

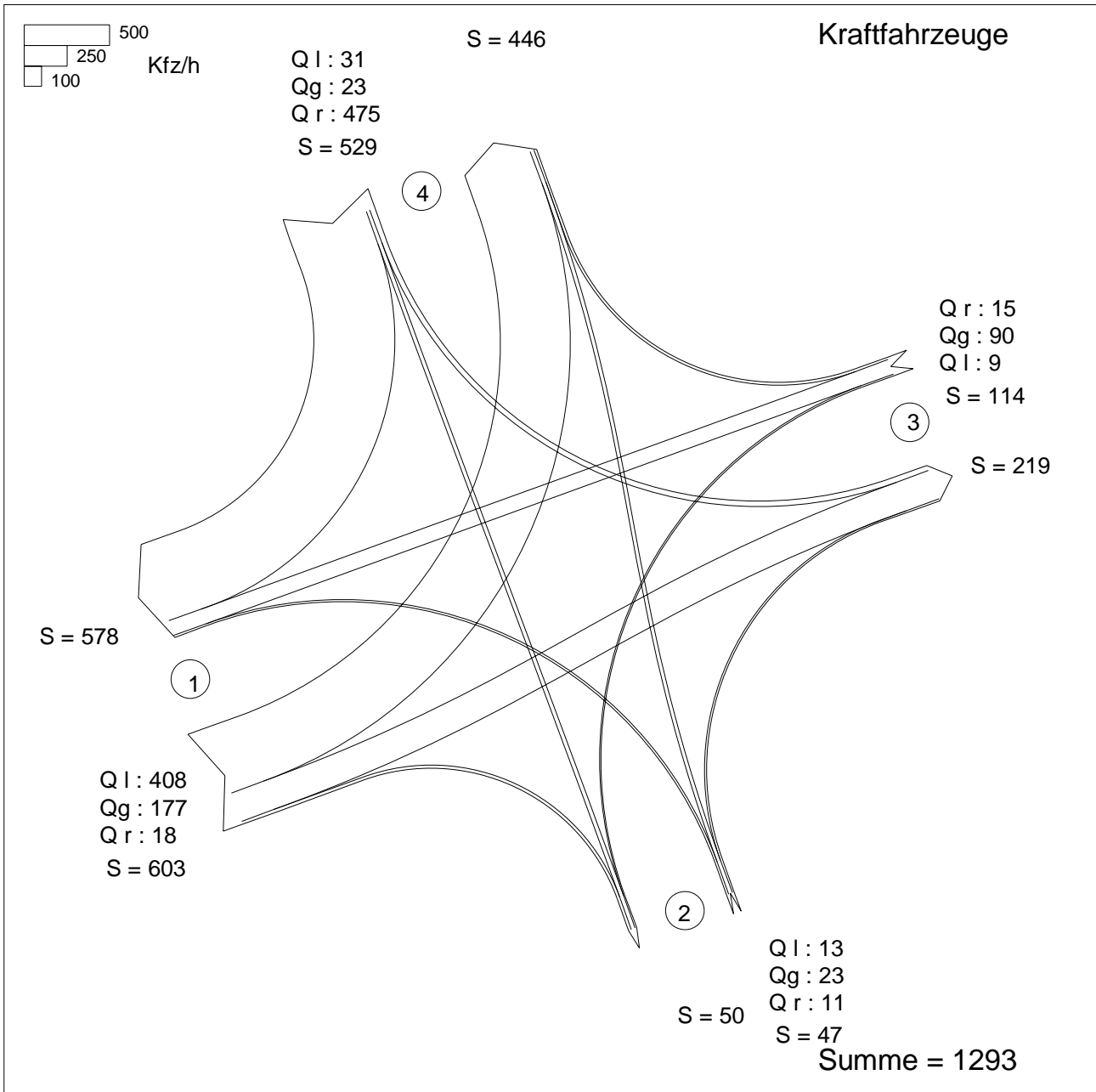
**Halsdorfer + Ingenieure
projekt gmbh
Weserstraße 6
31303 Burgdorf**

**Stadt Horn-Bad Meinberg
Bebauungsplan H 15
„Kampstraße-Süd“
(Fachmarktzentrum Horn)**

Verkehrsuntersuchung
Anlage 3
Prognose-Planfall
Fortschreibung Februar 2021

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

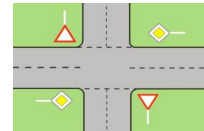
Projekt : HI-1903
 Knotenpunkt : Mittelstraße - Südwall - Mittelstraße - Potthof
 Stunde : 16:15 - 17:15
 Datei : PROGPLAN_KA_SPITZE_NACHMITTAGS.kob



Zufahrt 1: Mittelstraße
 Zufahrt 2: Südwall
 Zufahrt 3: Mittelstraße
 Zufahrt 4: Potthof

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : HI-1903
 Knotenpunkt : Mittelstraße - Südwall - Mittelstraße - Potthof
 Stunde : 16:15 - 17:15
 Datei : PROGPLAN_KA_SPITZE_NACHMITTAGS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		409	5,5	2,8	105	1112		5,1	2	3	A
2		179				1800					A
3		18				1560					A
Misch-H		606				1465	1 + 2 + 3	4,2	3	4	A
4		13	6,5	3,2	1219	63		71,8	1	2	E
5		24	6,7	3,3	708	235		17,4	1	1	B
6		11	5,9	3,0	186	936		3,9	1	1	A
Misch-N		47,5				185	4 + 5 + 6	26,4	2	2	C
9		15				1560					A
8		92				1800					A
7		9	5,5	2,8	195	1004		3,6	1	1	A
Misch-H		116				1800	7 + 8 + 9	2,2	1	1	A
10		32	6,5	3,2	735	218		19,6	1	1	B
11		23	6,7	3,3	710	234		17,1	1	1	B
12		479	5,9	3,0	98	1043		6,4	3	4	A
Misch-N		533				1006	10+11+12	7,6	4	6	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Mittelstraße
 Mittelstraße

