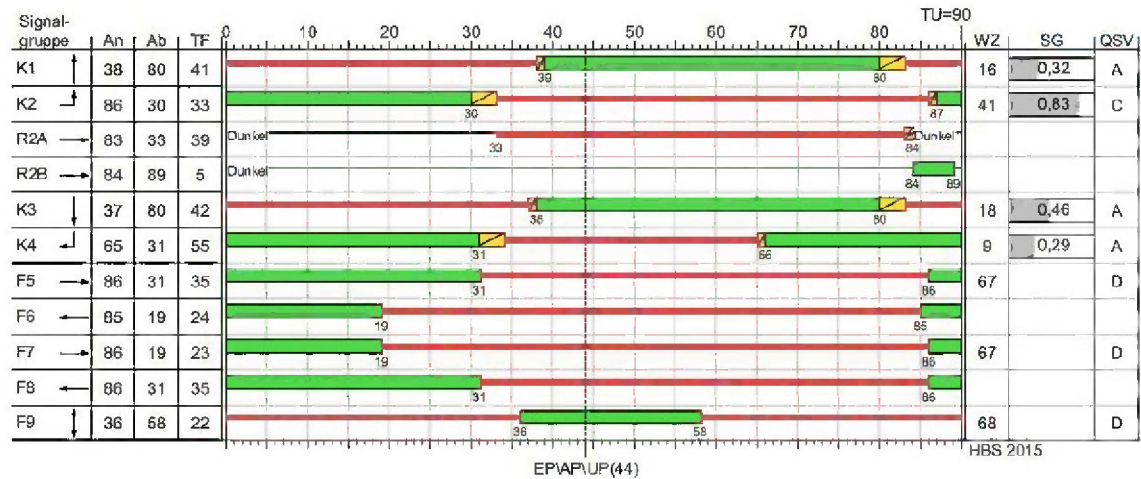


A-Signalgruppen ausgeblendet!!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | te [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95>RK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|--------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 56 | 57 | 34 | 0,633 | 390 | 9,750 | 1,958 | 1839 | - | 29 | 1164 | 0,335 | 8,592 | 0,291 | 4,832 | 8,550 | 51,916 | A |
| | 3 |  | K3 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 450 | 11,250 | 1,841 | 1955 | - | 23 | 934 | 0,482 | 18,099 | 0,562 | 8,193 | 13,034 | 80,003 | A |
| | 4 |  | K3 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 450 | 11,250 | 1,841 | 1955 | - | 23 | 934 | 0,482 | 18,099 | 0,562 | 8,193 | 13,034 | 80,003 | A |
| 2 | 3 |  | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 405 | 10,125 | 1,823 | 1975 | - | 23 | 922 | 0,439 | 17,897 | 0,465 | 7,253 | 11,808 | 71,769 | A |
| | 2 |  | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 405 | 10,125 | 1,823 | 1975 | - | 23 | 922 | 0,439 | 17,897 | 0,465 | 7,253 | 11,808 | 71,769 | A |
| 3 | 3 |  | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 630 | 15,750 | 1,811 | 1988 | - | 19 | 751 | 0,839 | 47,929 | 4,680 | 19,026 | 26,403 | 159,369 | C |
| | 1 |  | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 40 | 1,000 | 1,972 | 1826 | - | 17 | 690 | 0,058 | 17,977 | 0,034 | 0,670 | 2,054 | 12,558 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2770 | | | | | | 6317 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | 0,524 | 23,484 | | | | | | |

Alsenstraße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

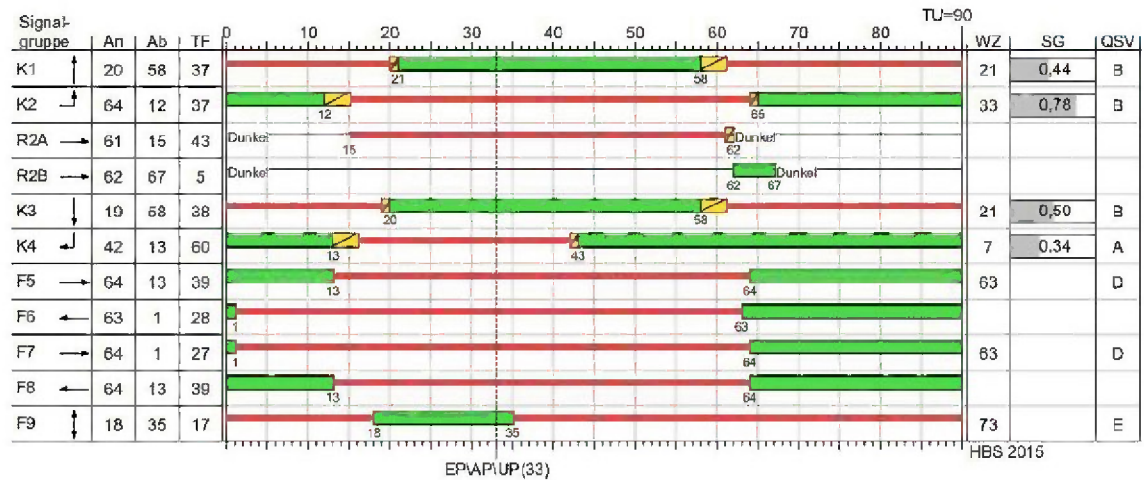


A-Signalgruppen ausgeblendet








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS.95.7 MK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms.95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 1 | | K4 | 55 | 56 | 35 | 0,622 | 330 | 8,250 | 1,952 | 1344 | - | 29 | 1147 | 0,288 | 8,561 | 0,232 | 4,031 | 7,427 | 44,963 | A |
| | 3 | | K3 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 430 | 10,750 | 1,841 | 1955 | - | 23 | 934 | 0,460 | 17,684 | 0,510 | 7,703 | 12,397 | 76,093 | A |
| | 4 | | K3 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 430 | 10,750 | 1,841 | 1955 | - | 23 | 934 | 0,460 | 17,684 | 0,510 | 7,703 | 12,397 | 76,093 | A |
| 2 | 3 | | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 290 | 7,250 | 1,865 | 1930 | - | 23 | 901 | 0,322 | 16,142 | 0,274 | 4,822 | 8,536 | 53,060 | A |
| | 2 | | K1 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 290 | 7,250 | 1,865 | 1930 | - | 23 | 901 | 0,322 | 16,142 | 0,274 | 4,822 | 8,536 | 53,060 | A |
| 3 | 3 | | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 610 | 15,250 | 1,841 | 1955 | - | 18 | 739 | 0,825 | 45,126 | 4,070 | 17,854 | 25,000 | 153,450 | C |
| | 1 | | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 100 | 2,500 | 2,038 | 1766 | - | 17 | 668 | 0,150 | 18,990 | 0,099 | 1,747 | 3,982 | 25,158 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2480 | | | | | | 6224 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,482 | 22,912 | | | | | |

Alsenstraße / Augustenburger Straße – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



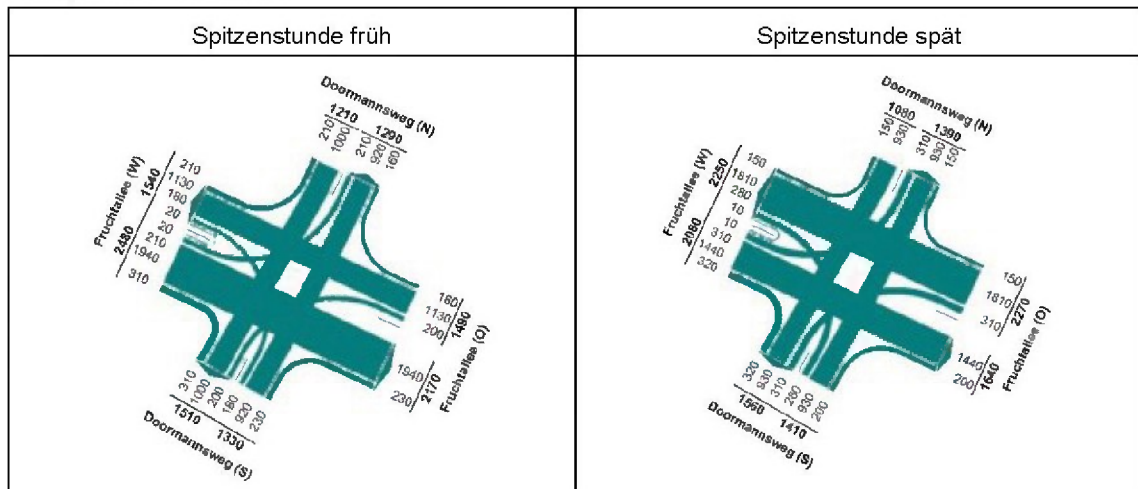
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | lf [s] | la [s] | ls [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{M5,95>DK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|--------------------------|------------|-----------|-------|--------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K4 | 60 | 61 | 30 | 0,678 | 430 | 10,750 | 1,954 | 1842 | - | 31 | 1249 | 0,344 | 6,961 | 0,304 | 4,818 | 8,530 | 51,692 | A |
| | 3 |  | K3 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 425 | 10,625 | 1,841 | 1955 | - | 21 | 845 | 0,502 | 21,094 | 0,613 | 8,311 | 13,187 | 80,942 | B |
| | 4 |  | K3 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 425 | 10,625 | 1,841 | 1955 | - | 21 | 845 | 0,502 | 21,094 | 0,613 | 8,311 | 13,187 | 80,942 | B |
| 2 | 3 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 370 | 9,250 | 1,822 | 1976 | - | 21 | 833 | 0,444 | 20,553 | 0,475 | 7,054 | 11,546 | 70,107 | B |
| | 2 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 370 | 9,250 | 1,822 | 1976 | - | 21 | 833 | 0,444 | 20,553 | 0,475 | 7,054 | 11,546 | 70,107 | B |
| 3 | 3 |  | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 650 | 16,250 | 1,811 | 1988 | - | 21 | 839 | 0,775 | 33,874 | 2,688 | 16,645 | 23,545 | 142,118 | B |
| | 1 |  | K2 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 40 | 1,000 | 1,972 | 1826 | - | 19 | 771 | 0,052 | 15,511 | 0,030 | 0,621 | 1,954 | 11,947 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 2710 | | | | | | 6217 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,520 | 21,687 | | | | | |

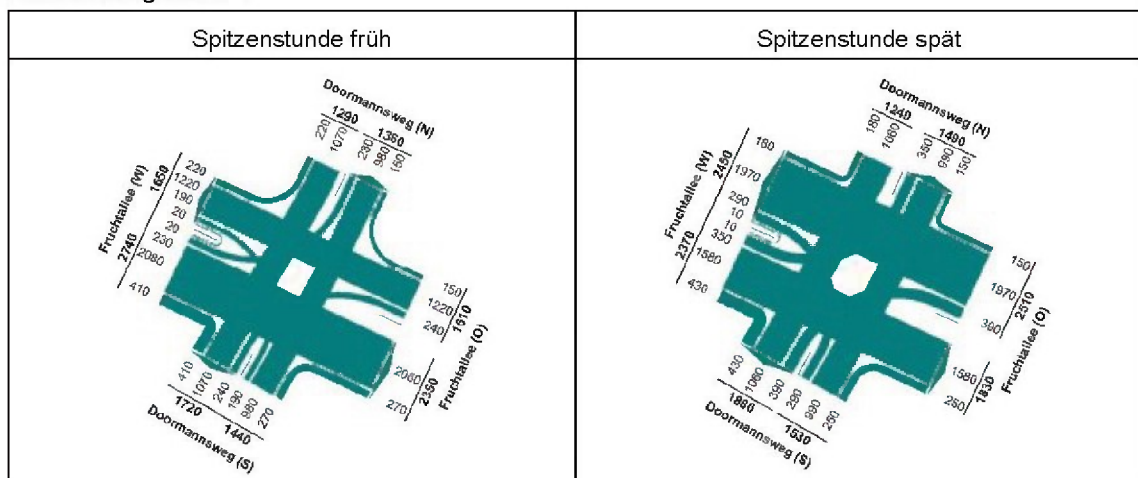
26 Fruchtallee / Doormannsweg (LSA 813)

26.1 Fruchtallee / Doormannsweg – Knotenstrombelastungen

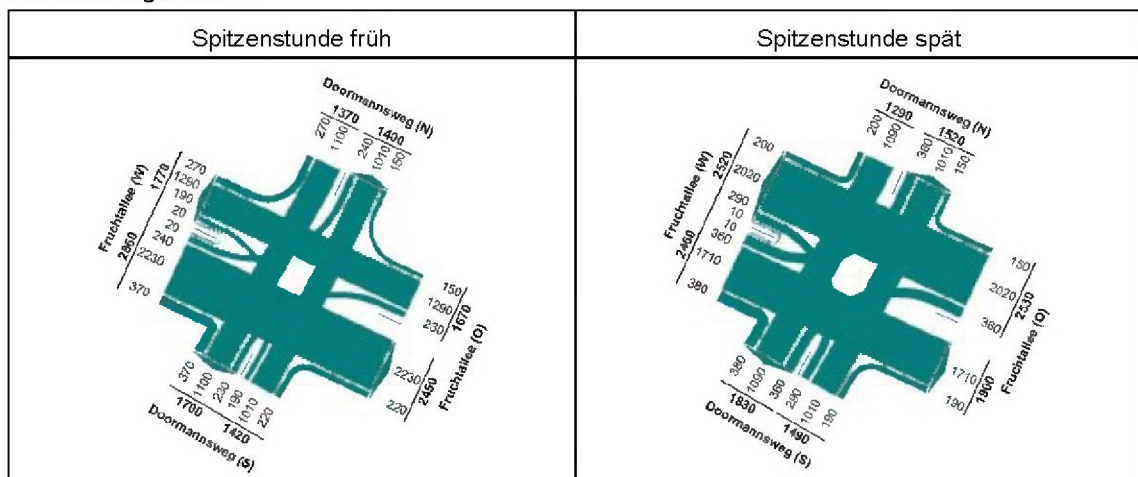
Analyse (VZ 29.03.2012)



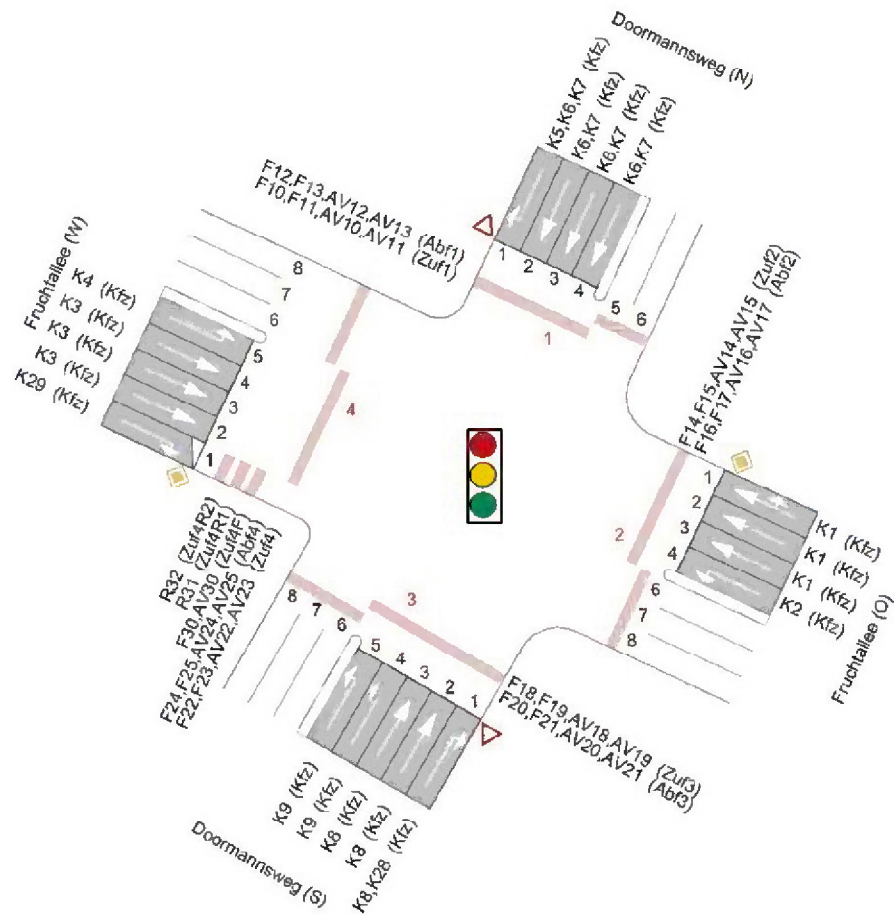
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2



26.2 Fruchtallee / Doormannsweg – Knotenpunktgeometrie Bestand



26.3 Fruchttallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand



















Analyse – Spitzenstunde früh



A-Signalgruppen ausgeblendet!

Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t ^r [s] | t ^A [s] | t ^S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{us,as>pk} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | bw [s] | N ₀₂ [Kfz] | N ₀₅ [Kfz] | N _{05,as} [Kfz] | L _A [m] | QSV |
|-------------------------|---------------------|---|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K5, K6, K7 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 210 | 5,250 | 1,991 | 1808 | - | 15 | 602 | 0,349 | 24,513 | 0,311 | 4,273 | 7,769 | 47,966 | B |
| | 2 |  | K6, K7 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 334 | 8,350 | 1,840 | 1957 | - | 10 | 413 | 0,809 | 62,057 | 3,244 | 11,188 | 16,845 | 103,294 | D |
| | 3 |  | K6, K7 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 334 | 8,350 | 1,840 | 1957 | - | 10 | 413 | 0,809 | 62,057 | 3,244 | 11,188 | 16,845 | 103,294 | D |
| | 4 |  | K6, K7 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 334 | 8,350 | 1,840 | 1957 | (x) | 10 | 413 | 0,809 | 62,057 | 3,244 | 11,188 | 16,845 | 103,294 | D |
| 2 | 1 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 434 | 10,850 | 1,872 | 1923 | - | 16 | 641 | 0,677 | 33,800 | 1,416 | 10,759 | 16,306 | 102,923 | B |
| | 2 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 428 | 10,700 | 1,895 | 1900 | - | 16 | 633 | 0,676 | 33,844 | 1,408 | 10,618 | 16,129 | 101,903 | B |
| | 3 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 428 | 10,700 | 1,895 | 1900 | - | 16 | 633 | 0,676 | 33,844 | 1,408 | 10,618 | 16,129 | 101,903 | B |
| | 4 |  | K2 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 200 | 5,000 | 1,847 | 1949 | (x) | 6 | 238 | 0,840 | 93,150 | 3,603 | 8,494 | 13,423 | 82,632 | E |
| 3 | 5 |  | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 90 | 2,250 | 2,055 | 1752 | - | 4 | 156 | 0,577 | 58,453 | 0,827 | 2,988 | 5,911 | 36,636 | D |
| | 4 |  | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 90 | 2,250 | 1,999 | 1801 | - | 4 | 160 | 0,563 | 56,844 | 0,779 | 2,937 | 5,835 | 36,165 | D |
| | 3 |  | K8 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 460 | 11,500 | 1,852 | 1944 | - | 12 | 498 | 0,924 | 103,709 | 9,833 | 21,040 | 28,738 | 177,799 | E |
| | 2 |  | K8 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 460 | 11,500 | 1,852 | 1944 | - | 12 | 498 | 0,924 | 103,709 | 9,833 | 21,040 | 28,738 | 177,799 | E |
| | 1 |  | K8, K28 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 230 | 5,750 | 1,974 | 1824 | (x) | 14 | 567 | 0,406 | 27,002 | 0,402 | 4,936 | 8,693 | 53,201 | B |
| | 5 |  | K4 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 230 | 5,750 | 1,876 | 1919 | - | 8 | 320 | 0,719 | 55,016 | 1,736 | 7,179 | 11,710 | 73,492 | D |
| 4 | 4 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 647 | 16,175 | 1,861 | 1934 | - | 20 | 795 | 0,814 | 40,260 | 3,710 | 18,027 | 25,208 | 156,390 | C |
| | 3 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 647 | 16,175 | 1,861 | 1934 | - | 20 | 795 | 0,814 | 40,260 | 3,710 | 18,027 | 25,208 | 156,390 | C |
| | 2 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 647 | 16,175 | 1,861 | 1934 | - | 20 | 795 | 0,814 | 40,260 | 3,710 | 18,027 | 25,208 | 156,390 | C |
| | 1 |  | K29 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 310 | 7,750 | 1,949 | 1847 | (x) | 14 | 554 | 0,560 | 31,649 | 0,792 | 7,312 | 11,895 | 71,809 | B |
| | Knotenpunktssummen: | | | | | | | 6513 | | | | | | 9124 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,751 | 52,542 | | | | | |

Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät



A-Signalgruppen ausgeblendet!

Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | lr [s] | ts [s] | fs [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{vis,25>nr} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{vis} [Kfz] | N _{vis} [Kfz] | N _{vis,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------------|-----------|-----------|-----------|----------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | | K5, K6, K7 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 150 | 3,750 | 1,983 | 1815 | - | 15 | 584 | 0,257 | 23,766 | 0,197 | 2,969 | 5,883 | 35,180 | B |
| | 2 | | K6, K7 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 310 | 7,750 | 1,822 | 1976 | - | 10 | 396 | 0,783 | 58,338 | 2,661 | 10,012 | 15,363 | 93,284 | D |
| | 3 | | K6, K7 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 310 | 7,750 | 1,822 | 1976 | - | 10 | 396 | 0,783 | 58,338 | 2,661 | 10,012 | 15,363 | 93,284 | D |
| | 4 | | K6, K7 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 310 | 7,750 | 1,822 | 1976 | (x) | 10 | 396 | 0,783 | 58,338 | 2,661 | 10,012 | 15,363 | 93,284 | D |
| 2 | 1 | | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 653 | 16,325 | 1,824 | 1974 | - | 17 | 679 | 0,962 | 121,387 | 17,436 | 33,442 | 43,222 | 262,703 | E |
| | 2 | | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 653 | 16,325 | 1,825 | 1973 | - | 17 | 679 | 0,962 | 121,387 | 17,436 | 33,442 | 43,222 | 262,963 | E |
| | 3 | | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 654 | 16,350 | 1,825 | 1973 | - | 17 | 679 | 0,963 | 122,282 | 17,602 | 33,641 | 43,450 | 264,350 | E |
| | 4 | | K2 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 310 | 7,750 | 1,822 | 1976 | (x) | 9 | 373 | 0,831 | 71,614 | 3,782 | 11,238 | 16,908 | 102,665 | E |
| 3 | 5 | | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 140 | 3,500 | 1,999 | 1801 | x | | | | | | | | 72,306 | |
| | 4 | | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,175 | 140 | 3,500 | 1,945 | 1851 | - | 8 | 320 | 0,875 | 94,284 | 5,166 | 11,985 | 17,640 | 107,575 | E |
| | 3 | | K8 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 465 | 11,625 | 1,829 | 1968 | - | 12 | 481 | 0,967 | 139,446 | 14,134 | 25,636 | 34,199 | 208,477 | E |
| | 2 | | K8 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 465 | 11,625 | 1,829 | 1968 | - | 12 | 481 | 0,967 | 139,446 | 14,134 | 25,636 | 34,199 | 208,477 | E |
| | 1 | | K8, K28 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 200 | 5,000 | 1,964 | 1833 | (x) | 17 | 673 | 0,297 | 21,532 | 0,242 | 3,794 | 7,088 | 43,166 | B |
| 4 | 5 | | K4 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 320 | 8,000 | 1,800 | 2000 | - | 8 | 334 | 0,958 | 147,220 | 10,210 | 18,143 | 25,347 | 152,082 | E |
| | 4 | | K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 480 | 12,000 | 1,834 | 1963 | - | 17 | 699 | 0,687 | 32,435 | 1,501 | 11,731 | 17,524 | 107,142 | B |
| | 3 | | K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 480 | 12,000 | 1,834 | 1963 | - | 17 | 699 | 0,687 | 32,435 | 1,501 | 11,731 | 17,524 | 107,142 | B |
| | 2 | | K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 480 | 12,000 | 1,834 | 1963 | - | 17 | 699 | 0,687 | 32,435 | 1,501 | 11,731 | 17,524 | 107,142 | B |
| | 1 | | K29 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 320 | 8,000 | 1,958 | 1839 | (x) | 14 | 572 | 0,559 | 30,824 | 0,789 | 7,461 | 12,081 | 73,356 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 6840 | | | | | | 9140 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,817 | 85,175 | | | | | |

Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand



















Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh



A-Signalgruppen ausgeblendet!

