

**Verkehrsuntersuchung**  
**zur**  
**Entwicklungsplanung**  
**im Bereich Warmenau/Kästorf in Wolfsburg**

**Anhang**

mit Leistungsfähigkeitsnachweisen  
für die plangleichen Knotenpunkte

im Auftrag der

Stadt Wolfsburg  
Geschäftsbereich 07  
Straßenbau und Projektkoordination  
Porschestraße 49  
38440 Wolfsburg

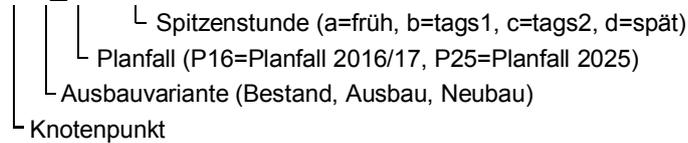
Hamburg, Januar 2013

**SBI** Beratende Ingenieure für **Bau - Verkehr - Vermessung**

Hasselbrookstraße 33 • 22089 Hamburg • Telefon 040/25 19 57- 0 • Telefax 040/25 19 57-19  
Internet: [www.sbi.de](http://www.sbi.de) • E-Mail: [office@sbi.de](mailto:office@sbi.de)

## ANHANGSVERZEICHNIS

Bezeichnung der Anhänge: A-1\_P16-a



### Anhang A B188 / A39-Rampe Nordwest / K107

- 1 Bestand: LSA (P16)
- 2 Ausbau mit 1x RA Ost und Verlängerung RA West (P16)
- 3 Ausbau gemäß A39-Planungen (P25)
- 4 Ausbau gemäß A39-Planungen mit freien RA Ost (P25)

### Anhang B B188 / A39-Rampe Nordost

- 1 Bestand: VR (P16, P25)
- 2 Ausbau mit Beschleunigungsstreifen für RE Nord (P16, P25)
- 3 LSA mit 1x GA Ost (P16, P25)
- 4 Teil-LSA mit Beschleunigungsstreifen für RE Nord, 1x GA und 1x RA Ost (P25)

### Anhang C B188 / Breiter Föhrd

- 1 Bestand: LSA (P16, P25)
- 2 Ausbau mit 4-streifiger B188 (P25)

### Anhang D B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)

- 1 Bestand: LSA (P16, P25)
- 2 Ausbau mit Verlängerung 2x GA West (P25)

### Anhang E K46n / Anbindung GE Heidkoppel

- 1 VR (P16, P25)
- 2 LSA mit 1x GA/LA Nord, 1x LA Süd, 3-streifigen Abfluss GE Ost und West (P25)

### Anhang F K46n / B188-Nordrampen

- 1 VR mit 1x LA Süd (P16, P25)
- 2 LSA mit 2x RA Nord, 2x GA und 1x LA Süd, 2-streifigen Rampen Ost und West (P25)

### Anhang G K46n / B188-Südrampen

- 1 VR mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und LE West (P16, P25)
- 2 LSA mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und 2x LE West (P25)

### Anhang H K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke

- 1 VR ohne Abbiegestreifen (P16, P25)
- 2 VR mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (P16, P25)
- 3 LSA mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (P16, P25)

### Anhang I K46n / Hannoversche Straße

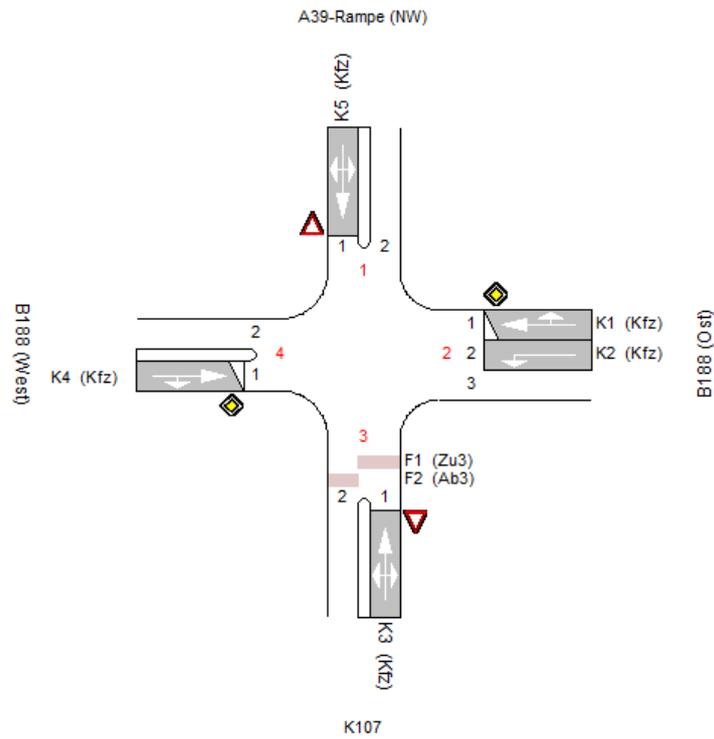
- 1 VR mit Haupttrichtung N<>S und LA/LE in allen Zufahrten (P16, P25)
- 2 VR mit Haupttrichtung O<>W und LA/LE in allen Zufahrten (P16, P25)
- 3 LSA mit LA/LE in allen Zufahrten (P16, P25)

- Anhang J K107 / Anbindung VW-Parkplatz Nordwest**  
-1 VR ohne Abbiegestreifen (P16, P25)  
-2 LSA mit 1x LA Ost (P16, P25)
- Anhang K K107 / A39-Zufahrtsrampe Süd**  
-1 Bestand: VR ohne Abbiegestreifen (P16, P25)
- Anhang L K46alt / Hubertusstraße**  
-1 Bestand: VR mit 1x LA Nord, Dreiecksinsel für RA Süd, Aufweitung RE/LE Ost (P16, P25)
- Anhang M K46alt / B188-Nordrampen**  
-1 Bestand: VR mit 1x LA Süd, Aufweitung RE/LE Ost (P16, P25)  
-2 Ausbau mit Dreiecksinsel für RA Nord (P16, P25)  
-3 LSA ohne Ausbau (P16, P25)
- Anhang N K46alt / B188-Südrampen**  
-1 Bestand: VR mit 1x LA Süd, Aufweitung RE/LE West (P16, P25)  
-2 LSA mit 1x freien RA Nord (P25)
- Anhang O K46alt / Anbindung IT-City**  
-1 Bestand: VR ohne Abbiegestreifen (P16, P25)  
-2 Ausbau zum Kreisverkehr (P16, P25)  
-3 LSA mit 1x LA Nord (P25)
- Anhang P K46alt / K31alt (Am Hasselborn)**  
-1 Bestand: VR ohne Abbiegestreifen (P16, P25)
- Anhang Q K46alt / Zu dem Balken**  
-1 Bestand: VR mit 1x LA Nord (P16, P25)
- Anhang R Zu dem Balken / Jembker Straße / Alte Dorfstraße**  
-1 Bestand: VR mit 1x RA Ost, Aufweitung RE/LE Nord und Süd (P16, P25)
- Anhang S Zu dem Balken / Oebisfelder Straße**  
-1 Bestand: VR mit 1x RA Ost (P16, P25)
- Anhang T Breiter Föhrd / VW-Tor Nord**  
-1 Bestand: VR mit 1x LA Ost (P16, P25)  
-2 Bestand: VR mit 1x LA Ost mit Verkehrsverlagerungen Zu dem Balken > B188 (P25)  
-3 LSA mit 1x LA Ost (P25)
- Anhang U Legende der HBS-Bewertungstabellen**
-

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188**

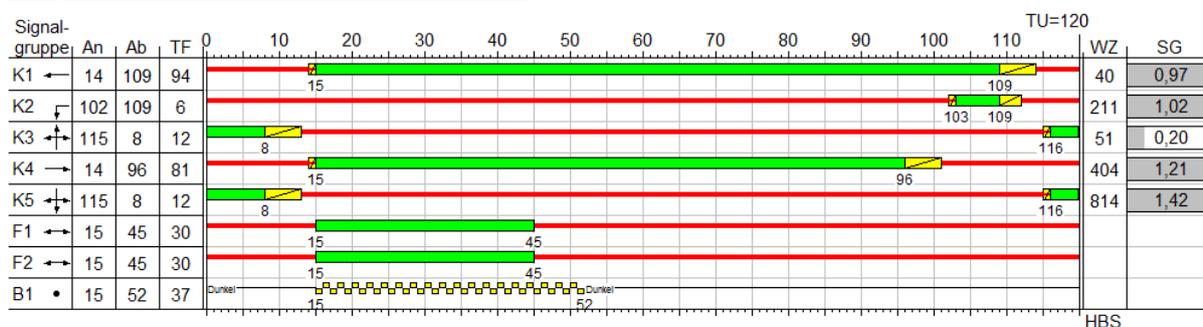
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

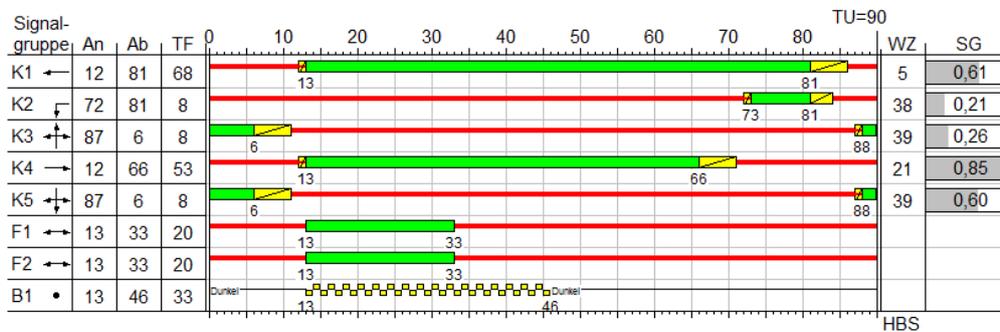


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔↕	K5	12	260	1952	183	1,42	39	234	9	8	90,0	56	336	814,23	F	
2	1	↔↕	K1	94	1480	1954	1531	0,97	12	72	49	1	90,0	29	174	39,55	C	
	2	↕↔	K2	6	150	2934	147	1,02	6	36	5	2	90,0	16	96	210,98	F	
3	1	↔↕	K3	12	40	1972	197	0,20	0	0	1	0	90,0	3	18	51,35	D	
4	1	↕↔	K4	81	1590	1954	1319	1,21	136	816	53	4	90,0	170	1020	403,86	F	
Knotenpunktssummen:						3520		3377										
Gewichtete Mittelwerte:									1,10								268,77	
TU = 120 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

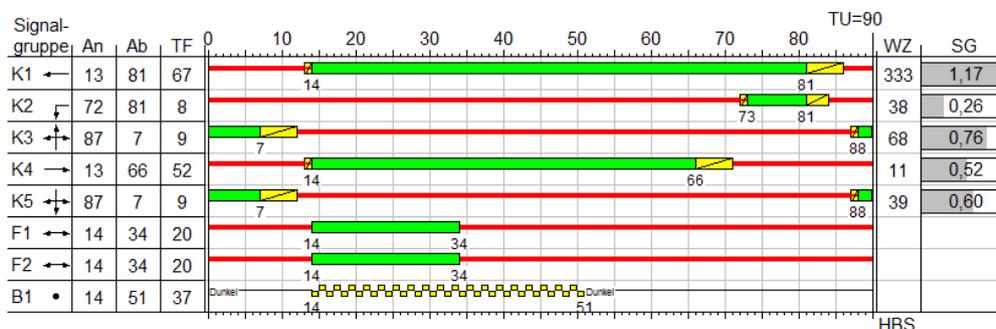


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔↑	K5	8	140	2614	232	0,60	0	0	3	0	90,0	6	36	39,05	C	
2	1	↔↑	K1	68	900	1952	1475	0,61	0	0	10	0	90,0	9	54	4,99	A	
	2	↔↓	K2	8	50	2622	233	0,21	0	0	1	0	90,0	3	18	38,08	C	
3	1	↔↑	K3	8	60	2608	232	0,26	0	0	1	0	90,0	3	18	38,68	C	
4	1	↔↓	K4	53	980	1952	1150	0,85	2	12	22	0	90,0	17	102	21,26	B	
Knotenpunktssummen:						2130		3322										
Gewichtete Mittelwerte:									0,70								16,44	
TU = 90 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

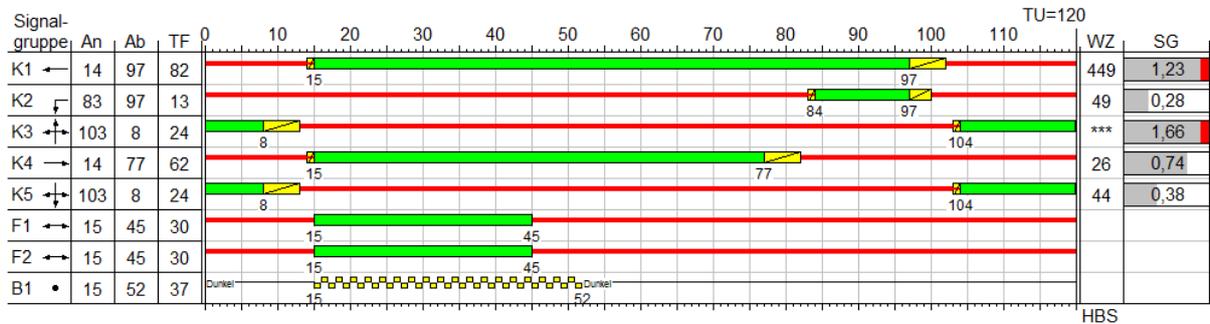


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔↑	K5	9	150	2486	249	0,60	0	0	4	0	90,0	6	36	38,52	C	
2	1	↔↑	K1	67	1700	1954	1455	1,17	126	756	43	5	90,0	153	918	333,41	F	
	2	↔↓	K2	8	60	2635	234	0,26	0	0	1	0	90,0	3	18	38,23	C	
3	1	↔↔	K3	9	150	2494	198	0,76	2	12	4	1	90,0	8	48	68,03	D	
4	1	↔↓	K4	52	590	1954	1129	0,52	0	0	9	0	90,0	10	60	11,49	A	
Knotenpunktssummen:						2650		3265										
Gewichtete Mittelwerte:									0,95								223,34	
TU = 90 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

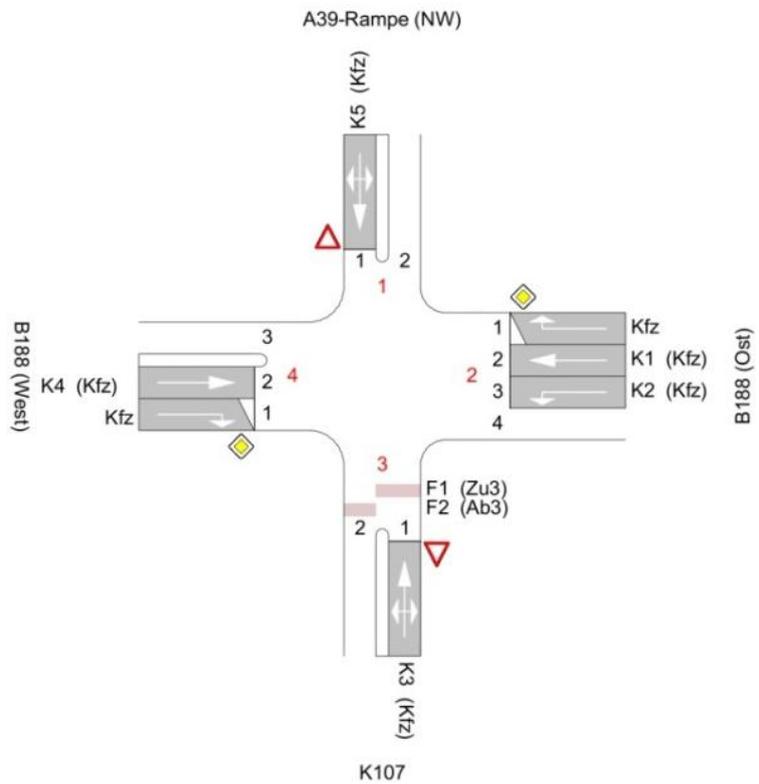


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔	K5	24	150	1962	392	0,38	0	0	4	0	90,0	7	42	44,46	C	
2	1	↔	K1	82	1640	1954	1335	1,23	152	912	55	5	90,0	188	1128	448,61	F	
	2	↔	K2	13	60	1952	211	0,28	0	0	2	0	90,0	4	24	49,22	C	
3	1	↔	K3	24	390	1954	235	1,66	77	462	13	12	90,0	101	606	1245,25	F	
4	1	↔	K4	62	750	1954	1010	0,74	1	6	20	0	90,0	18	108	25,84	B	
Knotenpunktssummen:					2990		3183											
Gewichtete Mittelwerte:								1,10									418,18	
TU = 120 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: 2x separate, freie RA auf der B188**

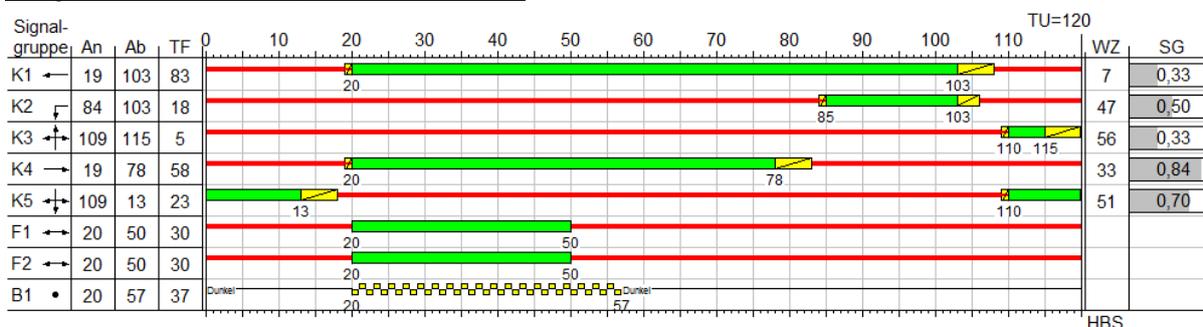
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: 2x separate, freie RA auf der B188**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

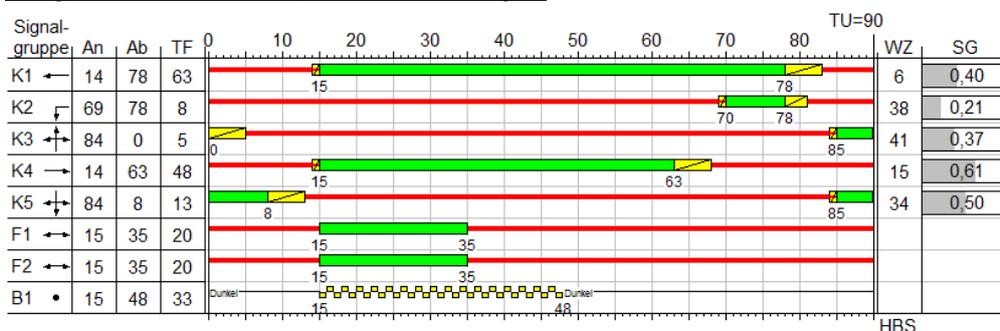


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	W [s]	QSV
1	1	↕	K5	23	260	1952	374	0,70	1	6	8	0	90,0	11	66	50,71	D
2	1	↕			1030	2931											
	2	←	K1	83	450	1954	1352	0,33	0	0	6	0	90,0	8	48	7,41	A
3	3	↕	K2	18	150	2000	300	0,50	0	0	5	0	90,0	7	42	46,86	C
	1	↕	K3	5	40	2958	123	0,33	0	0	1	0	90,0	3	18	55,53	D
4	2	→	K4	58	810	2000	967	0,84	2	12	25	0	90,0	21	126	33,27	B
	1	↕			780	2931											
Knotenpunktssummen:					3520		3116										
Gewichtete Mittelwerte:								0,64								30,83	
				TU = 120 s T = 3600 s													

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: 2x separate, freie RA auf der B188**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

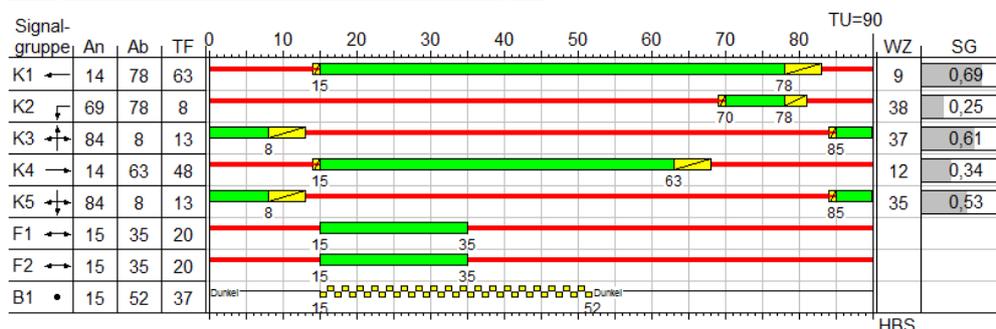


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↕	K5	13	140	1936	280	0,50	0	0	3	0	90,0	5	30	34,23	B	
	1	↙			350	2928												
2	2	←	K1	63	550	1954	1368	0,40	0	0	6	0	90,0	7	42	5,64	A	
	3	↘	K2	8	50	2700	240	0,21	0	0	1	0	90,0	3	18	38,06	C	
3	1	↕	K3	5	60	2898	161	0,37	0	0	1	0	90,0	3	18	40,68	C	
4	2	→	K4	48	650	2000	1067	0,61	0	0	11	0	90,0	11	66	14,52	A	
	1	↘			330	2928												
Knotenpunktssummen:						2130		3116										
Gewichtete Mittelwerte:									0,50								14,95	
					TU = 90 s    T = 3600 s													

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: 2x separate, freie RA auf der B188**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

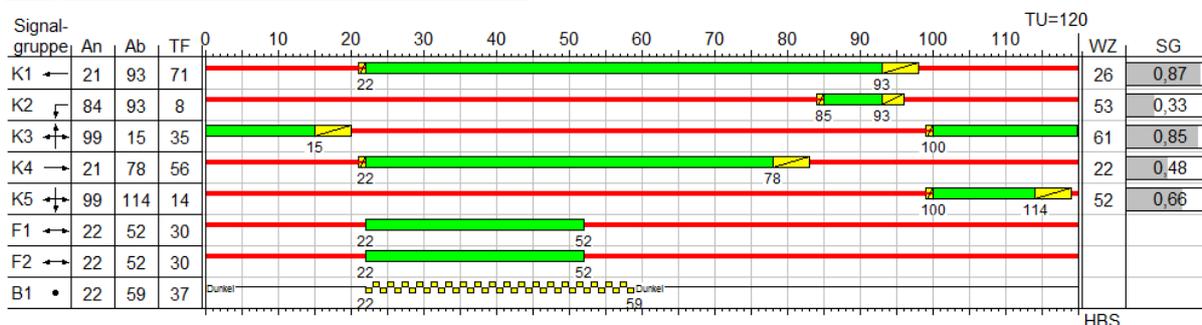


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>r</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
1	1	↔↕↔	K5	13	150	1950	282	0,53	0	0	3	0	90,0	6	36	34,98	B
2	1	↑			750	2931											
	2	←	K1	63	950	1954	1368	0,69	0	0	14	0	90,0	11	66	9,00	A
3	3	↙	K2	8	60	2700	240	0,25	0	0	1	0	90,0	3	18	38,20	C
	1	↔↕↔	K3	13	150	1956	246	0,61	0	0	4	0	90,0	6	36	37,25	C
4	2	→	K4	48	360	2000	1067	0,34	0	0	5	0	90,0	7	42	11,95	A
	1	↙			230	2931											
Knotenpunktssummen:						2650		3203									
Gewichtete Mittelwerte:									0,58								15,56
					TU = 90 s T = 3600 s												