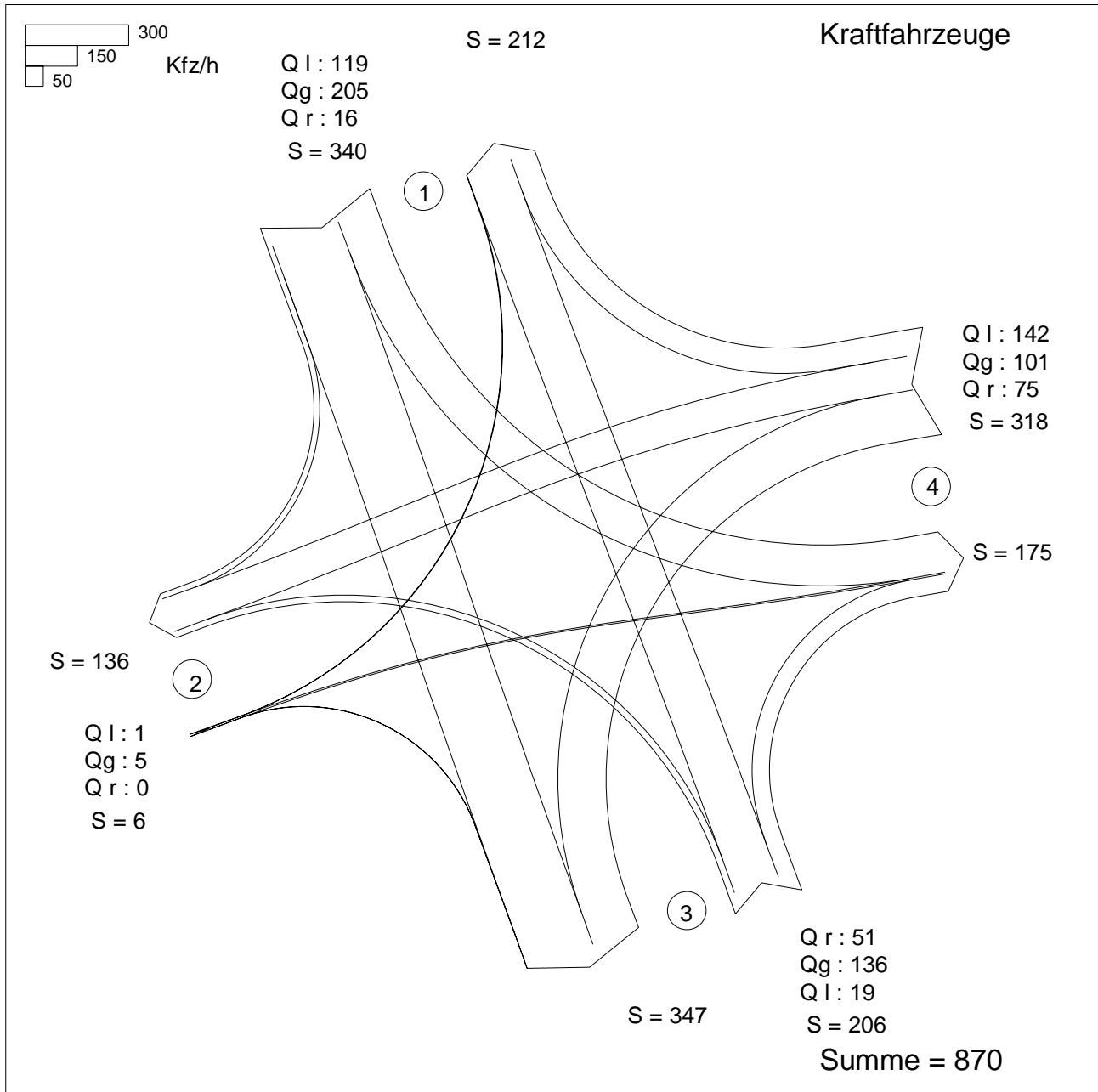
Nebenstrasse : Südwall
 Potthof

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.11

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Kreuzung

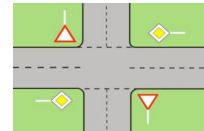
Projekt : HI-1903
 Knotenpunkt : Nordstraße - Mittelstraße - Leopoldstaler Straße - Mittelstraße
 Stunde : 16:30 - 17:30
 Datei : PROGPLAN_KB_SPITZE_NACHMITTAGS.kob



Zufahrt 1: Nordstraße
 Zufahrt 2: Mittelstraße
 Zufahrt 3: Leopoldstaler Straße
 Zufahrt 4: Mittelstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : HI-1903
 Knotenpunkt : Nordstraße - Mittelstraße - Leopoldstaler Straße - Mittelstraße
 Stunde : 16:30 - 17:30
 Datei : PROGPLAN_KB_SPITZE_NACHMITTAGS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		121	5,5	2,8	187	1013		4,1	1	1	A
2		208				1800					A
3		17				1560					A
Misch-H		346				1800	1 + 2 + 3	2,5	1	2	A
4		2	6,5	3,2	689	271		20,1	1	1	C
5		6	6,7	3,3	538	433		10,1	1	1	B
6		0	5,9	3,0	213	913					
Misch-N											
9		52				1560					A
8		138				1800					A
7		20	5,5	2,8	221	974		4,0	1	1	A
Misch-H		209				1800	7 + 8 + 9	2,3	1	1	A
10		142	6,5	3,2	518	458		11,4	2	3	B
11		102	6,7	3,3	521	444		10,6	1	2	B
12		75	5,9	3,0	162	973		4,0	1	1	A
Misch-N		319				658	10+11+12	10,6	3	5	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