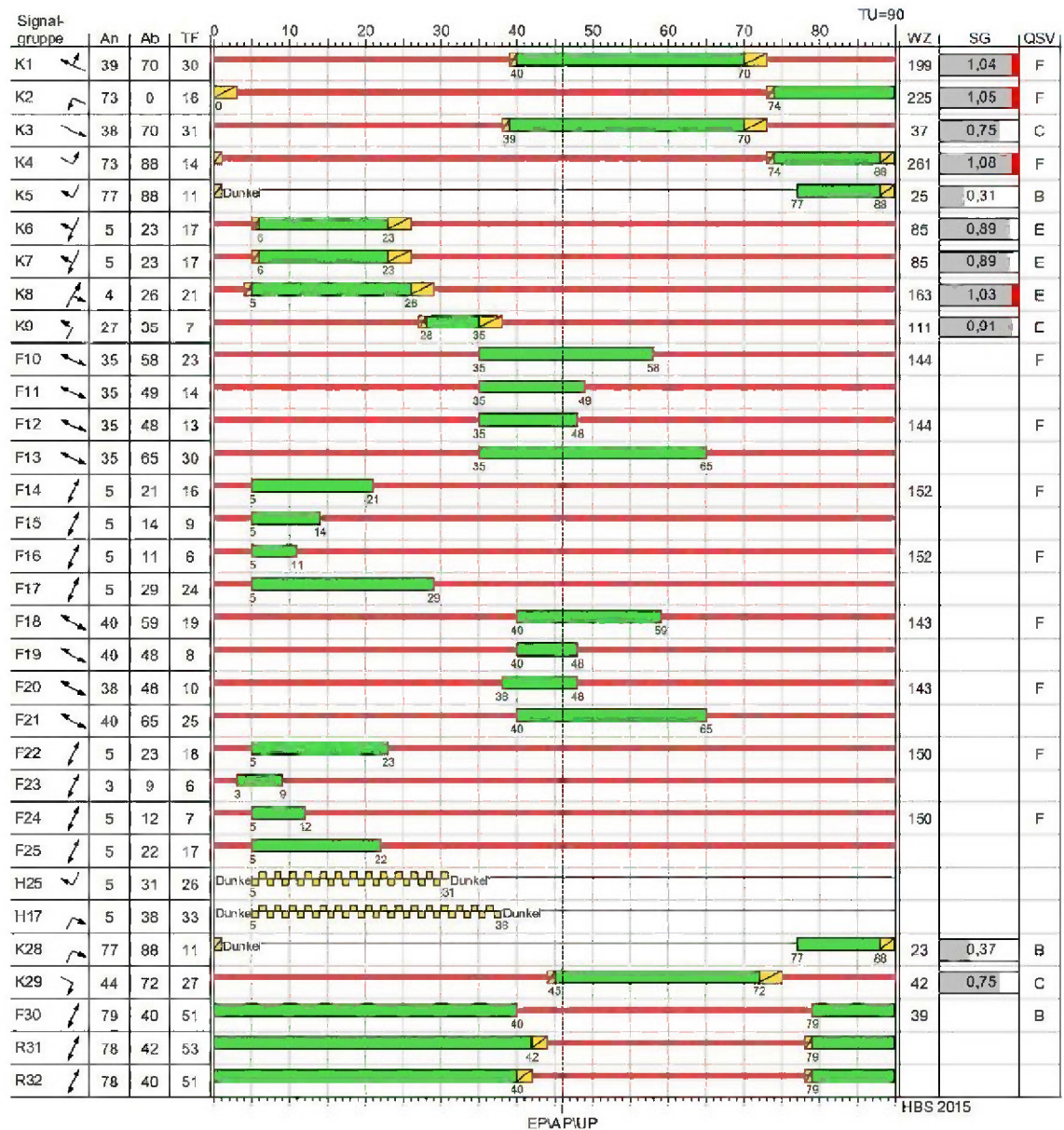
Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

| Zuf | Estr.Nr. | Symbol | SGR | t_r [s] | t_A [s] | t_S [s] | t_A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_A [s/Kfz] | q_S [Kfz/h] | $N_{vis,ss>nx}$ | n_c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_w [s] | N_{vis} [Kfz] | N_{vis} [Kfz] | $N_{vis,ss}$ [Kfz] | L_v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|------------|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|----------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|-------|--------------|--------------------|--------------------|-----------------------|--------------|-----|
| 1 | 1 |  | K5, K6, K7 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 220 | 5,500 | 1,987 | 1812 | - | 15 | 603 | 0,365 | 24,784 | 0,334 | 4,510 | 8,102 | 49,925 | B |
| | 2 |  | K6, K7 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 357 | 8,925 | 1,841 | 1955 | - | 10 | 413 | 0,864 | 79,045 | 5,138 | 13,750 | 20,021 | 122,889 | E |
| | 3 |  | K6, K7 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 357 | 8,925 | 1,841 | 1955 | - | 10 | 413 | 0,864 | 79,045 | 5,138 | 13,750 | 20,021 | 122,889 | E |
| | 4 |  | K6, K7 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 357 | 8,925 | 1,841 | 1955 | (x) | 10 | 413 | 0,864 | 79,045 | 5,138 | 13,750 | 20,021 | 122,889 | E |
| 2 | 1 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 460 | 11,500 | 1,874 | 1921 | - | 16 | 639 | 0,720 | 36,576 | 1,818 | 11,908 | 17,744 | 111,894 | C |
| | 2 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 455 | 11,375 | 1,892 | 1903 | - | 16 | 633 | 0,719 | 36,593 | 1,806 | 11,782 | 17,587 | 110,904 | C |
| | 3 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 455 | 11,375 | 1,892 | 1903 | - | 16 | 633 | 0,719 | 36,593 | 1,806 | 11,782 | 17,587 | 110,904 | C |
| | 4 |  | K2 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 240 | 6,000 | 1,845 | 1951 | (x) | 6 | 238 | 1,008 | 205,760 | 10,991 | 16,991 | 23,962 | 147,365 | F |
| 3 | 5 |  | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 95 | 2,375 | 2,053 | 1754 | - | 4 | 156 | 0,609 | 61,502 | 0,954 | 3,242 | 6,287 | 38,929 | D |
| | 4 |  | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 95 | 2,375 | 1,997 | 1803 | - | 4 | 160 | 0,594 | 59,524 | 0,893 | 3,177 | 6,191 | 38,335 | D |
| | 3 |  | K8 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 490 | 12,250 | 1,850 | 1946 | - | 12 | 498 | 0,984 | 153,348 | 16,607 | 28,790 | 37,865 | 233,551 | E |
| | 2 |  | K8 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 490 | 12,250 | 1,850 | 1946 | - | 12 | 498 | 0,984 | 153,348 | 16,607 | 28,790 | 37,865 | 233,551 | E |
| | 1 |  | K8, K28 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 270 | 6,750 | 1,972 | 1826 | (x) | 14 | 568 | 0,475 | 28,507 | 0,543 | 6,000 | 10,143 | 62,014 | B |
| | 5 |  | K4 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 250 | 6,250 | 1,876 | 1919 | - | 8 | 320 | 0,781 | 64,607 | 2,551 | 8,538 | 13,480 | 84,600 | D |
| 4 | 4 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 694 | 17,350 | 1,861 | 1934 | - | 20 | 795 | 0,873 | 55,579 | 6,897 | 22,835 | 30,917 | 191,809 | D |
| | 3 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 694 | 17,350 | 1,861 | 1934 | - | 20 | 795 | 0,873 | 55,579 | 6,897 | 22,835 | 30,917 | 191,809 | D |
| | 2 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 694 | 17,350 | 1,861 | 1934 | - | 20 | 795 | 0,873 | 55,579 | 6,897 | 22,835 | 30,917 | 191,809 | D |
| | 1 |  | K29 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 410 | 10,250 | 1,949 | 1847 | (x) | 14 | 554 | 0,740 | 41,650 | 2,048 | 11,270 | 16,948 | 102,400 | C |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 7083 | | | | | | 9124 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,813 | 71,726 | | | | | |

Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand


















Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



A-Signalgruppen ausgeblendet!

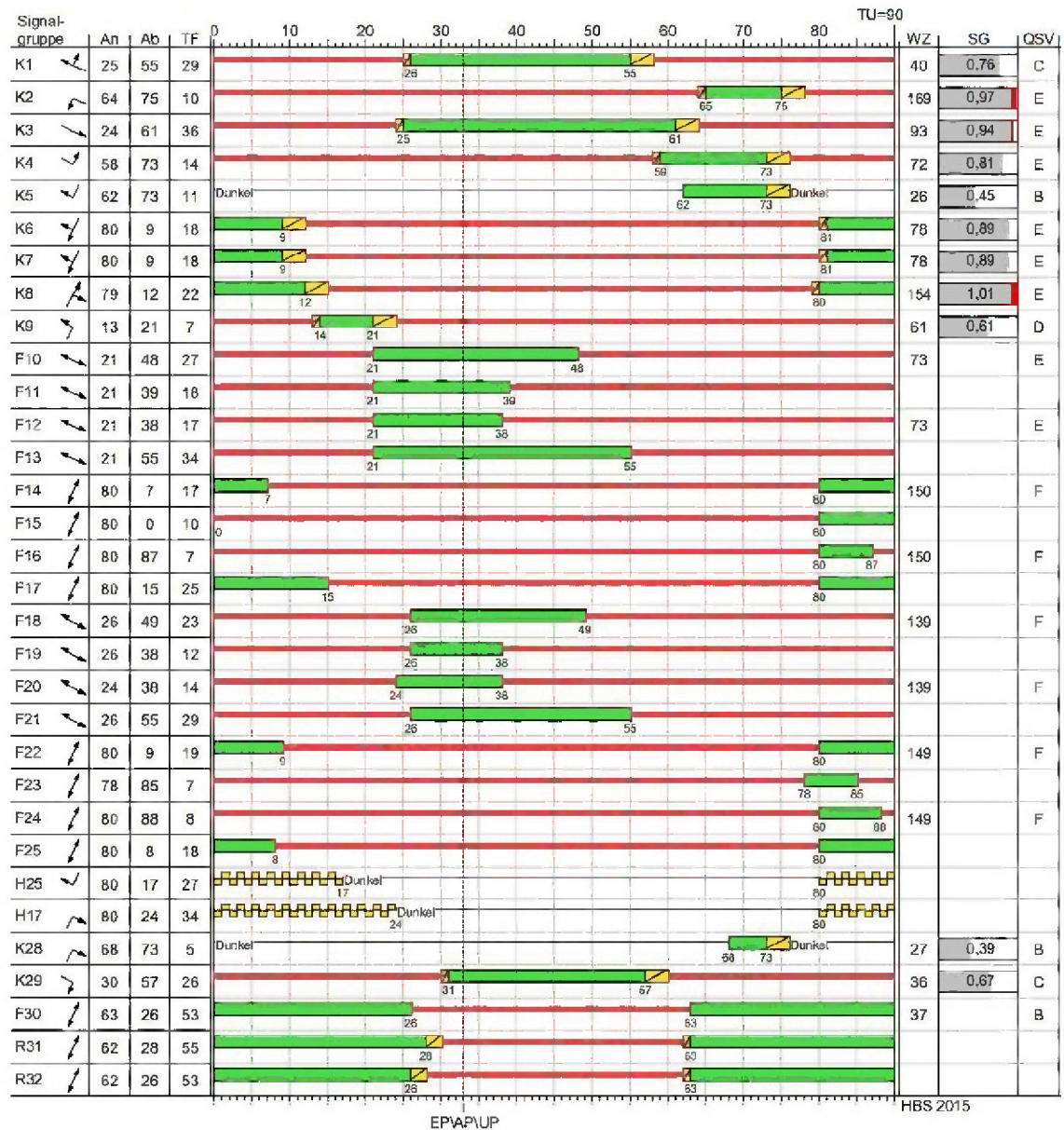
Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t ₀ [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SS>nt} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _W [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|--------------------|---|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 |  | K5, K6, K7 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 180 | 4,500 | 1,983 | 1815 | - | 15 | 584 | 0,308 | 24,541 | 0,256 | 3,643 | 6,871 | 42,257 | B |
| | 2 |  | K6, K7 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 354 | 8,850 | 1,820 | 1978 | - | 10 | 396 | 0,894 | 95,262 | 6,621 | 15,243 | 21,846 | 132,518 | E |
| | 3 |  | K6, K7 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 354 | 8,850 | 1,820 | 1978 | - | 10 | 396 | 0,894 | 95,262 | 6,621 | 15,243 | 21,846 | 132,518 | E |
| | 4 |  | K6, K7 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 354 | 8,850 | 1,820 | 1978 | (x) | 10 | 396 | 0,894 | 95,262 | 6,621 | 15,243 | 21,846 | 132,518 | E |
| 2 | 1 |  | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 707 | 17,675 | 1,824 | 1974 | - | 17 | 679 | 1,041 | 199,632 | 32,085 | 49,760 | 61,690 | 374,952 | F |
| | 2 |  | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 706 | 17,650 | 1,825 | 1973 | - | 17 | 679 | 1,040 | 198,582 | 31,887 | 49,537 | 61,440 | 373,801 | F |
| | 3 |  | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 707 | 17,675 | 1,825 | 1973 | - | 17 | 679 | 1,041 | 199,632 | 32,085 | 49,760 | 61,690 | 375,322 | F |
| | 4 |  | K2 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 390 | 9,750 | 1,822 | 1976 | (x) | 9 | 373 | 1,046 | 224,544 | 19,484 | 29,234 | 38,378 | 233,031 | F |
| 3 | 5 |  | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 145 | 3,625 | 1,999 | 1801 | x | | | | | | | | 79,602 | |
| | 4 |  | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,175 | 145 | 3,625 | 1,945 | 1851 | - | 8 | 320 | 0,906 | 111,144 | 6,544 | 13,752 | 20,024 | 120,745 | E |
| | 3 |  | K8 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 495 | 12,375 | 1,827 | 1970 | - | 12 | 481 | 1,029 | 198,595 | 21,989 | 34,364 | 44,278 | 269,653 | F |
| | 2 |  | K8 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 495 | 12,375 | 1,827 | 1970 | - | 12 | 481 | 1,029 | 198,595 | 21,989 | 34,364 | 44,278 | 269,653 | F |
| | 1 |  | K8, K28 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 250 | 6,250 | 1,970 | 1827 | (x) | 17 | 671 | 0,373 | 22,753 | 0,347 | 4,931 | 8,687 | 53,060 | B |
| | 5 |  | K4 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 360 | 9,000 | 1,800 | 2000 | - | 8 | 334 | 1,078 | 261,278 | 20,763 | 29,763 | 38,990 | 233,940 | F |
| 4 | 4 |  | K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 527 | 13,175 | 1,836 | 1961 | - | 17 | 699 | 0,754 | 37,253 | 2,280 | 13,878 | 20,178 | 123,489 | C |
| | 3 |  | K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 527 | 13,175 | 1,836 | 1961 | - | 17 | 699 | 0,754 | 37,253 | 2,280 | 13,878 | 20,178 | 123,489 | C |
| | 2 |  | K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 527 | 13,175 | 1,836 | 1961 | - | 17 | 699 | 0,754 | 37,253 | 2,280 | 13,878 | 20,178 | 123,489 | C |
| | 1 |  | K29 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 430 | 10,750 | 1,958 | 1839 | (x) | 14 | 572 | 0,752 | 41,862 | 2,221 | 11,889 | 17,720 | 107,596 | C |
| | Knotenpunktsummen: | | | | | | | 7653 | | | | | | 9138 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,901 | 133,428 | | | | | |

Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand



















Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh



A-Signalgruppen ausgeblendet!

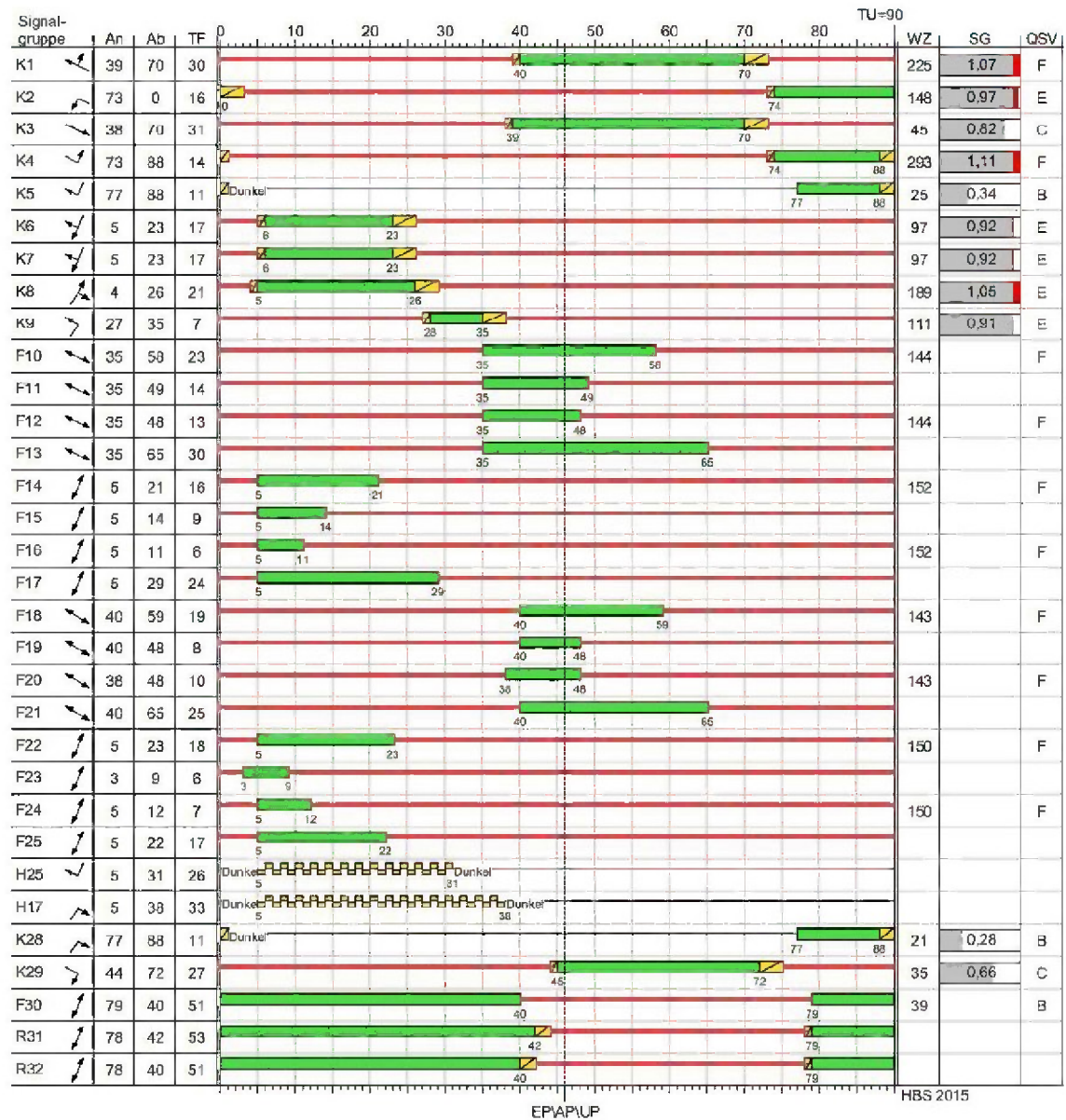
Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

| Zuf. | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t_0 [s] | t_A [s] | t_S [s] | f_A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t_B [s/Kfz] | q_B [Kfz/h] | $N_{K5,95,27,18}$ | n_C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t_W [s] | N_{GE} [Kfz] | N_{H6} [Kfz] | $N_{H5,95}$ [Kfz] | L_x [m] | QSV |
|-------------------------|--------------------|---|------------|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|----------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|----------------|-------|--------------|-------------------|-------------------|----------------------|--------------|-----|
| 1 | 1 |  | K5, K6, K7 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 270 | 6,750 | 1,989 | 1810 | (x) | 15 | 603 | 0,448 | 26,414 | 0,483 | 5,775 | 9,939 | 60,687 | B |
| | 2 |  | K6, K7 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 367 | 9,175 | 1,840 | 1957 | - | 10 | 413 | 0,889 | 90,643 | 6,443 | 15,353 | 21,960 | 134,781 | E |
| | 3 |  | K6, K7 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 367 | 9,175 | 1,840 | 1957 | - | 10 | 413 | 0,889 | 90,643 | 6,443 | 15,353 | 21,960 | 134,781 | E |
| | 4 |  | K6, K7 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 367 | 9,175 | 1,840 | 1957 | (x) | 10 | 413 | 0,889 | 90,643 | 6,443 | 15,353 | 21,960 | 134,781 | E |
| 2 | 1 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 483 | 12,075 | 1,876 | 1919 | - | 16 | 639 | 0,756 | 39,714 | 2,300 | 13,064 | 19,177 | 121,045 | C |
| | 2 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 478 | 11,950 | 1,894 | 1901 | - | 16 | 633 | 0,755 | 39,722 | 2,282 | 12,930 | 19,011 | 119,997 | C |
| | 3 |  | K1 | 29 | 30 | 61 | 0,333 | 479 | 11,975 | 1,894 | 1901 | - | 16 | 633 | 0,757 | 39,928 | 2,314 | 12,993 | 19,089 | 120,490 | C |
| | 4 |  | K2 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 230 | 5,750 | 1,847 | 1949 | (x) | 6 | 238 | 0,966 | 169,257 | 8,590 | 14,313 | 20,711 | 127,497 | E |
| 3 | 5 |  | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 95 | 2,375 | 2,053 | 1754 | - | 4 | 136 | 0,609 | 61,502 | 0,954 | 3,242 | 6,287 | 38,929 | D |
| | 4 |  | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 95 | 2,375 | 1,997 | 1803 | - | 4 | 160 | 0,594 | 59,524 | 0,893 | 3,177 | 6,191 | 38,335 | D |
| | 3 |  | K8 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 505 | 12,625 | 1,850 | 1946 | - | 12 | 498 | 1,014 | 182,251 | 20,580 | 33,205 | 42,951 | 264,922 | F |
| | 2 |  | K8 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 505 | 12,625 | 1,850 | 1946 | - | 12 | 498 | 1,014 | 182,251 | 20,580 | 33,205 | 42,951 | 264,922 | F |
| | 1 |  | K8, K28 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 220 | 5,500 | 1,974 | 1824 | (x) | 14 | 567 | 0,388 | 26,650 | 0,371 | 4,681 | 8,340 | 51,041 | B |
| | 5 |  | K4 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 260 | 6,500 | 1,878 | 1916 | - | 8 | 320 | 0,813 | 72,040 | 3,192 | 9,457 | 14,658 | 92,082 | E |
| 4 | 4 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 744 | 18,600 | 1,859 | 1937 | - | 20 | 795 | 0,936 | 92,518 | 14,828 | 32,633 | 42,294 | 262,138 | E |
| | 3 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 744 | 18,600 | 1,859 | 1937 | - | 20 | 795 | 0,936 | 92,518 | 14,828 | 32,633 | 42,294 | 262,138 | E |
| | 2 |  | K3 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 744 | 18,600 | 1,859 | 1937 | - | 20 | 795 | 0,936 | 92,518 | 14,828 | 32,633 | 42,294 | 262,138 | E |
| | 1 |  | K29 | 26 | 27 | 64 | 0,300 | 370 | 9,250 | 1,950 | 1846 | (x) | 14 | 554 | 0,668 | 36,303 | 1,343 | 9,441 | 14,638 | 88,531 | C |
| | Knotenpunktsummen: | | | | | | | 7323 | | | | | | 9123 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,844 | 87,840 | | | | | |

Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



A-Signalgruppen ausgeblendet!

Fruchtallee / Doormannsweg – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

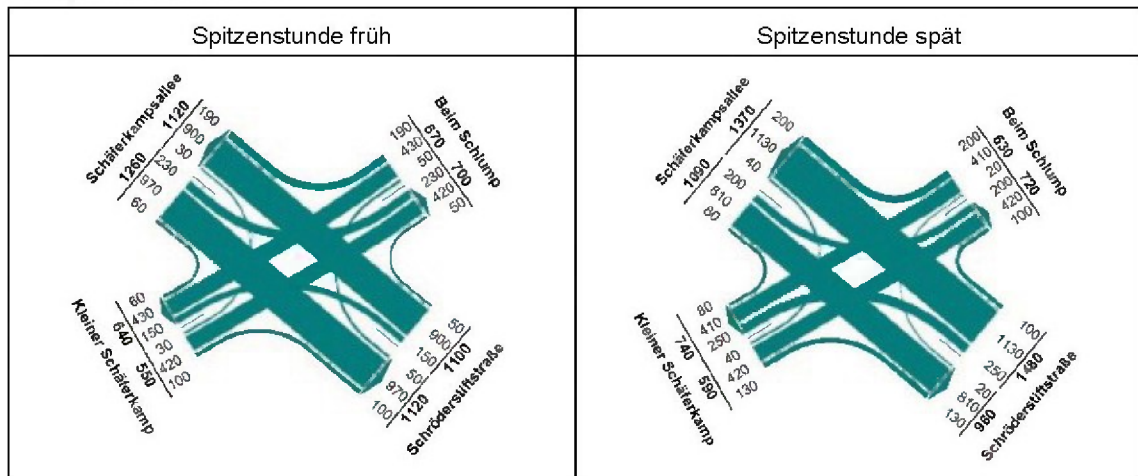
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t ₀ [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q ₁ [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS55>ns} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N ₀₆ [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS55} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|---------------------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 1 | | K5, K6, K7 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 200 | 5,000 | 1,980 | 1818 | - | 15 | 585 | 0,342 | 25,098 | 0,301 | 4,111 | 7,540 | 46,281 | B |
| | 2 | | K6, K7 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 364 | 9,100 | 1,818 | 1980 | - | 10 | 396 | 0,919 | 110,467 | 8,270 | 17,189 | 24,201 | 146,658 | E |
| | 3 | | K6, K7 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 364 | 9,100 | 1,818 | 1980 | - | 10 | 396 | 0,919 | 110,467 | 8,270 | 17,189 | 24,201 | 146,658 | E |
| | 4 | | K6, K7 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 364 | 9,100 | 1,818 | 1980 | (x) | 10 | 396 | 0,919 | 110,467 | 8,270 | 17,189 | 24,201 | 146,658 | E |
| 2 | 1 | | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 723 | 18,075 | 1,824 | 1974 | - | 17 | 679 | 1,065 | 225,139 | 36,896 | 54,971 | 67,510 | 410,326 | F |
| | 2 | | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 723 | 18,075 | 1,823 | 1975 | - | 17 | 679 | 1,065 | 225,139 | 36,896 | 54,971 | 67,510 | 410,326 | F |
| | 3 | | K1 | 30 | 31 | 60 | 0,344 | 724 | 18,100 | 1,823 | 1975 | - | 17 | 679 | 1,066 | 226,216 | 37,099 | 55,199 | 67,764 | 411,870 | F |
| | 4 | | K2 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 360 | 9,000 | 1,822 | 1976 | (x) | 9 | 373 | 0,965 | 148,167 | 11,601 | 20,528 | 28,191 | 171,176 | E |
| 3 | 5 | | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,089 | 145 | 3,625 | 1,999 | 1801 | x | | | | | | | | 79,602 | |
| | 4 | | K9 | 7 | 8 | 83 | 0,175 | 145 | 3,625 | 1,945 | 1851 | - | 8 | 320 | 0,906 | 111,144 | 6,544 | 13,752 | 20,024 | 120,745 | E |
| | 3 | | K8 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 505 | 12,625 | 1,827 | 1970 | - | 12 | 481 | 1,050 | 220,090 | 24,861 | 37,486 | 47,841 | 291,352 | F |
| | 2 | | K8 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 505 | 12,625 | 1,827 | 1970 | - | 12 | 481 | 1,050 | 220,090 | 24,861 | 37,486 | 47,841 | 291,352 | F |
| | 1 | | K8, K28 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 190 | 4,750 | 1,974 | 1824 | (x) | 17 | 669 | 0,284 | 21,351 | 0,227 | 3,584 | 6,786 | 41,530 | B |
| | 5 | | K4 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 370 | 9,250 | 1,800 | 2000 | - | 8 | 334 | 1,108 | 292,772 | 23,685 | 32,935 | 42,641 | 255,846 | F |
| 4 | 4 | | K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 570 | 14,250 | 1,836 | 1961 | - | 17 | 699 | 0,815 | 45,264 | 3,684 | 16,612 | 23,505 | 143,851 | C |
| | 3 | | K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 570 | 14,250 | 1,836 | 1961 | - | 17 | 699 | 0,815 | 45,264 | 3,684 | 16,612 | 23,505 | 143,851 | C |
| | 2 | | K3 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 570 | 14,250 | 1,836 | 1961 | - | 17 | 699 | 0,815 | 45,264 | 3,684 | 16,612 | 23,505 | 143,851 | C |
| | 1 | | K29 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 380 | 9,500 | 1,958 | 1839 | (x) | 14 | 572 | 0,664 | 35,205 | 1,316 | 9,565 | 14,796 | 89,841 | C |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 7772 | | | | | | 9137 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,922 | 144,890 | | | | | |

