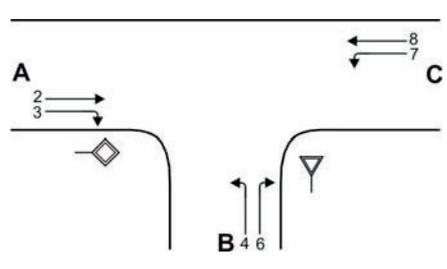


Formblatt L5-1a: Beurteilung einer Einmündung							
		Knotenpunkt: A-C <u>B 92</u> / B <u>K 7853</u>					
		Verkehrsdaten: Datum <u>Prognose 2030</u> Uhrzeit _____ <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse					
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen					
		Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>					
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = \leq 45$ s Qualitätsstufe D							
Geometrische Randbedingungen							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Anzahl (0/1/2)	Fahrstreifen	Aufstelllängen [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja /nein)		
		1		2	3		
A	2	1		---	---		
	3	0		---	---		
B	4	0	4	---			
	6	1		---			
C	7	1	$\geq 4$	---			
	8	1	---	---			
Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung							
Zufahrt	Verkehrsstrom	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp.4 + Sp.5 + Sp.6)	Pkw-E / Fz (Gl. (L5-2) oder Gl. (L5-3) oder Gl. (L5-4))	Pkw-E (Gl. (L5-1)) (Sp.7 * Sp.8)
		$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		4	5	6	7	8	9
A	2				305	1.06	325
	3				20	1	20
B	4				20	1	20
	6				5	1	5
C	7				5	1	5
	8				310	1.06	330

Formblatt L5-1b: Beurteilung einer Einmündung			
		Knotenpunkt: A-C <u>  B 92  </u> / B <u>  K 7853  </u> Verkehrsdaten: Datum <u>  Prognose 2030  </u> Uhrzeit <u>                    </u> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = \leq 45$ s Qualitätsstufe D	
Kapazität des Verkehrsströme 2 und 8			
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.9) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.10 / Sp.11) $x_i$ [-]
	10	11	12
2	325	<b>1800</b>	0,181
8	330	<b>1800</b>	0,183
Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7			
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.9) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle L5-2) $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität (Bild L5-2 bis Bild L5-4 mit Sp.14) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
	13	14	15
3	20	ohne RA <b>0</b>	mit RA <sup>1)</sup> <b>1600</b>
7	5	345	900
6	5	335	700
4	20	670	360
Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7			
Verkehrsstrom	Kapazität (Gl. (L5-7) bzw. Sp.15) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.16) $x_i$ [-]	staufreier Zustand (Gl. (L5-8) mit Sp.2, 12 und 17) $p_{0,7}$ [-]
	16	17	18
3	1600	0,0125	---
7	900	0,0055	0,9
6	700	0,0071	---
Kapazität des Verkehrsstroms 4			
Verkehrsstrom	Kapazität (Gl. (L5-9)) bzw. (Sp.15 * Sp.18) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.19) $x_4$ [-]	
	19	20	
4	324	0,0617	

<sup>1)</sup> Die Verkehrsstärke der maßgebenden Hauptströme  $q_{p,3}$  für den durch eine Dreiecksinsel mit anschließender vorfahrtrechtlicher Unterordnung abgetrennten Verkehrsstrom 3 entspricht der Verkehrsstärke des Verkehrsstroms 7 (Spalte 7). Die Grundkapazität  $G_{PE,3}$  des Verkehrsstroms 3 wird nach Gleichung (L5-6) mit der Grenz- und Folgezeitlücke des Verkehrsstroms 6 nach Tabelle L5-3 und Tabelle L5-4 oder nach Bild L5-3 bestimmt.

Formblatt L5-1c: Beurteilung einer Einmündung							
		Knotenpunkt: A-C <u>B 92</u> / B <u>K 7853</u>					
		Verkehrsdaten: Datum <u>Prognose 2030</u> Uhrzeit _____ <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse					
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen					
		Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>					
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = \leq 45$ s Qualitätsstufe D							
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Auslastungsgrad (Sp.12, 17, 20) $x_i$ [-]	Aufstellplätze (Sp.2) $n$ [Pkw-E]	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8) $f_{PE,m}$ [-]	
		21	22	23	24	25	
B	4	0,0617	4	25	500	1,00	
	6	0,0071					
C	7	0,0055	4	335	1800	1,059	
	8	0,183	---				
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.8 und 25) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.11, 16 19 und 24) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) (Sp.27 / Sp.26) $C_i$ bzw. $C_m$	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27)) (Sp.28 - Sp.7) $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild L5-22) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe  QSV [-]
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,06	1800	1698	1393	$\leq 10$	A
	3	1	1600	1600	1580	$\leq 10$	A
B	4	1	324	324	304	$>10 \leq 20$	B
	6	1	700	700	695	$\leq 10$	A
C	7	1	900	900	895	$\leq 10$	A
	8	1,06	1800	1698	1388	$\leq 10$	A
B	4+6	1,0	500	500	475	$\leq 10$	A
C	7+8	1,059	1800	1700	1385	$\leq 10$	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>ges</sub></b>							B