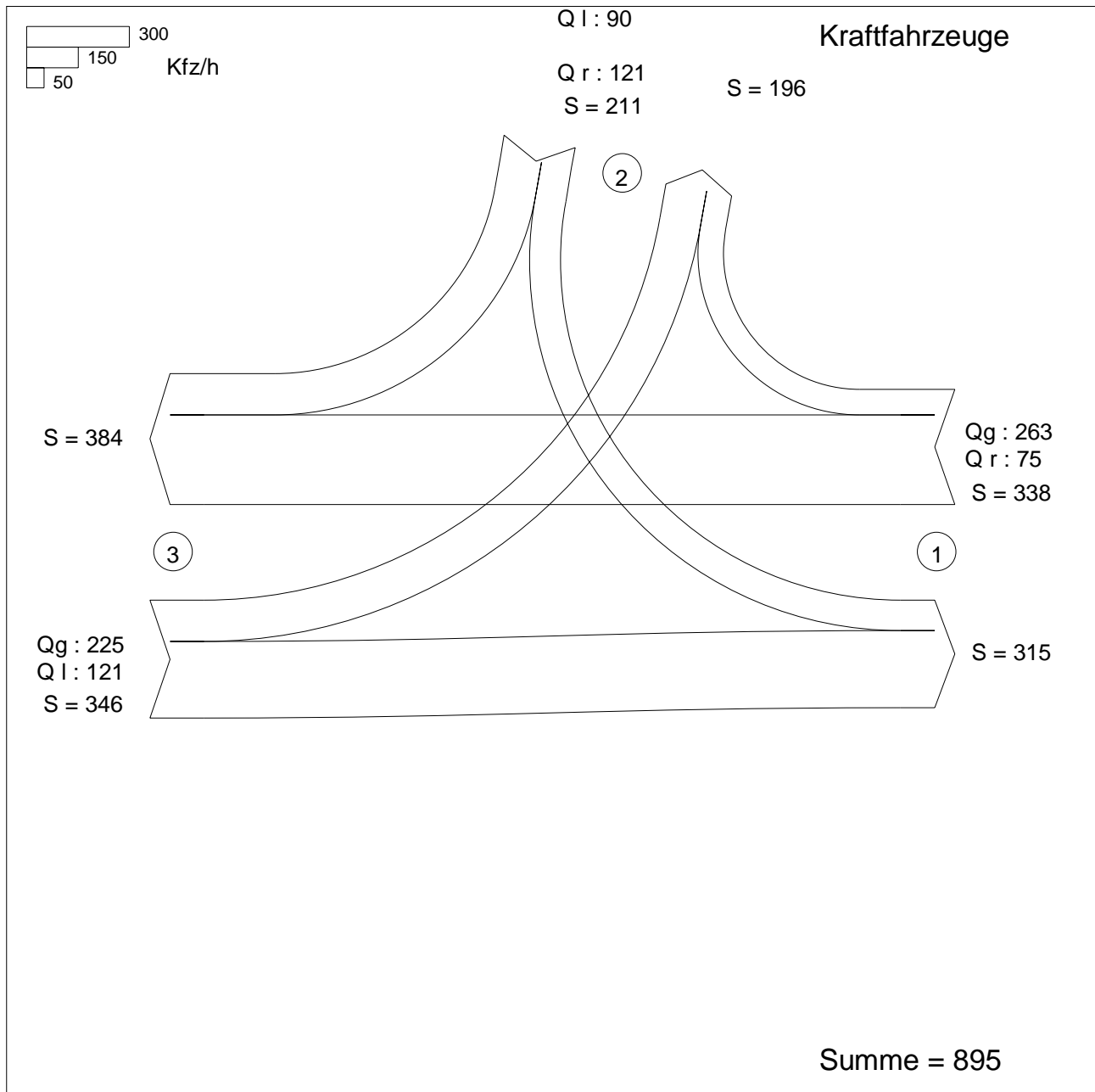
Hauptstrasse : Nordstraße
 Leopoldstaler Straße
 Nebenstrasse : Mittelstraße
 Mittelstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.11

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

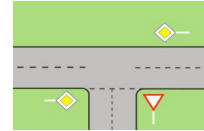
Projekt : HI-1903
 Knotenpunkt : Mittelstraße - Mittelstraße - Kampstraße
 Stunde : 16:00 - 17:00
 Datei : PROGPLAN_KC_SPITZE_NACHMITTAGS.kob



Zufahrt 1: Mittelstraße
 Zufahrt 2: Kampstraße
 Zufahrt 3: Mittelstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : HI-1903
 Knotenpunkt : Mittelstraße - Mittelstraße - Kampstraße
 Stunde : 16:00 - 17:00
 Datei : PROGPLAN_KC_SPITZE_NACHMITTAGS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		265				1800					A
3		76				1600					A
4		90	6,5	3,2	656	382		12,3	1	2	B
6		124	5,9	3,0	303	818		5,1	1	1	A
Misch-N		213,5				763	4 + 6	6,5	2	2	A
8		230				1800					A
7		122	5,5	2,8	341	872		4,8	1	1	A
Misch-H		352				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Mittelstraße

Mittelstraße

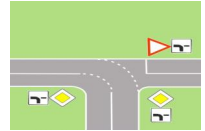
Nebenstrasse : Kampstraße







HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.11

Abknickende Vorfahrt

Projekt : VU FMZ Horn
 Knotenpunkt : Mittelstraße / Kampstraße
 Stunde : Spitze nachmittags
 Datei : PROGPLAN SPITZE NACHMITTAGS_MITTELSTRASSE_KAMPSTRASSE.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2		265	5,5	2,6	231	1058	1133	4,6	1	2	A
3		88	Haupt-	Strom							
4		103	Haupt-	Strom							
5											
6		125	Haupt-	Strom							
9											
8		230	6,5	4	300	454	412	53,2	13	17	E
7		123	6,6	3,8	521	352					
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