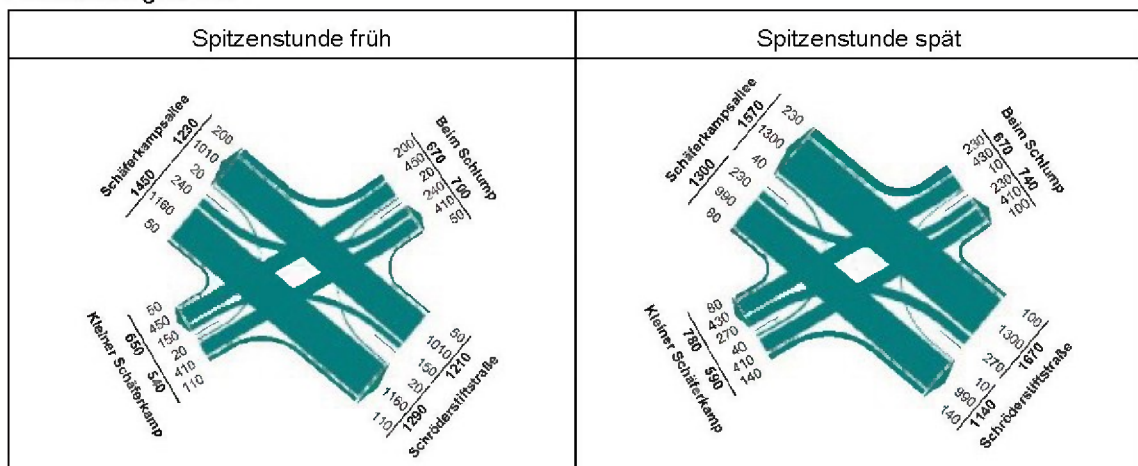
27 Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp (LSA 203)

27.1 Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Knotenstrombelastungen

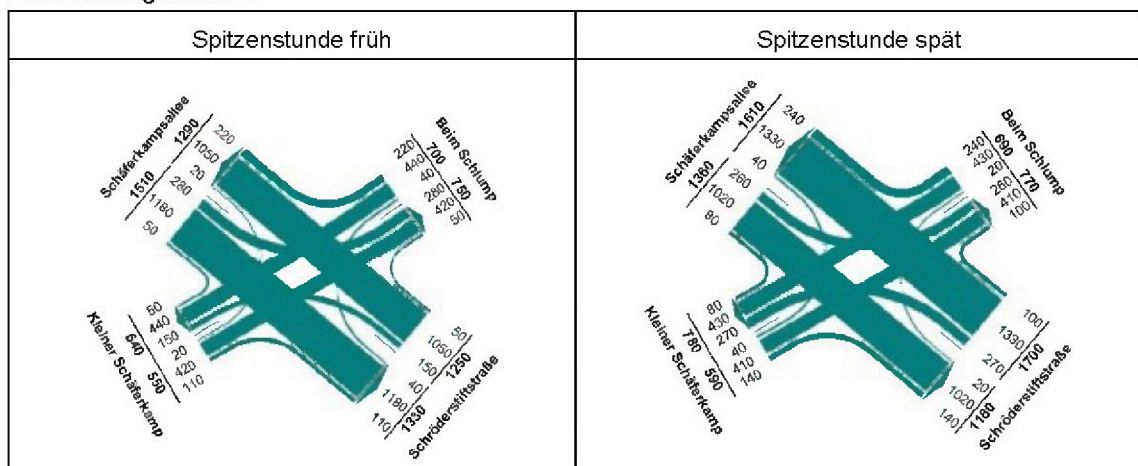
Analyse (VZ 08.04.2015)



Entwicklungsstufe 1

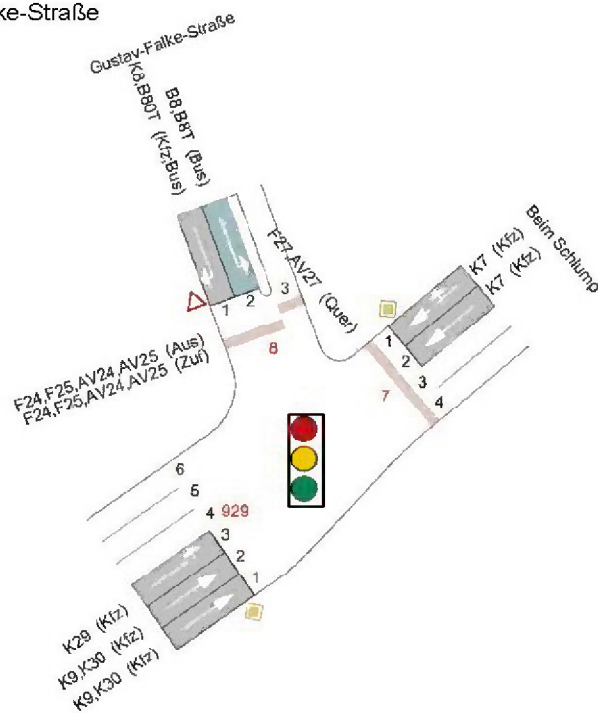


Entwicklungsstufe 2

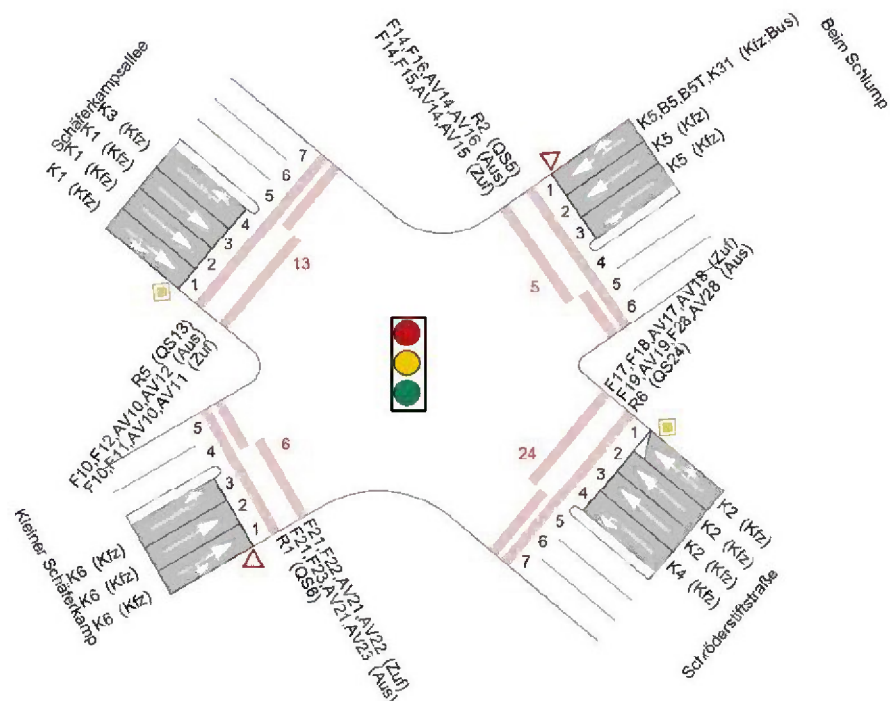


27.2 Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Knotenpunktgeometrie Bestand

Nordöstlicher Teilknotenpunkt
Beim Schlump/Gustav-Falke-Straße

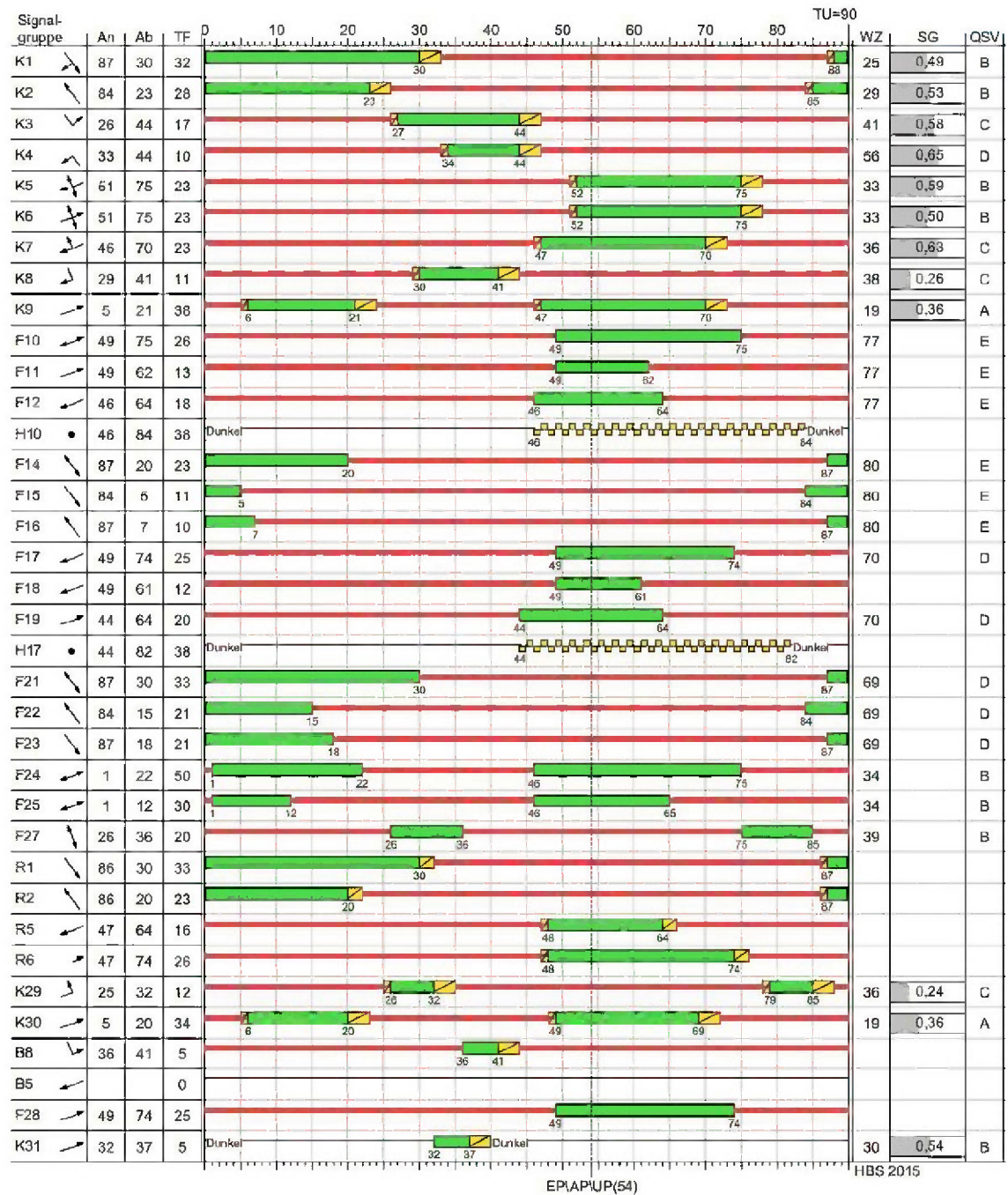


Hauptknotenpunkt



27.3 Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand





















Analyse – Spitzenstunde früh



A- und BT-Signalgruppen ausgeblendet!

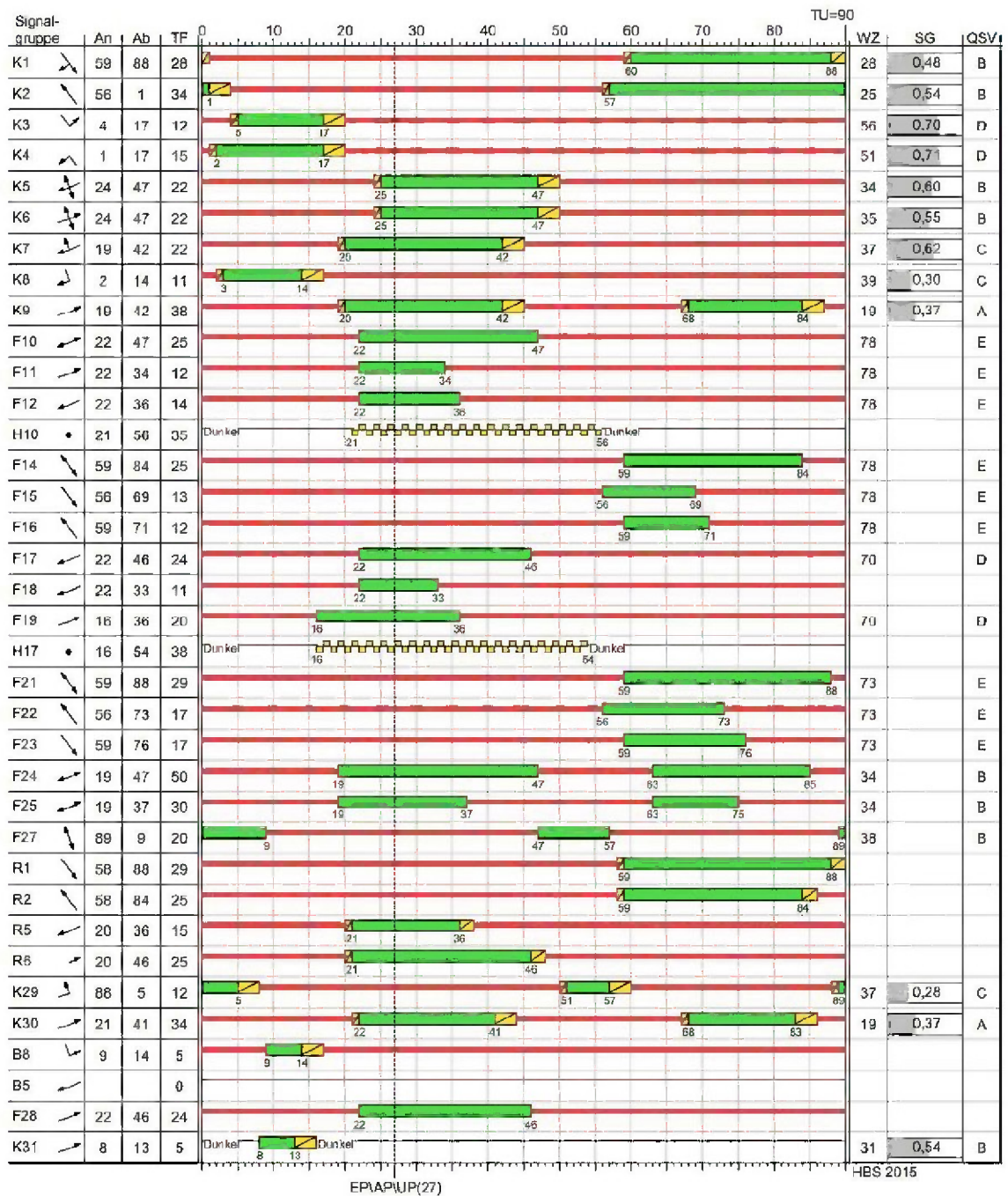
Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS95>HK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | NMS95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|----------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------|--------------|----------------|-----------|-----|
| 7 | 1 |  | K7 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 335 | 8,375 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 534 | 0,627 | 36,367 | 1,087 | 8,460 | 13,379 | 80,274 | C |
| | 2 |  | K7 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 335 | 8,375 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 534 | 0,627 | 36,367 | 1,087 | 8,460 | 13,379 | 80,274 | C |
| 929 | 3 |  | K29 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,243 | 36,444 | 0,182 | 1,734 | 3,961 | 23,766 | C |
| | 2 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 315 | 7,875 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,364 | 18,558 | 0,333 | 5,634 | 9,648 | 57,888 | A |
| | 1 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 315 | 7,875 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,364 | 18,558 | 0,333 | 5,634 | 9,648 | 57,888 | A |
| 8 | 1 |  | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 256 | 0,263 | 37,799 | 0,203 | 1,775 | 4,028 | 24,168 | C |
| 5 | 1 |  | K5, K31 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 316 | 7,900 | 1,894 | 1901 | - | 15 | 591 | 0,535 | 29,939 | 0,708 | 7,238 | 11,788 | 75,184 | B |
| | 2 |  | K5 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 304 | 7,600 | 1,863 | 1932 | - | 13 | 516 | 0,589 | 35,004 | 0,905 | 7,515 | 12,151 | 75,458 | C |
| | 3 |  | K5 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 50 | 1,250 | 1,881 | 1914 | - | 6 | 223 | 0,224 | 38,661 | 0,163 | 1,296 | 3,221 | 20,196 | C |
| 24 | 1 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 315 | 7,875 | 1,933 | 1863 | - | 15 | 600 | 0,525 | 28,956 | 0,677 | 7,102 | 11,609 | 74,390 | B |
| | 2 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 317 | 7,925 | 1,924 | 1871 | - | 15 | 603 | 0,526 | 28,964 | 0,680 | 7,149 | 11,671 | 74,858 | B |
| | 3 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 318 | 7,950 | 1,922 | 1873 | - | 15 | 603 | 0,527 | 28,991 | 0,683 | 7,175 | 11,705 | 75,006 | B |
| | 4 |  | K4 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 150 | 3,750 | 1,890 | 1905 | - | 6 | 232 | 0,647 | 55,725 | 1,164 | 4,739 | 8,421 | 53,052 | D |
| 6 | 3 |  | K6 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 30 | 0,750 | 2,115 | 1702 | - | 5 | 198 | 0,132 | 37,615 | 0,100 | 0,775 | 2,264 | 15,961 | C |
| | 2 |  | K6 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 259 | 6,475 | 1,874 | 1921 | - | 13 | 514 | 0,504 | 32,251 | 0,616 | 6,100 | 10,277 | 64,190 | B |
| | 1 |  | K6 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 261 | 6,525 | 1,852 | 1944 | - | 13 | 519 | 0,503 | 32,188 | 0,614 | 6,139 | 10,329 | 64,267 | B |
| 13 | 4 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 230 | 5,750 | 1,829 | 1968 | (x) | 10 | 394 | 0,584 | 40,640 | 0,879 | 6,087 | 10,260 | 62,545 | C |
| | 3 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 344 | 8,600 | 1,867 | 1928 | - | 18 | 708 | 0,486 | 24,848 | 0,571 | 7,197 | 11,734 | 73,009 | B |
| | 2 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 344 | 8,600 | 1,867 | 1928 | - | 18 | 708 | 0,486 | 24,848 | 0,571 | 7,197 | 11,734 | 73,009 | B |
| | 1 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 342 | 8,550 | 1,855 | 1940 | - | 18 | 703 | 0,486 | 25,152 | 0,571 | 7,190 | 11,725 | 72,953 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5020 | | | | | | 10466 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,506 | 30,298 | | | | | |

Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand





















Analyse – Spitzenstunde spät



A- und BT-Signalgruppen ausgeblendet!

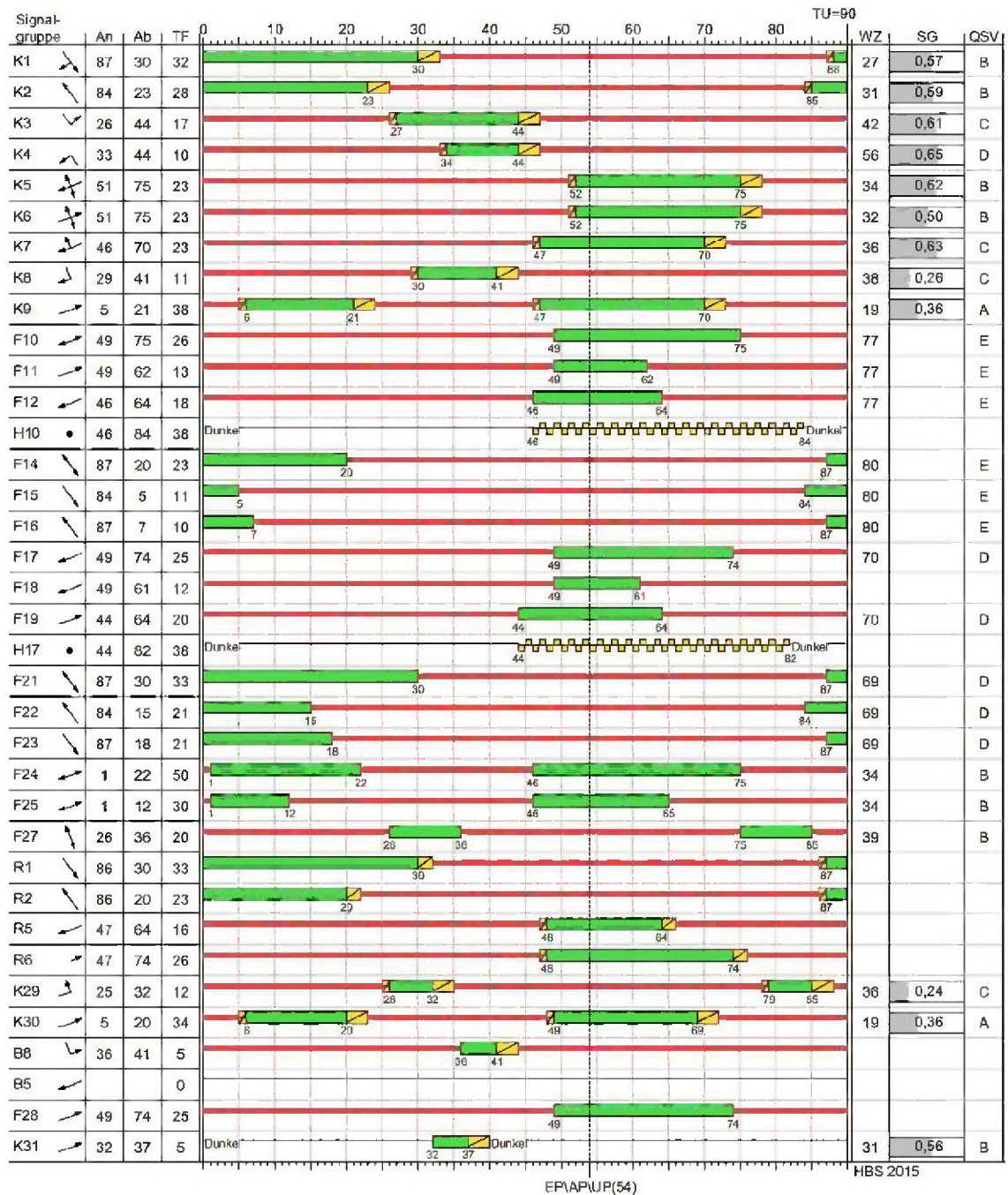
Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MS,95>nx} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N ₀₂ [Kfz] | N ₀₅ [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | Ls [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------|-----|
| 7 | 1 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 315 | 7,875 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 512 | 0,615 | 36,764 | 1,024 | 7,978 | 12,755 | 76,530 | C |
| | 2 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 315 | 7,875 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 512 | 0,615 | 36,764 | 1,024 | 7,978 | 12,755 | 76,530 | C |
| 929 | 3 |  | K29 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,278 | 37,085 | 0,219 | 2,002 | 4,395 | 26,370 | C |
| | 2 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 320 | 8,000 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,370 | 18,549 | 0,342 | 5,743 | 9,796 | 58,776 | A |
| | 1 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 320 | 8,000 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,370 | 18,549 | 0,342 | 5,743 | 9,796 | 58,776 | A |
| 8 | 1 |  | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 266 | 0,301 | 38,566 | 0,246 | 2,052 | 4,475 | 26,850 | C |
| 5 | 1 |  | K5, K31 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 311 | 7,775 | 1,887 | 1908 | - | 14 | 574 | 0,542 | 30,851 | 0,730 | 7,224 | 11,770 | 74,857 | B |
| | 2 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 299 | 7,475 | 1,845 | 1951 | - | 12 | 499 | 0,599 | 36,260 | 0,948 | 7,517 | 12,154 | 74,747 | C |
| | 3 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 20 | 0,500 | 1,800 | 2000 | - | 5 | 217 | 0,092 | 37,016 | 0,056 | 0,506 | 1,709 | 10,254 | C |
| 24 | 1 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 411 | 10,275 | 1,826 | 1972 | - | 19 | 767 | 0,536 | 24,572 | 0,713 | 8,645 | 13,518 | 83,260 | B |
| | 2 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 409 | 10,225 | 1,832 | 1965 | - | 19 | 764 | 0,535 | 24,561 | 0,710 | 8,599 | 13,558 | 82,812 | B |
| | 3 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 410 | 10,250 | 1,832 | 1965 | - | 19 | 764 | 0,537 | 24,609 | 0,716 | 8,632 | 13,501 | 83,075 | B |
| | 4 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 250 | 6,250 | 1,811 | 1988 | - | 9 | 354 | 0,706 | 51,281 | 1,623 | 7,499 | 12,130 | 73,217 | D |
| 6 | 3 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 40 | 1,000 | 2,036 | 1768 | - | 5 | 201 | 0,199 | 38,652 | 0,140 | 1,047 | 2,778 | 18,852 | C |
| | 2 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 274 | 6,850 | 1,834 | 1963 | - | 13 | 503 | 0,545 | 34,237 | 0,739 | 6,662 | 11,027 | 67,419 | B |
| | 1 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 275 | 6,900 | 1,814 | 1984 | - | 13 | 507 | 0,544 | 34,165 | 0,736 | 6,700 | 11,078 | 67,465 | B |
| 13 | 4 |  | K3 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 200 | 5,000 | 1,807 | 1992 | (x) | 7 | 287 | 0,697 | 55,768 | 1,524 | 6,282 | 10,521 | 63,379 | D |
| | 3 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 298 | 7,450 | 1,863 | 1932 | - | 16 | 622 | 0,479 | 27,659 | 0,553 | 6,525 | 10,845 | 67,347 | B |
| | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 299 | 7,475 | 1,863 | 1932 | - | 16 | 622 | 0,481 | 27,707 | 0,558 | 6,555 | 10,985 | 67,596 | B |
| | 1 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 293 | 7,325 | 1,855 | 1941 | - | 15 | 610 | 0,480 | 28,216 | 0,556 | 6,473 | 10,776 | 66,919 | B |
| Knotenpunktsumme: | | | | | | | | 5220 | | | | | | 10601 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,523 | 30,974 | | | | | |

Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand



















Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh



A- und BT-Signalgruppen ausgeblendet!

