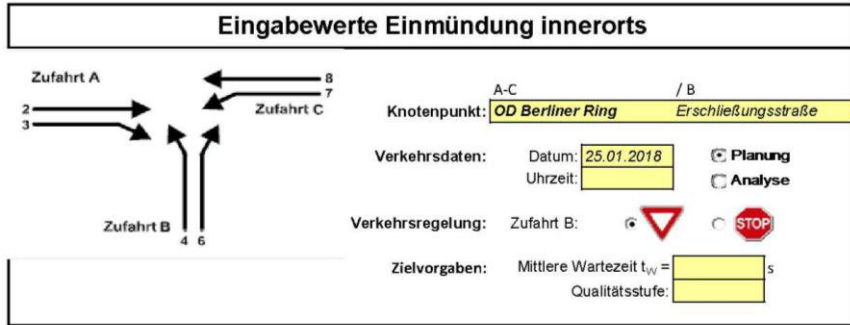


# Variante 1

B-Plan und Stiftsgasse über Ausfahrt Stiftsgasse  
Zufahrt Berliner Ring 29-35 bleibt



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:  liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs  
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs  
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

### Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn. vorhanden	Mittelinsel für Fußgänger / Radfahrer	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]			
A	2	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	7	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad}$ [Rad/h]	LV $q_{LV}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK}$ [Lkw/h]	Fz $q_{Fz}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE}$ [-]	Pkw-E $q_{PE}$ [Pkw-E/h]
A	2	0	663	14	13	690	---	1,029	710
	3	0	12	2	0	14	---	1,071	15
	F12	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	0	9	1	0	10	---	1,050	11
	6	0	13	2	0	15	---	1,067	16
	F34	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	0	10	1	0	11	---	1,045	12
	8	1	700	16	11	728	---	1,025	747
	F56	---	---	---	---	---	---	---	---

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



### Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	690	1,029	1800	1749	0,394	1059	0,0	<b>A</b>
	3	14	1,071	1600	1493	0,009	1479	0,0	<b>A</b>
B	4	10	1,050	154	147	0,068	137	26,4	<b>C</b>
	6	15	1,067	512	480	0,031	465	7,7	<b>A</b>
C	7	11	1,045	577	552	0,020	541	6,7	<b>A</b>
	8	728	1,025	1800	1755	0,415	1027	0,0	<b>A</b>
A	2+3	704	1,030	1795	1743	0,404	1039	0,0	<b>A</b>
B	4+6	25	1,060	266	251	0,099	226	15,9	<b>B</b>
C	7+8	739	1,026	1800	1755	0,421	1016	3,5	<b>A</b>
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									<b>C</b>

# Variante 2

## B-Plan, Stiftsgasse und Berliner Ring 29-35 über Ausfahrt Stiftsgasse

### Eingabewerte Einmündung innerorts

Knotenpunkt: **OD Berliner Ring** / Erschließungsstraße

Verkehrsdaten: Datum: **25.01.2018**  Planung  
 Uhrzeit:  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_{WV}$  =  s  
 Qualitätsstufe:

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:  liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs  
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs  
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

### Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen		Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrrechtl. Unterordn.	Mittelinsel für Fußgänger / Radfahrer	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung			
A	2	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	4		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	7	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad}$ [Rad/h]	LV $q_{LV}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK}$ [Lkw/h]	Fz $q_{Fz}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE}$ [-]	Pkw-E $q_{PE}$ [Pkw-E/h]
A	2	0	663	14	13	690	---	1,029	710
	3	2	17	2	0	21	---	1,000	21
	F12	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	0	11	1	0	12	---	1,042	13
	6	0	24	2	0	26	---	1,038	27
	F34	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	0	19	1	0	20	---	1,025	21
	8	1	700	16	11	728	---	1,025	747
	F56	---	---	---	---	---	---	---	---

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



### Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	690	1,029	1800	1749	0,394	1059	0,0	<b>A</b>
	3	21	1,000	1600	1600	0,013	1579	0,0	<b>A</b>
B	4	12	1,042	147	141	0,085	129	27,9	<b>C</b>
	6	26	1,038	510	491	0,053	465	7,7	<b>A</b>
C	7	20	1,025	572	558	0,036	538	6,7	<b>A</b>
	8	728	1,025	1800	1755	0,415	1027	0,0	<b>A</b>
A	2+3	711	1,028	1794	1744	0,408	1033	0,0	<b>A</b>
B	4+6	38	1,039	286	275	0,138	237	15,2	<b>B</b>
C	7+8	748	1,025	1800	1755	0,426	1007	3,6	<b>A</b>
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									<b>C</b>