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: 2x separate, freie RA auf der B188**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

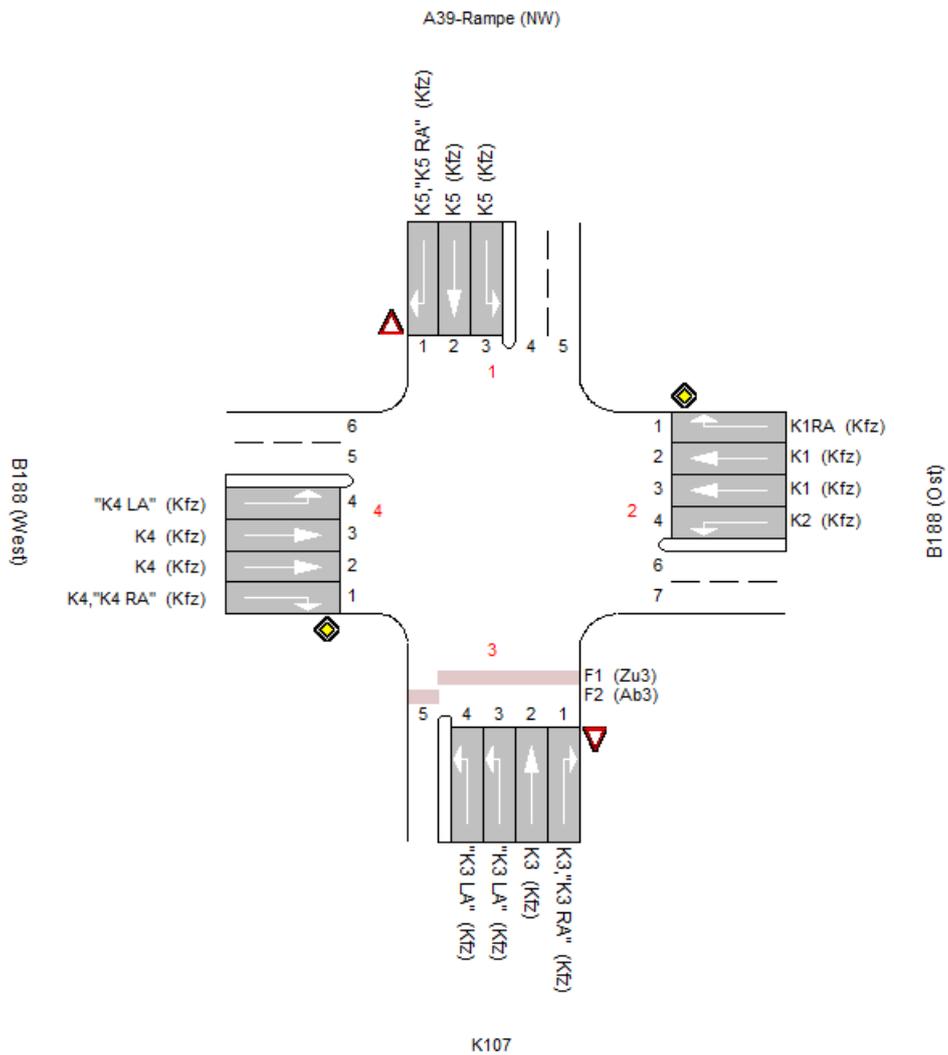


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>r</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	W [s]	QSV	
1	1	↕	K5	14	150	1962	229	0,66	0	0	5	0	90,0	7	42	51,56	D	
	1	↕			630	2931												
2	2	←	K1	71	1010	1954	1156	0,87	2	12	30	0	90,0	21	126	26,46	B	
	3	↕	K2	8	60	2700	180	0,33	0	0	2	0	90,0	4	24	53,45	D	
3	1	↕	K3	35	390	1954	461	0,85	2	12	13	0	90,0	16	96	61,42	D	
4	2	→	K4	56	450	2000	933	0,48	0	0	10	0	90,0	12	72	22,02	B	
	1	↕			300	2928												
Knotenpunktssummen:					2990		2959											
Gewichtete Mittelwerte:								0,75									34,72	
TU = 120 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: gemäß A39-Planungen**

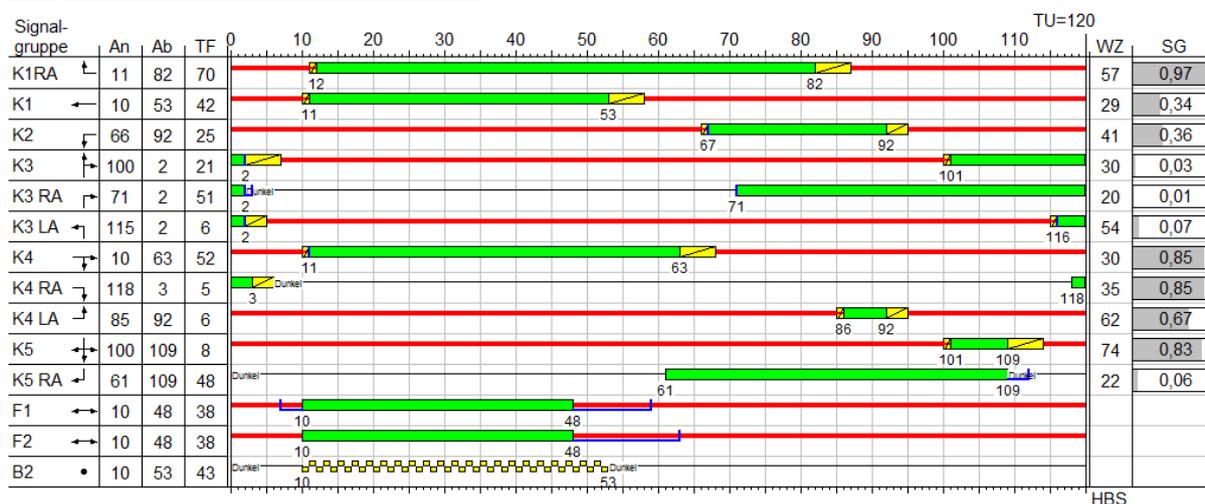
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: gemäß A39-Planungen**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

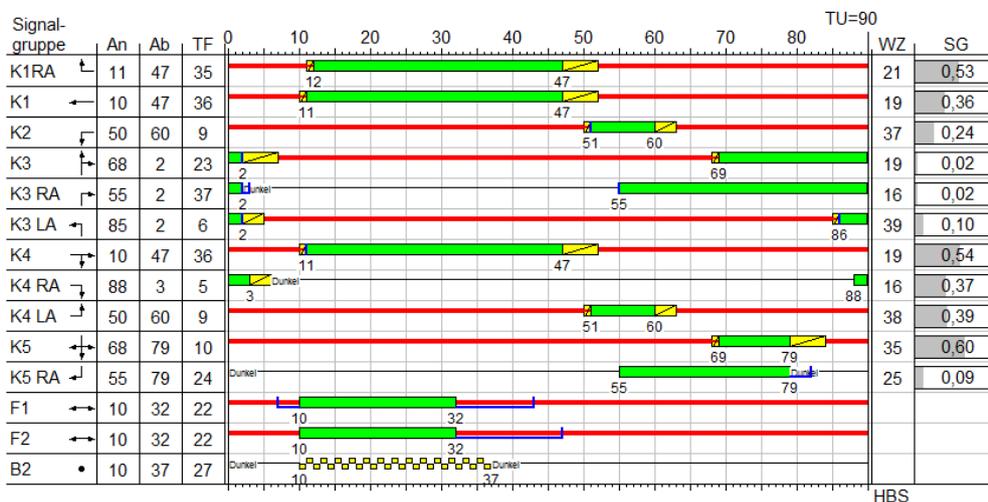


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>CE</sub> [Fz]	N <sub>CE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K5, K5 RA	48	50	2000	800	0,06	0	0	1	0	90,0	2	12	22,15	B	
	2	↓	K5	8	110	2700	180	0,61	0	0	4	0	90,0	6	36	54,49	D	
	3	↘	K5	8	150	2700	180	0,83	3	18	5	1	90,0	11	66	105,34	F	
2	1	↗	K1RA	70	1130	2000	1167	0,97	11	66	38	1	90,0	34	204	57,08	D	
	2	←	K1	42	235	2000	700	0,34	0	0	6	0	90,0	8	48	28,73	B	
	3	←	K1	42	235	2000	700	0,34	0	0	6	0	90,0	8	48	28,73	B	
	4	↘	K2	25	150	2000	417	0,36	0	0	4	0	90,0	7	42	40,65	C	
3	4	↙	K3 LA	6	10	3000	150	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	54,33	D	
	3	↙	K3 LA	6	10	3000	150	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	54,33	D	
	2	↑	K3	21	10	2000	350	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	41,04	C	
	1	↗	K3, K3 RA	51	10	2000	850	0,01	0	0	0	0	90,0	1	6	19,94	A	
4	4	↗	K4 LA	6	100	3000	150	0,67	0	0	3	0	90,0	6	36	61,69	D	
	3	→	K4	52	460	2000	867	0,53	0	0	11	0	90,0	13	78	25,02	B	
	2	→	K4	52	460	2000	867	0,53	0	0	11	0	90,0	13	78	25,02	B	
	1	↘	K4, K4 RA	57	810	2000	950	0,85	2	12	25	0	90,0	22	132	34,77	B	
Knotenpunktssummen:					3930		8478											
Gewichtete Mittelwerte:								0,70									42,25	
				TU = 120 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: gemäß A39-Planungen**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

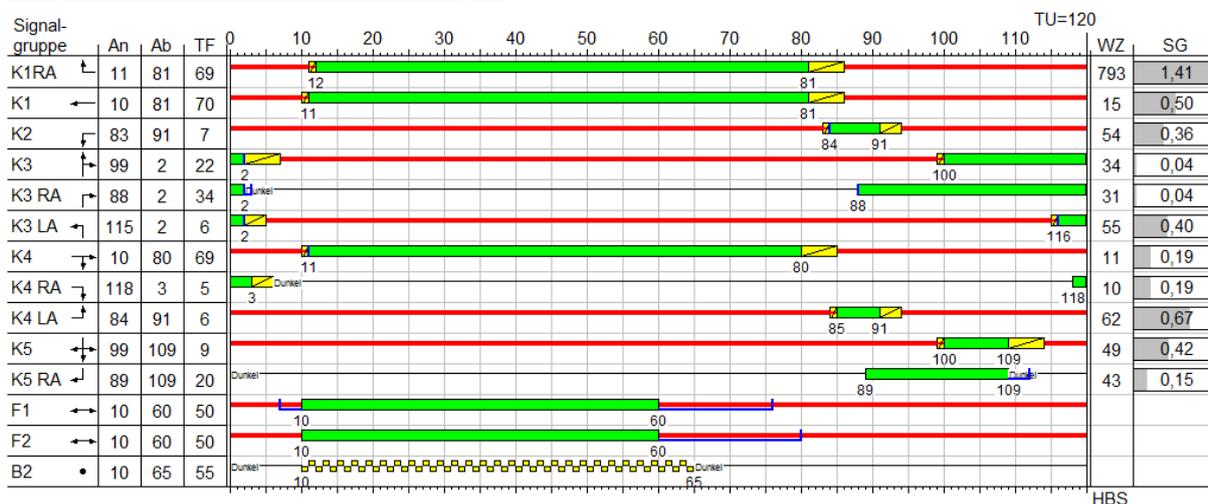


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>e</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↖	K5, K5 RA	24	50	2000	533	0,09	0	0	1	0	90,0	2	12	24,83	B	
	2	↓	K5	10	20	2400	267	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	35,85	C	
	3	↘	K5	10	160	2400	267	0,60	0	0	4	0	90,0	6	36	38,10	C	
2	1	↗	K1RA	35	410	2000	778	0,53	0	0	8	0	90,0	10	60	21,14	B	
	2	←	K1	36	290	2000	800	0,36	0	0	5	0	90,0	7	42	18,95	A	
	3	←	K1	36	290	2000	800	0,36	0	0	5	0	90,0	7	42	18,95	A	
	4	↘	K2	9	60	2550	255	0,24	0	0	1	0	90,0	3	18	37,33	C	
3	4	↖	K3 LA	6	20	3000	200	0,10	0	0	0	0	90,0	1	6	39,46	C	
	3	↖	K3 LA	6	20	3000	200	0,10	0	0	0	0	90,0	1	6	39,46	C	
	2	↑	K3	23	10	2000	511	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	25,06	B	
	1	↗	K3, K3 RA	37	20	2000	822	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	15,77	A	
4	4	↗	K4 LA	9	100	2550	255	0,39	0	0	2	0	90,0	4	24	37,94	C	
	3	→	K4	36	435	2000	800	0,54	0	0	8	0	90,0	10	60	20,70	B	
	2	→	K4	36	435	2000	800	0,54	0	0	8	0	90,0	10	60	20,70	B	
	1	↘	K4, K4 RA	41	340	2000	911	0,37	0	0	6	0	90,0	8	48	16,07	A	
Knotenpunktssummen:					2660		8199											
Gewichtete Mittelwerte:								0,45								22,32		
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: gemäß A39-Planungen**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

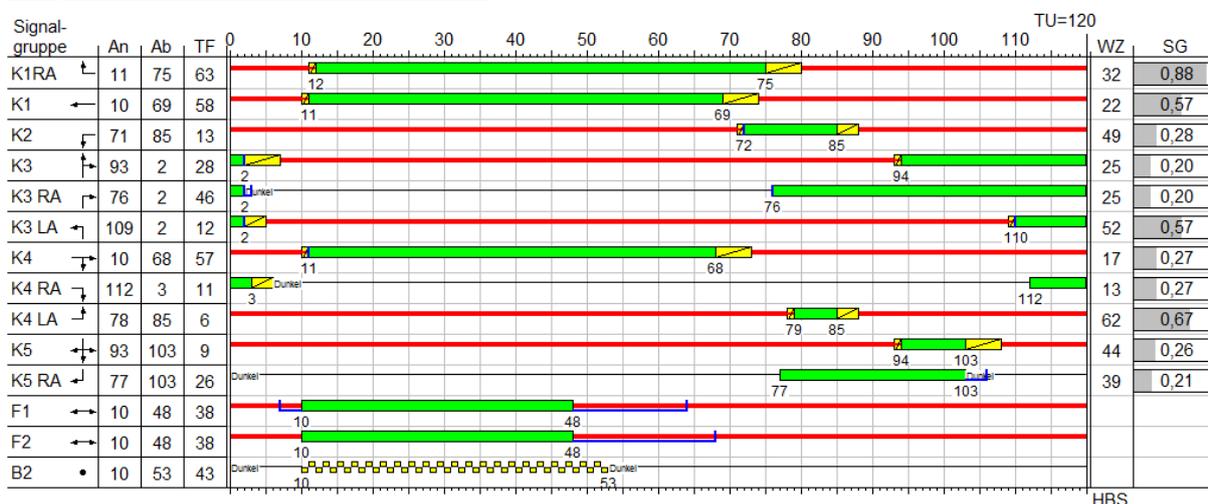


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>r</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K5, K5 RA	20	50	2000	333	0,15	0	0	1	0	90,0	3	18	42,75	C	
	2	↓	K5	9	20	2550	191	0,10	0	0	1	0	90,0	2	12	51,74	D	
	3	↘	K5	9	80	2550	191	0,42	0	0	3	0	90,0	5	30	53,01	D	
2	1	↗	K1RA	69	1620	2000	1150	1,41	235	1410	54	8	90,0	281	1686	792,69	F	
	2	←	K1	70	585	2000	1167	0,50	0	0	11	0	90,0	12	72	14,72	A	
	3	←	K1	70	585	2000	1167	0,50	0	0	11	0	90,0	12	72	14,72	A	
3	4	↙	K3 LA	6	60	3000	150	0,36	0	0	2	0	90,0	4	24	54,35	D	
	3	↙	K3 LA	6	60	3000	150	0,40	0	0	2	0	90,0	4	24	55,26	D	
	2	↑	K3	22	10	2000	367	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	40,22	C	
4	1	↘	K3, K3 RA	34	20	2000	567	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	31,13	B	
	4	↗	K4 LA	6	100	3000	150	0,67	0	0	3	0	90,0	6	36	61,69	D	
	3	→	K4	69	195	2000	1150	0,17	0	0	3	0	90,0	5	30	12,01	A	
	2	→	K4	69	195	2000	1150	0,17	0	0	3	0	90,0	5	30	12,01	A	
	1	↘	K4, K4 RA	74	240	2000	1233	0,19	0	0	3	0	90,0	6	36	10,03	A	
Knotenpunktssummen:					3880		9282											
Gewichtete Mittelwerte:								0,81									343,55	
				TU = 120 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: gemäß A39-Planungen**

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

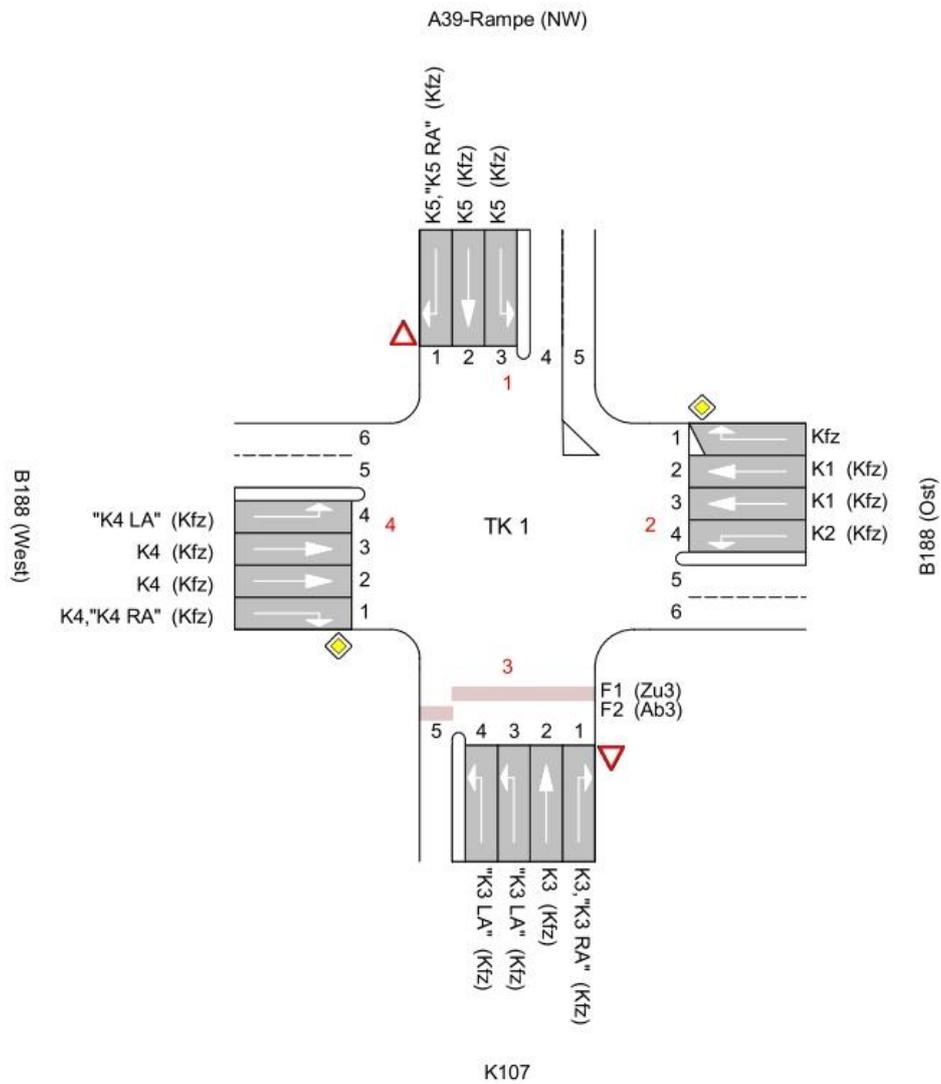


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	W [s]	QSV	
1	1	↖	K5, K5 RA	26	90	2000	433	0,21	0	0	2	0	90,0	5	30	38,57	C	
	2	↓	K5	9	10	2550	191	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	51,54	D	
	3	↘	K5	9	50	2550	191	0,26	0	0	2	0	90,0	3	18	52,38	D	
2	1	↖	K1RA	63	920	2000	1050	0,88	2	12	29	0	90,0	22	132	31,75	B	
	2	←	K1	58	555	2000	967	0,57	0	0	13	0	90,0	14	84	22,17	B	
	3	←	K1	58	555	2000	967	0,57	0	0	13	0	90,0	14	84	22,17	B	
	4	↘	K2	13	60	2000	217	0,28	0	0	2	0	90,0	4	24	49,18	C	
3	4	↖	K3 LA	12	115	2000	200	0,57	0	0	4	0	90,0	6	36	51,56	D	
	3	↖	K3 LA	12	115	2000	200	0,57	0	0	4	0	90,0	6	36	51,56	D	
	2	↑	K3	28	10	2000	467	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	35,44	C	
	1	↗	K3, K3 RA	46	150	2000	767	0,20	0	0	3	0	90,0	6	36	24,67	B	
4	4	↗	K4 LA	6	100	3000	150	0,67	0	0	3	0	90,0	6	36	61,69	D	
	3	→	K4	57	240	2000	950	0,25	0	0	5	0	90,0	7	42	18,79	A	
	2	→	K4	57	240	2000	950	0,25	0	0	5	0	90,0	7	42	18,79	A	
	1	↘	K4, K4 RA	68	310	2000	1133	0,27	0	0	5	0	90,0	7	42	13,34	A	
Knotenpunktssummen:					3520		8833											
Gewichtete Mittelwerte:								0,55									28,01	
				TU = 120 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: gemäß A39-Planungen mit freien RA Ost**

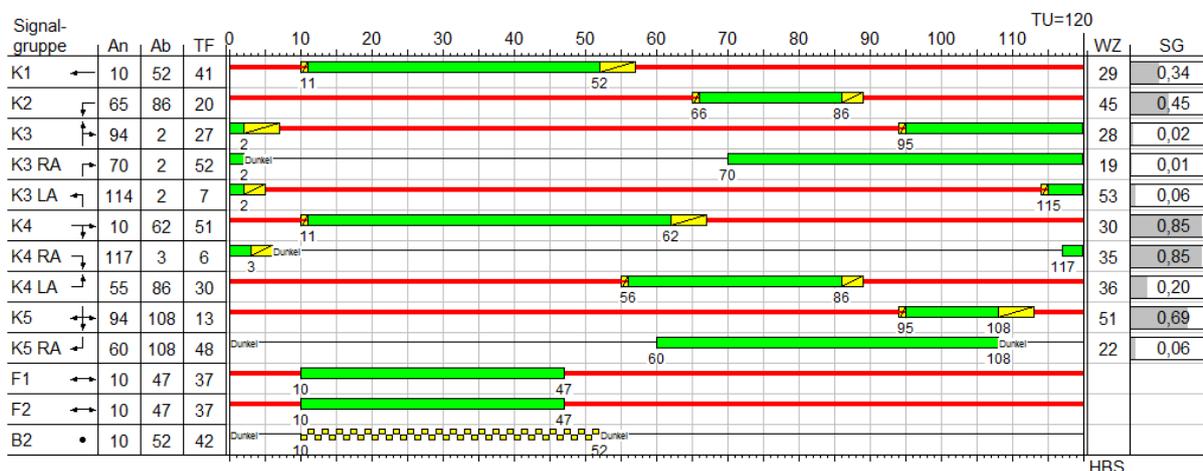
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: gemäß A39-Planungen mit freien RA Ost**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