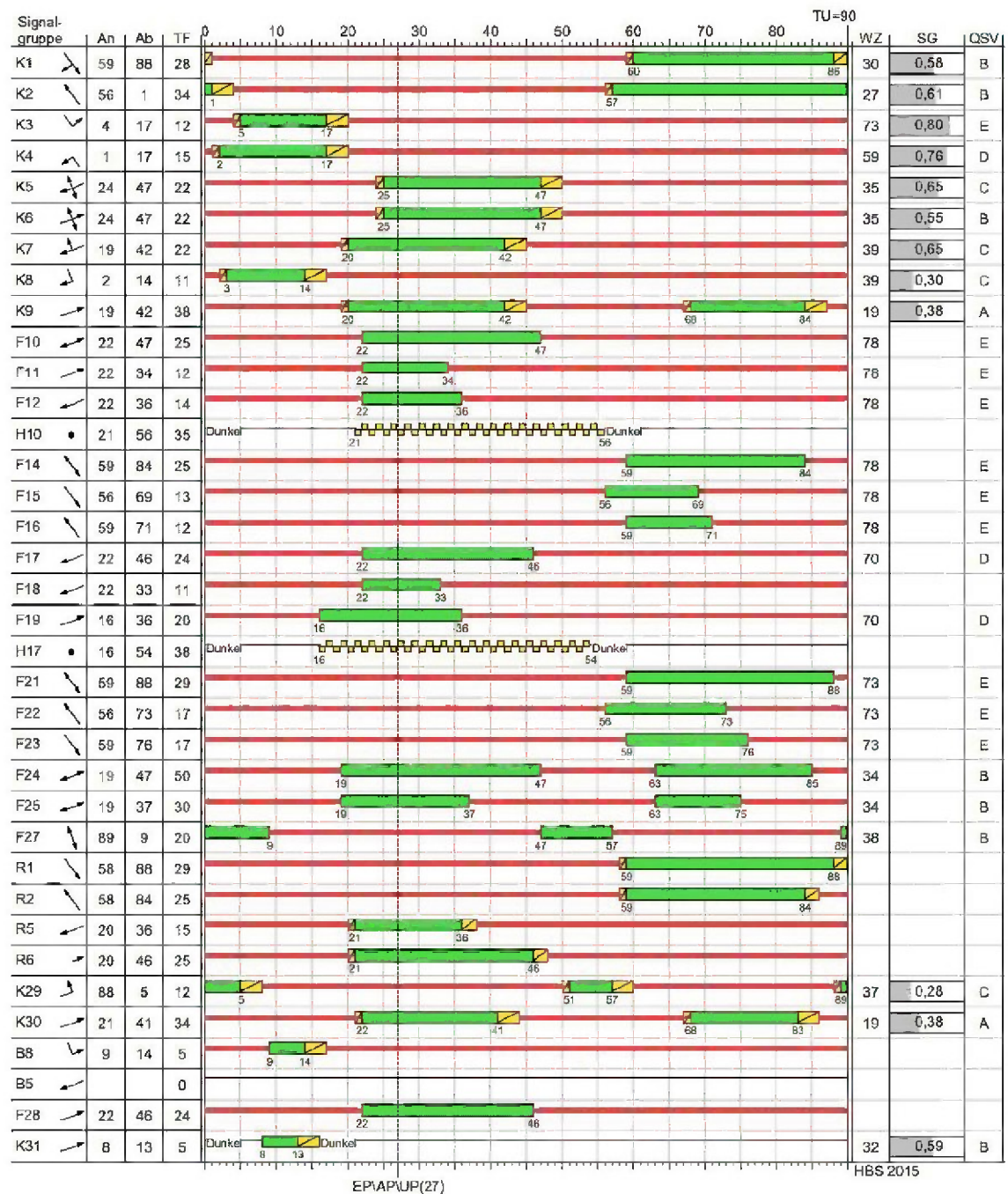
Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t ₀ [s] | t ₁ [s] | t ₂ [s] | f _k | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₃ [s/Kfz] | q ₃ [Kfz/h] | N _{vis,50>nc} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{vis} [Kfz] | N _{vis,50} [Kfz] | L _s [m] | QSV | |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------|--------------|-------|-----------------------|---------------------------|------------------------------|-----------------------|--------|---|
| 7 | 1 |  | K7 | 23 | 24 | 57 | 0,267 | 335 | 8,375 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 534 | 0,627 | 36,367 | 1,087 | 8,460 | 13,379 | 80,274 | C |
| | 2 |  | K7 | 23 | 24 | 57 | 0,267 | 335 | 8,375 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 534 | 0,627 | 36,367 | 1,087 | 8,460 | 13,379 | 80,274 | C |
| 929 | 3 |  | K29 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,243 | 36,444 | 0,182 | 1,734 | 3,961 | 23,766 | C |
| | 2 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 315 | 7,875 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,364 | 18,558 | 0,333 | 5,634 | 9,648 | 57,888 | A |
| | 1 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 315 | 7,875 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,364 | 18,558 | 0,333 | 5,634 | 9,648 | 57,888 | A |
| 8 | 1 |  | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 266 | 0,263 | 37,799 | 0,203 | 1,775 | 4,028 | 24,168 | C |
| 5 | 1 |  | K5, K31 | 28 | 29 | 52 | 0,322 | 331 | 8,275 | 1,894 | 1901 | - | 15 | 590 | 0,561 | 30,734 | 0,796 | 7,702 | 12,396 | 79,136 | B |
| | 2 |  | K5 | 23 | 24 | 57 | 0,267 | 319 | 7,975 | 1,863 | 1932 | - | 13 | 516 | 0,618 | 36,205 | 1,039 | 8,040 | 12,835 | 79,705 | C |
| | 3 |  | K5 | 23 | 24 | 57 | 0,267 | 20 | 0,500 | 1,868 | 1927 | - | 6 | 224 | 0,089 | 36,400 | 0,051 | 0,501 | 1,998 | 10,575 | C |
| 24 | 1 |  | K2 | 28 | 29 | 52 | 0,322 | 352 | 8,800 | 1,931 | 1865 | - | 15 | 600 | 0,587 | 30,895 | 0,898 | 8,255 | 13,114 | 83,956 | B |
| | 2 |  | K2 | 28 | 29 | 52 | 0,322 | 354 | 8,850 | 1,922 | 1873 | - | 15 | 603 | 0,587 | 30,868 | 0,898 | 8,297 | 13,169 | 84,387 | B |
| | 3 |  | K2 | 28 | 29 | 52 | 0,322 | 354 | 8,850 | 1,922 | 1873 | - | 15 | 603 | 0,587 | 30,868 | 0,898 | 8,297 | 13,169 | 84,387 | B |
| | 4 |  | K4 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 150 | 3,750 | 1,890 | 1905 | - | 6 | 232 | 0,647 | 55,725 | 1,164 | 4,739 | 8,421 | 53,052 | D |
| 6 | 3 |  | K6 | 23 | 24 | 57 | 0,267 | 20 | 0,500 | 2,138 | 1684 | - | 5 | 189 | 0,106 | 37,168 | 0,066 | 0,515 | 1,729 | 12,324 | C |
| | 2 |  | K6 | 23 | 24 | 57 | 0,267 | 259 | 6,475 | 1,868 | 1927 | - | 13 | 515 | 0,503 | 32,221 | 0,614 | 6,096 | 10,272 | 63,974 | B |
| | 1 |  | K6 | 23 | 24 | 57 | 0,267 | 261 | 6,525 | 1,852 | 1944 | - | 13 | 520 | 0,502 | 32,150 | 0,611 | 6,134 | 10,323 | 64,416 | B |
| 13 | 4 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 240 | 6,000 | 1,829 | 1968 | (v) | 10 | 394 | 0,609 | 41,831 | 0,989 | 6,455 | 10,752 | 65,544 | C |
| | 3 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 404 | 10,100 | 1,867 | 1926 | - | 18 | 708 | 0,571 | 27,057 | 0,835 | 8,923 | 13,975 | 86,952 | B |
| | 2 | | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 404 | 10,100 | 1,867 | 1928 | - | 18 | 708 | 0,571 | 27,057 | 0,835 | 8,923 | 13,975 | 86,952 | B |
| | 1 | | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 402 | 10,050 | 1,857 | 1939 | - | 18 | 704 | 0,571 | 27,304 | 0,835 | 8,911 | 13,960 | 86,775 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5310 | | | | | | 10460 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,544 | 31,102 | | | | | |

Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand





















Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



A- und BT-Signalgruppen ausgeblendet!

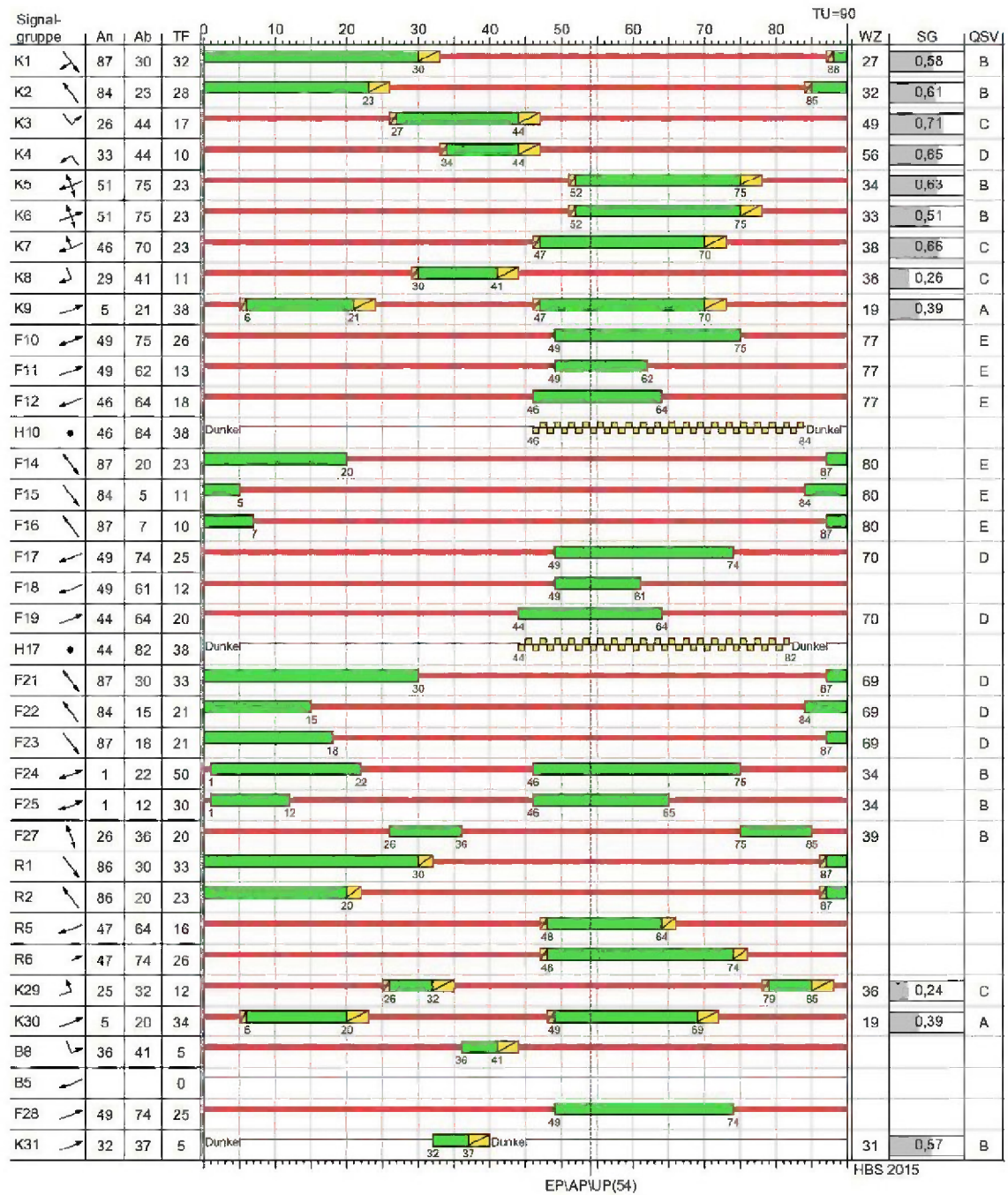
Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>TK} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 7 | 1 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 335 | 8,375 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 512 | 0,654 | 38,672 | 1,245 | 8,729 | 13,726 | 82,356 | C |
| | 2 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 335 | 8,375 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 512 | 0,654 | 38,672 | 1,245 | 8,729 | 13,726 | 82,356 | C |
| 929 | 3 |  | K29 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,278 | 37,085 | 0,219 | 2,002 | 4,395 | 26,370 | C |
| | 2 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 330 | 8,250 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,381 | 18,822 | 0,360 | 5,962 | 10,092 | 60,552 | A |
| | 1 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 330 | 8,250 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,381 | 18,822 | 0,360 | 5,962 | 10,092 | 60,552 | A |
| 8 | 1 |  | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 265 | 0,301 | 38,566 | 0,246 | 2,052 | 4,475 | 26,850 | C |
| 5 | 1 |  | K5, K31 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 337 | 8,425 | 1,892 | 1902 | - | 14 | 575 | 0,586 | 32,229 | 0,893 | 8,038 | 12,833 | 81,772 | B |
| | 2 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 323 | 8,075 | 1,847 | 1949 | - | 12 | 499 | 0,647 | 38,511 | 1,200 | 8,400 | 13,302 | 81,887 | C |
| | 3 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 10 | 0,250 | 1,800 | 2000 | - | 5 | 217 | 0,046 | 36,353 | 0,027 | 0,251 | 1,098 | 6,588 | C |
| 24 | 1 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 468 | 11,700 | 1,825 | 1972 | - | 19 | 767 | 0,610 | 26,748 | 1,006 | 10,379 | 15,828 | 96,677 | B |
| | 2 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 466 | 11,650 | 1,832 | 1965 | - | 19 | 764 | 0,610 | 26,766 | 1,006 | 10,339 | 15,777 | 96,366 | B |
| | 3 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 466 | 11,650 | 1,832 | 1965 | - | 19 | 764 | 0,610 | 26,766 | 1,006 | 10,339 | 15,777 | 96,366 | B |
| | 4 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 270 | 6,750 | 1,811 | 1988 | (x) | 9 | 354 | 0,763 | 58,503 | 2,293 | 8,713 | 13,705 | 82,723 | D |
| 6 | 3 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 40 | 1,000 | 2,036 | 1768 | - | 5 | 190 | 0,211 | 39,575 | 0,151 | 1,065 | 2,810 | 19,069 | C |
| | 2 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 274 | 6,850 | 1,834 | 1963 | - | 13 | 503 | 0,545 | 34,237 | 0,739 | 6,662 | 11,027 | 67,419 | B |
| | 1 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 276 | 6,900 | 1,815 | 1983 | - | 13 | 508 | 0,543 | 34,125 | 0,733 | 6,695 | 11,071 | 66,426 | B |
| 13 | 4 |  | K3 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 230 | 5,750 | 1,905 | 1994 | (x) | 7 | 287 | 0,801 | 73,297 | 2,872 | 8,436 | 13,348 | 80,328 | E |
| | 3 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 358 | 8,950 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,576 | 30,339 | 0,854 | 8,304 | 13,178 | 81,914 | B |
| | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 359 | 8,975 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,577 | 30,372 | 0,858 | 8,332 | 13,214 | 82,138 | B |
| | 1 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 353 | 8,825 | 1,858 | 1938 | - | 15 | 612 | 0,577 | 30,789 | 0,857 | 8,299 | 13,093 | 81,386 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5720 | | | | | | 10594 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,579 | 33,424 | | | | | |

Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand





















Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh



A- und BT-Signalgruppen ausgeblendet!

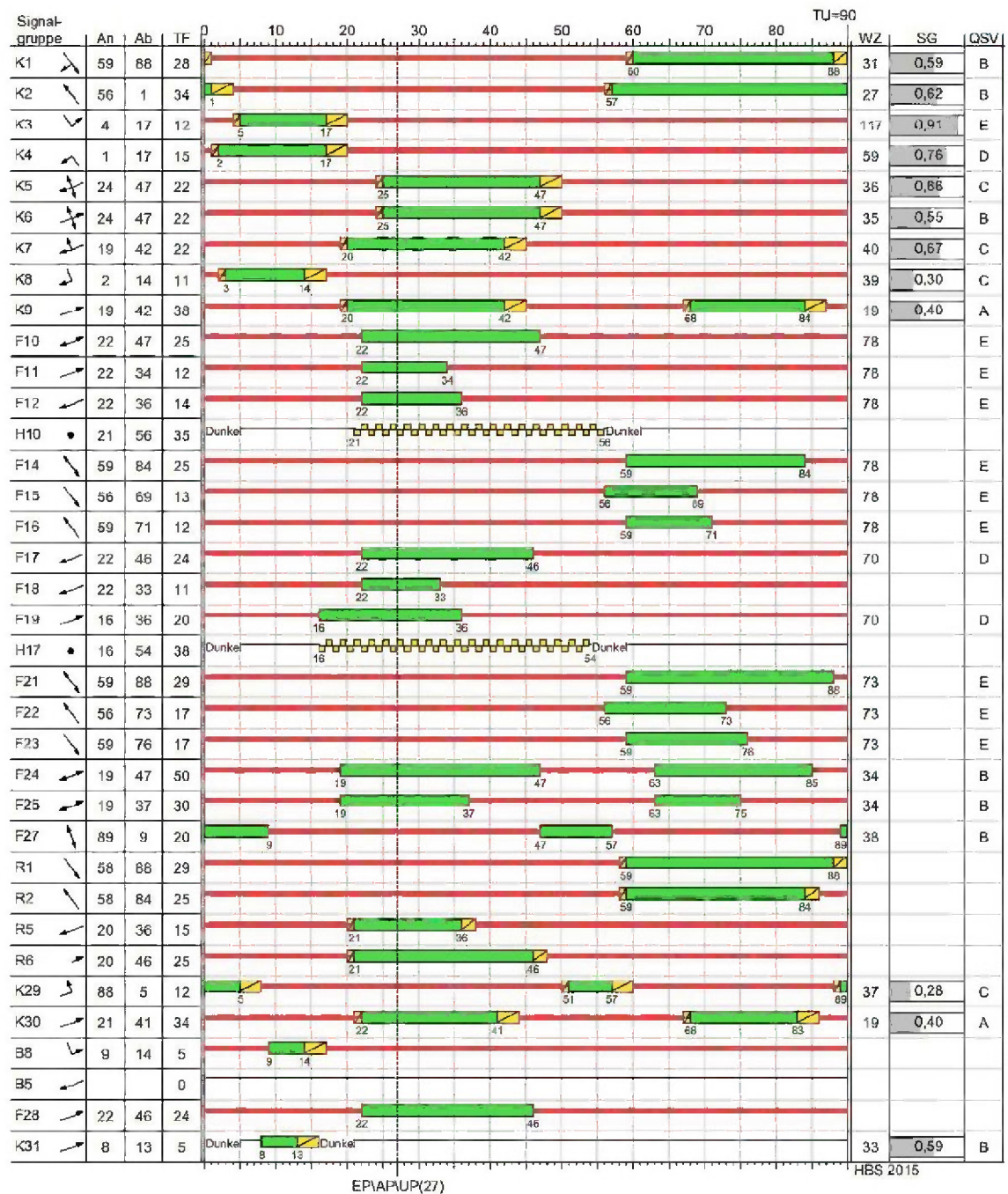
Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | ts [s] | ts [s] | ts [s] | ts [s] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | m [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS95>nk | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Ngr [Kfz] | Nms [Kfz] | NMS95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|----------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------|--------------|----------------|-----------|-----|
| 7 | 1 |  | K7 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 350 | 8,750 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 534 | 0,655 | 37,750 | 1,253 | 9,026 | 14,107 | 84,642 | C |
| | 2 |  | K7 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 350 | 8,750 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 534 | 0,655 | 37,750 | 1,253 | 9,026 | 14,107 | 84,642 | C |
| 929 | 3 |  | K29 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,243 | 36,444 | 0,182 | 1,734 | 3,961 | 23,766 | C |
| | 2 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 340 | 8,500 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,393 | 19,014 | 0,380 | 6,188 | 10,395 | 62,370 | A |
| | 1 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 340 | 8,500 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,393 | 19,014 | 0,380 | 6,188 | 10,395 | 62,370 | A |
| 8 | 1 |  | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 266 | 0,263 | 37,799 | 0,203 | 1,775 | 4,028 | 24,168 | C |
| 5 | 1 |  | K5, K31 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 337 | 8,425 | 1,900 | 1895 | - | 15 | 592 | 0,569 | 30,921 | 0,826 | 7,874 | 12,620 | 80,642 | B |
| | 2 |  | K5 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 323 | 8,075 | 1,863 | 1932 | - | 13 | 515 | 0,627 | 36,630 | 1,086 | 8,195 | 13,036 | 80,954 | C |
| | 3 |  | K5 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 40 | 1,000 | 1,868 | 1927 | - | 6 | 222 | 0,180 | 37,985 | 0,123 | 1,027 | 2,741 | 17,071 | C |
| 24 | 1 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 366 | 9,150 | 1,933 | 1863 | - | 15 | 600 | 0,610 | 31,754 | 1,002 | 8,722 | 13,717 | 87,981 | B |
| | 2 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 367 | 9,175 | 1,921 | 1874 | - | 15 | 603 | 0,609 | 31,684 | 0,997 | 8,735 | 13,733 | 87,919 | B |
| | 3 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 367 | 9,175 | 1,921 | 1874 | - | 15 | 603 | 0,609 | 31,684 | 0,997 | 8,735 | 13,733 | 87,919 | B |
| | 4 |  | K4 | 10 | 11 | 80 | 0,122 | 150 | 3,750 | 1,890 | 1905 | - | 6 | 232 | 0,647 | 55,725 | 1,164 | 4,739 | 8,421 | 53,052 | D |
| 6 | 3 |  | K6 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 20 | 0,500 | 2,138 | 1684 | - | 5 | 187 | 0,107 | 37,282 | 0,067 | 0,517 | 1,733 | 12,353 | C |
| | 2 |  | K6 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 264 | 6,600 | 1,872 | 1923 | - | 13 | 514 | 0,514 | 32,535 | 0,644 | 6,251 | 10,479 | 65,389 | B |
| | 1 |  | K6 | 23 | 24 | 67 | 0,267 | 266 | 6,650 | 1,850 | 1946 | - | 13 | 519 | 0,513 | 32,461 | 0,641 | 6,289 | 10,530 | 65,581 | B |
| 13 | 4 |  | K3 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 280 | 7,000 | 1,829 | 1968 | (x) | 10 | 394 | 0,711 | 48,933 | 1,681 | 8,209 | 13,095 | 79,583 | C |
| | 3 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 410 | 10,250 | 1,867 | 1928 | - | 18 | 708 | 0,579 | 27,304 | 0,867 | 9,106 | 14,209 | 88,408 | B |
| | 2 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 411 | 10,275 | 1,865 | 1930 | - | 18 | 708 | 0,581 | 27,367 | 0,875 | 9,142 | 14,256 | 88,615 | B |
| | 1 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 409 | 10,225 | 1,860 | 1936 | - | 18 | 704 | 0,581 | 27,614 | 0,875 | 9,129 | 14,239 | 88,680 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5530 | | | | | | 10455 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,564 | 32,001 | | | | | |

Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand





















Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



A- und BT-Signalgruppen ausgeblendet!

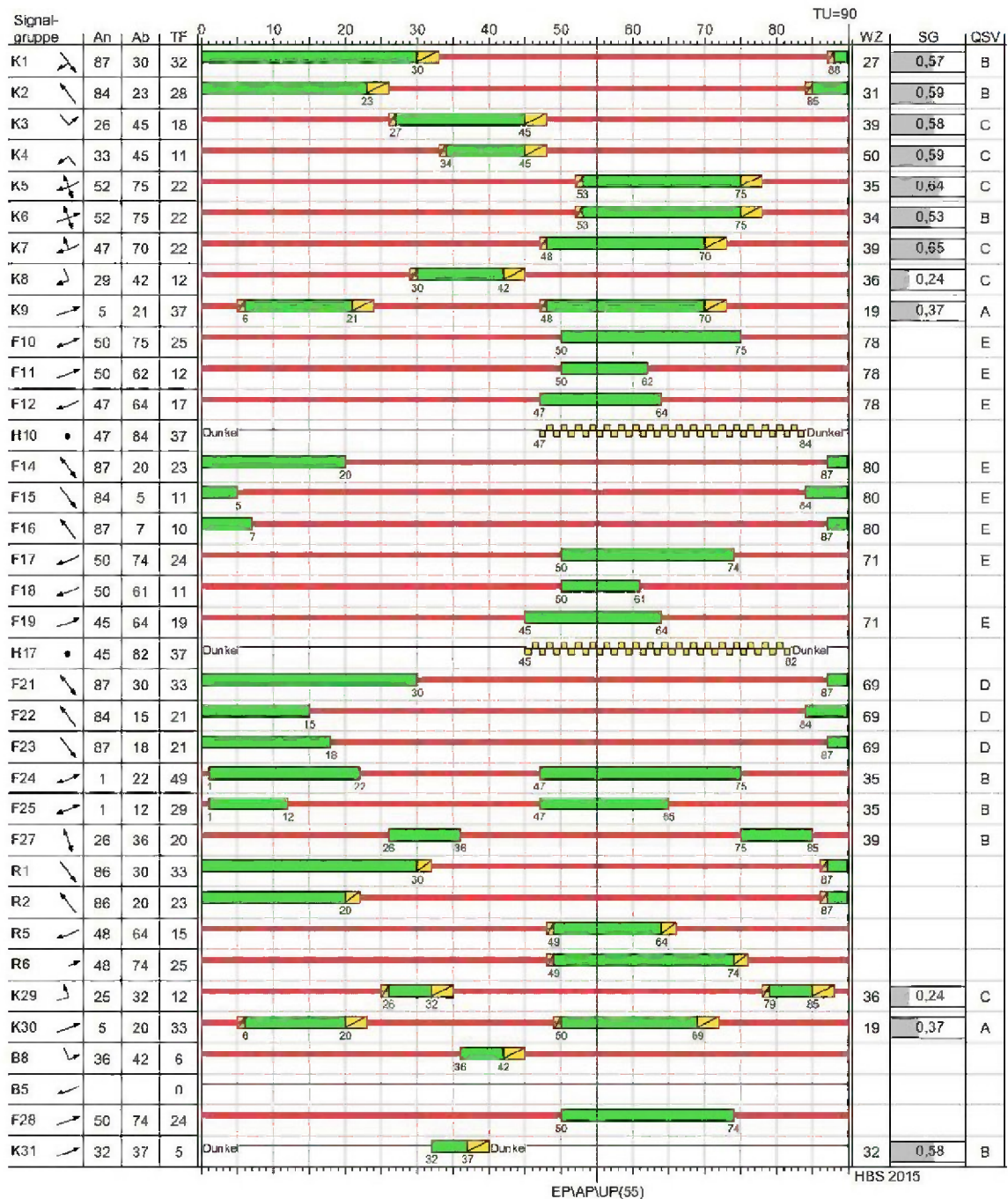
Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _h [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS,SS>NL} | n _c [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{tot} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 7 | 1 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 345 | 8,625 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 512 | 0,674 | 39,834 | 1,384 | 9,139 | 14,252 | 85,512 | C |
| | 2 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 345 | 8,625 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 512 | 0,674 | 39,834 | 1,384 | 9,139 | 14,252 | 85,512 | C |
| 929 | 3 |  | K29 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,278 | 37,085 | 0,219 | 2,002 | 4,395 | 26,370 | C |
| | 2 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 345 | 8,625 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,388 | 19,092 | 0,388 | 6,297 | 10,541 | 61,246 | A |
| | 1 |  | K9, K30 | 38 | 39 | 52 | 0,433 | 345 | 8,625 | 1,800 | 2000 | - | 22 | 866 | 0,388 | 19,092 | 0,388 | 6,297 | 10,541 | 61,246 | A |
| 8 | 1 |  | K8 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 266 | 0,301 | 38,566 | 0,246 | 2,052 | 4,475 | 26,850 | C |
| 5 | 1 |  | K5, K31 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 342 | 8,550 | 1,890 | 1905 | - | 14 | 576 | 0,594 | 32,517 | 0,928 | 8,200 | 13,043 | 82,875 | B |
| | 2 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 328 | 8,200 | 1,845 | 1951 | - | 12 | 499 | 0,657 | 39,058 | 1,263 | 8,597 | 13,556 | 83,369 | C |
| | 3 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 20 | 0,500 | 1,800 | 2000 | - | 5 | 217 | 0,092 | 37,016 | 0,056 | 0,506 | 1,709 | 10,254 | C |
| 24 | 1 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 478 | 11,950 | 1,825 | 1972 | - | 19 | 767 | 0,623 | 27,205 | 1,072 | 10,709 | 16,243 | 99,212 | B |
| | 2 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 476 | 11,900 | 1,834 | 1963 | - | 19 | 764 | 0,623 | 27,224 | 1,072 | 10,669 | 16,193 | 99,004 | B |
| | 3 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 476 | 11,900 | 1,834 | 1963 | - | 19 | 764 | 0,623 | 27,224 | 1,072 | 10,669 | 16,193 | 99,004 | B |
| | 4 |  | K4 | 15 | 16 | 75 | 0,178 | 270 | 6,750 | 1,811 | 1988 | (x) | 9 | 354 | 0,763 | 58,503 | 2,293 | 8,713 | 13,705 | 82,723 | D |
| 6 | 3 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 40 | 1,000 | 2,036 | 1768 | - | 5 | 188 | 0,213 | 39,707 | 0,152 | 1,067 | 2,814 | 19,096 | C |
| | 2 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 274 | 6,850 | 1,834 | 1963 | - | 13 | 503 | 0,545 | 34,237 | 0,739 | 6,662 | 11,027 | 67,419 | B |
| | 1 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 276 | 6,900 | 1,815 | 1983 | - | 13 | 508 | 0,543 | 34,125 | 0,733 | 6,695 | 11,071 | 66,426 | B |
| 13 | 4 |  | K3 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 260 | 6,500 | 1,805 | 1994 | (x) | 7 | 287 | 0,906 | 116,944 | 6,300 | 12,699 | 18,726 | 112,693 | E |
| | 3 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 368 | 9,200 | 1,863 | 1932 | - | 16 | 622 | 0,592 | 30,883 | 0,920 | 8,627 | 13,594 | 84,419 | B |
| | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 369 | 9,225 | 1,863 | 1932 | - | 16 | 622 | 0,593 | 30,916 | 0,924 | 8,655 | 13,631 | 84,649 | B |
| | 1 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 363 | 9,075 | 1,855 | 1941 | - | 15 | 612 | 0,593 | 31,343 | 0,924 | 8,563 | 13,512 | 83,828 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5980 | | | | | | 10593 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,595 | 35,892 | | | | | |

27.4 Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung





















Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh



A- und BT-Signalgruppen ausgeblendet!