Mittelstraße		Mittelstraße
	Kampstraße	

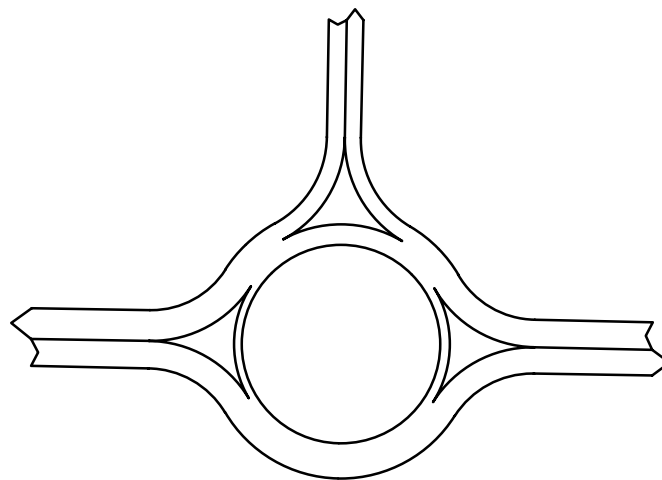
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: PROGPLAN SPITZE NACHMITTAGS_MITTELSTRAÙE_KAMPSTRAÙE.krs
Projekt: VU FMZ Horn
Projekt-Nummer: 2
Knoten: Mittelstraße / Kampstraße
Stunde: Spitze nachmittags

0 1000 Fz / h
| | | | |

2 : Kampstraße
Qa = 211
Qe = 226
Qc = 263

3 : Mittelstraße
Qa = 386
Qe = 348
Qc = 103



1 : Mittelstraße
Qa = 328
Qe = 351
Qc = 123

Sum = 925

alle Kraftfahrzeuge

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: PROGPLAN SPITZE NACHMITTAGS_MITTELSTRAÙE_KAMPSTRAÙE.krs
 Projekt: VU FMZ Horn
 Projekt-Nummer: 2
 Knoten: Mittelstraße / Kampstraße
 Stunde: Spitze nachmittags

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Mittelstraße	1	0	124	354	989	0,36	635	5,7	A
2	Kampstraße	1	0	265	229	874	0,26	645	5,5	A
3	Mittelstraße	1	0	103	354	1001	0,35	647	5,5	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Mittelstraße	1	0	124	354	989	0,4	2	3	A
2	Kampstraße	1	0	265	229	874	0,2	1	2	A
3	Mittelstraße	1	0	103	354	1001	0,4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

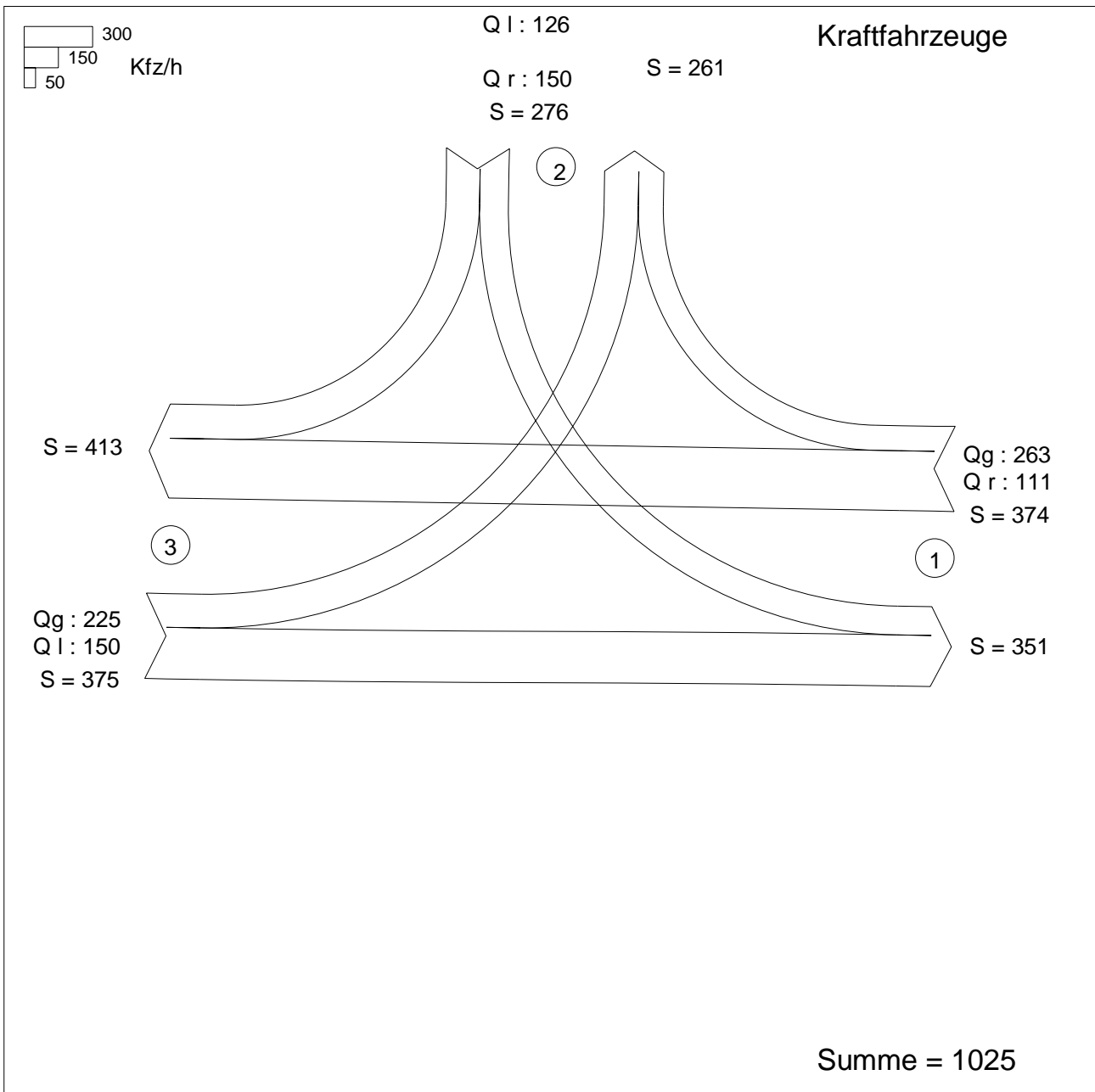
Zufluss über alle Zufahrten : 937 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 925 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,4 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,6 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VU FMZ Horn
 Knotenpunkt : Mittelstraße / Kampstraße
 Stunde : Spitze nachmittags
 Datei : PROGPLAN WORST CASE SPITZE NACHMITTAGS_MITTELSTRASSE_KAMPSTRASSE.kob