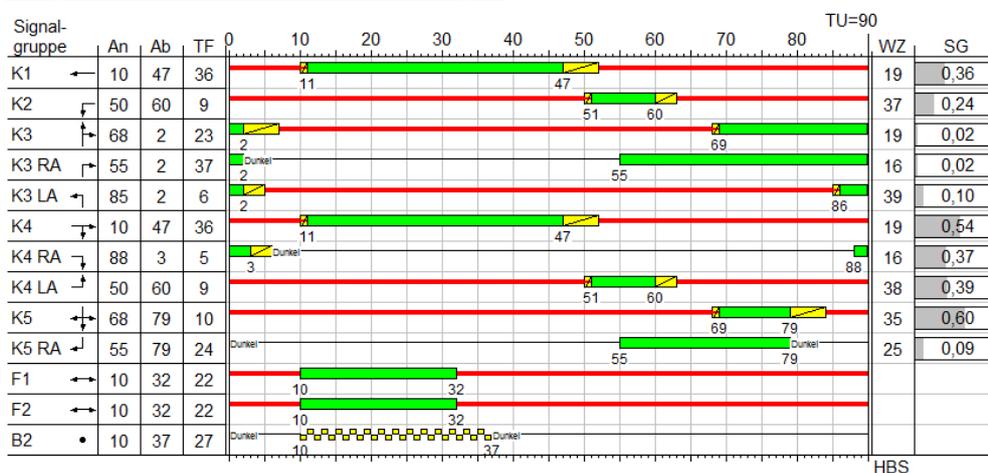


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	W [s]	QSV
1	1	↖	K5, K5 RA	48	50	2000	800	0,06	0	0	1	0	90,0	2	12	22,15	B
	2	↓	K5	13	110	2000	217	0,51	0	0	3	0	90,0	6	36	50,48	D
	3	↘	K5	13	150	2000	217	0,69	1	6	5	0	90,0	8	48	60,92	D
2	1	↗			1130	3000											
	2	←	K1	41	235	2000	683	0,34	0	0	6	0	90,0	8	48	29,47	B
	3	←	K1	41	235	2000	683	0,34	0	0	6	0	90,0	8	48	29,47	B
	4	↙	K2	20	150	2000	333	0,45	0	0	5	0	90,0	7	42	45,05	C
3	4	↖	K3 LA	7	10	2850	166	0,06	0	0	0	0	90,0	1	6	53,39	D
	3	↖	K3 LA	7	10	2850	166	0,06	0	0	0	0	90,0	1	6	53,39	D
	2	↑	K3	27	10	2000	450	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	36,22	C
	1	↗	K3, K3 RA	52	10	2000	867	0,01	0	0	0	0	90,0	1	6	19,36	A
4	4	↗	K4 LA	30	100	2000	500	0,20	0	0	3	0	90,0	5	30	35,53	C
	3	→	K4	51	460	2000	850	0,54	0	0	11	0	90,0	13	78	25,76	B
	2	→	K4	51	460	2000	850	0,54	0	0	11	0	90,0	13	78	25,76	B
	1	↘	K4, K4 RA	57	810	2000	950	0,85	2	12	25	0	90,0	22	132	34,77	B
Knotenpunktssummen:					3930		7732										
Gewichtete Mittelwerte:								0,57								33,37	
				TU = 120 s T = 3600 s													

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: gemäß A39-Planungen mit freien RA Ost**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

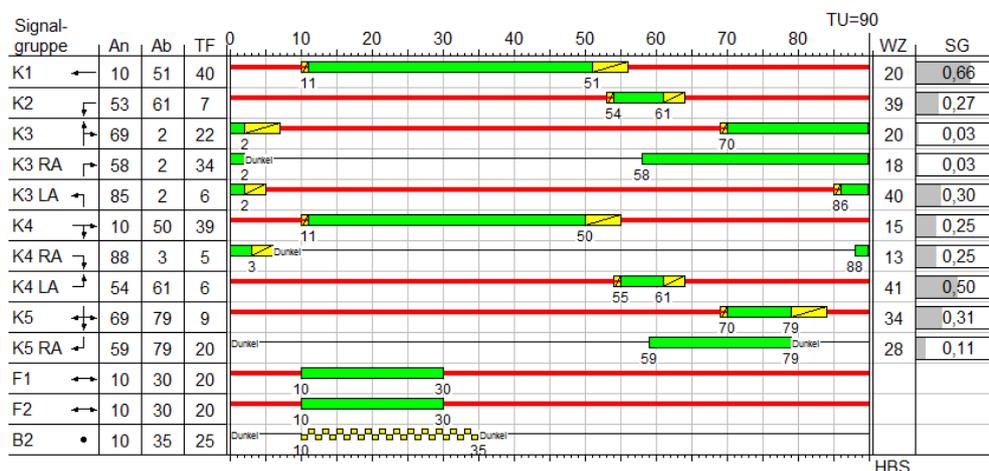


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K5, K5 RA	24	50	2000	533	0,09	0	0	1	0	90,0	2	12	24,83	B	
	2	↓	K5	10	20	2400	267	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	35,85	C	
	3	↘	K5	10	160	2400	267	0,60	0	0	4	0	90,0	6	36	38,10	C	
2	1	↖			410	3000												
	2	←	K1	36	290	2000	800	0,36	0	0	5	0	90,0	7	42	18,95	A	
	3	←	K1	36	290	2000	800	0,36	0	0	5	0	90,0	7	42	18,95	A	
	4	↘	K2	9	60	2550	255	0,24	0	0	1	0	90,0	3	18	37,33	C	
3	4	↖	K3 LA	6	20	3000	200	0,10	0	0	0	0	90,0	1	6	39,46	C	
	3	↖	K3 LA	6	20	3000	200	0,10	0	0	0	0	90,0	1	6	39,46	C	
	2	↑	K3	23	10	2000	511	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	25,06	B	
	1	↗	K3, K3 RA	37	20	2000	822	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	15,77	A	
4	4	↗	K4 LA	9	100	2550	255	0,39	0	0	2	0	90,0	4	24	37,94	C	
	3	→	K4	36	435	2000	800	0,54	0	0	8	0	90,0	10	60	20,70	B	
	2	→	K4	36	435	2000	800	0,54	0	0	8	0	90,0	10	60	20,70	B	
	1	↘	K4, K4 RA	41	340	2000	911	0,37	0	0	6	0	90,0	8	48	16,07	A	
Knotenpunktssummen:					2660		7421											
Gewichtete Mittelwerte:								0,43									22,53	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: gemäß A39-Planungen mit freien RA Ost**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

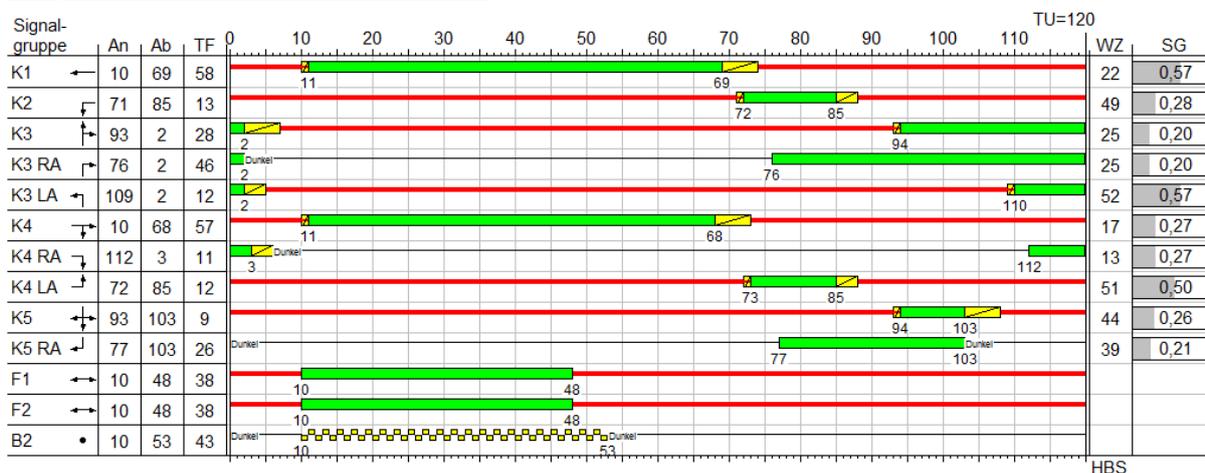


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	←↙	K5, K5 RA	20	50	2000	444	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	27,94	B	
	2	↓	K5	9	20	2550	255	0,08	0	0	0	0	90,0	1	6	36,74	C	
	3	↘	K5	9	80	2550	255	0,31	0	0	2	0	90,0	4	24	37,63	C	
2	1	↖			1620	3000												
	2	←	K1	40	585	2000	889	0,66	0	0	12	0	90,0	12	72	20,00	A	
	3	←	K1	40	585	2000	889	0,66	0	0	12	0	90,0	12	72	20,00	A	
3	4	↙	K2	7	60	2850	222	0,27	0	0	1	0	90,0	3	18	39,10	C	
	4	↖	K3 LA	6	60	3000	200	0,30	0	0	1	0	90,0	3	18	40,00	C	
	3	↖	K3 LA	6	60	3000	200	0,30	0	0	1	0	90,0	3	18	40,00	C	
	2	↑	K3	22	10	2000	489	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	25,82	B	
4	1	↗	K3, K3 RA	34	20	2000	756	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	17,60	A	
	4	↗	K4 LA	6	100	3000	200	0,50	0	0	2	0	90,0	4	24	40,55	C	
	3	→	K4	39	195	2000	867	0,22	0	0	3	0	90,0	5	30	16,01	A	
	2	→	K4	39	195	2000	867	0,22	0	0	3	0	90,0	5	30	16,01	A	
1	↘	K4, K4 RA	44	240	2000	978	0,25	0	0	3	0	90,0	6	36	13,36	A		
Knotenpunktssummen:					3880		7511											
Gewichtete Mittelwerte:								0,47									22,03	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordwest / K107**

**Ausbau: gemäß A39-Planungen mit freien RA Ost**

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

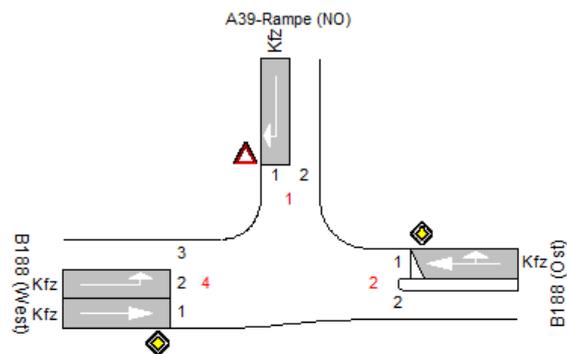


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
1	1	←↓	K5, K5 RA	26	90	2000	433	0,21	0	0	2	0	90,0	5	30	38,57	C
	2	↓	K5	9	10	2550	191	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	51,54	D
	3	↓↘	K5	9	50	2550	191	0,26	0	0	2	0	90,0	3	18	52,38	D
2	1	↗			920	3000											
	2	←	K1	58	555	2000	967	0,57	0	0	13	0	90,0	14	84	22,17	B
	3	←	K1	58	555	2000	967	0,57	0	0	13	0	90,0	14	84	22,17	B
	4	↘	K2	13	60	2000	217	0,28	0	0	2	0	90,0	4	24	49,18	C
3	4	↙↘	K3 LA	12	115	2000	200	0,57	0	0	4	0	90,0	6	36	51,56	D
	3	↙↘	K3 LA	12	115	2000	200	0,57	0	0	4	0	90,0	6	36	51,56	D
	2	↑	K3	28	10	2000	467	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	35,44	C
	1	↗	K3, K3 RA	46	150	2000	767	0,20	0	0	3	0	90,0	6	36	24,67	B
4	4	↗↘	K4 LA	12	100	2000	200	0,50	0	0	3	0	90,0	5	30	51,16	D
	3	→	K4	57	240	2000	950	0,25	0	0	5	0	90,0	7	42	18,79	A
	2	→	K4	57	240	2000	950	0,25	0	0	5	0	90,0	7	42	18,79	A
	1	↘	K4, K4 RA	68	310	2000	1133	0,27	0	0	5	0	90,0	7	42	13,34	A
Knotenpunktssummen:					3520		7833										
Gewichtete Mittelwerte:								0,42								26,29	
				TU = 120 s T = 3600 s													

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

**Bestand: Vorfahrtsregelung**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

**Bestand: Vorfahrtsregelung**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
2 » 4	1	1425			2000	575	0,71	1,000			0	A	2
2 » 1	1	62			1800	1738	0,03	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	2310	27	18	18	0,00	1,000	0	0	0	A	4
1 » 4	2	195	1390	126	126	-	1,55	0,000	42	45	~	F	6
4 » 1	2	62	1390	184	184	122	0,34	0,663	1	2	29	C	7
4 » 2	1	882			2000	1118	0,44	1,000			0	A	8
2		1487			1900	413	0,78	-			0	A	2+3

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
2 » 4	1	687			2000	1313	0,34	1,000			0	A	2
2 » 1	1	51			1800	1749	0,03	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	1400	115	103	103	0,00	1,000	0	0	0	A	4
1 » 4	2	288	670	398	398	110	0,72	0,276	7	10	32	D	6
4 » 1	2	51	670	494	494	443	0,10	0,897	0	1	8	A	7
4 » 2	1	697			2000	1303	0,35	1,000			0	A	8
2		738			1900	1162	0,39	-			0	A	2+3

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
2 » 4	1	1527			2000	473	0,76	1,000			0	A	2
2 » 1	1	92			1800	1708	0,05	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	1950	48	36	36	0,00	1,000	0	0	0	A	4
1 » 4	2	257	1490	107	107	-	2,40	0,000	80	82	~	F	6
4 » 1	2	41	1490	160	160	119	0,26	0,744	1	2	30	D	7
4 » 2	1	430			2000	1570	0,22	1,000			0	A	8
2		1619			1900	281	0,85	-			0	A	2+3

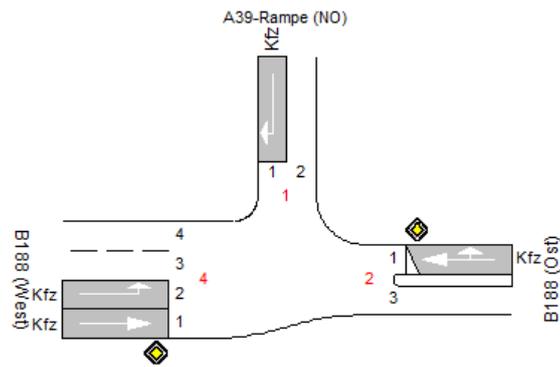
**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
2 » 4	1	1322			2000	678	0,66	1,000			0	A	2
2 » 1	1	82			1800	1718	0,05	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	1940	49	9	9	0,00	1,000	0	0	0	A	4
1 » 4	2	421	1290	148	148	-	2,84	0,000	141	143	~	F	6
4 » 1	2	174	1290	211	211	37	0,82	0,175	9	13	84	E	7
4 » 2	1	492			2000	1508	0,25	1,000			0	A	8
2		1404			1900	496	0,74	-			0	A	2+3

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

**Ausbau: Vorfahrtsregelung mit Beschleunigungstreifen für RE Nord**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost****Ausbau: Vorfahrtsregelung mit Beschleunigungstreifen für RE Nord**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
2 » 4	1	1425			2000	575	0,71	1,000			0	A	2
2 » 1	1	62			1800	1738	0,03	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	2310	27	18	18	0,00	1,000	0	0	0	A	4
1 » 4													
4 » 1	2	62	1390	184	184	122	0,34	0,663	1	2	29	C	7
4 » 2	1	882			2000	1118	0,44	1,000			0	A	8
2		1487			1900	413	0,78	-			0	A	2+3

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
2 » 4	1	687			2000	1313	0,34	1,000			0	A	2
2 » 1	1	51			1800	1749	0,03	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	1400	115	103	103	0,00	1,000	0	0	0	A	4
1 » 4													
4 » 1	2	51	670	494	494	443	0,10	0,897	0	1	8	A	7
4 » 2	1	697			2000	1303	0,35	1,000			0	A	8
2		738			1900	1162	0,39	-			0	A	2+3

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
2 » 4	1	1527			2000	473	0,76	1,000			0	A	2
2 » 1	1	92			1800	1708	0,05	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	1950	48	36	36	0,00	1,000	0	0	0	A	4
1 » 4													
4 » 1	2	41	1490	160	160	119	0,26	0,744	1	2	30	D	7
4 » 2	1	430			2000	1570	0,22	1,000			0	A	8
2		1619			1900	281	0,85	-			0	A	2+3

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
2 » 4	1	1322			2000	678	0,66	1,000			0	A	2
2 » 1	1	82			1800	1718	0,05	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	1940	49	9	9	0,00	1,000	0	0	0	A	4
1 » 4													
4 » 1	2	174	1290	211	211	37	0,82	0,175	9	13	84	E	7
4 » 2	1	492			2000	1508	0,25	1,000			0	A	8
2		1404			1900	496	0,74	-			0	A	2+3

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

**Ausbau: Vorfahrtsregelung mit Beschleunigungstreifen für RE Nord**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
2 » 4	1	1548			2000	452	0,77	1,000			0	A	2
2 » 1	1	62			1800	1738	0,03	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	2580	18	11	11	0,00	1,000	0	0	0	A	4
1 » 4													
4 » 1	2	62	1510	156	156	94	0,40	0,603	2	3	38	D	7
4 » 2	1	1035			2000	965	0,52	1,000			0	A	8
2		1610			1900	290	0,85	-			0	A	2+3

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
2 » 4	1	769			2000	1231	0,38	1,000			0	A	2
2 » 1	1	51			1800	1749	0,03	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	1780	63	56	56	0,00	1,000	0	0	0	A	4
1 » 4													
4 » 1	2	51	750	443	443	392	0,12	0,885	0	1	9	A	7
4 » 2	1	1005			2000	995	0,50	1,000			0	A	8
2		820			1900	1080	0,43	-			0	A	2+3

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
2 » 4	1	2652			2000	-	1,33	-			0	F	2
2 » 1	1	195			1800	1605	0,11	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	3070	8	0	0	-	1,000	-	-	0	A	4
1 » 4													
4 » 1	2	41	2590	35	35	-	1,17	0,000	9	11	~	F	7
4 » 2	1	451			2000	1549	0,23	1,000			0	A	8
2		2847			1900	-	1,50	-			0	F	2+3

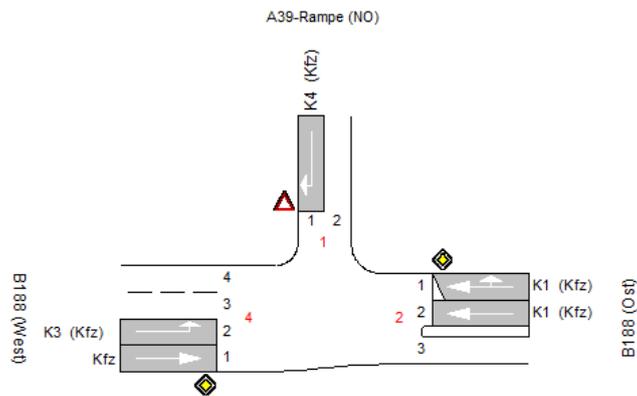
Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
2 » 4	1	1702			2000	298	0,85	1,000			0	A	2
2 » 1	1	113			1800	1687	0,06	1,000			0	A	3
1 » 2	3	0	2340	26	0	0	-	1,000	-	-	0	A	4
1 » 4													
4 » 1	2	174	1660	127	127	-	1,37	0,000	32	35	~	F	7
4 » 2	1	523			2000	1477	0,26	1,000			0	A	8
2		1815			1900	85	0,96	-			0	A	2+3

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

**Ausbau: LSA mit 1x GA Ost**

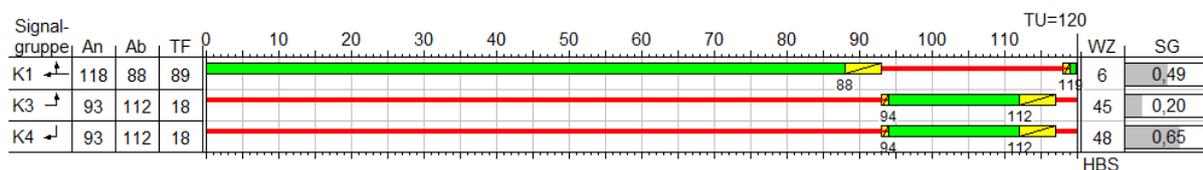
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

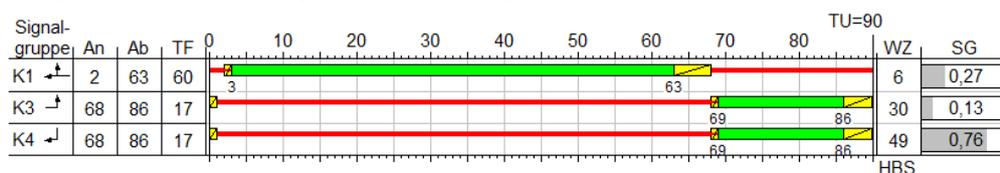
**Ausbau: LSA mit 1x GA Ost**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K4	18	190	1950	293	0,65	0	0	6	0	90,0	9	54	48,03	C	
2	1	↕	K1	89	716	1952	1448	0,49	0	0	10	0	90,0	10	60	6,32	A	
	2	←	K1	89	734	2000	1483	0,49	0	0	10	0	90,0	10	60	6,33	A	
4	2	↕	K3	18	60	1952	293	0,20	0	0	2	0	90,0	4	24	44,72	C	
	1	→			860	2928												
Knotenpunktssummen:						2560		3517										
Gewichtete Mittelwerte:									0,50								12,34	
TU = 120 s T = 3600 s																		

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

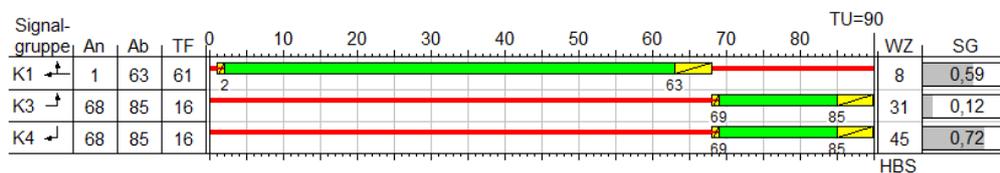


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K4	17	280	1948	368	0,76	1	6	7	0	90,0	11	66	48,72	C	
2	1	↕	K1	60	356	1954	1303	0,27	0	0	4	0	90,0	5	30	6,11	A	
	2	←	K1	60	364	2000	1333	0,27	0	0	4	0	90,0	5	30	6,11	A	
4	2	↕	K3	17	50	1962	371	0,13	0	0	1	0	90,0	2	12	30,38	B	
	1	→			680	2928												
Knotenpunktssummen:						1730		3375										
Gewichtete Mittelwerte:									0,40								18,63	
TU = 90 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