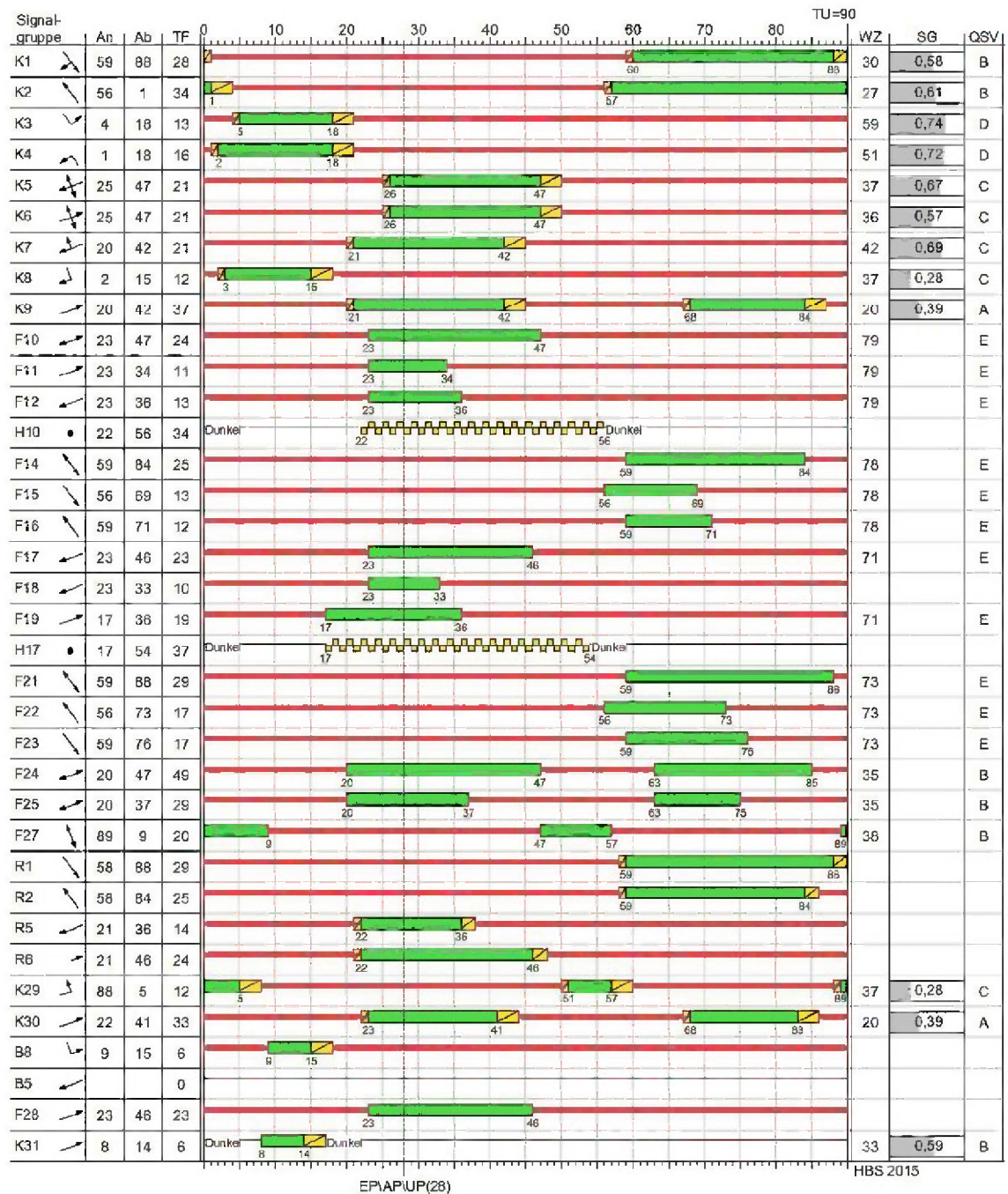
Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

| Zuf | Fstr./Nr. | Symbol | SGR | t _p [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SS>mk} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _S [m] | QSV |
|-------------------------|-----------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 7 | 1 |  | K7 | 22 | 23 | 58 | 0,256 | 335 | 8,375 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 512 | 0,654 | 38,672 | 1,245 | 8,729 | 13,726 | 82,356 | C |
| | 2 |  | K7 | 22 | 23 | 58 | 0,256 | 335 | 8,375 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 512 | 0,654 | 38,672 | 1,245 | 8,729 | 13,726 | 82,356 | C |
| 929 | 3 |  | K29 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,243 | 36,444 | 0,182 | 1,734 | 3,961 | 23,766 | C |
| | 2 |  | K9, K30 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 315 | 7,875 | 1,800 | 2000 | - | 21 | 844 | 0,373 | 19,322 | 0,347 | 5,749 | 9,604 | 58,824 | A |
| | 1 |  | K9, K30 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 315 | 7,875 | 1,800 | 2000 | - | 21 | 844 | 0,373 | 19,322 | 0,347 | 5,749 | 9,604 | 58,824 | A |
| 8 | 1 |  | K8 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,243 | 36,444 | 0,182 | 1,734 | 3,961 | 23,766 | C |
| 5 | 1 |  | K5, K31 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 332 | 8,300 | 1,894 | 1901 | - | 14 | 570 | 0,582 | 32,253 | 0,877 | 7,916 | 12,674 | 80,911 | B |
| | 2 |  | K5 | 22 | 23 | 58 | 0,256 | 318 | 7,950 | 1,863 | 1932 | - | 12 | 495 | 0,642 | 38,310 | 1,169 | 8,247 | 13,104 | 81,376 | C |
| | 3 |  | K5 | 22 | 23 | 58 | 0,256 | 20 | 0,500 | 1,868 | 1927 | - | 5 | 216 | 0,093 | 36,808 | 0,057 | 0,506 | 1,709 | 10,644 | C |
| 24 | 1 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 352 | 8,800 | 1,931 | 1865 | - | 15 | 600 | 0,587 | 30,895 | 0,898 | 8,255 | 13,114 | 83,956 | B |
| | 2 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 354 | 8,850 | 1,922 | 1873 | - | 15 | 603 | 0,587 | 30,868 | 0,898 | 8,297 | 13,169 | 84,387 | B |
| | 3 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 354 | 8,850 | 1,922 | 1873 | - | 15 | 603 | 0,587 | 30,868 | 0,898 | 8,297 | 13,169 | 84,387 | B |
| | 4 |  | K4 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 150 | 3,750 | 1,890 | 1905 | - | 6 | 253 | 0,393 | 49,614 | 0,906 | 4,436 | 7,998 | 50,387 | C |
| 6 | 3 |  | K6 | 22 | 23 | 58 | 0,256 | 20 | 0,500 | 2,138 | 1684 | - | 5 | 182 | 0,110 | 37,600 | 0,069 | 0,520 | 1,740 | 12,403 | C |
| | 2 |  | K6 | 22 | 23 | 58 | 0,256 | 259 | 6,475 | 1,868 | 1927 | - | 12 | 493 | 0,525 | 33,713 | 0,676 | 6,241 | 10,466 | 65,182 | B |
| | 1 |  | K6 | 22 | 23 | 58 | 0,256 | 261 | 6,525 | 1,852 | 1944 | - | 12 | 498 | 0,524 | 33,633 | 0,673 | 6,280 | 10,518 | 65,632 | B |
| 13 | 4 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 240 | 6,000 | 1,829 | 1968 | (x) | 10 | 415 | 0,578 | 39,330 | 0,856 | 6,248 | 10,475 | 63,856 | C |
| | 3 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 404 | 10,100 | 1,867 | 1928 | - | 18 | 708 | 0,571 | 27,057 | 0,835 | 8,923 | 13,975 | 86,952 | B |
| | 2 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 404 | 10,100 | 1,867 | 1928 | - | 18 | 708 | 0,571 | 27,057 | 0,835 | 8,923 | 13,975 | 86,952 | B |
| | 1 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 402 | 10,050 | 1,857 | 1939 | - | 18 | 704 | 0,571 | 27,304 | 0,835 | 8,911 | 13,960 | 86,775 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5310 | | | | | | 10336 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,550 | 31,549 | | | | | |

Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung





















Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät



A- und BT-Signalgruppen ausgeblendet!

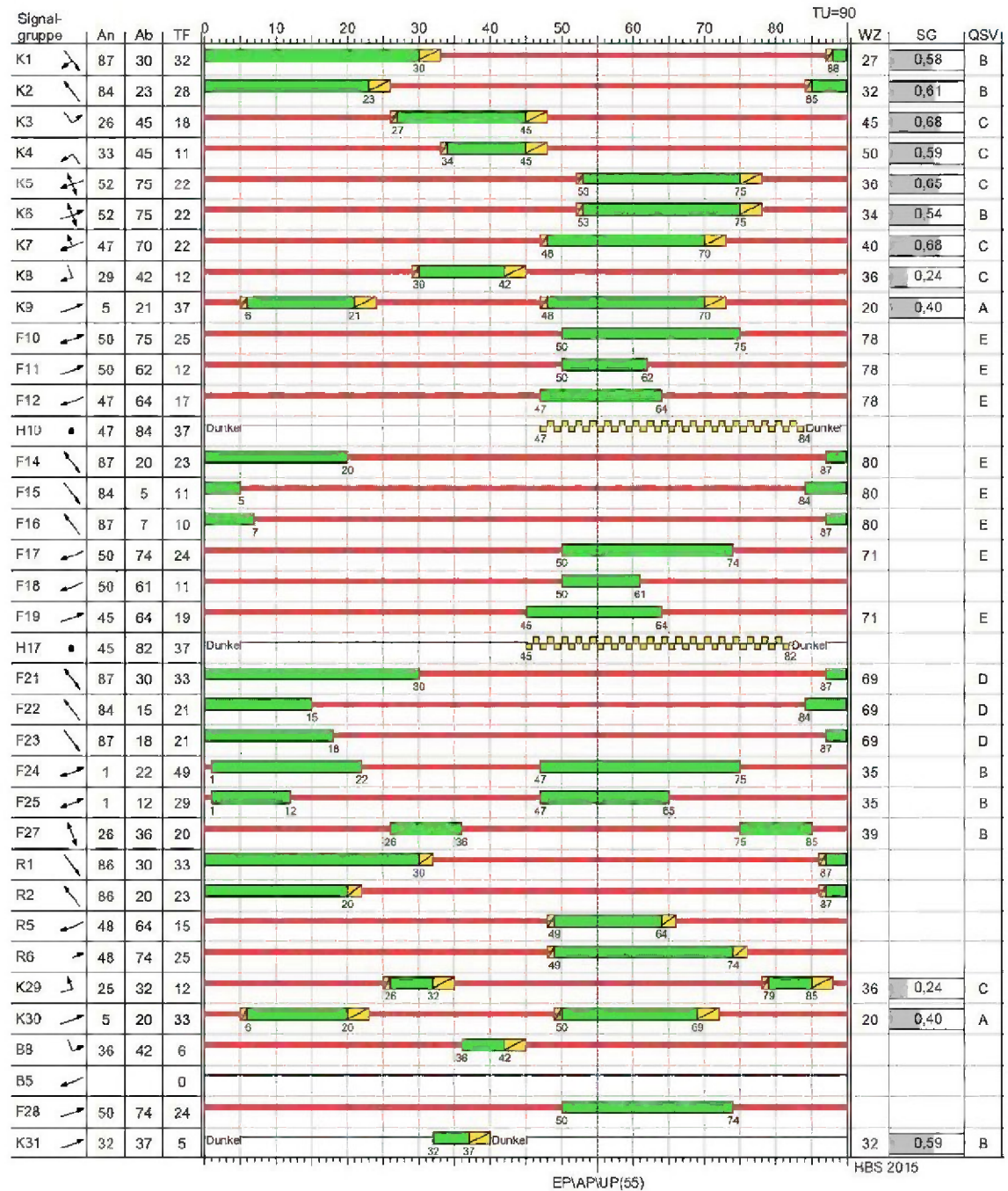
Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | tl [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | N _{MSS>IK} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | N _{SE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _e [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------|-----------|-----------|-------|--------------|--------------|---------------|---------------|------------------------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 7 | 1 |  | K7 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 335 | 8,375 | 1,800 | 2000 | - | 12 | 488 | 0,686 | 41,771 | 1,475 | 9,079 | 14,175 | 85,050 | C |
| | 2 |  | K7 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 335 | 8,375 | 1,800 | 2000 | - | 12 | 488 | 0,686 | 41,771 | 1,475 | 9,079 | 14,175 | 85,050 | C |
| 929 | 3 |  | K29 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,278 | 37,085 | 0,219 | 2,002 | 4,395 | 26,370 | C |
| | 2 |  | K9, K30 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 330 | 8,250 | 1,800 | 2000 | - | 21 | 844 | 0,391 | 19,609 | 0,376 | 6,087 | 10,260 | 61,550 | A |
| | 1 |  | K9, K30 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 330 | 8,250 | 1,800 | 2000 | - | 21 | 844 | 0,391 | 19,609 | 0,376 | 6,087 | 10,260 | 61,550 | A |
| 8 | 1 |  | K8 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,278 | 37,085 | 0,219 | 2,002 | 4,395 | 26,370 | C |
| 5 | 1 |  | K5, K31 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 339 | 8,475 | 1,892 | 1903 | - | 14 | 571 | 0,594 | 32,682 | 0,928 | 8,147 | 12,974 | 82,670 | B |
| | 2 |  | K5 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 321 | 8,025 | 1,847 | 1949 | - | 12 | 476 | 0,674 | 41,218 | 1,380 | 8,641 | 13,612 | 83,795 | C |
| | 3 |  | K5 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 10 | 0,250 | 1,800 | 2000 | - | 5 | 208 | 0,048 | 36,793 | 0,028 | 0,253 | 1,104 | 6,624 | C |
| 24 | 1 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 458 | 11,700 | 1,825 | 1972 | - | 19 | 767 | 0,610 | 26,748 | 1,006 | 10,379 | 15,828 | 96,677 | B |
| | 2 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 456 | 11,650 | 1,832 | 1965 | - | 19 | 764 | 0,610 | 26,766 | 1,006 | 10,339 | 15,777 | 96,366 | B |
| | 3 |  | K2 | 34 | 35 | 56 | 0,389 | 456 | 11,650 | 1,832 | 1965 | - | 19 | 764 | 0,610 | 26,766 | 1,006 | 10,339 | 15,777 | 96,366 | B |
| | 4 |  | K4 | 16 | 17 | 74 | 0,189 | 270 | 6,750 | 1,811 | 1988 | - | 9 | 376 | 0,718 | 50,961 | 1,746 | 8,080 | 12,887 | 77,786 | D |
| 6 | 3 |  | K6 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 40 | 1,000 | 2,036 | 1768 | - | 5 | 182 | 0,220 | 40,192 | 0,159 | 1,077 | 2,832 | 19,218 | C |
| | 2 |  | K6 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 274 | 6,850 | 1,834 | 1963 | - | 12 | 479 | 0,572 | 36,167 | 0,835 | 6,854 | 11,282 | 68,978 | C |
| | 1 |  | K6 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 276 | 6,900 | 1,815 | 1983 | - | 12 | 484 | 0,570 | 36,025 | 0,827 | 6,886 | 11,324 | 67,944 | C |
| 13 | 4 |  | K3 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 230 | 5,750 | 1,805 | 1994 | (x) | 8 | 311 | 0,740 | 58,915 | 1,959 | 7,445 | 12,060 | 72,577 | D |
| | 3 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 358 | 8,950 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,576 | 30,339 | 0,854 | 8,304 | 13,178 | 81,914 | B |
| | 2 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 359 | 8,975 | 1,865 | 1930 | - | 16 | 622 | 0,577 | 30,372 | 0,858 | 8,332 | 13,214 | 82,138 | B |
| | 1 |  | K1 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 353 | 8,825 | 1,858 | 1938 | - | 15 | 612 | 0,577 | 30,789 | 0,857 | 8,239 | 13,093 | 81,386 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5720 | | | | | | 10478 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,584 | 33,288 | | | | | |

Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung





















Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh



A- und BT-Signalgruppen ausgeblendet!

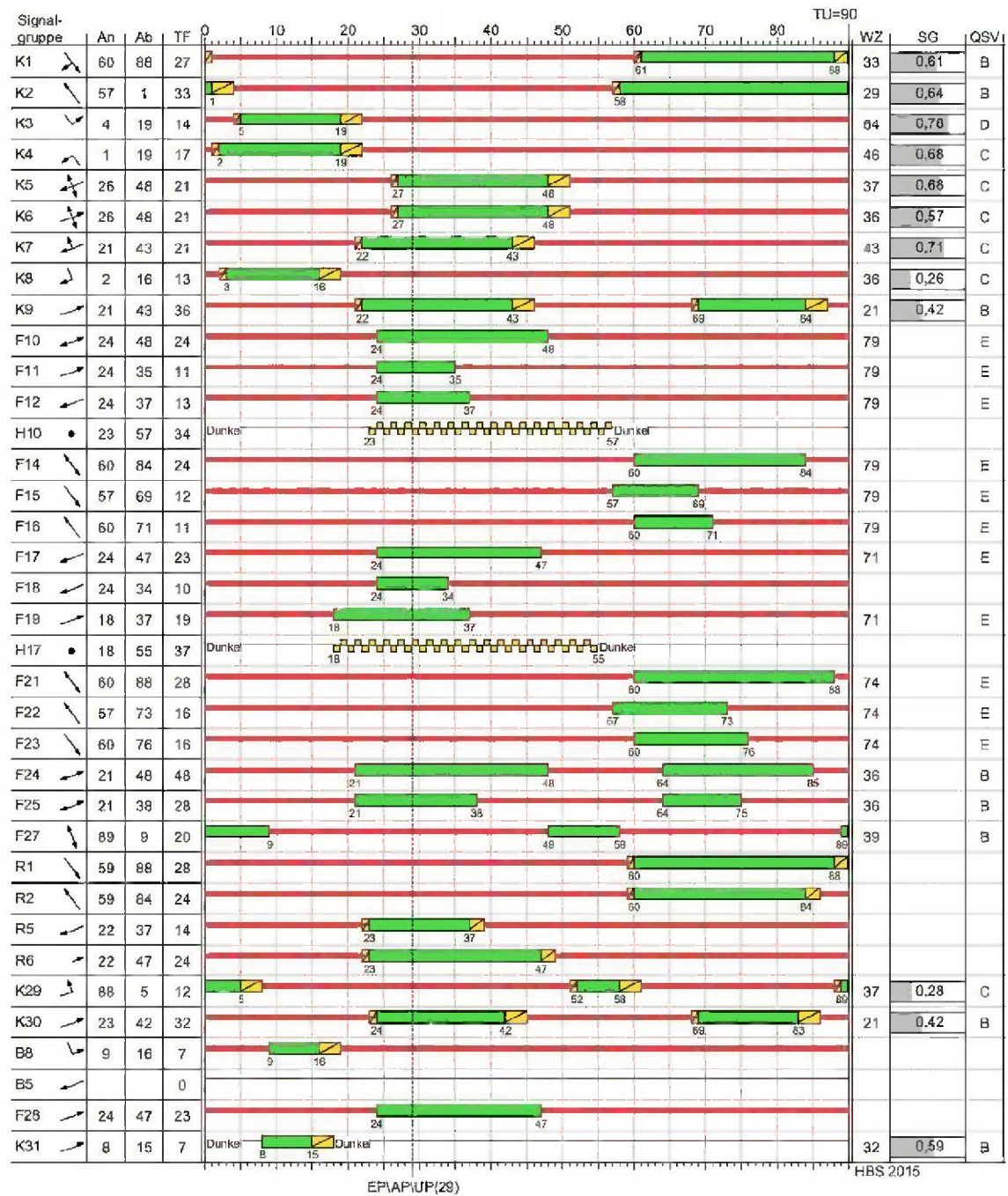
Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tp [s] | ts [s] | ts [s] | ts [s] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nm5,95>pk | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Ngs [Kfz] | Nm5,95 [Kfz] | Lv [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|--------------|---------------|---------------|-----------|---------------|--------------|-------|-----------|--------------|--------------|-----------------|-----------|-----|
| 7 | 1 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 350 | 8,750 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 512 | 0,684 | 40,470 | 1,461 | 9,353 | 14,525 | 87,150 | C |
| | 2 |  | K7 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 350 | 8,750 | 1,800 | 2000 | - | 13 | 512 | 0,684 | 40,470 | 1,461 | 9,353 | 14,525 | 87,150 | C |
| 929 | 3 |  | K29 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,243 | 36,444 | 0,182 | 1,734 | 3,961 | 23,766 | C |
| | 2 |  | K9, K30 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 340 | 8,500 | 1,800 | 2000 | - | 21 | 844 | 0,403 | 19,807 | 0,397 | 6,317 | 10,568 | 63,408 | A |
| | 1 |  | K9, K30 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 340 | 8,500 | 1,800 | 2000 | - | 21 | 844 | 0,403 | 19,807 | 0,397 | 6,317 | 10,568 | 63,408 | A |
| 8 | 1 |  | K8 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 70 | 1,750 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,243 | 36,444 | 0,182 | 1,734 | 3,961 | 23,766 | C |
| 5 | 1 |  | K5, K31 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 337 | 8,425 | 1,900 | 1895 | - | 14 | 571 | 0,590 | 32,472 | 0,910 | 8,071 | 12,876 | 82,278 | B |
| | 2 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 323 | 8,075 | 1,863 | 1932 | - | 12 | 494 | 0,654 | 38,976 | 1,243 | 8,459 | 13,378 | 83,077 | C |
| | 3 |  | K5 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 40 | 1,000 | 1,868 | 1927 | - | 5 | 213 | 0,188 | 38,519 | 0,130 | 1,038 | 2,761 | 17,196 | C |
| 24 | 1 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 366 | 9,150 | 1,933 | 1863 | - | 15 | 600 | 0,610 | 31,754 | 1,002 | 8,722 | 13,717 | 87,981 | B |
| | 2 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 367 | 9,175 | 1,921 | 1874 | - | 15 | 603 | 0,609 | 31,684 | 0,997 | 8,735 | 13,733 | 87,919 | B |
| | 3 |  | K2 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 367 | 9,175 | 1,921 | 1874 | - | 15 | 603 | 0,609 | 31,684 | 0,997 | 8,735 | 13,733 | 87,919 | B |
| | 4 |  | K4 | 11 | 12 | 79 | 0,133 | 150 | 3,750 | 1,890 | 1905 | - | 6 | 253 | 0,593 | 49,614 | 0,906 | 4,436 | 7,998 | 50,387 | C |
| 6 | 3 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 20 | 0,500 | 2,138 | 1684 | - | 5 | 180 | 0,111 | 37,697 | 0,069 | 0,521 | 1,742 | 12,417 | C |
| | 2 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 264 | 6,600 | 1,872 | 1923 | - | 12 | 493 | 0,535 | 34,025 | 0,707 | 6,397 | 10,675 | 66,612 | B |
| | 1 |  | K6 | 22 | 23 | 68 | 0,256 | 265 | 6,650 | 1,850 | 1946 | - | 12 | 498 | 0,534 | 33,943 | 0,704 | 6,435 | 10,725 | 66,795 | B |
| 13 | 4 |  | K3 | 18 | 19 | 72 | 0,211 | 280 | 7,000 | 1,829 | 1968 | (x) | 10 | 415 | 0,675 | 44,637 | 1,380 | 7,820 | 12,549 | 76,499 | C |
| | 3 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 410 | 10,250 | 1,867 | 1928 | - | 18 | 708 | 0,579 | 27,304 | 0,867 | 9,106 | 14,209 | 88,408 | B |
| | 2 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 411 | 10,275 | 1,865 | 1930 | - | 18 | 708 | 0,581 | 27,367 | 0,875 | 9,142 | 14,256 | 88,615 | B |
| | 1 |  | K1 | 32 | 33 | 58 | 0,367 | 409 | 10,225 | 1,860 | 1936 | - | 18 | 704 | 0,581 | 27,614 | 0,875 | 9,129 | 14,239 | 88,680 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5530 | | | | | | 10331 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,570 | 32,422 | | | | | |

Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung





















Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



A- und BT-Signalgruppen ausgeblendet!