Zufahrt 1: Mittelstraße
 Zufahrt 2: Kampstraße
 Zufahrt 3: Mittelstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : VU FMZ Horn
 Knotenpunkt : Mittelstraße / Kampstraße
 Stunde : Spitze nachmittags
 Datei : PROGPLAN WORST CASE SPITZE NACHMITTAGS_MITTELSTRASSE_KAMPSTRASSE.KOD



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		265				1800					A
3		112				1600					A
4		126	6,5	3,2	703	343		16,6	2	3	B
6		153	5,9	3,0	321	811		5,4	1	2	A
Misch-N		278,5				675	4 + 6	9,0	3	4	A
8		230				1800					A
7		151	5,5	2,8	377	837		5,2	1	2	A
Misch-H		381				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Mittelstraße

Mittelstraße

Nebenstrasse : Kampstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.11

Abknickende Vorfahrt

Projekt : VU FMZ Horn
 Knotenpunkt : Mittelstraße / Kampstraße
 Stunde : Spitze nachmittags
 Datei : PROGPLAN WORST CASE SPITZE NACHMITTAGS_MITTELSTRASSE_KAMPSTRASSE.KOD



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1											
2	→	265	5,5	2,6	281	998	1097	4,9	2	2	A
3	↓	111	Haupt-	Strom							
4	←	126	Haupt-	Strom							
5											
6	↑	152	Haupt-	Strom							
9											
8	←	230	6,5	4	336	421	372	162,6	26	32	F
7	↙	150	6,6	3,8	581	316					
10											
11											
12											

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : F

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :



Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: PROGPLAN WORST CASE SPITZE NACHMITTAGS_MITTELSTRAÙE_KAMPSTRAÙE.krs
 Projekt: VU FMZ Horn
 Projekt-Nummer: 2
 Knoten: Mittelstraße / Kampstraße
 Stunde: Spitze nachmittags

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Mittelstraße	1	0	151	377	1104	0,34	727	4,9	A
2	Kampstraße	1	0	265	279	1043	0,27	764	4,7	A
3	Mittelstraße	1	0	126	381	1117	0,34	736	4,9	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Mittelstraße	1	0	151	377	1104	0,4	2	2	A
2	Kampstraße	1	0	265	279	1043	0,3	1	2	A
3	Mittelstraße	1	0	126	381	1117	0,4	2	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

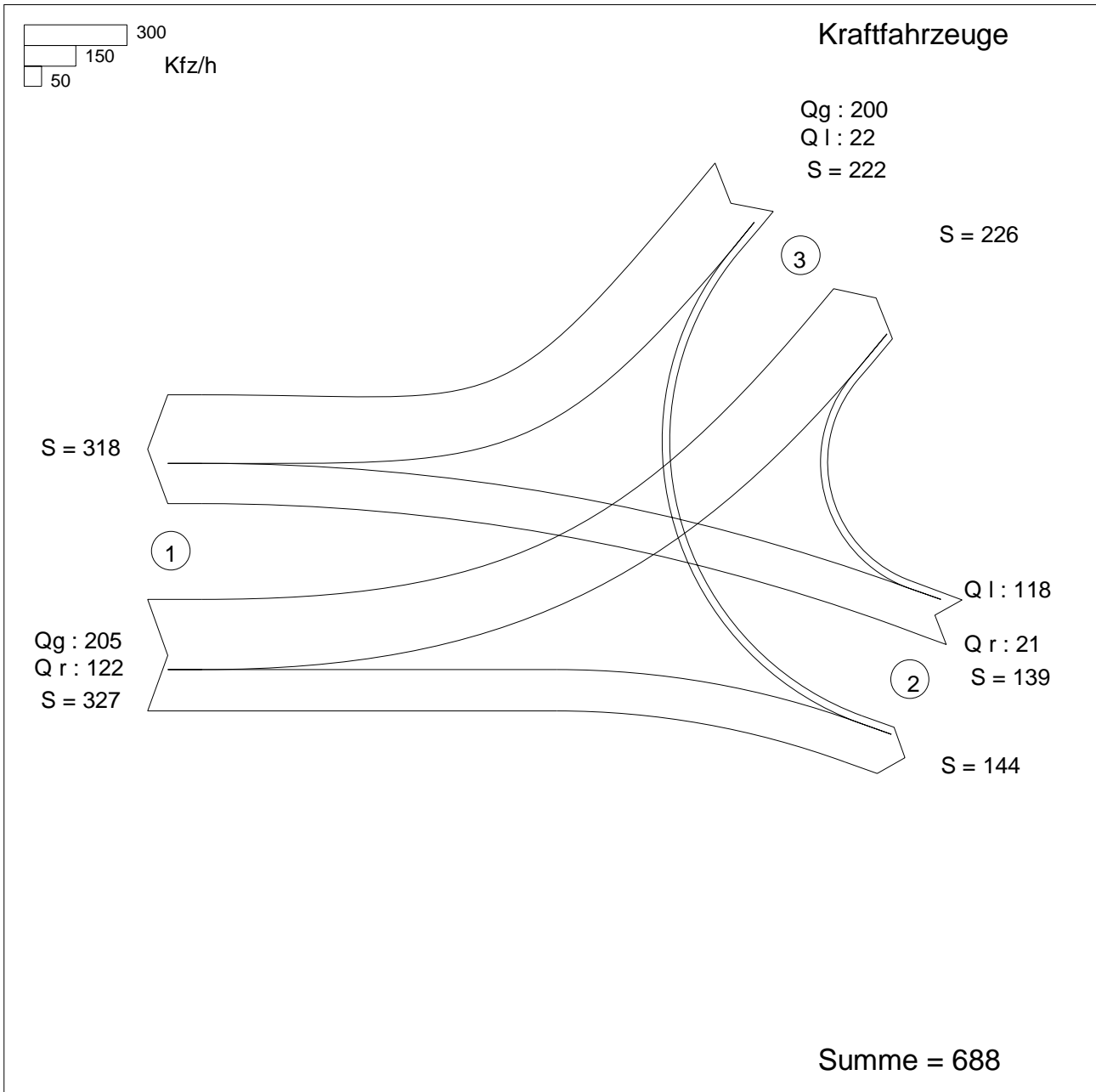
Zufluss über alle Zufahrten : 1037 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1025 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,4 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 4,9 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : UK (TRRL) 1980, Linear-Regression mit Geometrie-Einfluß
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