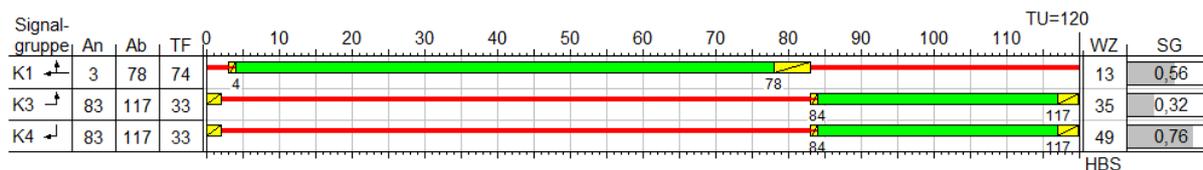
**Ausbau: LSA mit 1x GA Ost**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↵	K4	16	250	1950	347	0,72	1	6	6	0	90,0	10	60	44,60	C	
2	1	↵	K1	61	781	1954	1324	0,59	0	0	10	0	90,0	10	60	7,78	A	
	2	←	K1	61	799	2000	1356	0,59	0	0	11	0	90,0	10	60	7,78	A	
4	2	↻	K3	16	40	1952	347	0,12	0	0	1	0	90,0	2	12	31,06	B	
	1	→			420	2931												
Knotenpunktssummen:						2290		3374										
Gewichtete Mittelwerte:									0,60								13,20	
					TU = 90 s T = 3600 s													

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

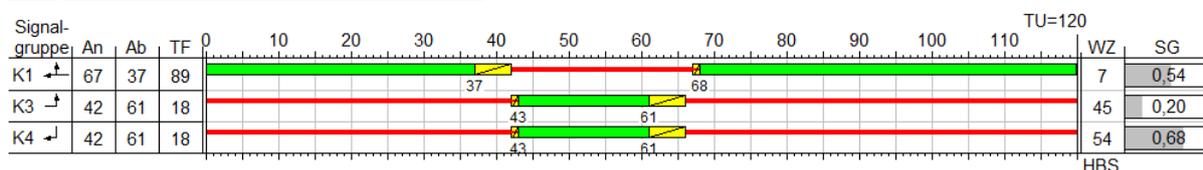


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↵	K4	33	410	1948	536	0,76	1	6	13	0	90,0	16	96	48,74	C	
2	1	↵	K1	74	677	1952	1204	0,56	0	0	13	0	90,0	13	78	13,50	A	
	2	←	K1	74	693	2000	1233	0,56	0	0	14	0	90,0	13	78	13,49	A	
4	2	↻	K3	33	170	1956	538	0,32	0	0	4	0	90,0	7	42	34,54	B	
	1	→			480	2928												
Knotenpunktssummen:						2430		3511										
Gewichtete Mittelwerte:									0,58								22,74	
					TU = 120 s T = 3600 s													

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

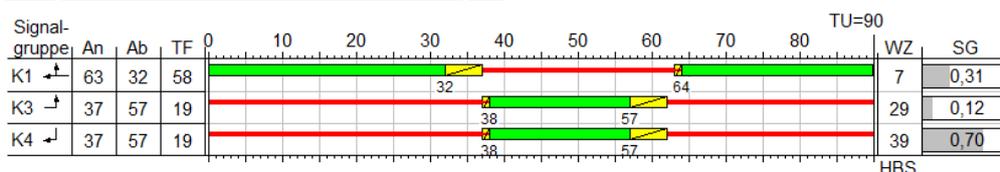
**Ausbau: LSA mit 1x GA Ost**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K4	18	200	1952	293	0,68	0	0	6	0	90,0	10	60	53,56	D	
2	1	↕	K1	89	775	1952	1448	0,54	0	0	11	0	90,0	10	60	6,64	A	
	2	↖	K1	89	795	2000	1483	0,54	0	0	11	0	90,0	11	66	6,65	A	
4	2	↗	K3	18	60	1952	293	0,20	0	0	2	0	90,0	4	24	44,72	C	
	1	→			1010	2931												
Knotenpunktssummen:						2840		3517										
Gewichtete Mittelwerte:									0,54								13,02	
TU = 120 s T = 3600 s																		

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

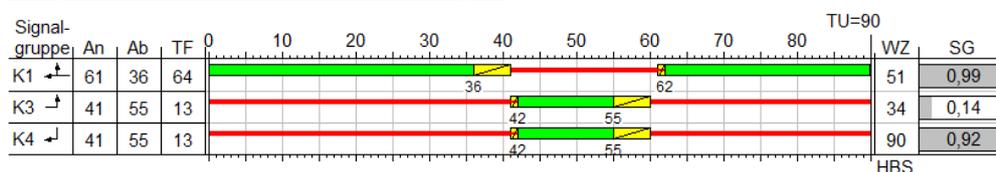


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K4	19	290	1954	413	0,70	1	6	7	0	90,0	10	60	38,79	C	
2	1	↕	K1	58	395	1954	1259	0,31	0	0	4	0	90,0	6	36	7,13	A	
	2	↖	K1	58	405	2000	1289	0,31	0	0	5	0	90,0	6	36	7,13	A	
4	2	↗	K3	19	50	1962	414	0,12	0	0	1	0	90,0	2	12	28,74	B	
	1	→			980	2928												
Knotenpunktssummen:						2120		3375										
Gewichtete Mittelwerte:									0,40								16,13	
TU = 90 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

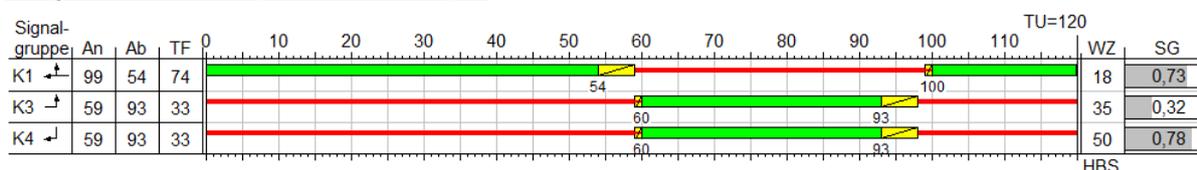
**Ausbau: LSA mit 1x GA Ost**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	←┘	K4	13	260	1956	283	0,92	4	24	7	1	90,0	14	84	89,86	E	
2	1	←┘	K1	64	1374	1954	1390	0,99	15	90	34	1	90,0	32	192	51,02	D	
	2	←	K1	64	1406	2000	1422	0,99	15	90	35	1	90,0	32	192	50,65	D	
4	2	┘	K3	13	40	1952	282	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	33,63	B	
	1	→			440	2931												
Knotenpunktssummen:						3520		3377										
Gewichtete Mittelwerte:									0,97								53,90	
					TU = 90 s T = 3600 s													

**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

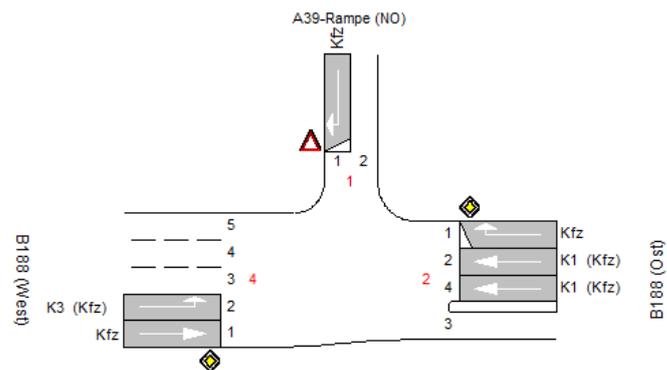


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	←┘	K4	33	420	1952	537	0,78	1	6	13	0	90,0	16	96	50,21	D	
2	1	←┘	K1	74	875	1954	1205	0,73	1	6	21	0	90,0	17	102	17,97	A	
	2	←	K1	74	895	2000	1233	0,73	1	6	21	0	90,0	17	102	17,89	A	
4	2	┘	K3	33	170	1956	538	0,32	0	0	4	0	90,0	7	42	34,54	B	
	1	→			510	2931												
Knotenpunktssummen:						2870		3513										
Gewichtete Mittelwerte:									0,71								24,87	
					TU = 120 s T = 3600 s													

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

**Ausbau: Teil-LSA mit Beschleunigungsstreifen für RE Nord und  
1x GA und 1x RA Ost**

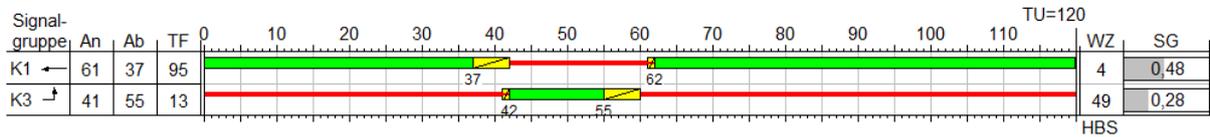
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

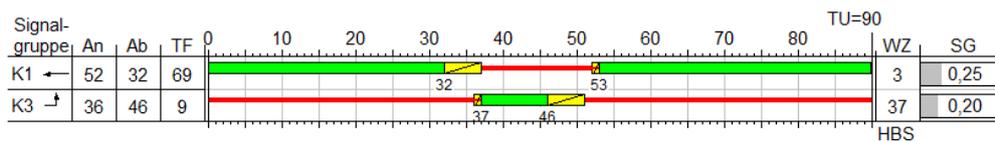
**Ausbau: Teil-LSA mit Beschleunigungsstreifen für RE Nord und 1x GA und 1x RA Ost**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
1	1	↙			200	2928											
	1	↕			60	2928											
2	2	←	K1	95	756	2000	1583	0,48	0	0	8	0	90,0	8	48	4,19	A
	4	←	K1	95	754	2000	1583	0,48	0	0	8	0	90,0	8	48	4,18	A
4	2	↗	K3	13	60	1952	211	0,28	0	0	2	0	90,0	4	24	49,22	C
	1	→			1010	2931											
Knotenpunktssummen:					2840		3377										
Gewichtete Mittelwerte:								0,47								5,90	
					TU = 120 s T = 3600 s												

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

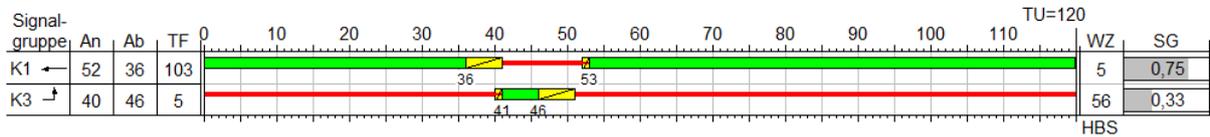


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
1	1	↙			290	2931											
	1	↕			50	2943											
2	2	←	K1	69	376	2000	1533	0,25	0	0	3	0	90,0	4	24	3,02	A
	4	←	K1	69	374	2000	1533	0,24	0	0	3	0	90,0	4	24	3,01	A
4	2	↗	K3	9	50	2502	250	0,20	0	0	1	0	90,0	3	18	37,19	C
	1	→			980	2928											
Knotenpunktssummen:					2120		3316										
Gewichtete Mittelwerte:								0,24								5,15	
					TU = 90 s T = 3600 s												

**Knotenpunkt B188 / A39-Rampe Nordost**

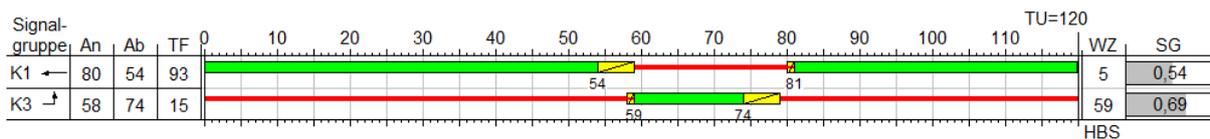
**Ausbau: Teil-LSA mit Beschleunigungsstreifen für RE Nord und 1x GA und 1x RA Ost**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙			260	2934												
	1	↕			190	2934												
2	2	←	K1	103	1295	2000	1717	0,75	1	6	19	0	90,0	11	66	5,01	A	
	4	←	K1	103	1295	2000	1717	0,75	1	6	19	0	90,0	11	66	5,01	A	
4	2	↕	K3	5	40	2928	122	0,33	0	0	1	0	90,0	3	18	55,87	D	
	1	→			440	2931												
Knotenpunktssummen:						3520		3556										
Gewichtete Mittelwerte:									0,75								5,79	
					TU = 120 s T = 3600 s													

**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

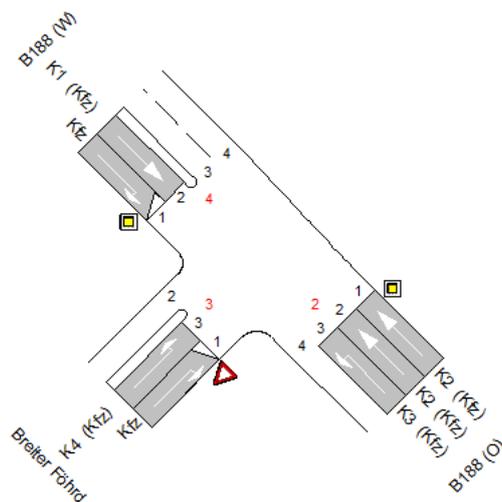


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙			420	2928												
	1	↕			110	2934												
2	2	←	K1	93	831	2000	1550	0,54	0	0	11	0	90,0	10	60	5,20	A	
	4	←	K1	93	829	2000	1550	0,53	0	0	11	0	90,0	10	60	5,19	A	
4	2	↕	K3	15	170	1956	245	0,69	1	6	5	0	90,0	9	54	58,99	D	
	1	→			510	2931												
Knotenpunktssummen:						2870		3345										
Gewichtete Mittelwerte:									0,55								10,19	
					TU = 120 s T = 3600 s													

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188 und Breiter Föhrd**

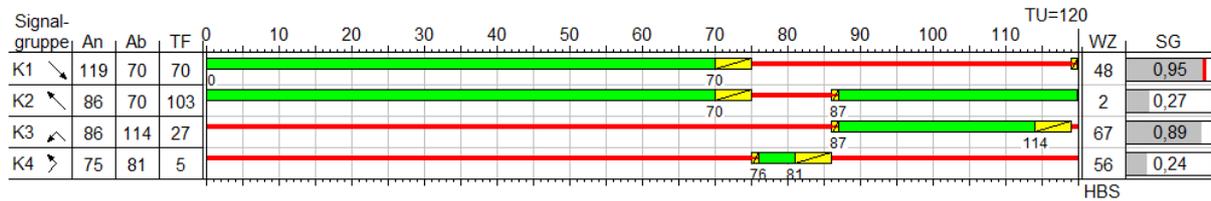
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188 und Breiter Föhrd**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

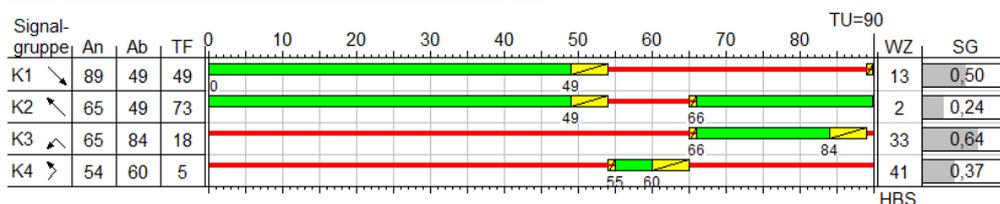


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
2	1	↘	K2	103	446	1956	1679	0,27	0	0	3	0	90,0	4	24	1,56	A
	2	↙	K2	103	444	1956	1679	0,26	0	0	3	0	90,0	4	24	1,56	A
	3	↗	K3	27	390	1956	440	0,89	3	18	13	1	90,0	18	108	67,32	D
3	3	↘	K4	5	30	2949	123	0,24	0	0	1	0	90,0	2	12	55,67	D
	1	↗			170	2934											
4	2	↘	K1	70	1080	1956	1141	0,95	8	48	36	1	90,0	30	180	48,14	C
	1	↘			510	2934											
Knotenpunktssummen:						3070		5062									
Gewichtete Mittelwerte:									0,67								34,02
TU = 120 s    T = 3600 s																	

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188 und Breiter Föhrd**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

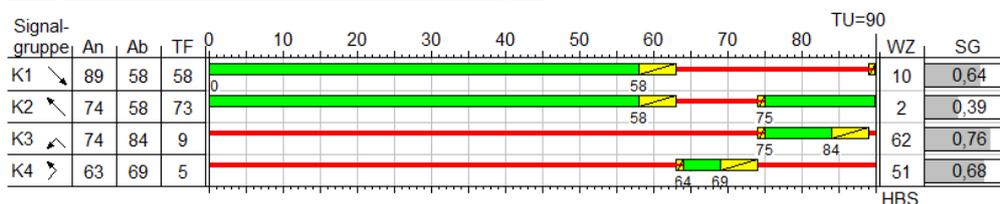


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
2	1	↘	K2	73	380	1950	1582	0,24	0	0	2	0	90,0	4	24	1,99	A
	2	↙	K2	73	380	1950	1582	0,24	0	0	2	0	90,0	4	24	1,99	A
	3	↗	K3	18	250	1950	390	0,64	0	0	6	0	90,0	8	48	33,04	B
3	3	↘	K4	5	60	2928	163	0,37	0	0	1	0	90,0	3	18	40,98	C
	1	↗			230	2925											
4	2	↘	K1	49	530	1950	1062	0,50	0	0	8	0	90,0	10	60	12,82	A
	1	↘			390	2928											
Knotenpunktssummen:						2220		4779									
Gewichtete Mittelwerte:									0,39								11,89
					TU = 90 s T = 3600 s												

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188 und Breiter Föhrd**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

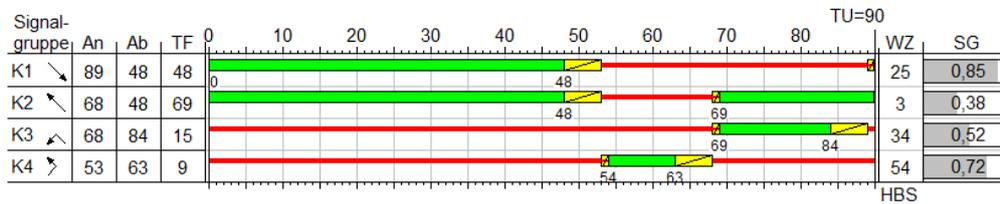


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
2	1	↘	K2	73	616	1952	1583	0,39	0	0	4	0	90,0	5	30	2,35	A
	2	↙	K2	73	614	1954	1585	0,39	0	0	4	0	90,0	5	30	2,34	A
	3	↗	K3	9	190	2486	249	0,76	2	12	5	1	90,0	9	54	61,92	D
3	3	↘	K4	5	110	2922	162	0,68	0	0	3	0	90,0	5	30	50,96	D
	1	↗			240	2928											
4	2	↘	K1	58	800	1952	1258	0,64	0	0	12	0	90,0	11	66	9,64	A
	1	↘			160	2928											
Knotenpunktssummen:						2730		4837									
Gewichtete Mittelwerte:									0,52								12,00
TU = 90 s    T = 3600 s																	

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188 und Breiter Föhrd**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

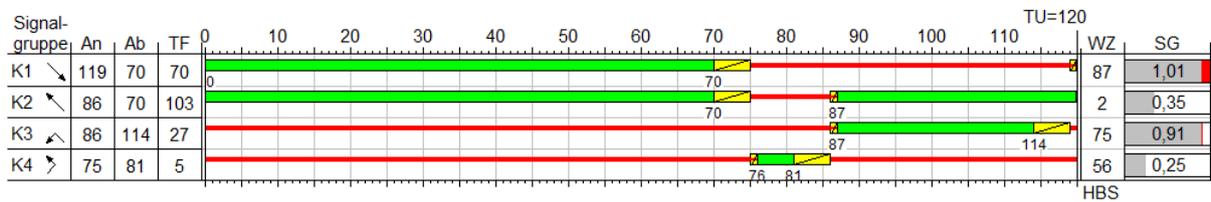


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>r</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	↙	K2	69	571	1952	1497	0,38	0	0	5	0	90,0	6	36	3,46	A	
	2	↘	K2	69	569	1954	1498	0,38	0	0	5	0	90,0	6	36	3,46	A	
	3	↗	K3	15	170	1956	326	0,52	0	0	4	0	90,0	6	36	34,22	B	
3	3	↘	K4	9	180	2489	249	0,72	1	6	4	0	90,0	8	48	53,83	D	
	1	↗			420	2928												
4	2	↘	K1	48	890	1954	1042	0,85	2	12	21	0	90,0	17	102	24,90	B	
	1	↘			70	2916												
Knotenpunktssummen:						2870		4612										
Gewichtete Mittelwerte:									0,59								17,49	
					TU = 90 s T = 3600 s													

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188 und Breiter Föhrd**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

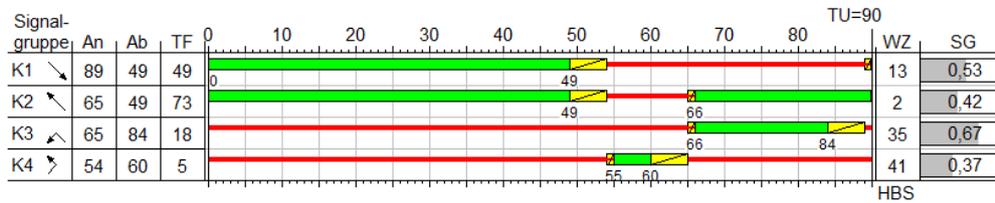


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
2	1	↘	K2	103	580	1952	1675	0,35	0	0	4	0	90,0	5	30	1,71	A
	2	↙	K2	103	580	1952	1675	0,35	0	0	4	0	90,0	5	30	1,71	A
	3	↗	K3	27	400	1952	439	0,91	4	24	13	1	90,0	19	114	74,51	E
3	3	↘	K4	5	30	2898	121	0,25	0	0	1	0	90,0	2	12	55,68	D
	1	↗			180	2928											
4	2	↘	K1	70	1150	1952	1139	1,01	19	114	38	2	90,0	44	264	86,85	E
	1	↘			520	2928											
Knotenpunktssummen:					3440		5049										
Gewichtete Mittelwerte:								0,71								48,66	
TU = 120 s    T = 3600 s																	

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188 und Breiter Föhrd**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

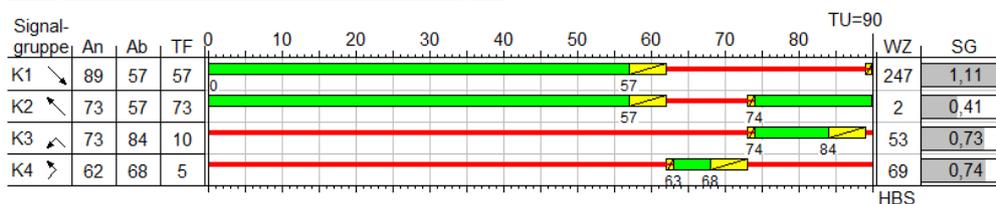


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
2	1	↘	K2	73	671	1952	1583	0,42	0	0	5	0	90,0	6	36	2,45	A
	2	↘	K2	73	669	1954	1585	0,42	0	0	5	0	90,0	6	36	2,44	A
	3	↗	K3	18	260	1952	390	0,67	0	0	6	0	90,0	9	54	35,25	C
3	3	↗	K4	5	60	2928	163	0,37	0	0	1	0	90,0	3	18	40,98	C
	1	↗			240	2928											
4	2	↘	K1	49	560	1954	1064	0,53	0	0	9	0	90,0	10	60	13,09	A
	1	↗			410	2931											
Knotenpunktssummen:						2870		4785									
Gewichtete Mittelwerte:									0,48								10,01
TU = 90 s    T = 3600 s																	