Schäferkampsallee / Kleiner Schäferkamp – Verkehrstechnische Bewertung Bestand mit optimierter Signalisierung

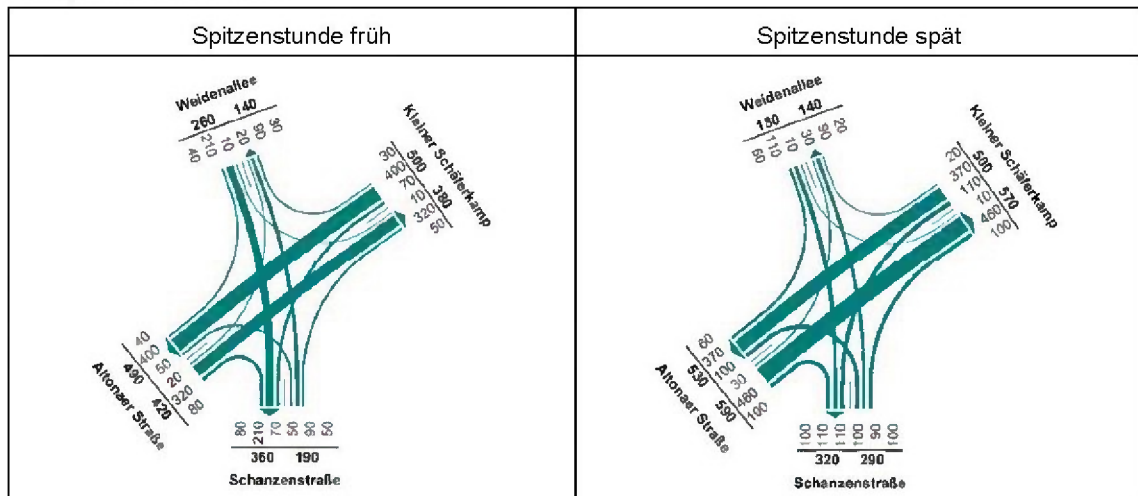
Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t ₁ [s] | t ₂ [s] | t ₃ [s] | t ₄ [s] | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₅ [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,SS>PK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SS} [Kfz] | L _A [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 7 | 1 |  | K7 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 345 | 8,625 | 1,800 | 2000 | - | 12 | 488 | 0,707 | 43,334 | 1,661 | 9,541 | 14,765 | 88,590 | C |
| | 2 |  | K7 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 345 | 8,625 | 1,800 | 2000 | - | 12 | 488 | 0,707 | 43,334 | 1,661 | 9,541 | 14,765 | 88,590 | C |
| 929 | 3 |  | K29 | 12 | 13 | 78 | 0,144 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 7 | 288 | 0,278 | 37,085 | 0,219 | 2,002 | 4,395 | 26,370 | C |
| | 2 |  | K9, K30 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 345 | 8,625 | 1,800 | 2000 | - | 21 | 822 | 0,420 | 20,743 | 0,428 | 6,568 | 10,902 | 65,412 | B |
| | 1 |  | K9, K30 | 36 | 37 | 54 | 0,411 | 345 | 8,625 | 1,800 | 2000 | - | 21 | 822 | 0,420 | 20,743 | 0,428 | 6,568 | 10,902 | 65,412 | B |
| 8 | 1 |  | K8 | 13 | 14 | 77 | 0,156 | 80 | 2,000 | 1,800 | 2000 | - | 8 | 312 | 0,256 | 35,639 | 0,195 | 1,953 | 4,316 | 25,896 | C |
| 5 | 1 |  | K5, K31 | 28 | 29 | 62 | 0,322 | 346 | 8,650 | 1,889 | 1906 | - | 15 | 590 | 0,586 | 31,693 | 0,894 | 8,193 | 13,034 | 82,818 | B |
| | 2 |  | K5 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 324 | 8,100 | 1,845 | 1951 | - | 12 | 476 | 0,681 | 41,682 | 1,433 | 8,777 | 13,787 | 84,790 | C |
| | 3 |  | K5 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 20 | 0,500 | 1,800 | 2000 | - | 5 | 208 | 0,096 | 37,512 | 0,059 | 0,512 | 1,722 | 10,332 | C |
| 24 | 1 |  | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 478 | 11,950 | 1,825 | 1972 | - | 19 | 745 | 0,642 | 28,691 | 1,180 | 10,995 | 16,503 | 101,411 | B |
| | 2 |  | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 476 | 11,900 | 1,834 | 1963 | - | 19 | 742 | 0,642 | 28,714 | 1,180 | 10,954 | 16,551 | 101,193 | B |
| | 3 |  | K2 | 33 | 34 | 57 | 0,378 | 476 | 11,900 | 1,834 | 1963 | - | 19 | 742 | 0,642 | 28,714 | 1,180 | 10,954 | 16,551 | 101,193 | B |
| | 4 |  | K4 | 17 | 18 | 73 | 0,200 | 270 | 6,750 | 1,811 | 1988 | - | 10 | 398 | 0,678 | 45,981 | 1,400 | 7,647 | 12,324 | 74,388 | C |
| 6 | 3 |  | K6 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 40 | 1,000 | 2,036 | 1768 | - | 5 | 181 | 0,221 | 40,307 | 0,160 | 1,079 | 2,836 | 19,245 | C |
| | 2 |  | K6 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 274 | 6,850 | 1,834 | 1963 | - | 12 | 479 | 0,572 | 35,167 | 0,835 | 6,854 | 11,282 | 68,978 | C |
| | 1 |  | K6 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 276 | 6,900 | 1,815 | 1983 | - | 12 | 484 | 0,570 | 36,025 | 0,827 | 6,886 | 11,324 | 67,944 | C |
| 13 | 4 |  | K3 | 14 | 15 | 76 | 0,167 | 260 | 6,500 | 1,805 | 1994 | (x) | 8 | 333 | 0,781 | 63,638 | 2,565 | 8,792 | 13,807 | 83,091 | D |
| | 3 |  | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 368 | 9,200 | 1,863 | 1932 | - | 15 | 601 | 0,612 | 32,446 | 1,012 | 8,841 | 13,870 | 86,133 | B |
| | 2 |  | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 369 | 9,225 | 1,863 | 1932 | - | 15 | 601 | 0,614 | 32,526 | 1,022 | 8,878 | 13,917 | 86,425 | B |
| | 1 |  | K1 | 27 | 28 | 63 | 0,311 | 363 | 9,075 | 1,855 | 1941 | - | 15 | 591 | 0,614 | 32,970 | 1,022 | 8,782 | 13,794 | 85,578 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 5880 | | | | | | 10391 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,603 | 34,462 | | | | | |

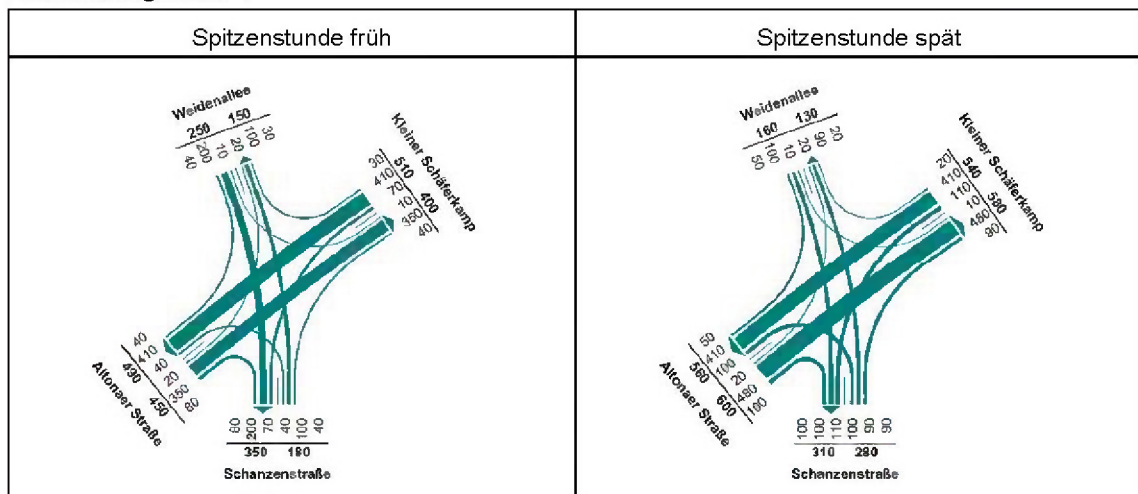
28 Kleiner Schäferkamp / Weidenallee (LSA 219)

28.1 Kleiner Schäferkamp / Weidenallee – Knotenstrombelastungen

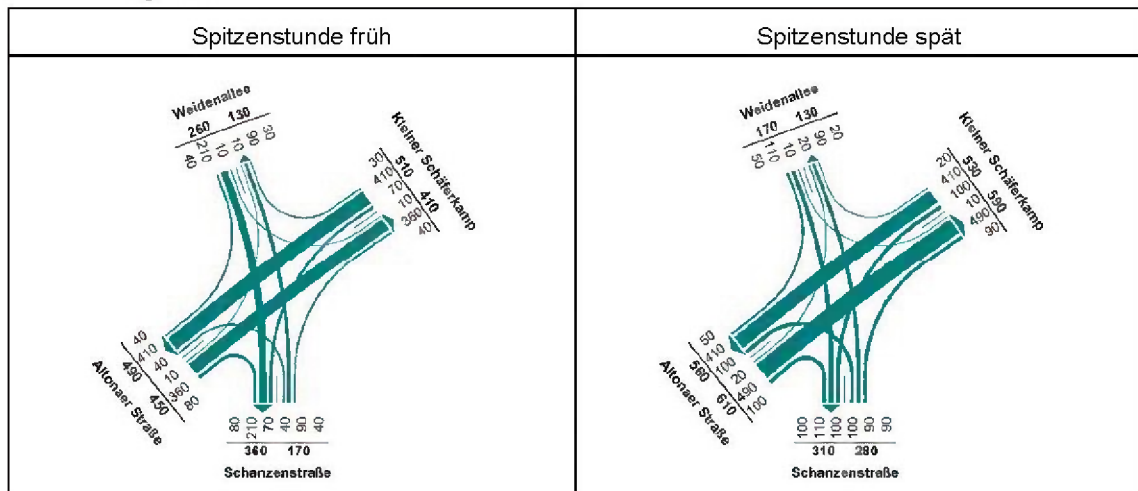
Analyse (VZ 07.07.2015)



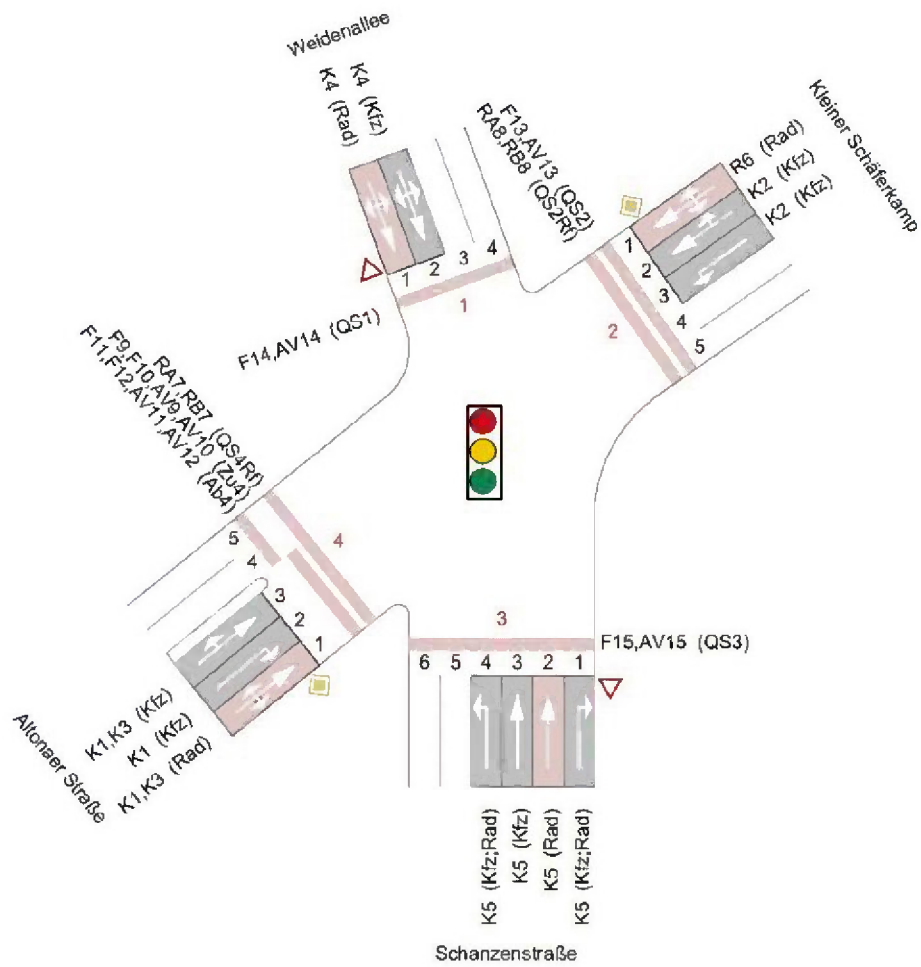
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

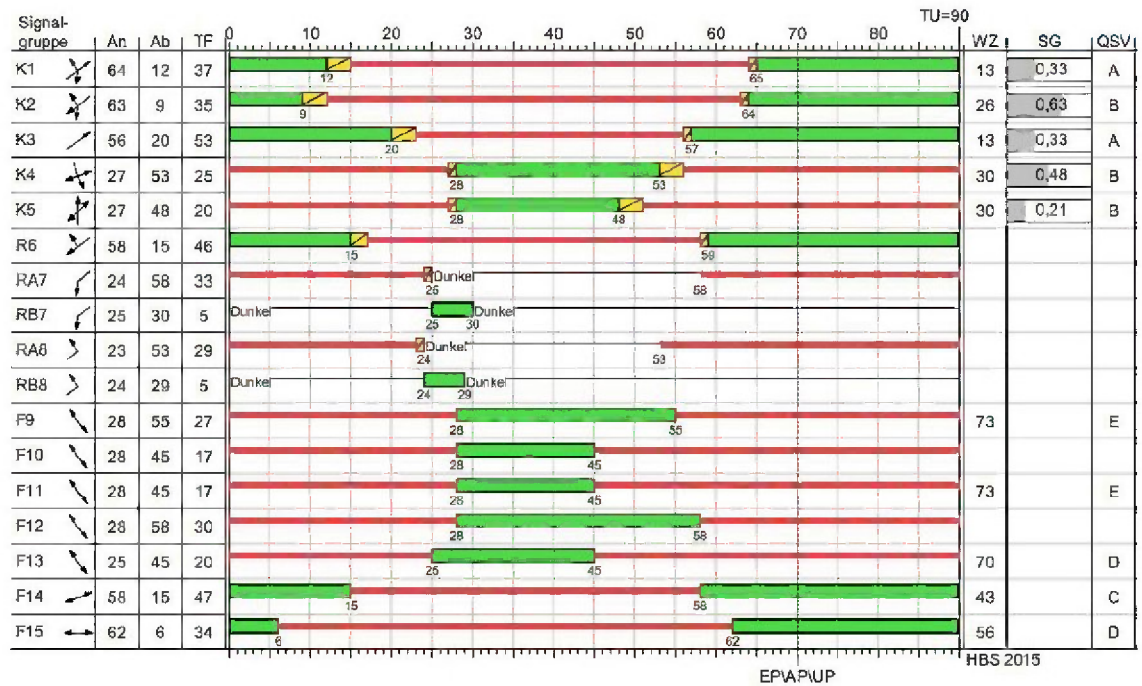


28.2 Kleiner Schäferkamp / Weidenallee – Knotenpunktgeometrie Bestand










28.3 Kleiner Schäferkamp / Weidenallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

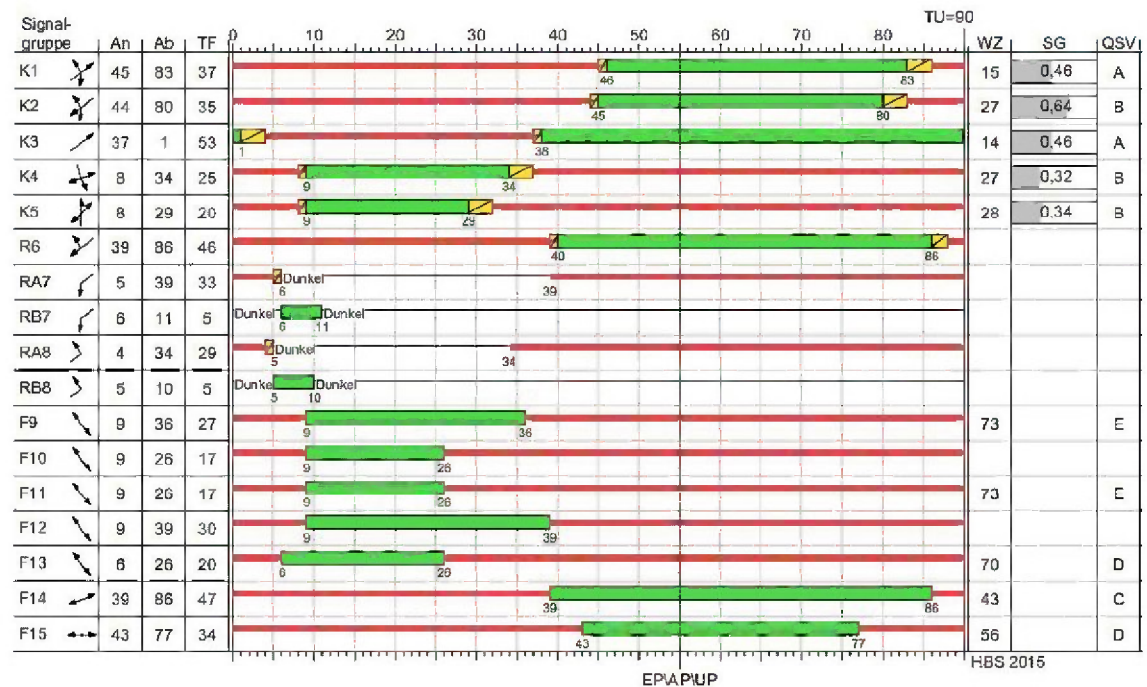


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _a [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS55>N_L} | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS95} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|-----------|-----------|------------------------|------------------------|------------------------------------|------------|-----------|-------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------|-----|
| 2 | 1 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 260 | 6,500 | 1,883 | 1912 | - | 14 | 545 | 0,477 | 30,245 | 0,548 | 5,927 | 10,044 | 63,036 | B |
| | 2 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,412 | 430 | 10,750 | 1,862 | 1933 | - | 20 | 792 | 0,631 | 26,101 | 1,117 | 11,049 | 16,671 | 102,427 | B |
| | 3 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 70 | 1,750 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 22,091 | |
| 3 | 4 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 50 | 1,250 | 2,258 | 1594 | - | 7 | 260 | 0,192 | 34,399 | 0,134 | 1,214 | 3,077 | 20,677 | B |
| | 3 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 90 | 2,250 | 1,994 | 1805 | - | 11 | 421 | 0,214 | 29,179 | 0,154 | 1,970 | 4,344 | 28,879 | B |
| | 1 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 50 | 1,250 | 1,881 | 1914 | - | 11 | 446 | 0,112 | 27,747 | 0,070 | 1,054 | 2,790 | 17,493 | B |
| 4 | 3 |  | K1, K3 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 340 | 8,500 | 1,868 | 1927 | - | 26 | 1034 | 0,329 | 12,702 | 0,283 | 5,063 | 8,868 | 55,336 | A |
| | 2 | | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 80 | 2,000 | 2,129 | 1691 | - | 18 | 714 | 0,112 | 16,133 | 0,070 | 1,283 | 3,199 | 20,269 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 1370 | | | | | | 4212 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,434 | 23,545 | | | | | |

Kleiner Schäferkamp / Weidenallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

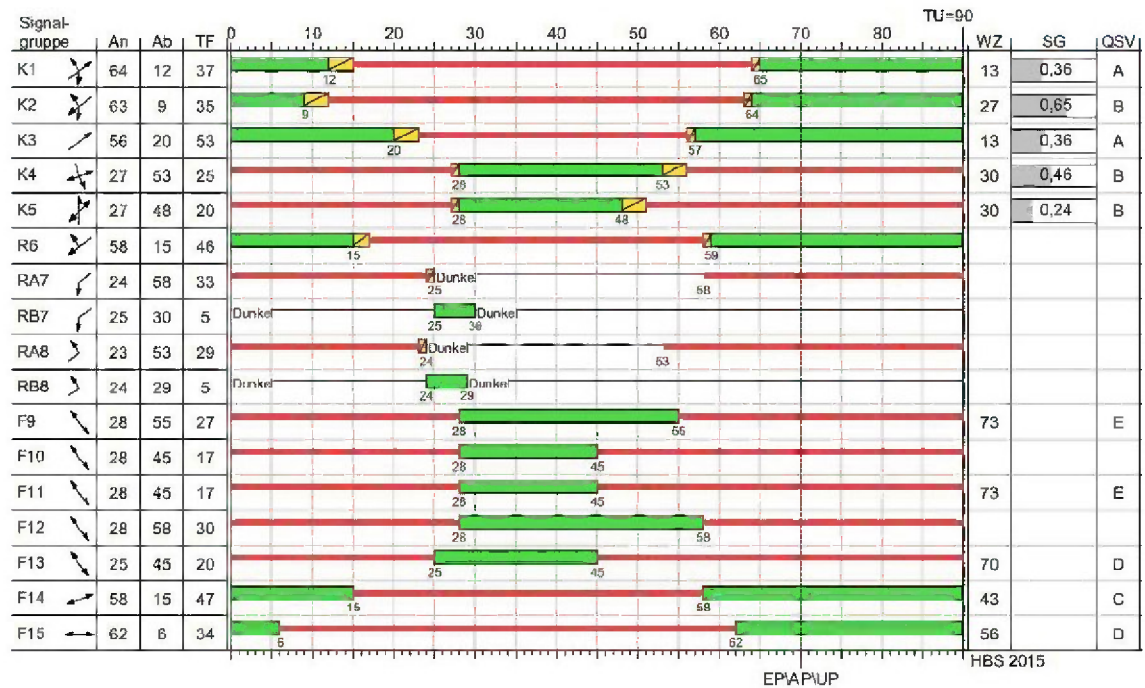


A-Signalgruppen ausgeblendet








| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tr [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ts [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | Nvs,ss>nr | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | Nms,ss [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 2 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 180 | 4,500 | 1,815 | 1984 | - | 14 | 557 | 0,323 | 27,362 | 0,275 | 3,833 | 7,144 | 42,864 | B |
| 2 | 2 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,399 | 390 | 9,750 | 1,839 | 1958 | - | 19 | 779 | 0,542 | 27,309 | 1,181 | 11,281 | 16,951 | 103,394 | B |
| | 3 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 110 | 2,750 | 1,861 | 1934 | x | | | | | | | | 31,070 | |
| 3 | 4 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 100 | 2,500 | 2,032 | 1772 | x | | | | | | | | 30,143 | |
| | 3 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,299 | 90 | 2,250 | 1,831 | 1966 | - | 14 | 555 | 0,342 | 26,584 | 0,301 | 4,010 | 7,397 | 45,136 | B |
| | 1 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 100 | 2,500 | 1,989 | 1810 | - | 11 | 422 | 0,237 | 29,521 | 0,176 | 2,206 | 4,718 | 31,280 | B |
| 4 | 3 |  | K1, K3 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 490 | 12,250 | 1,822 | 1976 | - | 27 | 1065 | 0,460 | 14,440 | 0,510 | 8,019 | 12,808 | 77,847 | A |
| | 2 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 100 | 2,500 | 2,016 | 1786 | - | 19 | 754 | 0,133 | 16,339 | 0,086 | 1,617 | 3,768 | 22,608 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1560 | | | | | | 4132 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,453 | 22,623 | | | | | |

Kleiner Schäferkamp / Weidenallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

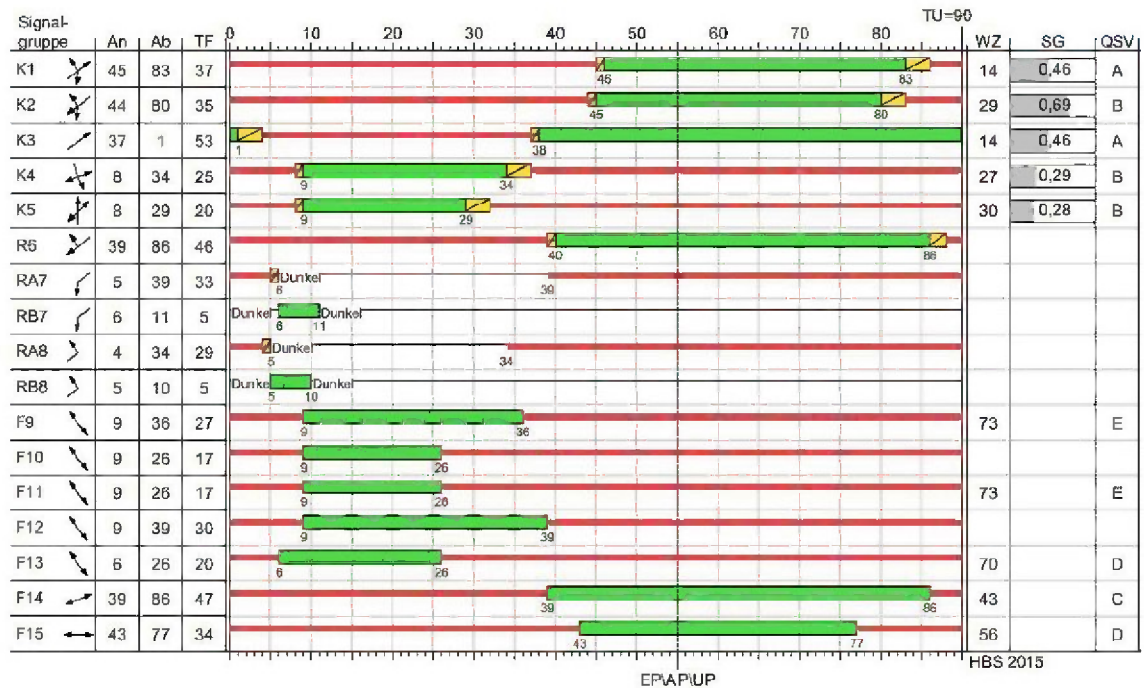


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _w [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _a [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{MS,SG>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{Gr} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,SG} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 2 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 250 | 6,250 | 1,881 | 1914 | - | 14 | 544 | 0,460 | 29,904 | 0,509 | 5,656 | 9,678 | 60,681 | B |
| 2 | 2 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,411 | 440 | 11,000 | 1,862 | 1934 | - | 20 | 790 | 0,646 | 26,751 | 1,206 | 11,430 | 17,148 | 105,357 | B |
| | 3 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 70 | 1,750 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 22,259 | |
| 3 | 4 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 40 | 1,000 | 2,244 | 1604 | - | 7 | 267 | 0,150 | 33,434 | 0,099 | 0,954 | 2,606 | 17,403 | B |
| | 3 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 100 | 2,500 | 1,989 | 1810 | - | 11 | 422 | 0,237 | 29,521 | 0,176 | 2,206 | 4,718 | 31,280 | B |
| | 1 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 40 | 1,000 | 1,868 | 1927 | - | 11 | 449 | 0,089 | 27,467 | 0,054 | 0,837 | 2,384 | 14,848 | B |
| 4 | 3 |  | K1, K3 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 370 | 9,250 | 1,870 | 1925 | - | 26 | 1040 | 0,356 | 12,899 | 0,321 | 5,589 | 9,587 | 59,880 | A |
| | 2 | | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 80 | 2,000 | 2,129 | 1691 | - | 18 | 714 | 0,112 | 16,133 | 0,070 | 1,283 | 3,199 | 20,269 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 1390 | | | | | | 4226 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,445 | 23,432 | | | | | |