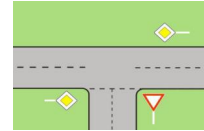
Projekt : HI-1903
 Knotenpunkt : Mittelstraße - Steinheimer Straße - Bahnhofstraße
 Stunde : 16:15 - 17:15
 Datei : PROGPLAN_KD_SPITZE_NACHMITTAGS.kob



Zufahrt 1: Mittelstraße
 Zufahrt 2: Steinheimer Straße
 Zufahrt 3: Bahnhofstraße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : HI-1903
 Knotenpunkt : Mittelstraße - Steinheimer Straße - Bahnhofstraße
 Stunde : 16:15 - 17:15
 Datei : PROGPLAN_KD_SPITZE_NACHMITTAGS.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		207				1800					A
3		123				1560					A
4		118	6,5	3,2	488	550		8,3	1	2	A
6		21	5,9	3,0	266	856		4,3	1	1	A
Misch-N		139				644	4 + 6	7,1	1	2	A
8		201				1800					A
7		23	5,5	2,8	327	864		4,4	1	1	A
Misch-H		223				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :


Hauptstrasse : Mittelstraße
 Bahnhofstraße
 Nebenstrasse : Steinheimer Straße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.11

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: PROGPLAN_KE_SPITZE_NACHMITTAGS.krs
Projekt: HI-1903
Projekt-Nummer:
Knoten: Potthof - Nordstraße - Wilberger Straße - Nordstraße
Stunde: 16:15 - 17:15

0  1000 Fz / h

4 : Nordstraße (N)

Qa = 234

Qe = 432

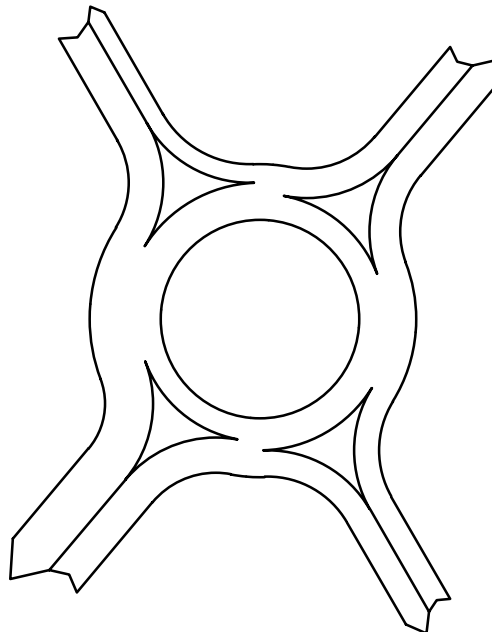
Qc = 477

3 : Wilberger Straße

Qa = 391

Qe = 373

Qc = 338



1 : Potthof

Qa = 613

Qe = 452

Qc = 296

2 : Nordstraße (S)