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188 und Breiter Föhrd**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

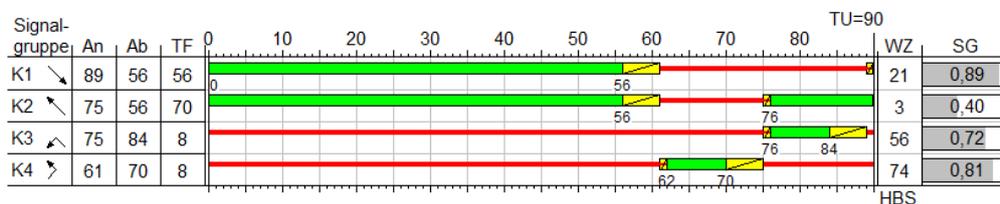


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	↙	K2	73	646	1954	1585	0,41	0	0	5	0	90,0	6	36	2,40	A	
	2	↘	K2	73	644	1954	1585	0,41	0	0	5	0	90,0	6	36	2,39	A	
	3	↗	K3	10	190	2347	261	0,73	1	6	5	0	90,0	9	54	53,45	D	
3	3	↘	K4	5	120	2928	163	0,74	1	6	3	1	90,0	7	42	69,11	D	
	1	↗			250	2931												
4	2	↘	K1	57	1380	1954	1238	1,11	78	468	35	4	90,0	104	624	247,25	F	
	1	↘			160	2928												
Knotenpunktssummen:						3390		4832										
Gewichtete Mittelwerte:									0,77								121,73	
TU = 90 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Bestand: LSA mit freien RA auf der B188 und Breiter Föhrd**

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

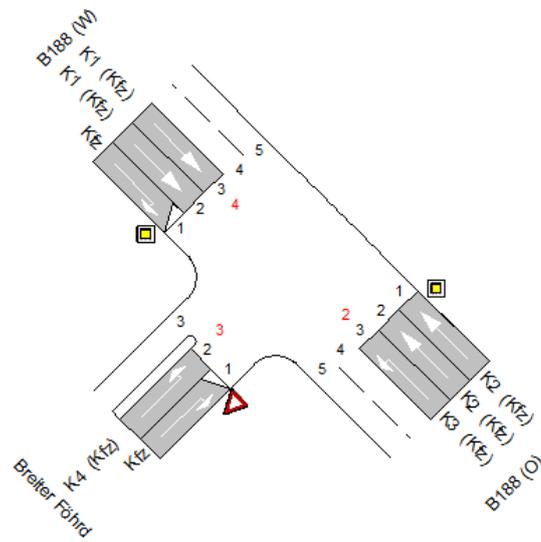


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	↘	K2	70	606	1952	1518	0,40	0	0	5	0	90,0	6	36	3,22	A	
	2	↙	K2	70	604	1952	1518	0,40	0	0	5	0	90,0	6	36	3,22	A	
	3	↗	K3	8	170	2641	235	0,72	1	6	4	0	90,0	8	48	55,54	D	
3	3	↘	K4	8	190	2633	234	0,81	2	12	5	1	90,0	10	60	74,43	E	
	1	↗			440	2928												
4	2	↘	K1	56	1080	1952	1215	0,89	2	12	26	0	90,0	17	102	20,81	B	
	1	↘			70	2916												
Knotenpunktssummen:						3160		4720										
Gewichtete Mittelwerte:									0,65								18,85	
TU = 90 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Ausbau: 4-streifige B188 (1x GA West)**

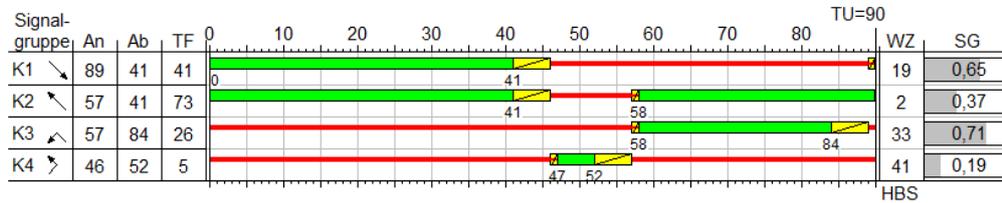
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Ausbau: 4-streifige B188 (1x GA West)**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

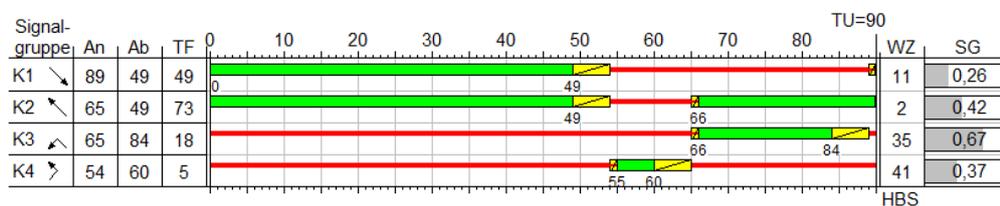


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	↙	K2	73	580	1952	1583	0,37	0	0	4	0	90,0	5	30	2,28	A	
	2	↘	K2	73	580	1952	1583	0,37	0	0	4	0	90,0	5	30	2,28	A	
	3	↗	K3	26	400	1952	564	0,71	1	6	9	0	90,0	12	72	33,25	B	
3	2	↘	K4	5	30	2898	161	0,19	0	0	1	0	90,0	2	12	40,56	C	
	1	↗			180	2928												
4	3	↙	K1	41	574	1954	890	0,64	0	0	11	0	90,0	12	72	18,89	A	
	2	↘	K1	41	576	1952	889	0,65	0	0	11	0	90,0	12	72	18,92	A	
	1	↗			520	2928												
Knotenpunktssummen:					3440		5670											
Gewichtete Mittelwerte:								0,53									14,20	
				TU = 90 s    T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Ausbau: 4-streifige B188 (1x GA West)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

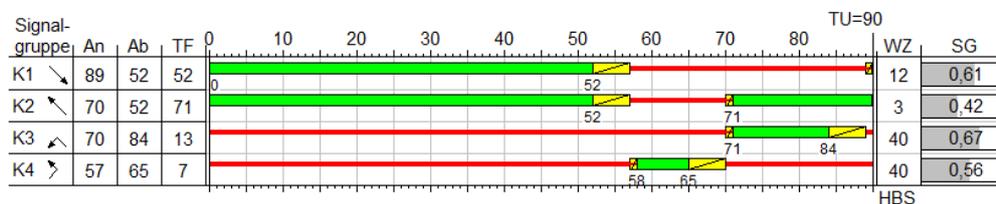


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	↘	K2	73	671	1952	1583	0,42	0	0	5	0	90,0	6	36	2,45	A	
	2	↙	K2	73	669	1954	1585	0,42	0	0	5	0	90,0	6	36	2,44	A	
	3	↗	K3	18	260	1952	390	0,67	0	0	6	0	90,0	9	54	35,25	C	
3	2	↘	K4	5	60	2928	163	0,37	0	0	1	0	90,0	3	18	40,98	C	
	1	↗			240	2928												
4	3	↘	K1	49	279	1956	1065	0,26	0	0	4	0	90,0	6	36	10,89	A	
	2	↙	K1	49	281	1952	1063	0,26	0	0	4	0	90,0	6	36	10,91	A	
	1	↘			410	2931												
Knotenpunktssummen:					2870		5849											
Gewichtete Mittelwerte:								0,41									9,46	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Ausbau: 4-streifige B188 (1x GA West)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

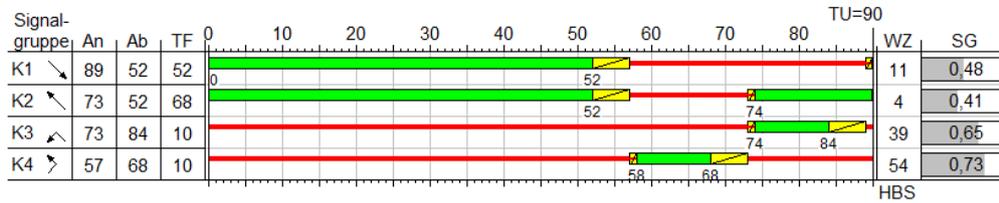


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	↙	K2	71	646	1954	1541	0,42	0	0	5	0	90,0	6	36	3,00	A	
	2	↘	K2	71	644	1954	1541	0,42	0	0	5	0	90,0	6	36	2,99	A	
	3	↗	K3	13	190	1956	283	0,67	0	0	5	0	90,0	7	42	40,22	C	
3	2	↘	K4	7	120	2782	216	0,56	0	0	3	0	90,0	5	30	40,00	C	
	1	↗			250	2931												
4	3	↘	K1	52	690	1954	1129	0,61	0	0	11	0	90,0	11	66	12,40	A	
	2	↙	K1	52	690	1954	1129	0,61	0	0	11	0	90,0	11	66	12,40	A	
	1	↗			160	2928												
Knotenpunktssummen:					3390		5839											
Gewichtete Mittelwerte:								0,53									11,21	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / Breiter Föhrd**

**Ausbau: 4-streifige B188 (1x GA West)**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

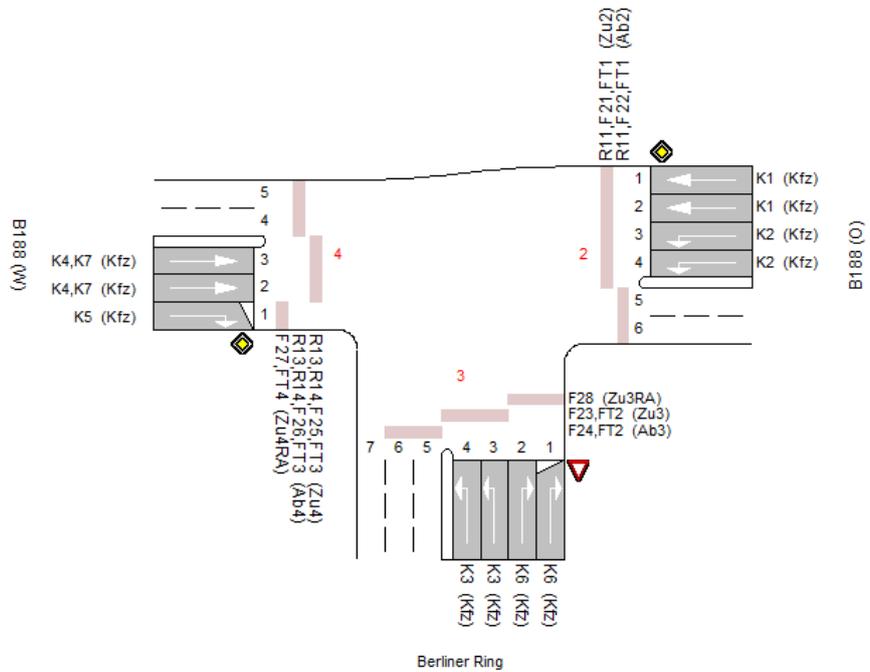


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	↘	K2	68	606	1952	1475	0,41	0	0	5	0	90,0	6	36	3,90	A	
	2	↙	K2	68	604	1952	1475	0,41	0	0	5	0	90,0	6	36	3,89	A	
	3	↗	K3	10	170	2347	261	0,65	0	0	4	0	90,0	7	42	38,59	C	
3	2	↘	K4	10	190	2340	260	0,73	1	6	5	0	90,0	9	54	54,03	D	
	1	↗			440	2928												
4	3	↘	K1	52	540	1952	1128	0,48	0	0	8	0	90,0	9	54	11,09	A	
	2	↙	K1	52	540	1952	1128	0,48	0	0	8	0	90,0	9	54	11,09	A	
	1	↘			70	2916												
Knotenpunktssummen:						3160		5727										
Gewichtete Mittelwerte:									0,48								12,65	
					TU = 90 s    T = 3600 s													

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Bestand: LSA (mit 2-streifige Aufweitung GA West über ca. 55m)**

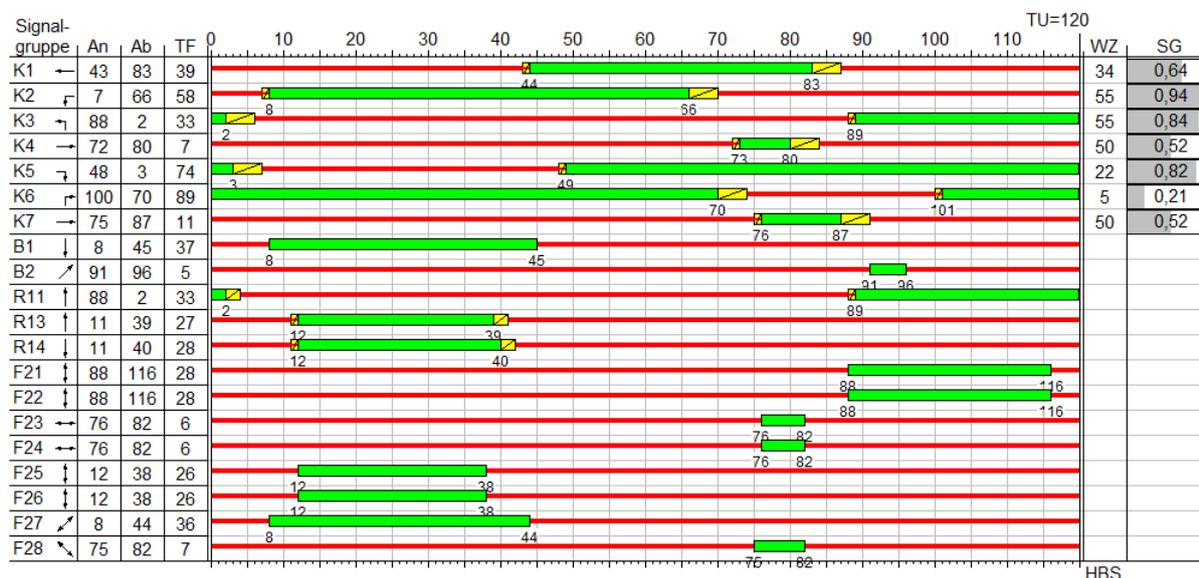
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Bestand: LSA (mit 2-streifige Aufweitung GA West über ca. 55m)**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

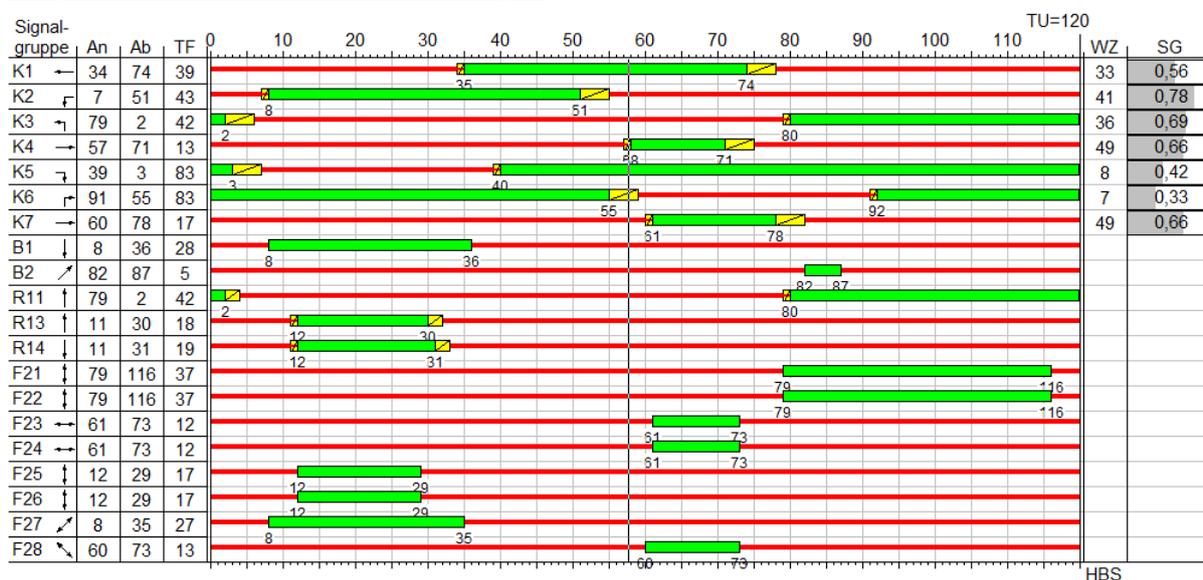


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	39	406	1954	635	0,64	0	0	12	0	90,0	13	78	34,51	B	
	2	←	K1	39	404	1956	636	0,64	0	0	11	0	90,0	13	78	34,45	B	
	3	↙	K2	58	890	1956	945	0,94	7	42	30	1	90,0	29	174	55,45	D	
	4	↙	K2	58	890	1956	945	0,94	7	42	30	1	90,0	29	174	55,45	D	
3	4	↖	K3	33	454	1966	541	0,84	2	12	15	0	90,0	18	108	54,97	D	
	3	↖	K3	33	456	1966	541	0,84	2	12	15	0	90,0	18	108	55,28	D	
	2	↗	K6	89	300	1956	1451	0,21	0	0	3	0	90,0	5	30	4,73	A	
	1	↗	K6	89	300	1956	1451	0,21	0	0	3	0	90,0	5	30	4,73	A	
4	3	→	K4, K7	14	89	1500	175	0,51	0	0	3	0	90,0	5	30	49,77	C	
	2	→	K4, K7	14	91	1500	175	0,52	0	0	3	0	90,0	5	30	49,84	C	
	1	↘	K5	74	990	1956	1206	0,82	1	6	27	0	90,0	19	114	22,11	B	
Knotenpunktssummen:					5270		8701											
Gewichtete Mittelwerte:								0,76									39,94	
				TU = 120 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Bestand: LSA (mit 2-streifige Aufweitung GA West über ca. 55m)**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

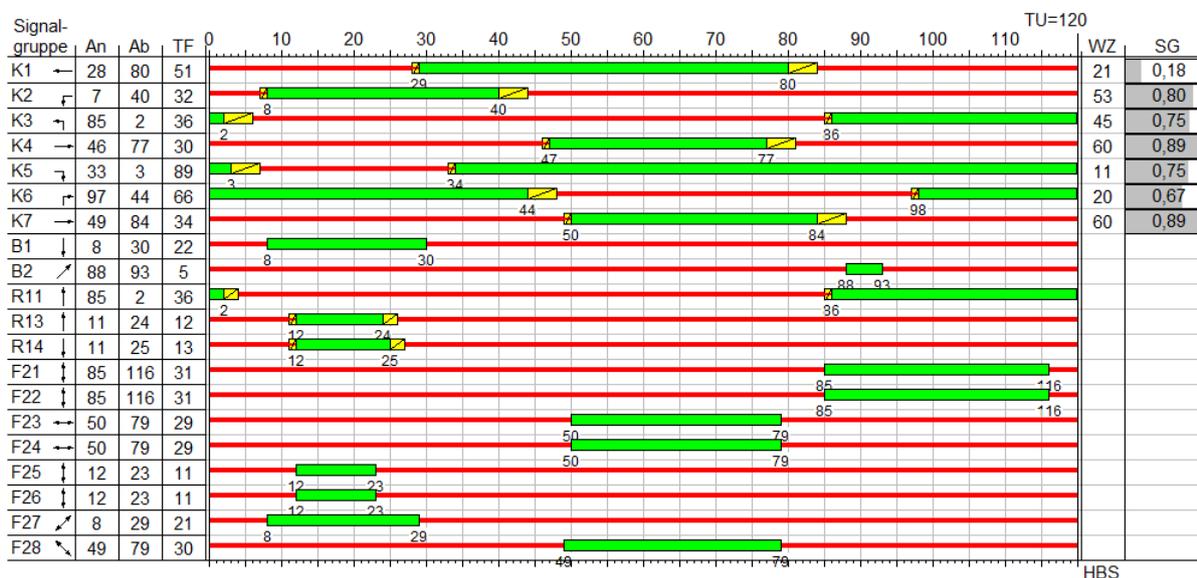


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	39	356	1950	634	0,56	0	0	10	0	90,0	12	72	33,44	B	
	2	←	K1	39	354	1952	634	0,56	0	0	10	0	90,0	12	72	33,39	B	
	3	↙	K2	43	546	1950	699	0,78	1	6	17	0	90,0	18	108	41,40	C	
	4	↙	K2	43	544	1952	699	0,78	1	6	17	0	90,0	18	108	41,18	C	
3	4	↖	K3	42	469	1954	684	0,69	0	0	13	0	90,0	15	90	35,42	C	
	3	↖	K3	42	471	1952	683	0,69	0	0	14	0	90,0	15	90	35,70	C	
	2	↗	K6	83	449	1952	1350	0,33	0	0	6	0	90,0	8	48	7,41	A	
	1	↗	K6	83	451	1950	1349	0,33	0	0	6	0	90,0	8	48	7,42	A	
4	3	→	K4, K7	20	164	1500	250	0,66	0	0	5	0	90,0	8	48	47,95	C	
	2	→	K4, K7	20	166	1500	250	0,66	0	0	5	0	90,0	8	48	49,57	C	
	1	↘	K5	83	560	1950	1349	0,42	0	0	8	0	90,0	9	54	8,00	A	
Knotenpunktssummen:					4530		8581											
Gewichtete Mittelwerte:								0,58									28,57	
TU = 120 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Bestand: LSA (mit 2-streifige Aufweitung GA West über ca. 55m)**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