Kleiner Schäferkamp / Weidenallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

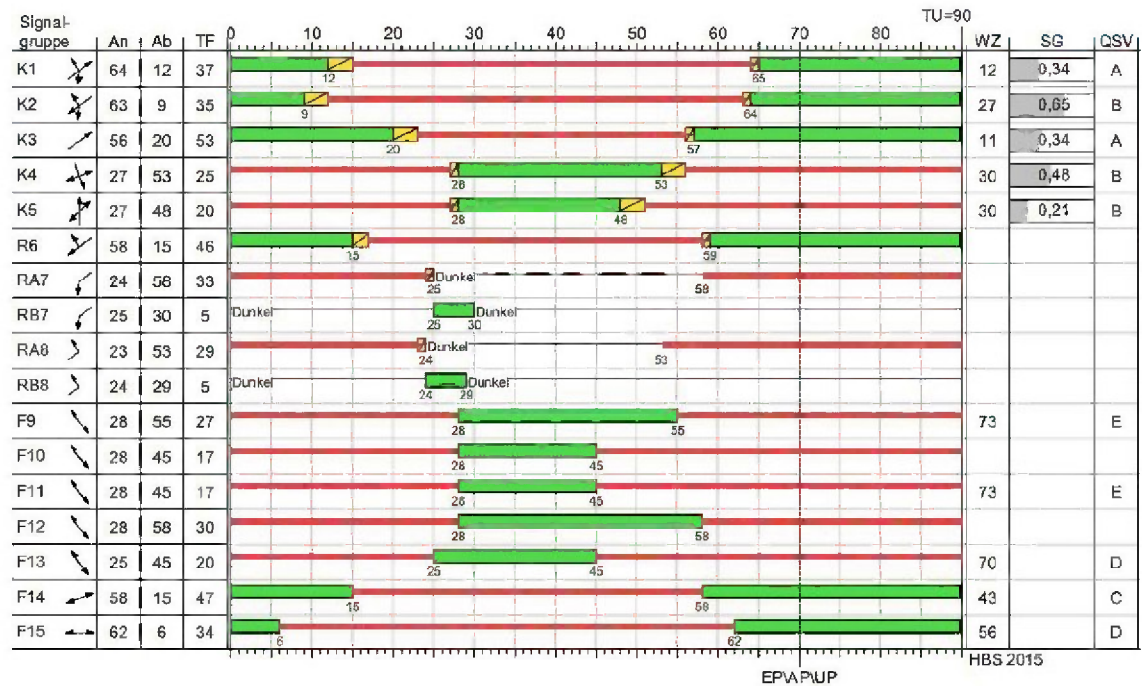


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tF [s] | tA [s] | tS [s] | fA | c [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ti [s/Kfz] | qS [Kfz/h] | NMS,95 > nK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | NMS [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 1 | 2 | | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 160 | 4,000 | 1,817 | 1981 | - | 14 | 555 | 0,288 | 26,872 | 0,231 | 3,364 | 6,466 | 38,796 | B |
| 2 | 2 | | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 430 | 10,750 | 1,838 | 1959 | - | 20 | 781 | 0,691 | 29,491 | 1,541 | 12,735 | 18,770 | 114,422 | B |
| | 3 | | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 110 | 2,750 | 1,861 | 1934 | x | | | | | | | | 31,181 | |
| 3 | 4 | | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 100 | 2,500 | 2,032 | 1772 | - | 9 | 354 | 0,282 | 32,799 | 0,224 | 2,344 | 4,933 | 29,835 | B |
| | 3 | | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 90 | 2,250 | 1,831 | 1956 | - | 11 | 458 | 0,197 | 28,832 | 0,138 | 1,947 | 4,307 | 26,281 | B |
| | 1 | | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 90 | 2,250 | 1,994 | 1805 | - | 11 | 421 | 0,214 | 29,179 | 0,154 | 1,970 | 4,344 | 28,879 | B |
| 4 | 3 | | K1, K3 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 500 | 12,500 | 1,821 | 1977 | - | 27 | 1097 | 0,456 | 13,577 | 0,502 | 7,949 | 12,717 | 77,218 | A |
| | 2 | | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 100 | 2,500 | 2,016 | 1786 | - | 19 | 754 | 0,133 | 16,339 | 0,086 | 1,617 | 3,768 | 22,608 | A |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 1580 | | | | | | 4420 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,459 | 23,511 | | | | | |

Kleiner Schäferkamp / Weidenallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

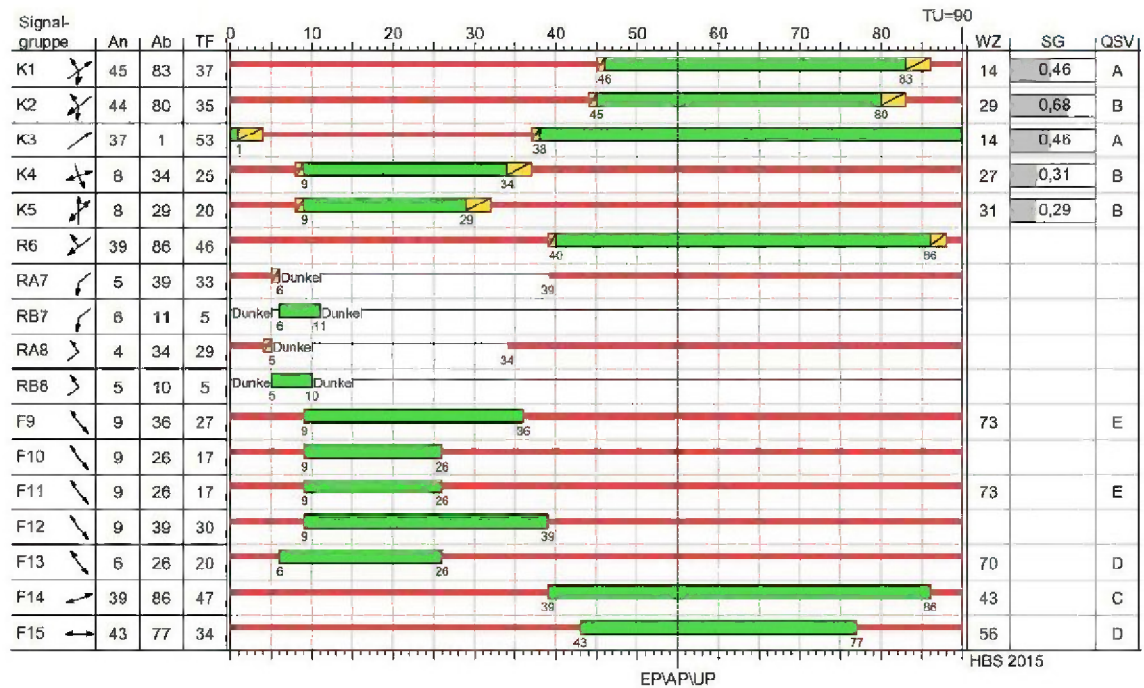


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>10K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _r [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 2 |  | K4 | 25 | 26 | 55 | 0,289 | 260 | 6,500 | 1,883 | 1912 | - | 14 | 545 | 0,477 | 30,245 | 0,548 | 5,927 | 10,044 | 63,036 | B |
| 2 | 2 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,410 | 440 | 11,000 | 1,862 | 1934 | - | 20 | 789 | 0,646 | 26,811 | 1,206 | 11,439 | 17,159 | 105,425 | B |
| | 3 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 70 | 1,750 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 22,323 | |
| 3 | 4 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 40 | 1,000 | 2,244 | 1604 | - | 7 | 261 | 0,153 | 33,725 | 0,101 | 0,959 | 2,615 | 17,463 | B |
| | 3 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 90 | 2,250 | 1,994 | 1805 | - | 11 | 421 | 0,214 | 29,179 | 0,154 | 1,970 | 4,344 | 28,879 | B |
| | 1 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 40 | 1,000 | 1,868 | 1927 | - | 11 | 449 | 0,089 | 27,467 | 0,054 | 0,837 | 2,384 | 14,848 | B |
| 4 | 3 |  | K1, K3 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 370 | 9,250 | 1,874 | 1921 | - | 27 | 1092 | 0,339 | 11,380 | 0,297 | 5,246 | 9,120 | 57,018 | A |
| | 2 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 80 | 2,000 | 2,129 | 1691 | - | 18 | 714 | 0,112 | 16,133 | 0,070 | 1,283 | 3,199 | 20,269 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1390 | | | | | | 4271 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,444 | 23,102 | | | | | |

Kleiner Schäferkamp / Weidenallee – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



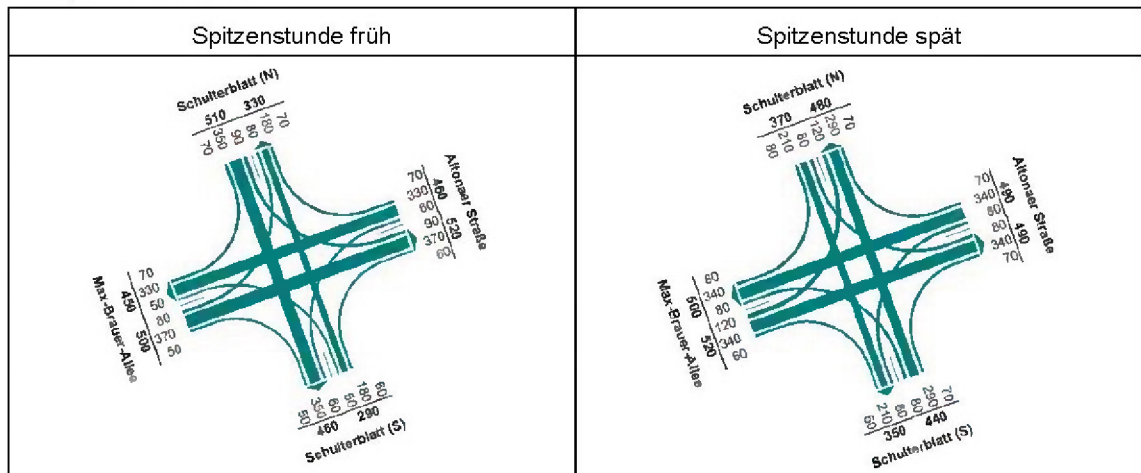
A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q _j [Kfz/h] | m | t _B [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,36>nK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M6} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L ₁ [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|---------------------------|--------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 1 | 2 |  | K4 | 25 | 26 | 65 | 0,289 | 170 | 4,250 | 1,816 | 1983 | - | 14 | 557 | 0,305 | 27,073 | 0,252 | 3,594 | 6,800 | 40,800 | B |
| 2 | 2 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,401 | 430 | 10,750 | 1,838 | 1959 | - | 20 | 783 | 0,677 | 28,710 | 1,424 | 12,318 | 18,254 | 111,276 | B |
| | 3 |  | K2 | 35 | 36 | 55 | 0,400 | 100 | 2,500 | 1,868 | 1927 | x | | | | | | | | 29,097 | |
| 3 | 4 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 100 | 2,500 | 2,032 | 1772 | - | 9 | 348 | 0,287 | 33,202 | 0,230 | 2,360 | 4,958 | 29,986 | B |
| | 3 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 90 | 2,250 | 1,831 | 1966 | - | 11 | 458 | 0,197 | 28,832 | 0,138 | 1,947 | 4,307 | 26,281 | B |
| | 1 |  | K5 | 20 | 21 | 70 | 0,233 | 90 | 2,250 | 1,994 | 1805 | - | 11 | 421 | 0,214 | 29,179 | 0,154 | 1,970 | 4,344 | 28,879 | B |
| 4 | 3 |  | K1, K3 | 53 | 54 | 37 | 0,600 | 510 | 12,750 | 1,821 | 1977 | - | 27 | 1090 | 0,464 | 13,658 | 0,520 | 8,149 | 12,977 | 78,796 | A |
| | 2 |  | K1 | 37 | 38 | 53 | 0,422 | 100 | 2,500 | 2,016 | 1786 | - | 19 | 754 | 0,133 | 16,339 | 0,086 | 1,617 | 3,768 | 22,608 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1590 | | | | | | 4420 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,457 | 23,245 | | | | | |

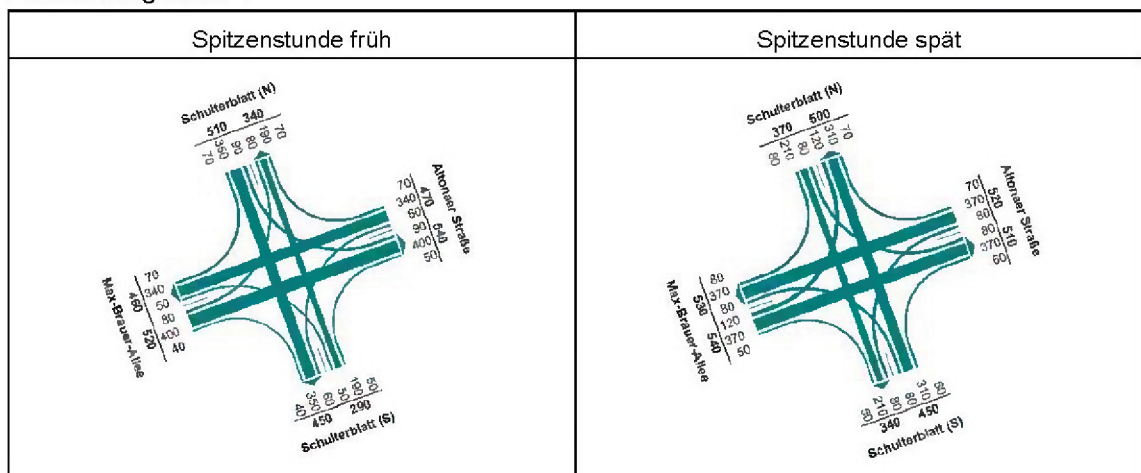
29 Max-Brauer-Allee / Schulterblatt (LSA 221)

29.1 Max-Brauer-Allee / Schulterblatt – Knotenstrombelastungen

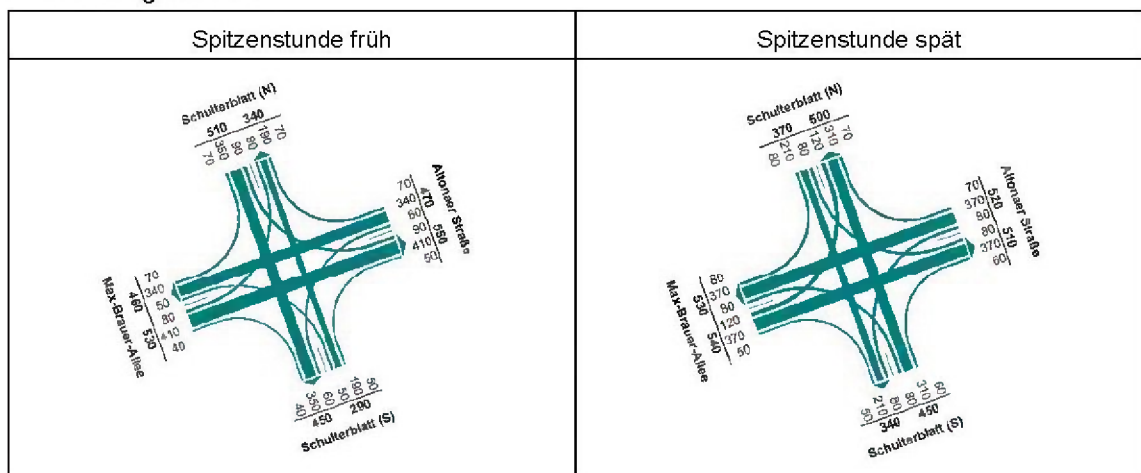
Analyse (VZ 07.07.2015)



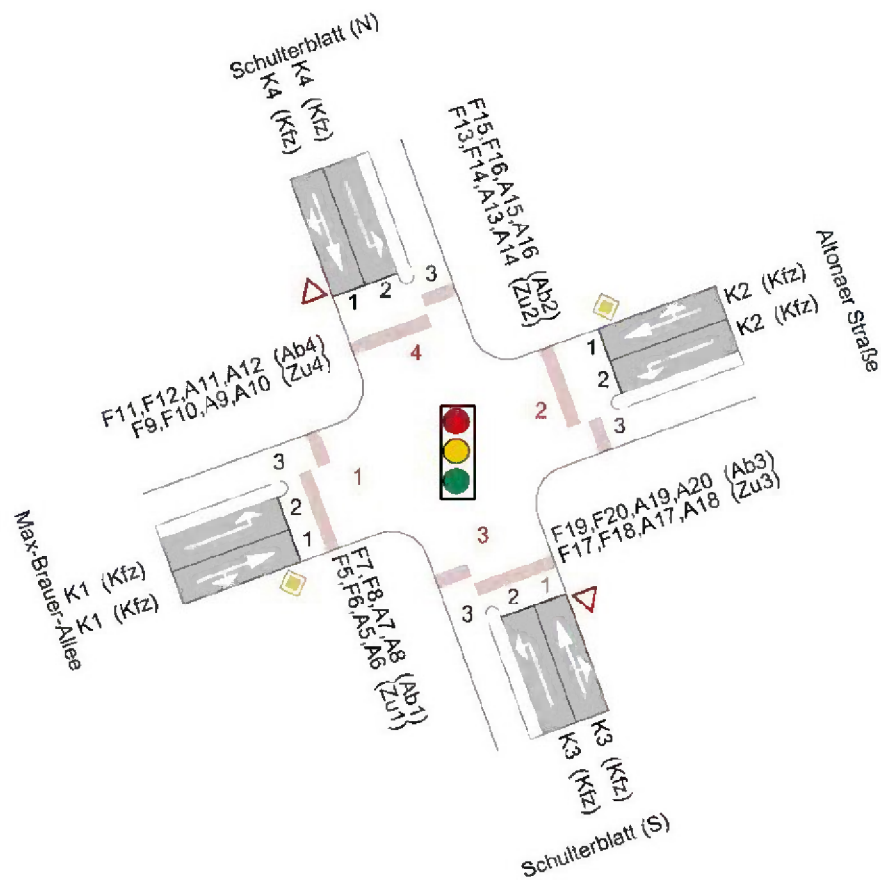
Entwicklungsstufe 1



Entwicklungsstufe 2

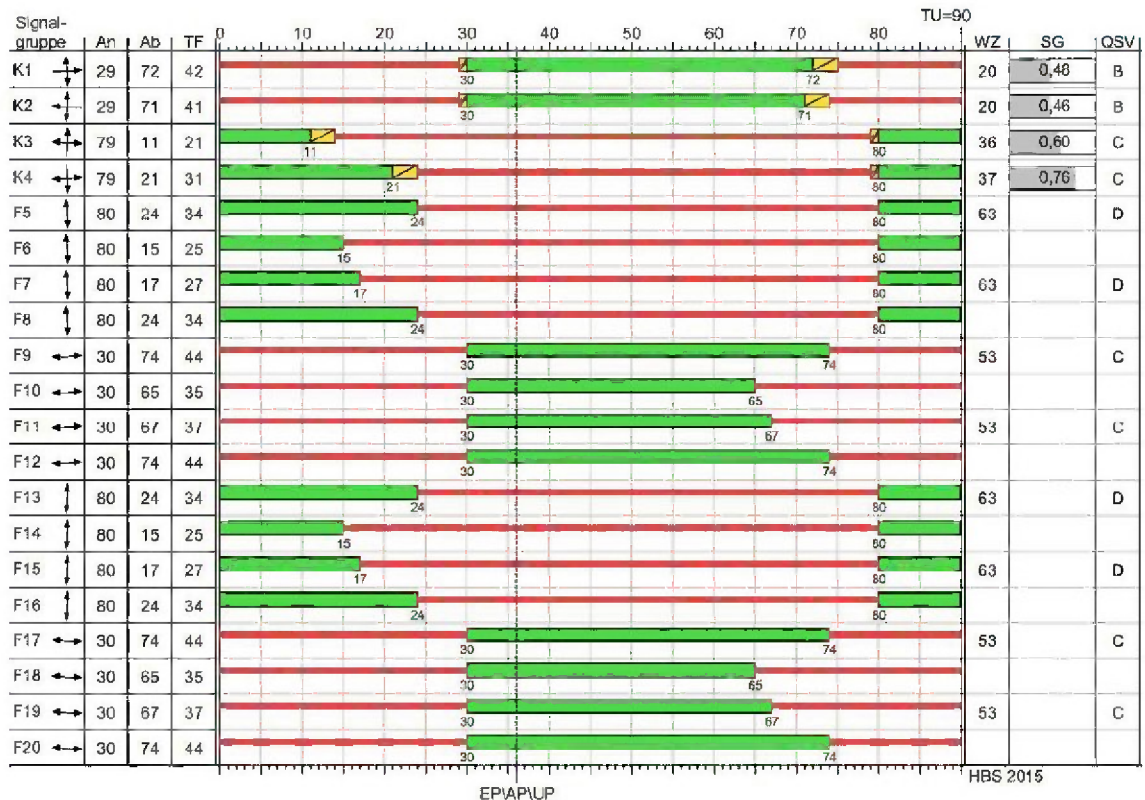


29.2 Max-Brauer-Allee / Schulterblatt – Knotenpunktgeometrie Bestand



29.3 Max-Brauer-Allee / Schulterblatt – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde früh

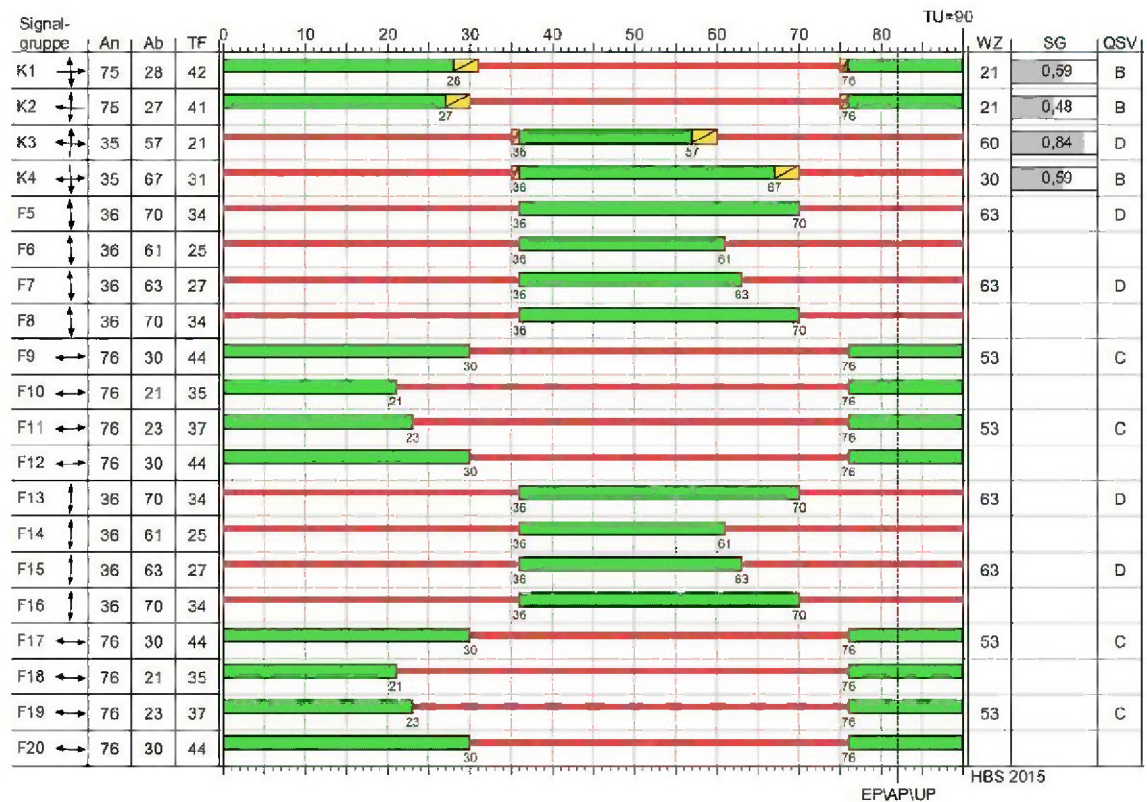


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t ₀ [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>N_K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L ₁ [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 | | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,365 | 420 | 10,500 | 1,952 | 1845 | - | 17 | 674 | 0,757 | 37,486 | 2,324 | 13,511 | 19,728 | 128,311 | C |
| | 2 | | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 90 | 2,250 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 29,793 | |
| 2 | 1 | | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 400 | 10,000 | 1,949 | 1847 | - | 22 | 862 | 0,464 | 18,488 | 0,519 | 7,323 | 11,900 | 77,255 | A |
| | 2 | | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 60 | 1,500 | 1,958 | 1839 | - | 8 | 335 | 0,179 | 32,436 | 0,122 | 1,390 | 3,384 | 22,091 | B |
| 3 | 2 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 50 | 1,250 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 22,311 | |
| | 1 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,263 | 240 | 6,000 | 1,951 | 1845 | - | 12 | 486 | 0,597 | 35,943 | 0,938 | 7,276 | 11,838 | 76,923 | C |
| 1 | 2 | | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | - | 9 | 357 | 0,224 | 32,343 | 0,163 | 1,852 | 4,154 | 26,793 | B |
| | 1 | | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 420 | 10,500 | 1,947 | 1849 | - | 22 | 884 | 0,475 | 18,083 | 0,545 | 7,636 | 12,309 | 79,984 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1760 | | | | | | 3598 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,553 | 27,878 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Schulterblatt – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Analyse – Spitzenstunde spät