# Variante 3

B-Plan über neue Zufahrt  
Stiftsgasse und Zufahrt Berliner Ring 29-35 bleibt

Eingabewerte Einmündung innerorts	
	<p>Knotenpunkt: <b>OD Berliner Ring</b> / Erschließungsstraße</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: <b>25.01.2018</b> <input type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Uhrzeit: <input type="text"/></p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit <math>t_{WV}</math> = <input type="text"/> s Qualitätsstufe: <input type="text"/></p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:  liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs  
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs  
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)  
 Umrechnungsfaktor:

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrrechtl. Unterordn.		Mittelinsel für Fußgänger / Radfahrer	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	2	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6 4+6		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	7	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz	Fg	Pkw-E / Fz	Pkw-E
		$q_{Rad}$ [Rad/h]	$q_{LV}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK}$ [LkwK/h]	$q_{Fz}$ [Fz/h]	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$f_{PE}$ [-]	$q_{PE}$ [Pkw-E/h]
A	2	0	663	14	13	690	---	1,029	710
	3	0	8	1	0	9	---	1,056	10
	F12	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	0	7	1	0	8	---	1,063	9
	6	0	10	1	0	11	---	1,045	12
	F34	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	0	9	5	0	10	---	1,050	11
	8	1	700	16	11	728	---	1,025	747
	F56	---	---	---	---	---	---	---	---

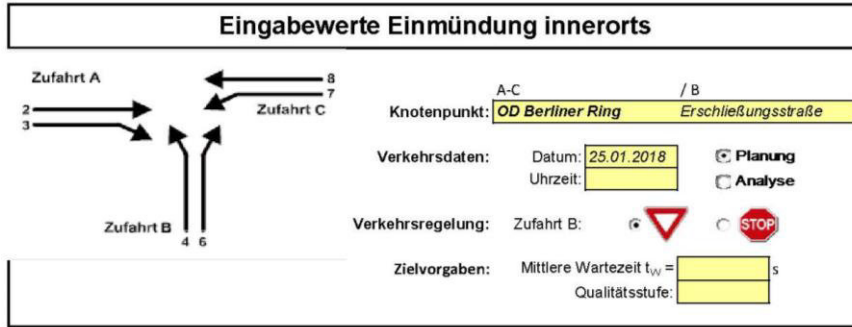
Hochrechnungsfaktor:



Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PEi}$ [-]	Kapazität $C_{PEi}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	690	1,029	1800	1749	0,394	1059	0,0	<b>A</b>
	3	9	1,056	1600	1516	0,006	1507	0,0	<b>A</b>
B	4	8	1,063	155	146	0,055	138	26,1	<b>C</b>
	6	11	1,045	513	491	0,022	480	7,5	<b>A</b>
C	7	10	1,050	580	552	0,018	542	6,6	<b>A</b>
	8	728	1,025	1800	1755	0,415	1027	0,0	<b>A</b>
A	2+3	699	1,029	1797	1746	0,400	1047	0,0	<b>A</b>
B	4+6	19	1,053	259	246	0,077	227	15,8	<b>B</b>
C	7+8	738	1,026	1800	1755	0,421	1017	3,5	<b>A</b>
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									<b>C</b>

# Variante 4

B-Plan und Berliner Ring 29-35 über neue Zufahrt  
Stiftsgasse bleibt



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:  liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs  
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs  
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

### Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrrechtl. Unterordn.		Mittelinsel für Fußgänger / Radfahrer	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	2	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6 4+6		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	7	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz	Fg	Pkw-E / Fz	Pkw-E
		$q_{Rad,j}$ [Rad/h]	$q_{LV,j}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,j}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,j}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,j}$ [Fz/h]	$q_{Fg,j}$ [Fg/h]	$f_{PE,j}$ [-]	$q_{PE,j}$ [Pkw-E/h]
A	2	0	663	14	13	690	---	1,029	710
	3	2	13	1	0	16	---	0,969	16
	F12	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	0	9	1	0	10	---	1,050	11
	6	0	21	1	0	22	---	1,023	23
	F34	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	0	18	1	0	19	---	1,026	20
	8	1	700	16	11	728	---	1,025	747
	F56	---	---	---	---	---	---	---	---

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



### Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,j}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,j}$ [-]	Kapazität $C_{PE,j}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	690	1,029	1800	1749	0,394	1059	0,0	<b>A</b>
	3	16	0,969	1600	1652	0,010	1636	0,0	<b>A</b>
B	4	10	1,050	148	141	0,071	131	27,4	<b>C</b>
	6	22	1,023	511	500	0,044	478	7,5	<b>A</b>
C	7	19	1,026	575	561	0,034	542	6,6	<b>A</b>
	8	728	1,025	1800	1755	0,415	1027	0,0	<b>A</b>
A	2+3	706	1,028	1795	1747	0,404	1041	0,0	<b>A</b>
B	4+6	32	1,031	287	279	0,115	247	14,6	<b>B</b>
C	7+8	747	1,025	1800	1755	0,426	1008	3,6	<b>A</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>C</b>