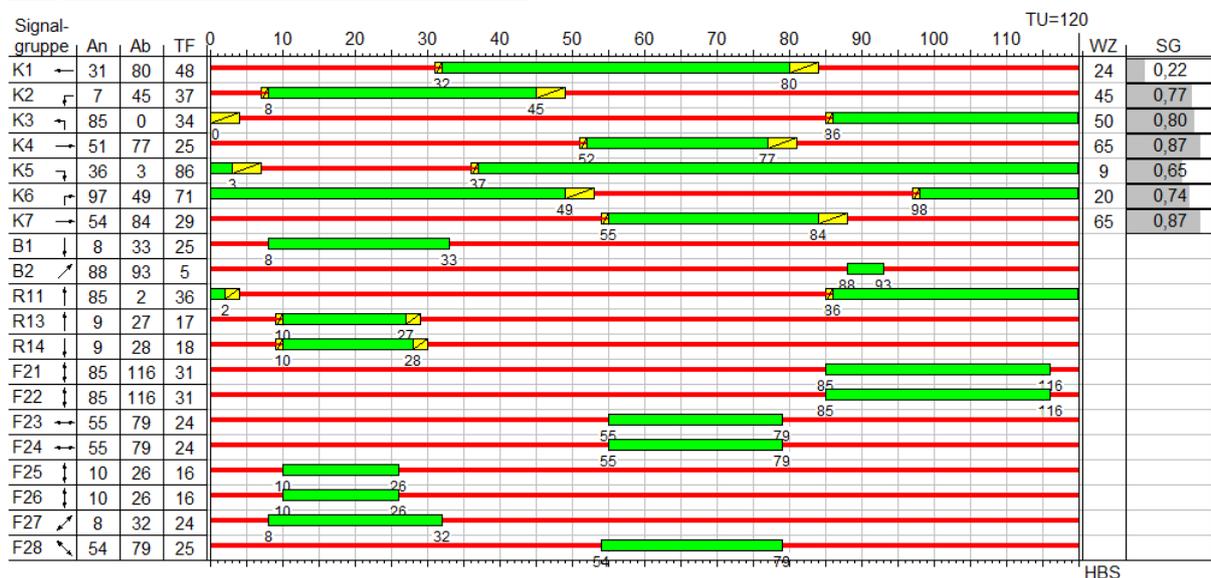


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>r</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
2	1	←	K1	51	151	1950	829	0,18	0	0	3	0	90,0	5	30	21,50	B
	2	←	K1	51	149	1956	831	0,18	0	0	3	0	90,0	5	30	21,47	B
	3	↙	K2	32	416	1950	520	0,80	2	12	13	0	90,0	17	102	52,80	D
	4	↙	K2	32	414	1950	520	0,80	2	12	13	0	90,0	17	102	52,46	D
3	4	↖	K3	36	440	1948	584	0,75	1	6	14	0	90,0	16	96	45,10	C
	3	↖	K3	36	440	1948	584	0,75	1	6	14	0	90,0	16	96	45,10	C
	2	↗	K6	66	720	1952	1074	0,67	0	0	17	0	90,0	16	96	19,90	A
	1	↗	K6	66	720	1952	1074	0,67	0	0	17	0	90,0	16	96	19,90	A
4	3	→	K4, K7	37	409	1500	463	0,88	3	18	14	1	90,0	17	102	60,17	D
	2	→	K4, K7	37	411	1500	463	0,89	3	18	14	1	90,0	17	102	60,60	D
	1	↘	K5	89	1080	1952	1448	0,75	1	6	22	0	90,0	15	90	10,87	A
Knotenpunktssummen:					5350		8390										
Gewichtete Mittelwerte:								0,72								33,60	
TU = 120 s T = 3600 s																	

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Bestand: LSA (mit 2-streifige Aufweitung GA West über ca. 55m)**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

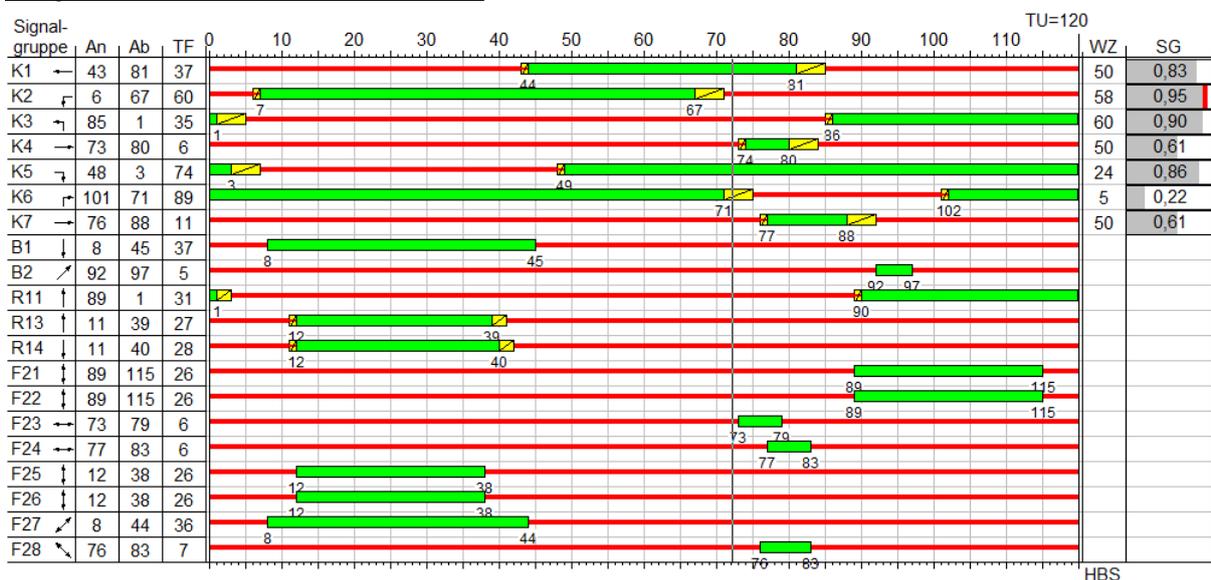


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
2	1	←	K1	48	171	1950	780	0,22	0	0	4	0	90,0	6	36	23,68	B
	2	←	K1	48	169	1956	782	0,22	0	0	4	0	90,0	6	36	23,64	B
	3	↙	K2	37	461	1954	602	0,77	1	6	14	0	90,0	17	102	45,20	C
	4	↙	K2	37	459	1956	603	0,76	1	6	14	0	90,0	17	102	44,84	C
3	4	↖	K3	34	440	1952	553	0,80	2	12	14	0	90,0	17	102	50,38	D
	3	↖	K3	34	440	1952	553	0,80	2	12	14	0	90,0	17	102	50,38	D
	2	↗	K6	71	854	1954	1156	0,74	1	6	21	0	90,0	17	102	20,23	B
	1	↗	K6	71	856	1952	1155	0,74	1	6	21	0	90,0	17	102	20,34	B
4	3	→	K4, K7	32	344	1500	400	0,86	2	12	11	1	90,0	16	96	64,34	D
	2	→	K4, K7	32	346	1500	400	0,87	3	18	12	1	90,0	16	96	64,92	D
	1	↘	K5	86	910	1944	1393	0,65	0	0	16	0	90,0	13	78	9,14	A
Knotenpunktssummen:					5450		8377										
Gewichtete Mittelwerte:								0,72								33,28	
TU = 120 s T = 3600 s																	

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Bestand: LSA (mit 2-streifige Aufweitung GA West über ca. 55m)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

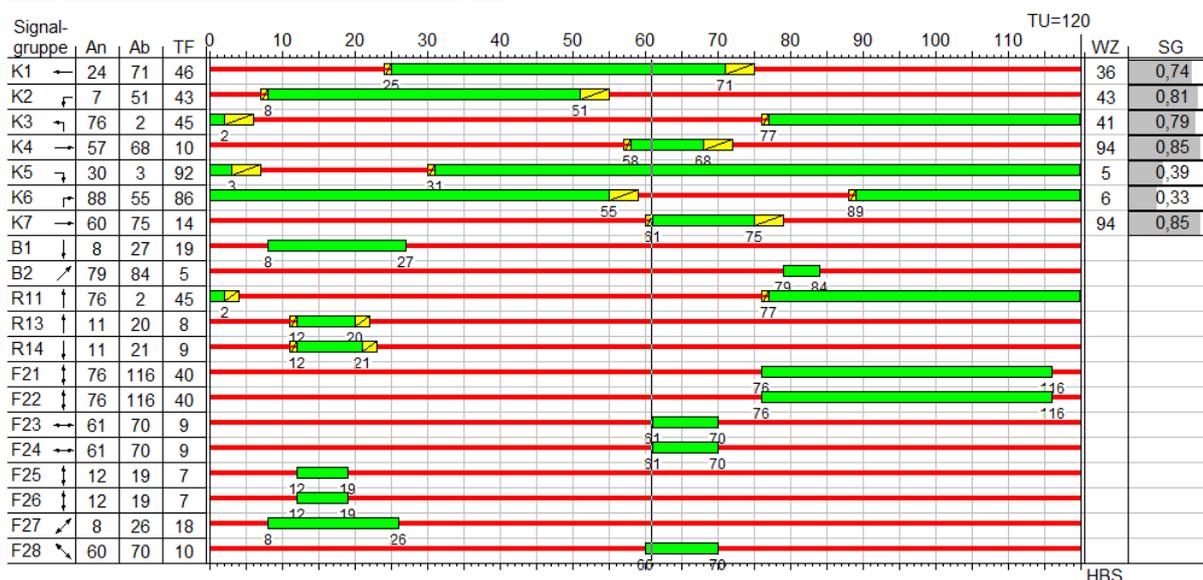


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	37	500	1952	602	0,83	2	12	16	0	90,0	19	114	50,23	D	
	2	←	K1	37	500	1952	602	0,83	2	12	16	0	90,0	19	114	50,23	D	
	3	↙	K2	60	931	1954	977	0,95	8	48	31	1	90,0	31	186	58,79	D	
	4	↙	K2	60	929	1954	977	0,95	8	48	31	1	90,0	30	180	57,88	D	
3	4	↖	K3	35	510	1932	564	0,90	3	18	17	1	90,0	21	126	60,08	D	
	3	↖	K3	35	510	1932	564	0,90	3	18	17	1	90,0	21	126	60,08	D	
	2	↗	K6	89	314	1954	1449	0,22	0	0	3	0	90,0	5	30	4,77	A	
	1	↗	K6	89	316	1952	1448	0,22	0	0	3	0	90,0	5	30	4,78	A	
4	3	→	K4, K7	14	104	1500	175	0,59	0	0	3	0	90,0	6	36	50,30	D	
	2	→	K4, K7	14	106	1500	175	0,61	0	0	3	0	90,0	6	36	50,38	D	
	1	↘	K5	74	1040	1952	1204	0,86	2	12	30	0	90,0	21	126	24,08	B	
Knotenpunktssummen:						5760		8737										
Gewichtete Mittelwerte:								0,81									44,90	
TU = 120 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Bestand: LSA (mit 2-streifige Aufweitung GA West über ca. 55m)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

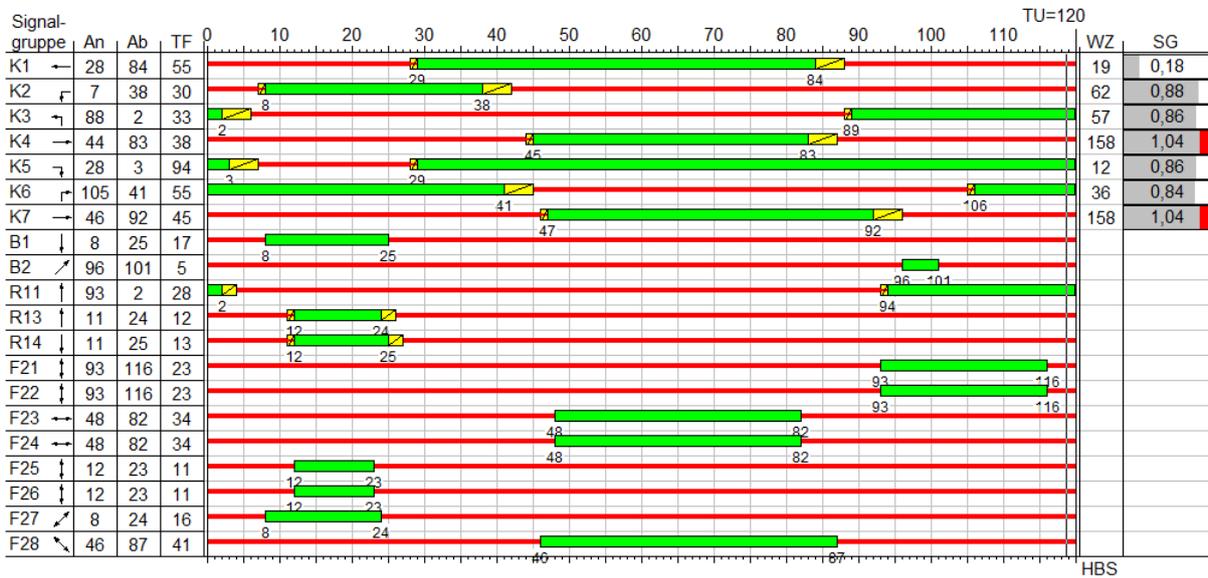


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	46	551	1952	748	0,74	1	6	16	0	90,0	17	102	36,15	C	
	2	←	K1	46	549	1954	749	0,73	1	6	16	0	90,0	17	102	35,91	C	
	3	↙	K2	43	566	1954	700	0,81	2	12	18	0	90,0	19	114	43,23	C	
	4	↙	K2	43	564	1952	699	0,81	2	12	18	0	90,0	19	114	43,12	C	
3	4	↖	K3	45	580	1952	732	0,79	1	6	18	0	90,0	19	114	40,55	C	
	3	↖	K3	45	580	1952	732	0,79	1	6	18	0	90,0	19	114	40,55	C	
	2	↘	K6	86	464	1952	1399	0,33	0	0	6	0	90,0	7	42	6,32	A	
	1	↘	K6	86	466	1954	1400	0,33	0	0	6	0	90,0	7	42	6,33	A	
4	3	→	K4, K7	17	180	1500	213	0,85	3	18	6	1	90,0	12	72	94,29	E	
	2	→	K4, K7	17	180	1500	213	0,85	3	18	6	1	90,0	12	72	94,29	E	
	1	↘	K5	92	590	1956	1500	0,39	0	0	7	0	90,0	8	48	4,68	A	
Knotenpunktssummen:					5270		9085											
Gewichtete Mittelwerte:								0,66									33,78	
				TU = 120 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Bestand: LSA (mit 2-streifige Aufweitung GA West über ca. 55m)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

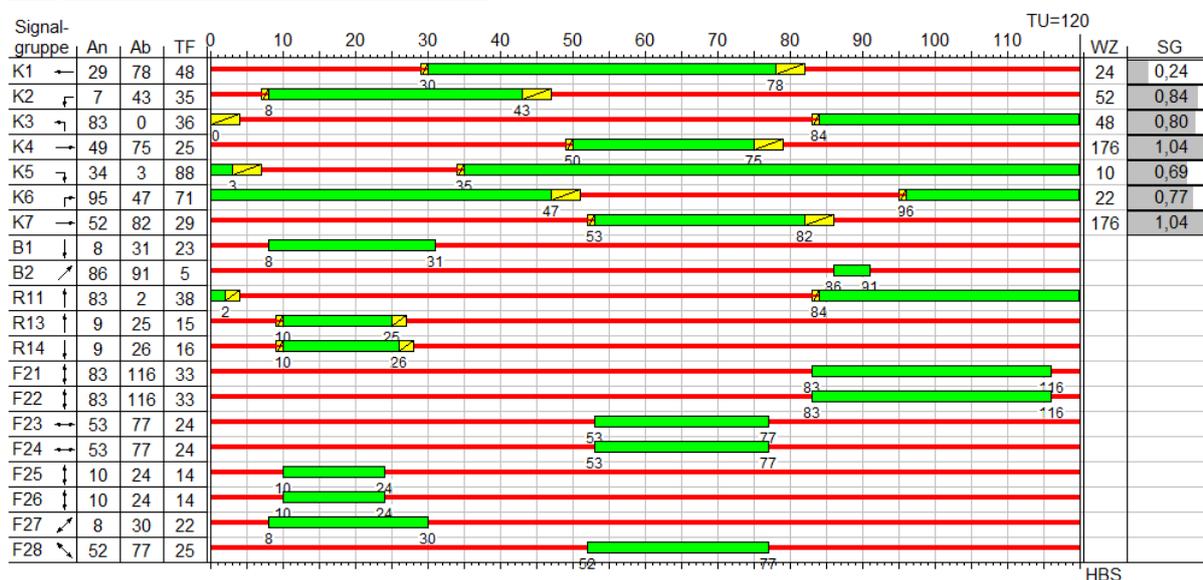


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
2	1	←	K1	55	161	1952	895	0,18	0	0	3	0	90,0	5	30	19,19	A
	2	←	K1	55	159	1958	897	0,18	0	0	3	0	90,0	5	30	19,16	A
	3	↙	K2	30	431	1954	489	0,88	3	18	14	1	90,0	19	114	62,47	D
	4	↙	K2	30	429	1956	489	0,88	3	18	14	1	90,0	18	108	62,07	D
3	4	↖	K3	33	459	1954	537	0,85	2	12	15	0	90,0	19	114	56,38	D
	3	↖	K3	33	461	1952	537	0,86	2	12	15	0	90,0	19	114	56,72	D
	2	↗	K6	55	750	1954	896	0,84	2	12	23	0	90,0	21	126	35,62	C
	1	↗	K6	55	750	1954	896	0,84	2	12	23	0	90,0	21	126	35,62	C
4	3	→	K4, K7	47	610	1500	588	1,04	20	120	20	2	90,0	40	240	157,78	F
	2	→	K4, K7	47	610	1500	588	1,04	20	120	20	2	90,0	40	240	157,78	F
	1	↘	K5	94	1310	1952	1529	0,86	2	12	32	0	90,0	16	96	12,10	A
Knotenpunktssummen:					6130		8341										
Gewichtete Mittelwerte:								0,86								60,93	
TU = 120 s T = 3600 s																	

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Bestand: LSA (mit 2-streifige Aufweitung GA West über ca. 55m)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

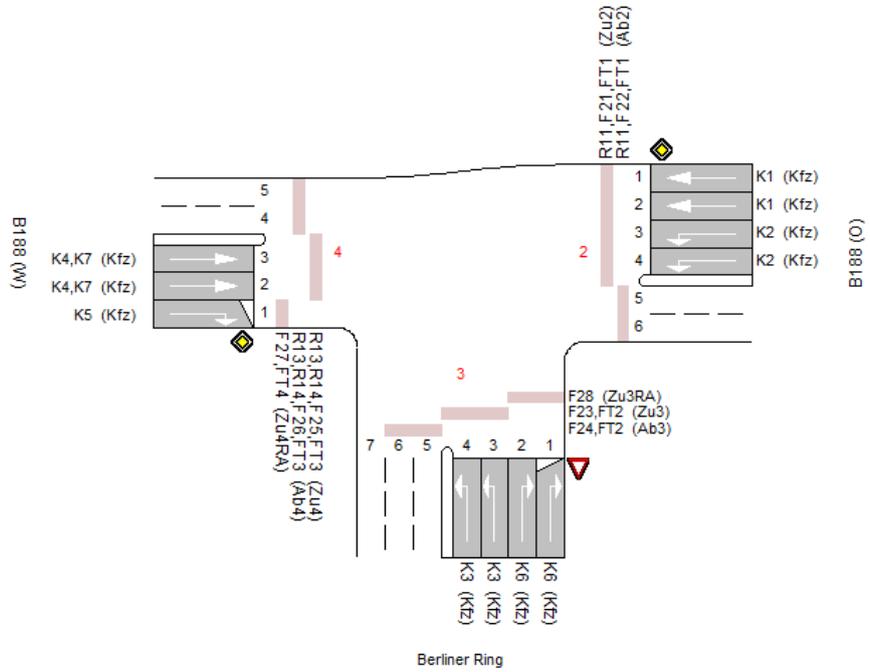


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	48	186	1954	782	0,24	0	0	4	0	90,0	6	36	23,87	B	
	2	←	K1	48	184	1954	782	0,24	0	0	4	0	90,0	6	36	23,85	B	
	3	↙	K2	35	476	1954	570	0,84	2	12	16	0	90,0	18	108	52,58	D	
	4	↙	K2	35	474	1956	571	0,83	2	12	15	0	90,0	18	108	52,18	D	
3	4	↖	K3	36	464	1950	585	0,79	2	12	15	0	90,0	17	102	48,29	C	
	3	↖	K3	36	466	1948	584	0,80	2	12	15	0	90,0	17	102	48,67	C	
	2	↗	K6	71	889	1954	1156	0,77	1	6	23	0	90,0	18	108	21,60	B	
	1	↗	K6	71	891	1952	1155	0,77	1	6	23	0	90,0	18	108	21,71	B	
4	3	→	K4, K7	32	414	1500	400	1,04	14	84	14	2	90,0	31	186	172,74	F	
	2	→	K4, K7	32	416	1500	400	1,04	15	90	14	2	90,0	32	192	179,99	F	
	1	↘	K5	88	990	1946	1427	0,69	0	0	18	0	90,0	13	78	9,61	A	
Knotenpunktssummen:					5850		8412											
Gewichtete Mittelwerte:								0,78									50,96	
TU = 120 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Ausbau: Verlängerung der 2-streifigen Aufweitung GA West**

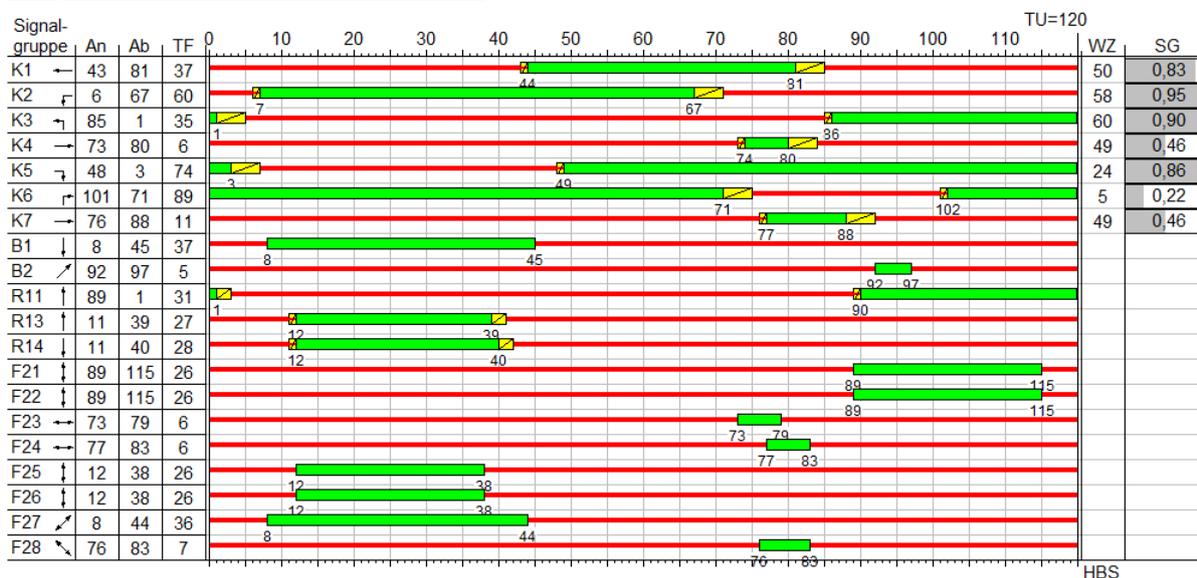
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Ausbau: Verlängerung der 2-streifigen Aufweitung GA West**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