Qa = 336

Qe = 317

Qc = 412

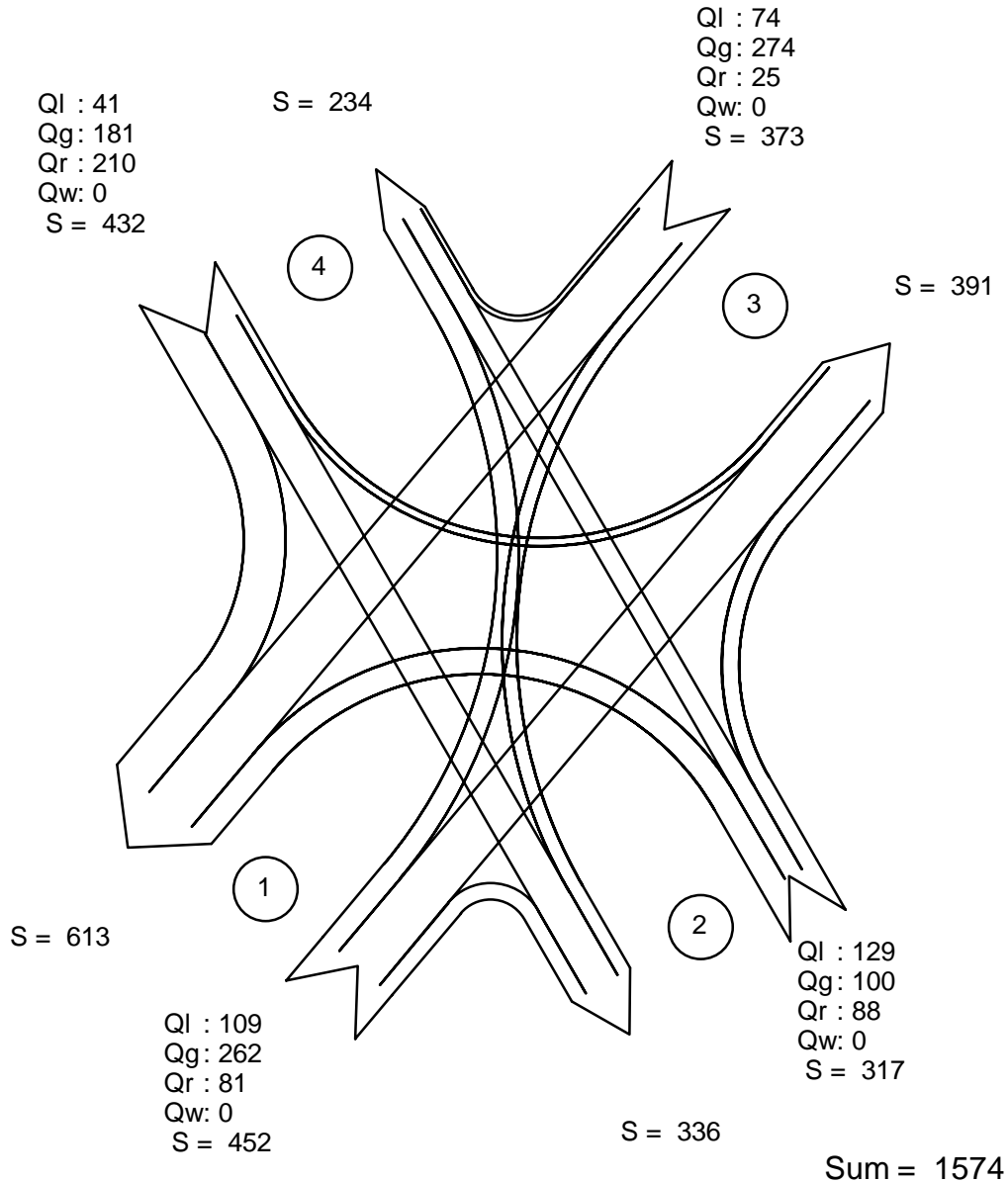
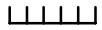
Sum = 1574

alle Kraftfahrzeuge

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: PROGPLAN_KE_SPITZE_NACHMITTAGS.krs
Projekt: HI-1903
Projekt-Nummer:
Knoten: Potthof - Nordstraße - Wilberger Straße - Nordstraße
Stunde: 16:15 - 17:15

0 500 Fz / h



alle Kraftfahrzeuge

Zufahrt 1: Potthof
Zufahrt 2: Nordstraße (S)
Zufahrt 3: Wilberger Straße
Zufahrt 4: Nordstraße (N)

RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH, Gütersloh

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: PROGPLAN_KE_SPITZE_NACHMITTAGS.krs
 Projekt: HI-1903
 Projekt-Nummer:
 Knoten: Potthof - Nordstraße - Wilberger Straße - Nordstraße
 Stunde: 16:15 - 17:15

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Potthof	1	1	298	459	980	0,47	521	6,9	A
2	Nordstraße (S)	1	1	418	321	881	0,36	560	6,4	A
3	Wilberger Straße	1	1	342	377	943	0,40	566	6,3	A
4	Nordstraße (N)	1	1	482	435	829	0,52	394	9,1	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Potthof	1	1	298	459	980	0,6	3	4	A
2	Nordstraße (S)	1	1	418	321	881	0,4	2	3	A
3	Wilberger Straße	1	1	342	377	943	0,5	2	3	A
4	Nordstraße (N)	1	1	482	435	829	0,8	3	5	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1592 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1574 Fz/h

 Summe aller Wartezeiten : 3,2 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,3 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: PROGPLAN_KE_SPITZE_NACHMITTAGS.krs
 Projekt: HI-1903
 Projekt-Nummer:
 Knoten: Potthof - Nordstraße - Wilberger Straße - Nordstraße
 Stunde: 16:15 - 17:15

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Potthof	1	70	298	459	971	0,47	512	7,0	A
2	Nordstraße (S)	1	70	418	321	872	0,37	551	6,5	A
3	Wilberger Straße	1	70	342	377	934	0,40	557	6,5	A
4	Nordstraße (N)	1	70	482	435	821	0,53	386	9,3	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Potthof	1	70	298	459	971	0,6	3	4	A
2	Nordstraße (S)	1	70	418	321	872	0,4	2	3	A
3	Wilberger Straße	1	70	342	377	934	0,5	2	3	A
4	Nordstraße (N)	1	70	482	435	821	0,8	3	5	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1592 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1574 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3,2 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,4 s pro Fz