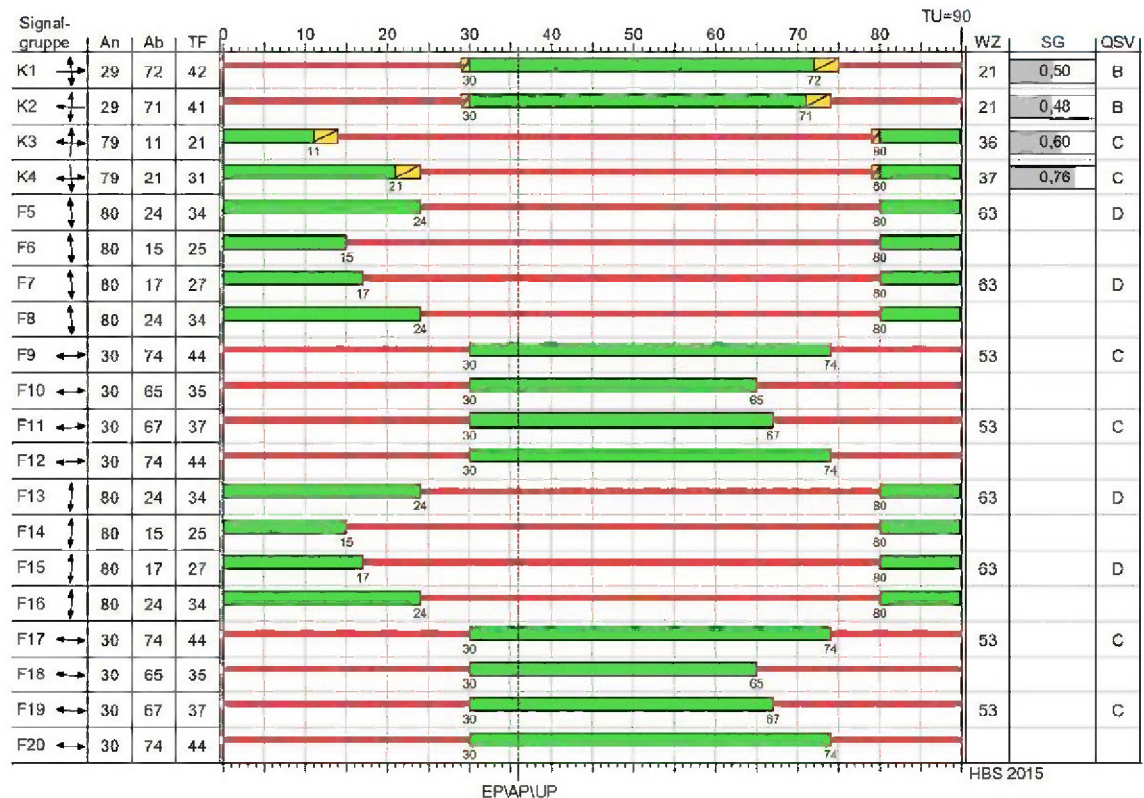


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _a [s] | t _s [s] | f _a | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _s [s/Kfz] | q _s [Kfz/h] | N _{M5,95>10K} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | N _{M5,95} [Kfz] | L _v [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 | | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,338 | 290 | 7,250 | 1,949 | 1847 | - | 16 | 626 | 0,591 | 29,912 | 0,916 | 8,568 | 13,518 | 87,759 | B |
| | 2 | | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 28,851 | |
| 2 | 1 | | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 410 | 10,250 | 1,949 | 1847 | - | 22 | 862 | 0,476 | 18,722 | 0,547 | 7,572 | 12,226 | 79,371 | A |
| | 2 | | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 80 | 2,000 | 1,969 | 1828 | - | 9 | 347 | 0,231 | 32,644 | 0,170 | 1,864 | 4,173 | 27,392 | B |
| 3 | 2 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 80 | 2,000 | 1,888 | 1927 | x | | | | | | | | 28,667 | |
| | 1 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,273 | 360 | 9,000 | 1,867 | 1928 | - | 13 | 526 | 0,837 | 60,162 | 4,286 | 14,652 | 21,126 | 131,319 | D |
| 1 | 2 | | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 120 | 3,000 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 37,339 | |
| | 1 | | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,477 | 400 | 10,000 | 1,946 | 1850 | - | 22 | 883 | 0,589 | 20,832 | 0,911 | 10,367 | 15,812 | 102,652 | B |
| Knotenpunktssummen: | | | | | | | | 1820 | | | | | | 3244 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,608 | 32,230 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Schulterblatt – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde früh

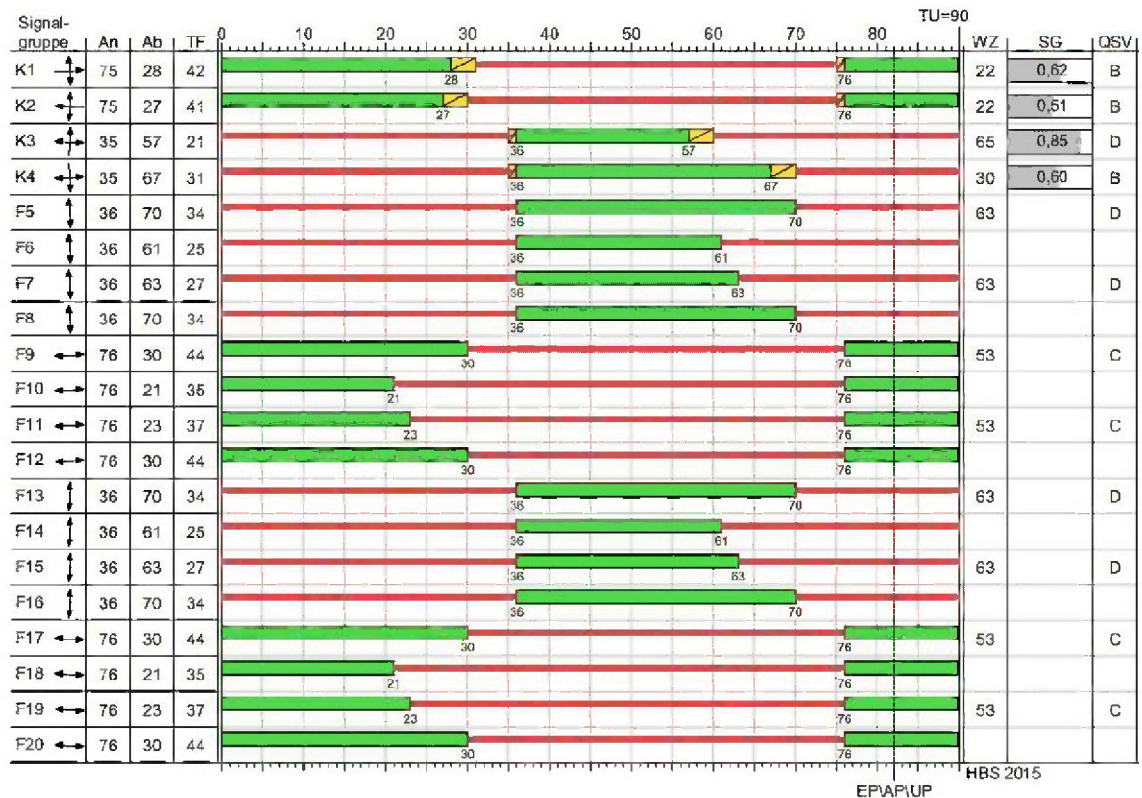


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _r [s] | t _b [s] | t _s [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _b [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{MS,90>11C} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{MS} [Kfz] | N _{MS,95} [Kfz] | L _s [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 |  | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,365 | 420 | 10,500 | 1,952 | 1845 | - | 17 | 674 | 0,757 | 37,496 | 2,324 | 13,511 | 19,728 | 128,311 | C |
| | 2 |  | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 90 | 2,250 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 29,793 | |
| 2 | 1 |  | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 410 | 10,250 | 1,949 | 1847 | - | 22 | 862 | 0,476 | 18,722 | 0,547 | 7,572 | 12,226 | 78,371 | A |
| | 2 |  | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 60 | 1,500 | 1,958 | 1839 | - | 8 | 323 | 0,186 | 33,015 | 0,128 | 1,405 | 3,411 | 22,267 | B |
| 3 | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 50 | 1,250 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 22,311 | |
| | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,263 | 240 | 6,000 | 1,952 | 1845 | - | 12 | 486 | 0,597 | 35,943 | 0,938 | 7,276 | 11,838 | 76,923 | C |
| 1 | 2 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | - | 9 | 350 | 0,229 | 32,733 | 0,168 | 1,865 | 4,175 | 26,929 | B |
| | 1 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 440 | 11,000 | 1,950 | 1847 | - | 22 | 883 | 0,498 | 18,551 | 0,503 | 8,139 | 12,964 | 84,318 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1790 | | | | | | 3578 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,560 | 27,921 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Schulterblatt – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 1 – Spitzenstunde spät

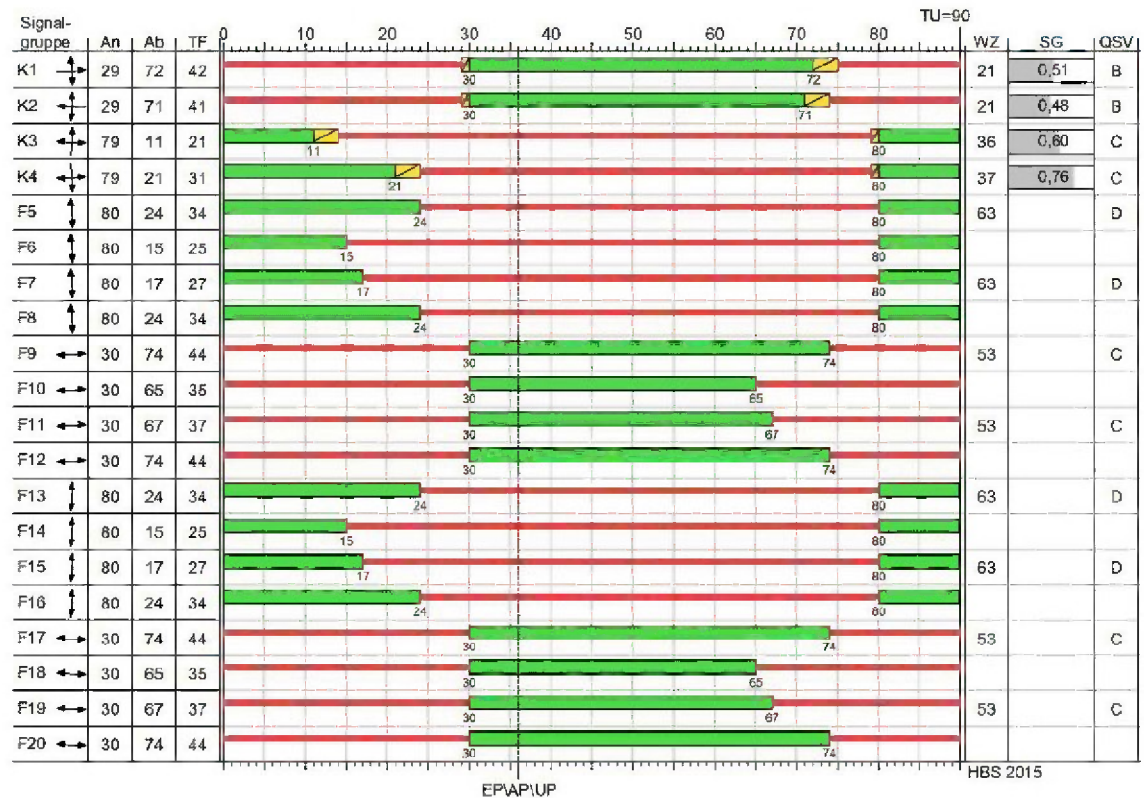


A-Signalgruppen ausgeblendet!









| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tf [s] | ta [s] | ts [s] | fa | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | ta [s/Kfz] | qs [Kfz/h] | NMS,95>TR | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tw [s] | Nge [Kfz] | Nme [Kfz] | NMS,95 [Kfz] | Lr [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|--------------|---------|-----|
| 4 | 1 | | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,336 | 290 | 7,250 | 1,949 | 1847 | - | 16 | 621 | 0,596 | 30,246 | 0,938 | 8,618 | 13,583 | 88,181 | B |
| | 2 | | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 29,025 | |
| 2 | 1 | | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 440 | 11,000 | 1,950 | 1846 | - | 22 | 863 | 0,510 | 19,430 | 0,635 | 8,331 | 13,212 | 85,852 | A |
| | 2 | | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 80 | 2,000 | 1,969 | 1828 | - | 8 | 334 | 0,240 | 33,346 | 0,179 | 1,888 | 4,212 | 27,648 | B |
| 3 | 2 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 80 | 2,000 | 1,868 | 1927 | x | | | | | | | | 28,667 | |
| | 1 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,273 | 370 | 9,250 | 1,865 | 1930 | - | 13 | 527 | 0,854 | 55,343 | 5,025 | 15,690 | 22,389 | 139,170 | D |
| 1 | 2 | | K1 | 42 | 43 | 46 | 0,476 | 120 | 3,000 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 37,920 | |
| | 1 | | K1 | 42 | 43 | 46 | 0,474 | 420 | 10,500 | 1,947 | 1849 | - | 22 | 877 | 0,616 | 21,846 | 1,038 | 11,057 | 16,693 | 108,471 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1890 | | | | | | 3222 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,628 | 33,834 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Schulterblatt – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde früh

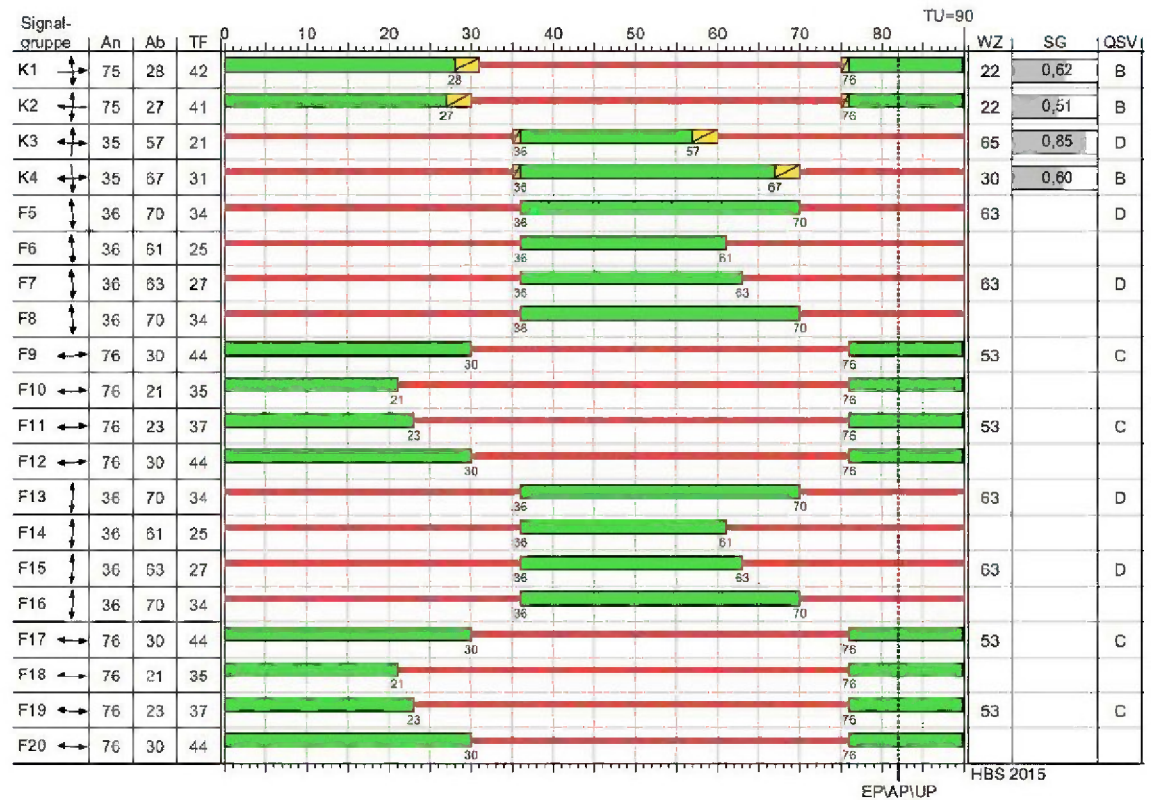


A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | tF [s] | tA [s] | tS [s] | fA | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | tB [s/Kfz] | qS [Kfz/h] | NMS35>PK | nc [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | tW [s] | Nge [Kfz] | Nms [Kfz] | NMS95 [Kfz] | Lx [m] | QSV |
|-------------------------|----------|---|-----|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|------------|----------|------------|-----------|-------|--------|-----------|-----------|-------------|---------|-----|
| 4 | 1 |  | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,365 | 420 | 10,500 | 1,952 | 1845 | - | 17 | 674 | 0,757 | 37,486 | 2,324 | 13,511 | 19,728 | 128,311 | C |
| | 2 |  | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 90 | 2,250 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 29,793 | |
| 2 | 1 |  | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 410 | 10,250 | 1,949 | 1847 | - | 22 | 862 | 0,476 | 18,722 | 0,547 | 7,572 | 12,226 | 79,371 | A |
| | 2 |  | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 60 | 1,500 | 1,958 | 1839 | - | 8 | 317 | 0,189 | 33,376 | 0,131 | 1,415 | 3,427 | 22,371 | B |
| 3 | 2 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 50 | 1,250 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 22,311 | |
| | 1 |  | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,263 | 240 | 6,000 | 1,952 | 1845 | - | 12 | 486 | 0,597 | 35,943 | 0,938 | 7,276 | 11,838 | 76,923 | C |
| 1 | 2 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | - | 9 | 350 | 0,229 | 32,733 | 0,168 | 1,865 | 4,175 | 26,929 | B |
| | 1 |  | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 450 | 11,250 | 1,950 | 1847 | - | 22 | 883 | 0,510 | 18,804 | 0,635 | 8,401 | 13,303 | 86,523 | A |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1800 | | | | | | 3572 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,563 | 27,945 | | | | | |

Max-Brauer-Allee / Schulterblatt – Verkehrstechnische Bewertung Bestand

Entwicklungsstufe 2 – Spitzenstunde spät



A-Signalgruppen ausgeblendet!

| Zuf | Fstr.Nr. | Symbol | SGR | t _f [s] | t _A [s] | t _S [s] | f _A | q [Kfz/h] | m [Kfz/U] | t _S [s/Kfz] | q _S [Kfz/h] | N _{M5,95>DK} | n _C [Kfz/U] | C [Kfz/h] | x | t _w [s] | N _{GE} [Kfz] | N _{M6} [Kfz] | N _{M6,95} [Kfz] | L _x [m] | QSV |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|-------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----|
| 4 | 1 | | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,336 | 290 | 7,250 | 1,919 | 1847 | - | 16 | 621 | 0,596 | 30,246 | 0,938 | 8,618 | 13,583 | 88,181 | B |
| | 2 | | K4 | 31 | 32 | 59 | 0,356 | 80 | 2,000 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 29,025 | |
| 2 | 1 | | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 440 | 11,000 | 1,950 | 1846 | - | 22 | 863 | 0,510 | 19,430 | 0,635 | 8,331 | 13,212 | 85,852 | A |
| | 2 | | K2 | 41 | 42 | 49 | 0,467 | 80 | 2,000 | 1,969 | 1828 | - | 8 | 334 | 0,240 | 33,346 | 0,179 | 1,888 | 4,212 | 27,648 | B |
| 3 | 2 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,244 | 80 | 2,000 | 1,868 | 1927 | x | | | | | | | | 28,667 | |
| | 1 | | K3 | 21 | 22 | 69 | 0,273 | 370 | 9,250 | 1,865 | 1930 | - | 13 | 527 | 0,854 | 65,341 | 5,025 | 15,690 | 22,389 | 139,170 | D |
| 1 | 2 | | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,478 | 120 | 3,000 | 1,935 | 1860 | x | | | | | | | | 37,920 | |
| | 1 | | K1 | 42 | 43 | 48 | 0,474 | 420 | 10,500 | 1,947 | 1849 | - | 22 | 877 | 0,616 | 21,846 | 1,038 | 11,067 | 16,693 | 108,471 | B |
| Knotenpunktsummen: | | | | | | | | 1880 | | | | | | 3222 | | | | | | | |
| Gewichtete Mittelwerte: | | | | | | | | | | | | | | | 0,628 | 33,834 | | | | | |

- [1] SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH, Verkehrsuntersuchung "Neue Mitte Altona", Hamburg, 2010.
- [2] SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH, Verkehrsuntersuchung Bahrenfeld-Nord, Hamburg, Juni 2014.
- [3] Carlsberg Deutschland Logistik GmbH (Herr Michael Donalies), Angaben zum aktuellen Verkehr der Holsten-Brauerei, E-Mail vom 09.11.2016.
- [4] Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer, S1, Bestandsunterlagen für die Lichtsignalanlagen 7, 131, 151, 153, 600, 621, 706 und 709, Hamburg, November 2016.
- [5] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, VE2 - Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung, Ergebnisse von Verkehrszählungen an ausgewählten Knotenpunkten, Hamburg, 2012 - 2015.
- [6] Gerch Development GmbH, Angaben zum Nutzungskonzept (Datei: 20160908_HH_Holsten_Vorgaben Wettbewerb aus LOI.xlsx), E-Mail vom 19.10.2016.
- [7] Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH, Informationen zu Ausbauplanungen an der LSA Kaltenkircher Platz, im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Projekt Busbeschleunigung - GF/PB -, Telefonat am 10.11.2016 mit Frau Tanja Windhorst.
- [8] Ingenieurplanung-Ost GmbH, Veloroute 13 - Abschnitt 1 Holstenplatz: Lageplan 1. Verschickung, Zeichnungs-Nr.: 13-12279-04-01, Greifswald: im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Straße, Fachbereich - S2 -, Juli 2016.
- [9] Masuch+Olbrisch Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen GmbH, Mitte Altona - Äußere Erschließung, Harkortstraße: Verkehrstechnischer Lageplan Variante 1a und 5 (Vorabzug), Vorplanung, Oststeinbek: im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Straßen, Fachbereich - S2 -, 21.04.2016 bzw. 13.04.2016.
- [10] B. f. S. u. U. A. f. B. u. H. Freie und Hansestadt Hamburg, Fachanweisung "Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze", Hamburg, 21.01.2013.
- [11] Schlothauer & Wauer - Ingenieurgesellschaft für Straßenwesen, Lisa+ - Planungssoftware für Lichtsignalanlagen im Straßenverkehr (Version 5.1.2), Berlin, 2015.
- [12] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - HBS, Köln, 2001/2009.
- [13] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS - Teil S Stadtstraßen, Köln, 2015.

- [14] Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Verkehrszählung am Berliner Ring in Wolfsburg am 07.04.2016, Wolfsburg/Berlin, 2016.
- [15] SBI Verkehr Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung, Verkehrsuntersuchung Wolfsburg-Ost, Hamburg, 2014.
- [16] WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Integriertes regionales Verkehrskonzept für die Region Großraum Braunschweig, Braunschweig, fortlaufend.
- [17] Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Verkehrsgutachten für den Neubau eines Einzelhandelsstandorts mit Boardinghouse im Berliner Ring 11-14 in Wolfsburg, Berlin, 2016.
- [18] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, 2006.
- [19] BPR Beratende Ingenieure mbB, Alternative Grüne Route (AGR): Varianten 1 und 4a, Lagepläne, Wolfsburg, Stand: 12.04.2016.
- [20] BPR Beratende Ingenieure mbB, Alternative Grüne Route (AGR): Entwurfsplanung der Varianten Bus 1, Bus 2.5 und Bus 3.3, Lagepläne, Wolfsburg, Stand: 12.10.2017/02.03.2018.
- [21] Thomas Schüler Architekten Stadtplaner mit Faktorgruen, Städtebaulicher Ideenwettbewerb "Wohnbauentwicklung Nordsteimke/Hehlingen", Düsseldorf/Freiburg, 2015.
- [22] Quanto Verkehrsanalyse GmbH, Verkehrszählung am Knotenpunkt L322/K111/Steinbeker Straße in Wolfsburg am 18.06.2013, Wolfsburg/Hamburg, Stand 2013.

Legende der Bewertungstabellen
für signalisierte Einmündungen/Knotenpunkte (ohne LSA)

| | | |
|-------------------|---|---------|
| Zuf. | Zufahrt | [-] |
| Fstr.Nr. | Fahrstreifen-Nummer | [-] |
| Symbol | Fahrstreifen-Symbol | [-] |
| SGR | Signalgruppen | [-] |
| t_F | Freigabezeit | [s] |
| t_A | Abflusszeit | [s] |
| t_s | Sperrzeit | [s] |
| f_A | Abflusszeitanteil | [-] |
| q | Belastung | [Kfz/h] |
| m | Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf | [Kfz/U] |
| t_B | Mittlerer Zeitbedarfswert | [s/Kfz] |
| q_s | Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen | [Kfz/h] |
| $N_{MS,95} > n_K$ | Kurzer Aufstellstreifen vorhanden | [-] |
| n_C | Abflusskapazität pro Umlauf | [Kfz/U] |
| C | Kapazität des Fahrstreifens | [Kfz/h] |
| x | Auslastungsgrad | [-] |
| t_W | Mittlere Wartezeit | [s] |
| N_{GE} | Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende | [Kfz] |
| N_{MS} | Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau | [Kfz] |
| $N_{MS,95}$ | Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird | [Kfz] |
| L_x | Erforderliche Stauraumlänge | [m] |
| QSV | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes | [-] |
| TU | Umlaufzeit der Lichtsignalanlage | [s] |
| T | Untersuchungszeitraum | [s] |

für vorfahrtgeregelter Einmündungen/Knotenpunkte (ohne LSA)

| | | |
|------------------|--|-----------------------|
| q_{Fz} | Verkehrsstärke | [Fz/h] |
| q_{PE} | Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen | [Pkw-E/h] |
| C_{PE}, C_{Fz} | Kapazität | [Pkw-E/h] bzw. [Fz/h] |
| x_i | Auslastungsgrad | [-] |
| R | Kapazitätsreserve | [Fz/h] |
| t_W | Mittlere Wartezeit | [s] |