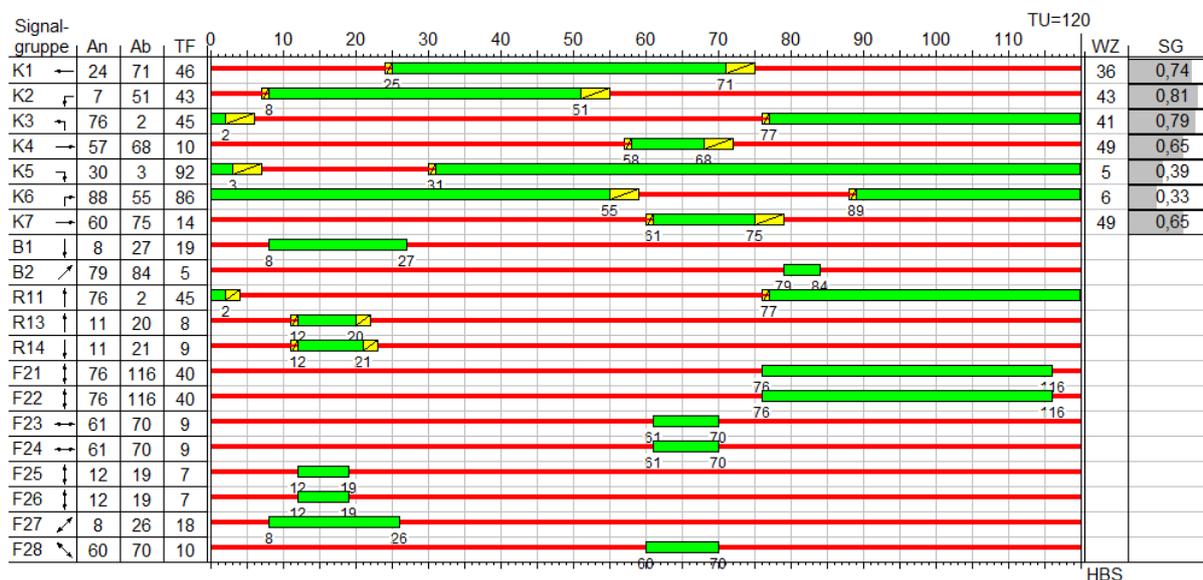


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	37	500	1952	602	0,83	2	12	16	0	90,0	19	114	50,23	D	
	2	←	K1	37	500	1952	602	0,83	2	12	16	0	90,0	19	114	50,23	D	
	3	↙	K2	60	931	1954	977	0,95	8	48	31	1	90,0	31	186	58,79	D	
	4	↙	K2	60	929	1954	977	0,95	8	48	31	1	90,0	30	180	57,88	D	
3	4	↖	K3	35	510	1932	564	0,90	3	18	17	1	90,0	21	126	60,08	D	
	3	↖	K3	35	510	1932	564	0,90	3	18	17	1	90,0	21	126	60,08	D	
	2	↗	K6	89	314	1954	1449	0,22	0	0	3	0	90,0	5	30	4,77	A	
4	1	↗	K6	89	316	1952	1448	0,22	0	0	3	0	90,0	5	30	4,78	A	
	3	→	K4, K7	14	104	1954	228	0,46	0	0	3	0	90,0	6	36	49,45	C	
	2	→	K4, K7	14	106	1956	228	0,46	0	0	3	0	90,0	6	36	49,50	C	
1	↘	K5	74	1040	1952	1204	0,86	2	12	30	0	90,0	21	126	24,08	B		
Knotenpunktssummen:					5760		8843											
Gewichtete Mittelwerte:								0,81									44,87	
TU = 120 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Ausbau: Verlängerung der 2-streifigen Aufweitung GA West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

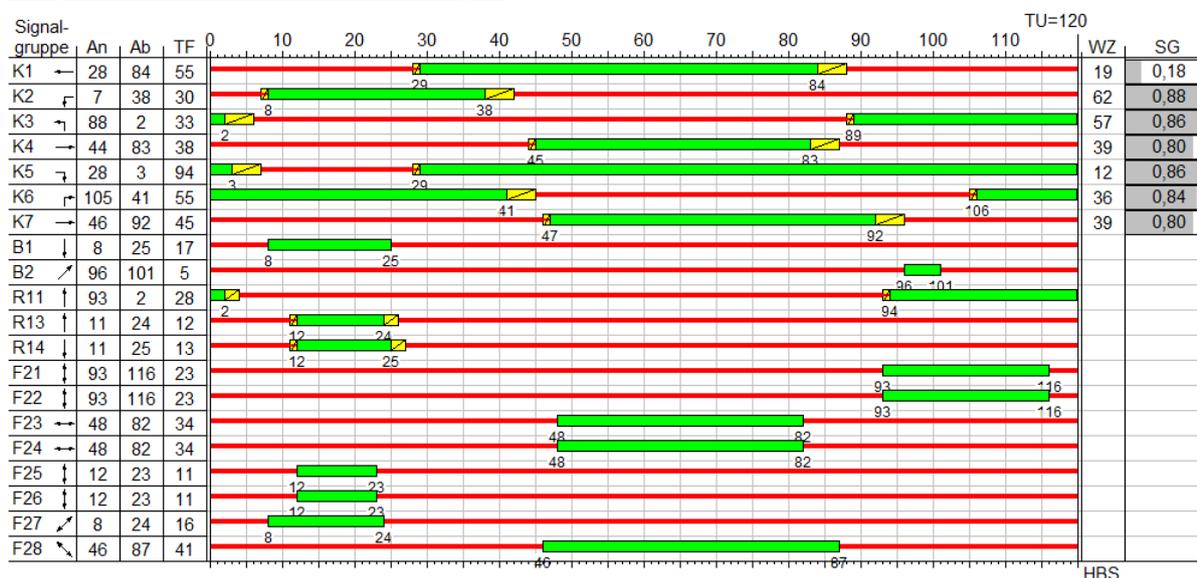


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	46	551	1952	748	0,74	1	6	16	0	90,0	17	102	36,15	C	
	2	←	K1	46	549	1954	749	0,73	1	6	16	0	90,0	17	102	35,91	C	
	3	↙	K2	43	566	1954	700	0,81	2	12	18	0	90,0	19	114	43,23	C	
	4	↙	K2	43	564	1952	699	0,81	2	12	18	0	90,0	19	114	43,12	C	
3	4	↖	K3	45	580	1952	732	0,79	1	6	18	0	90,0	19	114	40,55	C	
	3	↖	K3	45	580	1952	732	0,79	1	6	18	0	90,0	19	114	40,55	C	
	2	↗	K6	86	464	1952	1399	0,33	0	0	6	0	90,0	7	42	6,32	A	
	1	↗	K6	86	466	1954	1400	0,33	0	0	6	0	90,0	7	42	6,33	A	
4	3	→	K4, K7	17	180	1952	277	0,65	0	0	6	0	90,0	8	48	48,69	C	
	2	→	K4, K7	17	180	1952	277	0,65	0	0	6	0	90,0	8	48	48,69	C	
	1	↘	K5	92	590	1956	1500	0,39	0	0	7	0	90,0	8	48	4,68	A	
Knotenpunktssummen:						5270		9213										
Gewichtete Mittelwerte:								0,65									30,67	
TU = 120 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Ausbau: Verlängerung der 2-streifigen Aufweitung GA West**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

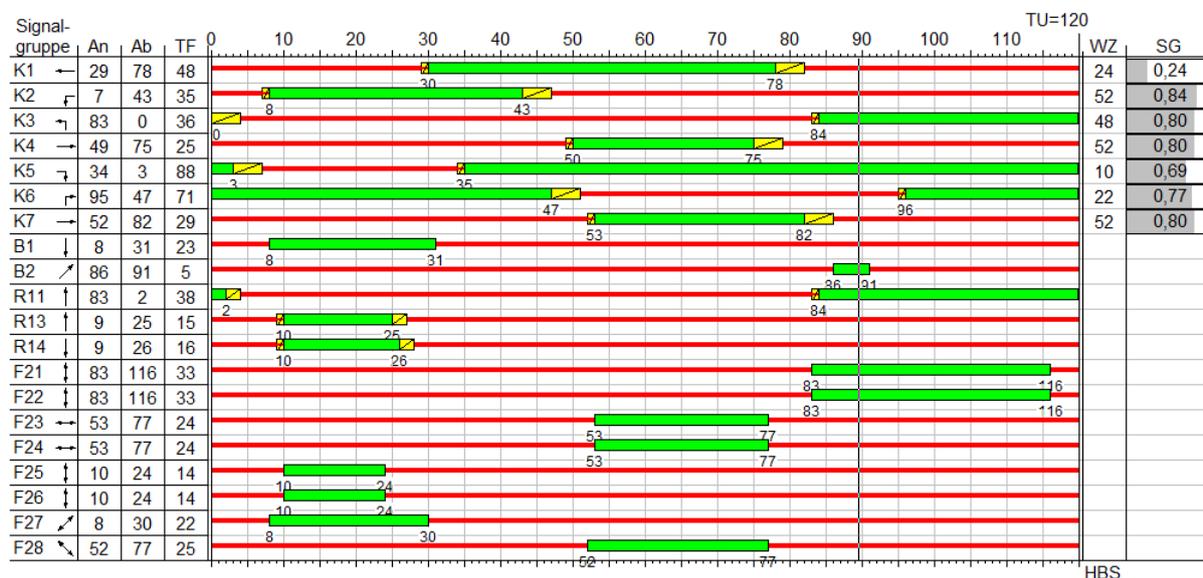


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	55	161	1952	895	0,18	0	0	3	0	90,0	5	30	19,19	A	
	2	←	K1	55	159	1958	897	0,18	0	0	3	0	90,0	5	30	19,16	A	
	3	↙	K2	30	431	1954	489	0,88	3	18	14	1	90,0	19	114	62,47	D	
	4	↙	K2	30	429	1956	489	0,88	3	18	14	1	90,0	18	108	62,07	D	
3	4	↖	K3	33	459	1954	537	0,85	2	12	15	0	90,0	19	114	56,38	D	
	3	↖	K3	33	461	1952	537	0,86	2	12	15	0	90,0	19	114	56,72	D	
	2	↗	K6	55	750	1954	896	0,84	2	12	23	0	90,0	21	126	35,62	C	
4	1	↗	K6	55	750	1954	896	0,84	2	12	23	0	90,0	21	126	35,62	C	
	3	→	K4, K7	47	610	1954	765	0,80	1	6	19	0	90,0	19	114	39,29	C	
	2	→	K4, K7	47	610	1954	765	0,80	1	6	19	0	90,0	19	114	39,29	C	
1	↘	K5	94	1310	1952	1529	0,86	2	12	32	0	90,0	16	96	12,10	A		
Knotenpunktssummen:						6130		8695										
Gewichtete Mittelwerte:									0,81								37,35	
TU = 120 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt B188 / Berliner Ring (Schlosskreuzung)**

**Ausbau: Verlängerung der 2-streifigen Aufweitung GA West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

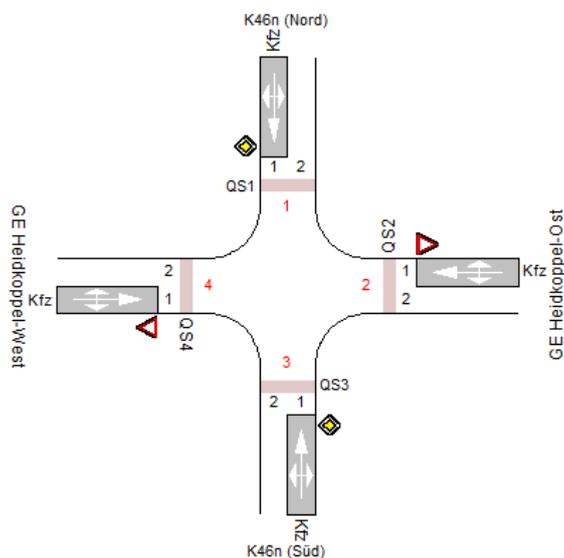


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	48	186	1954	782	0,24	0	0	4	0	90,0	6	36	23,87	B	
	2	←	K1	48	184	1954	782	0,24	0	0	4	0	90,0	6	36	23,85	B	
	3	↙	K2	35	476	1954	570	0,84	2	12	16	0	90,0	18	108	52,58	D	
	4	↙	K2	35	474	1956	571	0,83	2	12	15	0	90,0	18	108	52,18	D	
3	4	↖	K3	36	464	1950	585	0,79	2	12	15	0	90,0	17	102	48,29	C	
	3	↖	K3	36	466	1948	584	0,80	2	12	15	0	90,0	17	102	48,67	C	
	2	↗	K6	71	889	1954	1156	0,77	1	6	23	0	90,0	18	108	21,60	B	
	1	↗	K6	71	891	1952	1155	0,77	1	6	23	0	90,0	18	108	21,71	B	
4	3	→	K4, K7	32	414	1954	521	0,79	2	12	13	0	90,0	17	102	52,30	D	
	2	→	K4, K7	32	416	1952	521	0,80	2	12	13	0	90,0	17	102	52,66	D	
	1	↘	K5	88	990	1946	1427	0,69	0	0	18	0	90,0	13	78	9,61	A	
Knotenpunktssummen:					5850		8654											
Gewichtete Mittelwerte:								0,74									33,38	
TU = 120 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Heidkoppel**

**Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Heidkoppel**

**Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	10	70	1276	1276	1266	0,01	0,827	0	0	3	A	1
1 » 3	1	320			2000	1680	0,16	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	430	540	413	403	0,02	0,976	0	0	9	A	4
4 » 2	3	10	415	536	423	413	0,02	0,976	0	0	9	A	5
4 » 3	2	18	325	639	639	621	0,03	0,972	0	0	6	A	6
3 » 4	2	10	330	942	942	932	0,01	0,954	0	0	4	A	7
3 » 1	1	60			2000	1940	0,03	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	18	430	540	406	388	0,04	0,956	0	0	9	A	10
2 » 4	3	10	415	536	423	413	0,02	0,976	0	0	9	A	11
2 » 1	2	10	65	895	895	885	0,01	0,989	0	0	4	A	12
1		340			1867	1527	0,18	-			2	A	1+2+3
4		38			684	646	0,06	-			6	A	4+5+6
3		80			1733	1653	0,05	-			2	A	7+8+9
2		38			552	514	0,07	-			7	A	10+11+12

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	20	260	1022	1022	1002	0,02	0,924	0	0	4	A	1
1 » 3	1	90			2000	1910	0,05	1,000			0	A	2
1 » 4	1	20			1800	1780	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	490	500	315	305	0,03	0,968	0	0	12	B	4
4 » 2	3	10	560	447	291	281	0,03	0,966	0	0	13	B	5
4 » 3	2	18	100	855	855	837	0,02	0,979	0	0	4	A	6
3 » 4	2	185	110	1218	1218	1033	0,15	0,705	1	1	3	A	7
3 » 1	1	80			2000	1920	0,04	1,000			0	A	8
3 » 2	1	185			1800	1615	0,10	1,000			0	A	9
2 » 3	4	18	490	500	312	294	0,06	0,942	0	0	12	B	10
2 » 4	3	10	480	494	322	312	0,03	0,969	0	0	12	B	11
2 » 1	2	10	170	781	781	771	0,01	0,987	0	0	5	A	12
1		130			1718	1588	0,08	-			2	A	1+2+3
4		38			548	510	0,07	-			7	A	4+5+6
3		450			1527	1077	0,29	-			3	A	7+8+9
2		38			424	386	0,09	-			9	A	10+11+12

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Heidkoppel****Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	10	110	1218	1218	1208	0,01	0,946	0	0	3	A	1
1 » 3	1	80			2000	1920	0,04	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	20	240	693	591	571	0,03	0,966	0	0	6	A	4
4 » 2	3	10	215	688	610	600	0,02	0,984	0	0	6	A	5
4 » 3	2	186	85	872	872	686	0,21	0,787	1	1	5	A	6
3 » 4	2	10	90	1247	1247	1237	0,01	0,936	0	0	3	A	7
3 » 1	1	100			2000	1900	0,05	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	186	400	562	386	200	0,48	0,518	3	4	18	B	10
2 » 4	3	10	215	688	610	600	0,02	0,984	0	0	6	A	11
2 » 1	2	20	105	850	850	830	0,02	0,976	0	0	4	A	12
1		100			1860	1760	0,05	-			2	A	1+2+3
4		216			986	770	0,22	-			5	A	4+5+6
3		120			1867	1747	0,06	-			2	A	7+8+9
2		216			433	217	0,50	-			16	B	10+11+12

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	10	150	1162	1162	1152	0,01	0,931	0	0	3	A	1
1 » 3	1	110			2000	1890	0,06	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	300	640	530	520	0,02	0,981	0	0	7	A	4
4 » 2	3	10	285	630	537	527	0,02	0,981	0	0	7	A	5
4 » 3	2	18	115	839	839	821	0,02	0,979	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	120	1204	1204	1194	0,01	0,916	0	0	3	A	7
3 » 1	1	140			2000	1860	0,07	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	18	300	640	526	508	0,03	0,966	0	0	7	A	10
2 » 4	3	10	285	630	537	527	0,02	0,981	0	0	7	A	11
2 » 1	2	10	145	807	807	797	0,01	0,988	0	0	5	A	12
1		130			1867	1737	0,07	-			2	A	1+2+3
4		38			880	842	0,04	-			4	A	4+5+6
3		160			1867	1707	0,09	-			2	A	7+8+9
2		38			700	662	0,05	-			5	A	10+11+12

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Heidkoppel**

**Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	10	130	1190	1190	1180	0,01	0,676	0	0	3	A	1
1 » 3	1	620			2000	1380	0,31	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	800	333	181	171	0,06	0,945	0	0	21	C	4
4 » 2	3	10	795	333	189	179	0,05	0,947	0	0	20	C	5
4 » 3	2	43	625	434	434	391	0,10	0,901	0	1	9	A	6
3 » 4	2	53	630	664	664	611	0,08	0,841	0	0	6	A	7
3 » 1	1	100			2000	1900	0,05	1,000			0	A	8
3 » 2	1	53			1800	1747	0,03	1,000			0	A	9
2 » 3	4	43	810	329	163	120	0,26	0,736	1	2	30	C	10
2 » 4	3	10	785	337	192	182	0,05	0,948	0	0	20	B	11
2 » 1	2	10	115	839	839	829	0,01	0,988	0	0	4	A	12
1		640			1867	1227	0,34	-			3	A	1+2+3
4		63			430	367	0,15	-			10	A	4+5+6
3		206			1293	1087	0,16	-			3	A	7+8+9
2		63			199	136	0,32	-			26	C	10+11+12

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	50	1020	421	421	371	0,12	0,758	0	1	10	A	1
1 » 3	1	190			2000	1810	0,10	1,000			0	A	2
1 » 4	1	50			1800	1750	0,03	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	1755	96	0	-	-	0,000	-	-	~	F	4
4 » 2	3	10	2185	59	0	-	-	0,000	-	-	~	F	5
4 » 3	2	53	215	737	737	684	0,07	0,928	0	0	5	A	6
3 » 4	2	923	240	1046	1046	123	0,88	0,000	18	25	27	C	7
3 » 1	1	120			2000	1880	0,06	1,000			0	A	8
3 » 2	1	923			1800	877	0,51	1,000			0	A	9
2 » 3	4	53	1775	93	0	-	-	0,000	-	-	~	F	10
2 » 4	3	10	1760	100	0	-	-	0,000	-	-	~	F	11
2 » 1	2	10	570	466	466	456	0,02	0,979	0	0	8	A	12
1		290			1201	911	0,24	-			4	A	1+2+3
4		73			36	-	2,03	-			~	F	4+5+6
3		1966			1351	-	1,46	-			~	F	7+8+9
2		73			37	-	1,97	-			~	F	10+11+12

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Heidkoppel**

**Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	10	290	987	987	977	0,01	0,914	0	0	4	A	1
1 » 3	1	140			2000	1860	0,07	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	100	570	450	274	174	0,36	0,635	2	3	21	C	4
4 » 2	3	10	475	497	361	351	0,03	0,972	0	0	10	B	5
4 » 3	2	923	145	807	807	-	1,14	0,000	76	83	~	F	6
3 » 4	2	53	150	1162	1162	1109	0,05	0,795	0	0	3	A	7
3 » 1	1	260			2000	1740	0,13	1,000			0	A	8
3 » 2	1	53			1800	1747	0,03	1,000			0	A	9
2 » 3	4	923	1370	158	0	-	-	0,000	-	-	~	F	10
2 » 4	3	10	465	503	366	356	0,03	0,973	0	0	10	B	11
2 » 1	2	100	275	682	682	582	0,15	0,853	1	1	6	A	12
1		160			1867	1707	0,09	-			2	A	1+2+3
4		1033			854	-	1,21	-			~	F	4+5+6
3		366			1785	1419	0,21	-			3	A	7+8+9
2		1033			995	-	1,04	-			~	F	10+11+12

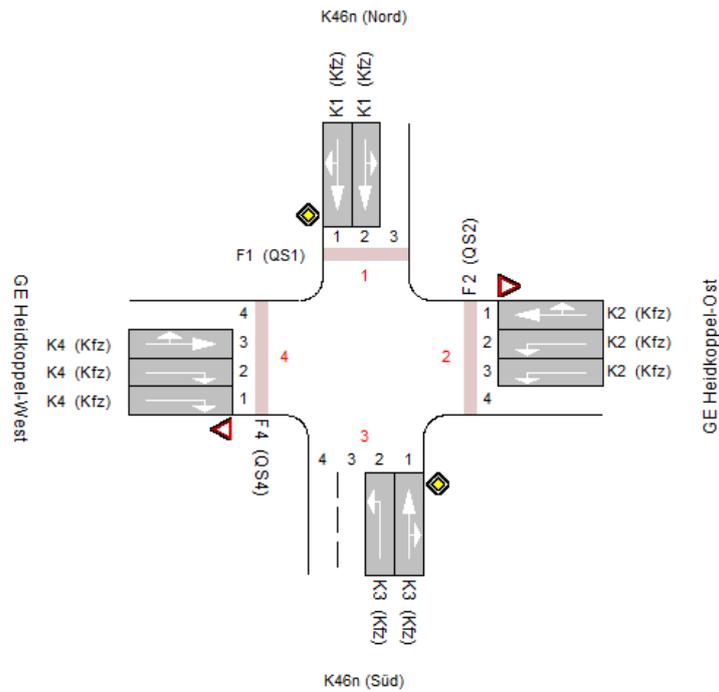
Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	10	310	964	964	954	0,01	0,899	0	0	4	A	1
1 » 3	1	170			2000	1830	0,09	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	525	477	328	318	0,03	0,970	0	0	11	B	4
4 » 2	3	10	515	473	337	327	0,03	0,970	0	0	11	B	5
4 » 3	2	53	175	776	776	723	0,07	0,932	0	0	5	A	6
3 » 4	2	43	180	1122	1122	1079	0,04	0,793	0	0	3	A	7
3 » 1	1	290			2000	1710	0,15	1,000			0	A	8
3 » 2	1	43			1800	1757	0,02	1,000			0	A	9
2 » 3	4	53	545	465	302	249	0,18	0,825	1	1	14	B	10
2 » 4	3	10	510	476	339	329	0,03	0,971	0	0	11	B	11
2 » 1	2	10	300	660	660	650	0,02	0,985	0	0	6	A	12
1		190			1867	1677	0,10	-			2	A	1+2+3
4		73			802	729	0,09	-			5	A	4+5+6
3		376			1815	1439	0,21	-			3	A	7+8+9
2		73			355	282	0,21	-			13	B	10+11+12

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Heidkoppel**

**Ausbau: LSA mit 1x GA/LA Nord und 1x LA Süd,  
3-streifiger Abfluss aus GE Ost und West**

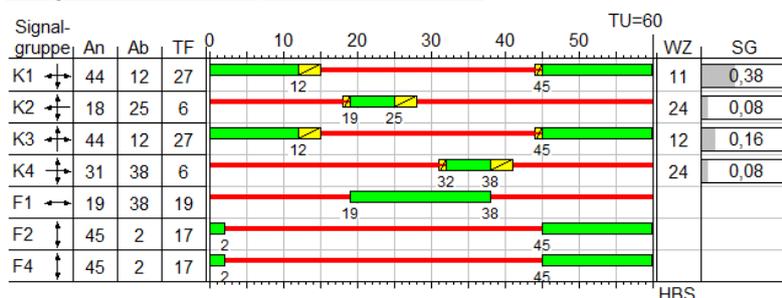
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Heidkoppel**

**Ausbau: LSA mit 1x GA/LA Nord und 1x LA Süd,  
3-streifiger Abfluss aus GE Ost und West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