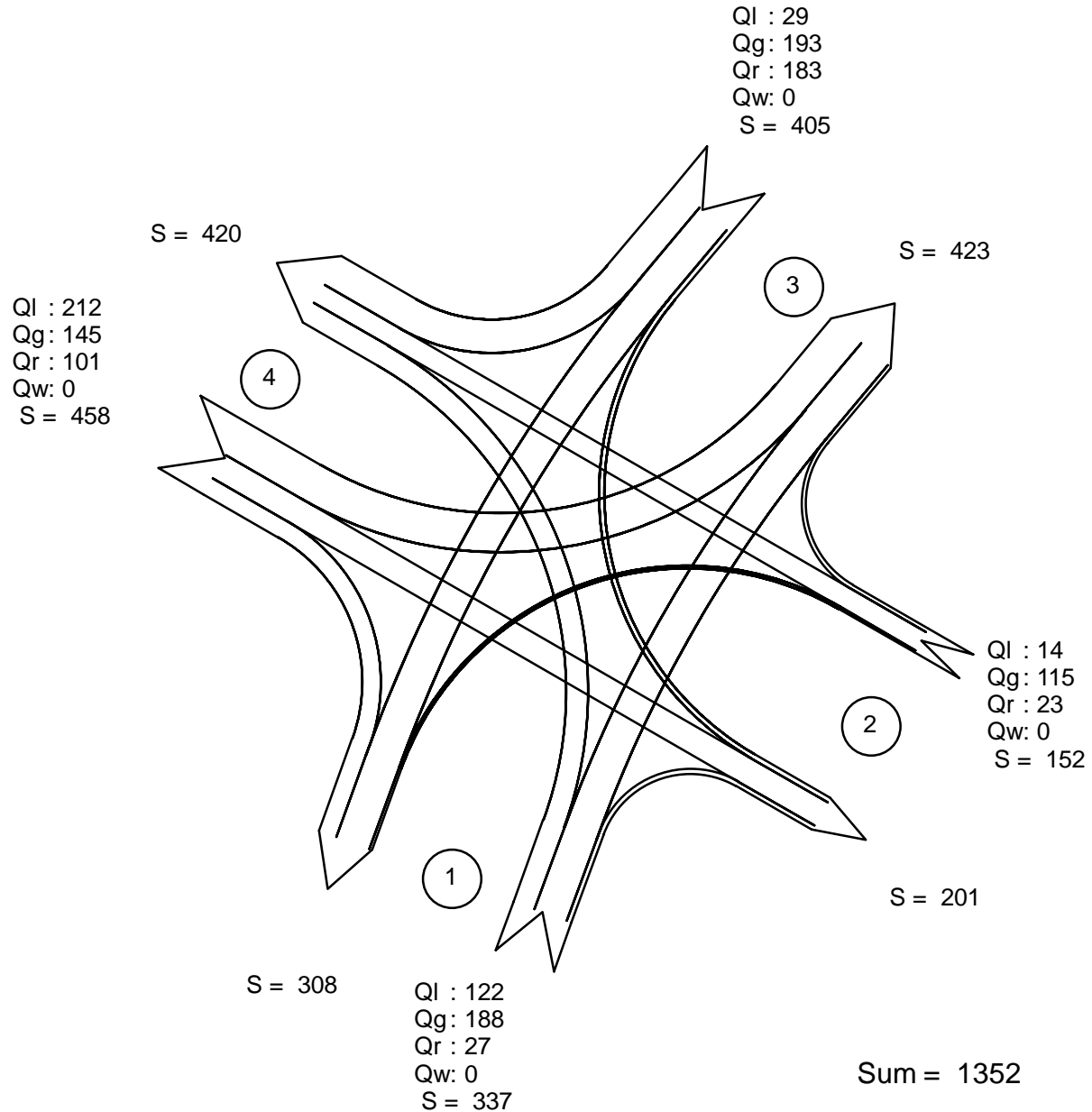
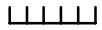
Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: PROGPLAN_KF_SPITZE_NACHMITTAGS.krs
 Projekt: HI-1903
 Projekt-Nummer:
 Knoten: Bahnhofstraße - Hessenring - Bahnhofstraße - Hessenring
 Stunde: 16:15 - 17:15

0 500 Fz / h



alle Kraftfahrzeuge

- Zufahrt 1: Bahnhofstraße (S)
- Zufahrt 2: Hessenring (O)
- Zufahrt 3: Bahnhofstraße (N)
- Zufahrt 4: Hessenring (W)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: PROGPLAN_KF_SPITZE_NACHMITTAGS.krs
 Projekt: HI-1903
 Projekt-Nummer:
 Knoten: Bahnhofstraße - Hessenring - Bahnhofstraße - Hessenring
 Stunde: 16:15 - 17:15

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Bahnhofstraße (S)	1	1	399	339	896	0,38	557	6,5	A
2	Hessenring (O)	1	1	526	163	794	0,21	631	5,7	A
3	Bahnhofstraße (N)	1	1	260	410	1012	0,41	602	6,0	A
4	Hessenring (W)	1	1	240	471	1029	0,46	558	6,4	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Bahnhofstraße (S)	1	1	399	339	896	0,4	2	3	A
2	Hessenring (O)	1	1	526	163	794	0,2	1	1	A
3	Bahnhofstraße (N)	1	1	260	410	1012	0,5	2	3	A
4	Hessenring (W)	1	1	240	471	1029	0,6	3	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1383 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1352 Fz/h

 Summe aller Wartezeiten : 2,3 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,2 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: PROGPLAN_KF_SPITZE_NACHMITTAGS.krs
 Projekt: HI-1903
 Projekt-Nummer:
 Knoten: Bahnhofstraße - Hessenring - Bahnhofstraße - Hessenring
 Stunde: 16:15 - 17:15

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Bahnhofstraße (S)	1	70	399	339	888	0,38	549	6,5	A
2	Hessenring (O)	1	70	526	163	786	0,21	623	5,8	A
3	Bahnhofstraße (N)	1	70	260	410	1002	0,41	592	6,1	A
4	Hessenring (W)	1	70	240	471	1019	0,46	548	6,6	A

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Bahnhofstraße (S)	1	70	399	339	888	0,4	2	3	A
2	Hessenring (O)	1	70	526	163	786	0,2	1	1	A
3	Bahnhofstraße (N)	1	70	260	410	1002	0,5	2	3	A
4	Hessenring (W)	1	70	240	471	1019	0,6	3	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1383 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1352 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,4 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,3 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)