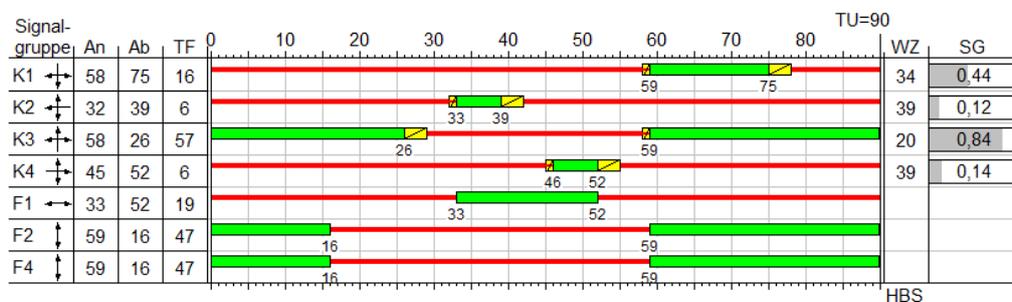


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔↓	K1	27	294	1700	765	0,38	0	0	3	0	90,0	5	30	10,97	A	
	2	↔→	K1	27	346	2000	900	0,38	0	0	4	0	90,0	6	36	11,08	A	
2	1	↔↑	K2	6	20	2550	255	0,08	0	0	0	0	90,0	1	6	24,49	B	
	2	↔↘	K2	6	11	3000	300	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	24,39	B	
	3	↔↙	K2	6	9	3000	300	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	24,37	B	
3	2	↔↖	K3	27	30	2000	345	0,09	0	0	0	0	90,0	1	6	20,86	B	
	1	↔↗	K3	27	130	1812	815	0,16	0	0	1	0	90,0	3	18	9,78	A	
4	3	↔↔	K4	6	20	3000	300	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	24,46	B	
	2	↔↘	K4	6	9	3000	300	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	24,37	B	
	1	↔↙	K4	6	11	1434	143	0,08	0	0	0	0	90,0	1	6	24,50	B	
Knotenpunktssummen:					880		4423											
Gewichtete Mittelwerte:								0,31									12,40	
				TU = 60 s    T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Heidkoppel**

**Ausbau: LSA mit 1x GA/LA Nord und 1x LA Süd,  
3-streifiger Abfluss aus GE Ost und West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

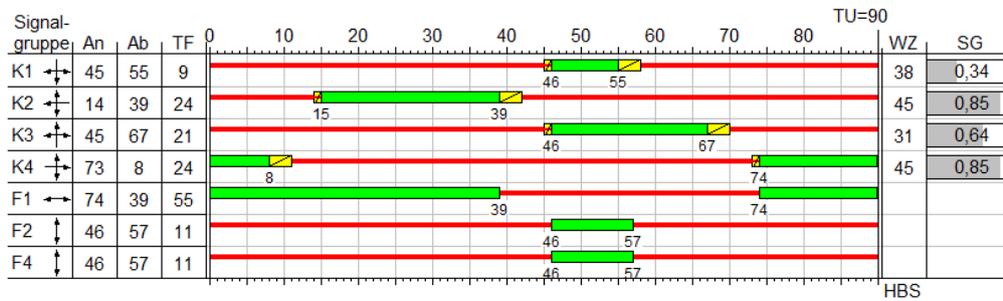


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔	K1	16	133	1700	302	0,44	0	0	3	0	90,0	5	30	33,00	B	
	2	↔	K1	16	157	2000	356	0,44	0	0	4	0	90,0	6	36	34,94	B	
2	1	↔	K2	6	20	2550	170	0,12	0	0	0	0	90,0	1	6	39,51	C	
	2	↔	K2	6	16	3000	200	0,08	0	0	0	0	90,0	1	6	39,41	C	
	3	↔	K2	6	14	3000	200	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	39,38	C	
3	2	↔	K3	57	900	2000	1075	0,84	2	12	20	0	90,0	15	90	23,62	B	
	1	↔	K3	57	1020	2000	1267	0,81	1	6	21	0	90,0	15	90	16,45	A	
4	3	↔	K4	6	20	3000	200	0,10	0	0	0	0	90,0	1	6	39,46	C	
	2	↔	K4	6	14	3000	200	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	39,38	C	
	1	↔	K4	6	16	1713	114	0,14	0	0	0	0	90,0	1	6	39,58	C	
Knotenpunktssummen:						2310		4084										
Gewichtete Mittelwerte:									0,74								22,45	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Heidkoppel**

**Ausbau: LSA mit 1x GA/LA Nord und 1x LA Süd,  
3-streifiger Abfluss aus GE Ost und West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

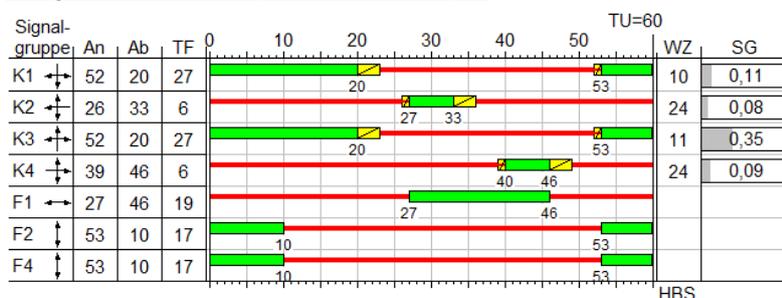


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔	K1	9	74	2168	217	0,34	0	0	2	0	90,0	3	18	37,74	C	
	2	↔	K1	9	86	2550	255	0,34	0	0	2	0	90,0	4	24	37,93	C	
2	1	↔	K2	24	110	1700	453	0,24	0	0	2	0	90,0	4	24	25,87	B	
	2	↔	K2	24	451	2000	533	0,85	2	12	11	1	90,0	15	90	47,05	C	
	3	↔	K2	24	449	2000	533	0,84	2	12	11	1	90,0	15	90	46,72	C	
3	2	↔	K3	21	30	2000	408	0,07	0	0	1	0	90,0	2	12	28,95	B	
	1	↔	K3	21	290	1950	455	0,64	0	0	7	0	90,0	9	54	31,07	B	
4	3	↔	K4	24	110	2000	533	0,21	0	0	2	0	90,0	4	24	25,61	B	
	2	↔	K4	24	449	2000	533	0,84	2	12	11	1	90,0	15	90	46,74	C	
	1	↔	K4	24	451	2000	533	0,85	2	12	11	1	90,0	15	90	47,07	C	
Knotenpunktssummen:					2500		4453											
Gewichtete Mittelwerte:								0,72									42,40	
				TU = 90 s    T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Heidkoppel**

**Ausbau: LSA mit 1x GA/LA Nord und 1x LA Süd,  
3-streifiger Abfluss aus GE Ost und West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

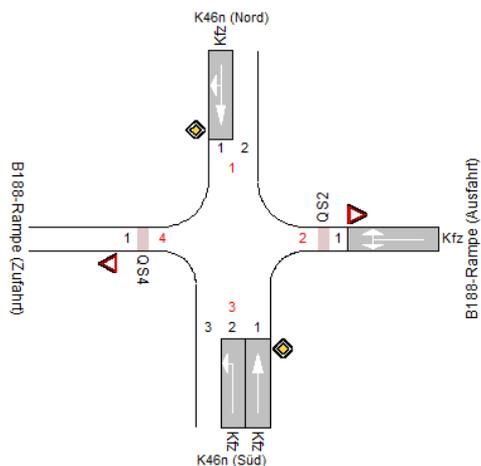


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔	K1	27	87	1700	765	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	9,56	A	
	2	↔	K1	27	103	2000	900	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	10,47	A	
2	1	↔	K2	6	20	2550	255	0,08	0	0	0	0	90,0	1	6	24,49	B	
	2	↔	K2	6	16	3000	300	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	24,43	B	
	3	↔	K2	6	14	3000	300	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	24,41	B	
3	2	↔	K3	27	20	2000	579	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	15,30	A	
	1	↔	K3	27	310	1954	879	0,35	0	0	3	0	90,0	5	30	10,79	A	
4	3	↔	K4	6	20	3000	300	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	24,46	B	
	2	↔	K4	6	14	3000	300	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	24,41	B	
	1	↔	K4	6	16	1713	171	0,09	0	0	0	0	90,0	1	6	24,54	B	
Knotenpunktssummen:					620		4749											
Gewichtete Mittelwerte:								0,22									12,91	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / B188-Nordrampen**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Süd**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / B188-Nordrampen****Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Süd****Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 2	2	0	70	1276	1276	1276	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	40			2000	1960	0,02	1,000			0	A	2
1 » 4	1	325			1800	1475	0,18	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	335	612	511	511	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	325	600	507	507	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	195	756	756	756	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	143	350	920	920	777	0,16	0,845	1	1	5	A	7
3 » 1	1	85			2000	1915	0,04	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	123	325	620	524	401	0,23	0,765	1	1	9	A	10
2 » 4	3	0	480	494	417	417	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	10	70	889	889	879	0,01	0,989	0	0	4	A	12
1		365			1820	1455	0,20	-			0	A	2+3
2		133			566	433	0,23	-			8	A	10+12

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 2	2	0	320	953	953	953	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	40			2000	1960	0,02	1,000			0	A	2
1 » 4	1	95			1800	1705	0,05	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	620	422	275	275	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	500	482	387	387	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	80	877	877	877	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	238	120	1204	1204	966	0,20	0,802	1	1	4	A	7
3 » 1	1	329			2000	1671	0,16	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	110	500	493	396	286	0,28	0,722	1	2	13	B	10
2 » 4	3	0	540	458	367	367	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	120	320	644	644	524	0,19	0,814	1	1	7	A	12
1		135			1855	1720	0,07	-			0	A	2+3
2		230			688	458	0,33	-			8	A	10+12

**Knotenpunkt K46n / B188-Nordrampen****Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Süd****Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 2	2	0	110	1218	1218	1218	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	140			2000	1860	0,07	1,000			0	A	2
1 » 4	1	325			1800	1475	0,18	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	685	387	247	247	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	675	387	249	249	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	295	665	665	665	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	291	450	819	819	528	0,36	0,645	2	3	7	A	7
3 » 1	1	116			2000	1884	0,06	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	30	675	392	253	223	0,12	0,881	0	1	16	B	10
2 » 4	3	0	830	319	206	206	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	10	110	844	844	834	0,01	0,988	0	0	4	A	12
1		465			1856	1391	0,25	-			0	A	2+3
2		40			336	296	0,12	-			12	B	10+12

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 2	2	0	150	1162	1162	1162	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	20			2000	1980	0,01	1,000			0	A	2
1 » 4	1	125			1800	1675	0,07	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	365	588	430	430	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	355	577	427	427	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	75	883	883	883	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	309	130	1190	1190	881	0,26	0,740	1	2	4	A	7
3 » 1	1	165			2000	1835	0,08	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	35	355	596	441	406	0,08	0,921	0	0	9	A	10
2 » 4	3	0	410	539	399	399	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	10	150	802	802	792	0,01	0,988	0	0	5	A	12
1		145			1825	1680	0,08	-			0	A	2+3
2		45			560	515	0,08	-			7	A	10+12

**Knotenpunkt K46n / B188-Nordrampen****Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Süd**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	0	140	1176	1176	1176	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	70			2000	1930	0,04	1,000			0	A	2
1 » 4	1	645			1800	1155	0,36	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	600	433	313	313	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	590	430	315	315	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	370	603	603	603	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	170	670	634	634	464	0,27	0,732	1	2	8	A	7
3 » 1	1	185			2000	1815	0,09	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	120	590	439	321	201	0,37	0,626	2	3	18	B	10
2 » 4	3	0	890	296	217	217	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	10	140	812	812	802	0,01	0,988	0	0	4	A	12
1		715			1818	1103	0,39	-			0	A	2+3
2		130			348	218	0,37	-			16	B	10+12

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	0	1320	297	297	297	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	80			2000	1920	0,04	1,000			0	A	2
1 » 4	1	215			1800	1585	0,12	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	2185	55	0	0	-	1,000	-	-	0	A	4
4 » 2	3	0	1595	123	94	94	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	165	786	786	786	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	244	250	1034	1034	790	0,24	0,764	1	1	5	A	7
3 » 1	1	1365			2000	635	0,68	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	180	1595	118	90	-	2,00	0,000	50	53	~	F	10
2 » 4	3	0	1680	110	84	84	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	590	1320	177	177	-	3,33	0,000	211	213	~	F	12
1		295			1850	1555	0,16	-			0	A	2+3
2		770			198	-	3,89	-			~	F	10+12

**Knotenpunkt K46n / B188-Nordrampen****Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Süd****Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	0	300	976	976	976	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	620			2000	1380	0,31	1,000			0	A	2
1 » 4	1	1365			1800	435	0,76	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	2020	68	0	0	-	1,000	-	-	0	A	4
4 » 2	3	0	2010	73	0	0	-	1,000	-	-	0	A	5
4 » 3	2	0	1280	186	186	186	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	463	1940	144	144	-	3,22	0,000	164	166	~	F	7
3 » 1	1	330			2000	1670	0,17	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	30	2010	69	0	-	-	0,000	-	-	~	F	10
2 » 4	3	0	2670	32	0	0	-	1,000	-	-	0	A	11
2 » 1	2	10	300	660	660	650	0,02	0,985	0	0	6	A	12
1		1985			1858	-	1,07	-			0	F	2+3
2		40			40	0	1,00	-			570	E	10+12

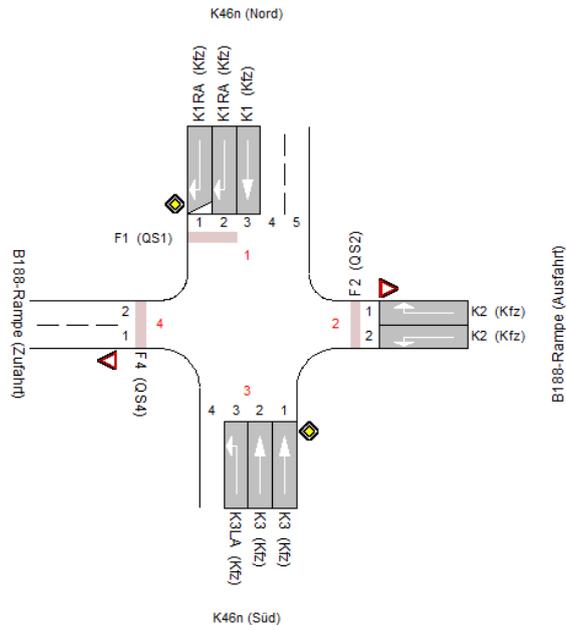
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	0	320	953	953	953	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	30			2000	1970	0,02	1,000			0	A	2
1 » 4	1	235			1800	1565	0,13	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	665	398	257	257	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	655	397	261	261	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	125	828	828	828	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	368	220	1071	1071	703	0,34	0,656	2	2	5	A	7
3 » 1	1	359			2000	1641	0,18	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	35	655	403	265	230	0,13	0,868	0	1	16	B	10
2 » 4	3	0	750	352	231	231	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	10	320	644	644	634	0,02	0,984	0	0	6	A	12
1		265			1821	1556	0,15	-			0	A	2+3
2		45			338	293	0,13	-			12	B	10+12

**Knotenpunkt K46n / B188-Nordrampen**

**Ausbau: LSA mit 2x RA Nord, 2x GA und 1x LA Süd,  
2-streifigen Rampen Ost und West**

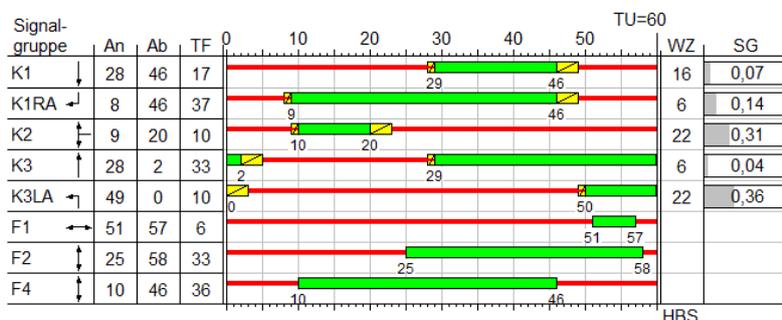
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / B188-Nordrampen**

**Ausbau: LSA mit 2x RA Nord, 2x GA und 1x LA Süd,  
2-streifigen Rampen Ost und West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

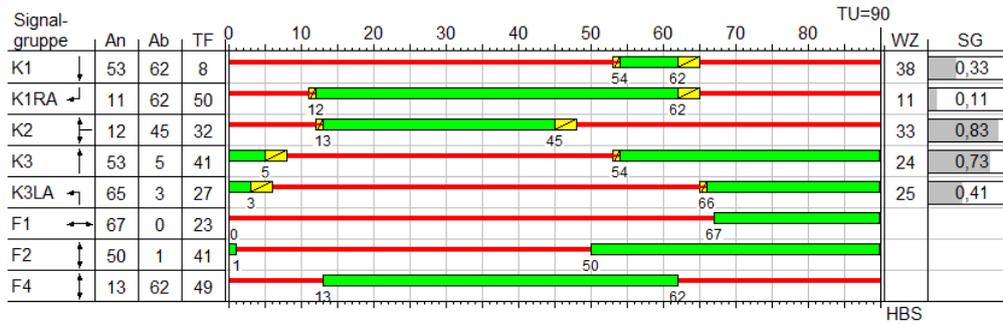


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1RA	37	156	1968	1141	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	5,75	A	
	2	↙	K1RA	37	154	1968	1141	0,13	0	0	1	0	90,0	2	12	5,75	A	
	3	↓	K1	17	40	2000	567	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	15,72	A	
2	1	↕	K2	10	10	2400	400	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	20,92	B	
	2	↘	K2	10	70	1370	228	0,31	0	0	1	0	90,0	2	12	21,96	B	
3	3	↖	K3LA	10	60	1010	168	0,36	0	0	1	0	90,0	2	12	22,15	B	
	2	↑	K3	33	34	1636	900	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	6,20	A	
	1	↑	K3	33	36	1694	932	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	6,21	A	
Knotenpunktssummen:					560		5477											
Gewichtete Mittelwerte:								0,16									10,57	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / B188-Nordrampen**

**Ausbau: LSA mit 2x RA Nord, 2x GA und 1x LA Süd,  
2-streifigen Rampen Ost und West**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

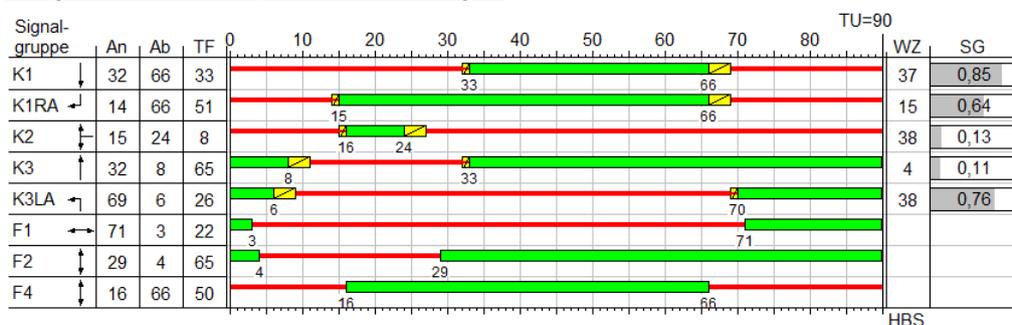


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↖	K1RA	50	86	1586	817	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	11,19	A	
	2	↖	K1RA	50	84	1578	813	0,10	0	0	1	0	90,0	2	12	11,17	A	
	3	↓	K1	8	80	2700	240	0,33	0	0	2	0	90,0	4	24	38,50	C	
2	1	↗	K2	32	590	2000	711	0,83	2	12	14	0	90,0	16	96	36,68	C	
	2	↘	K2	32	180	2000	711	0,25	0	0	3	0	90,0	5	30	20,54	B	
3	3	↖	K3LA	27	110	904	271	0,41	0	0	2	0	90,0	4	24	25,10	B	
	2	↑	K3	41	660	1974	899	0,73	1	6	14	0	90,0	14	84	23,68	B	
	1	↑	K3	41	660	1974	899	0,73	1	6	14	0	90,0	14	84	23,68	B	
Knotenpunktssummen:					2450		5361											
Gewichtete Mittelwerte:								0,65									26,26	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / B188-Nordrampen**

**Ausbau: LSA mit 2x RA Nord, 2x GA und 1x LA Süd,  
2-streifigen Rampen Ost und West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

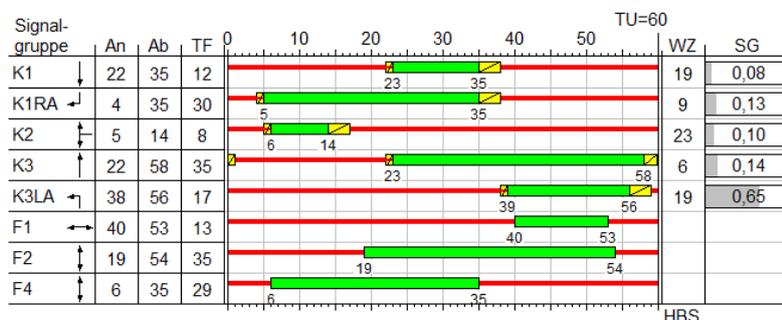


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1RA	51	660	1974	1039	0,64	0	0	12	0	90,0	11	66	15,17	A	
	2	↙	K1RA	51	660	1974	1039	0,64	0	0	12	0	90,0	11	66	15,17	A	
	3	↓	K1	33	620	2000	733	0,85	2	12	15	0	90,0	17	102	36,74	C	
2	1	↕	K2	8	10	2700	240	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	37,49	C	
	2	↘	K2	8	30	2700	240	0,13	0	0	1	0	90,0	2	12	37,78	C	
3	3	↖	K3LA	26	430	1952	564	0,76	1	6	10	0	90,0	13	78	37,84	C	
	2	↕	K3	65	150	1932	1395	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	3,76	A	
	1	↕	K3	65	150	1932	1395	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	3,76	A	
Knotenpunktssummen:						2710		6645										
Gewichtete Mittelwerte:									0,64								22,77	
TU = 90 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt K46n / B188-Nordrampen**

**Ausbau: LSA mit 2x RA Nord, 2x GA und 1x LA Süd,  
2-streifigen Rampen Ost und West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

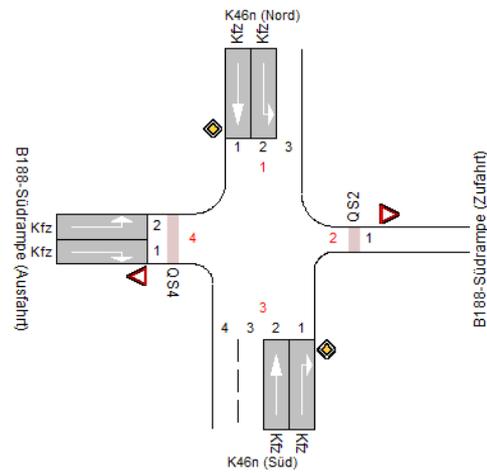


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1RA	30	96	1620	750	0,13	0	0	1	0	90,0	2	12	9,20	A	
	2	↙	K1RA	30	94	1614	748	0,13	0	0	1	0	90,0	2	12	9,17	A	
	3	↓	K1	12	30	2000	400	0,08	0	0	0	0	90,0	1	6	19,49	A	
2	1	↕	K2	8	10	2700	360	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	22,62	B	
	2	↘	K2	8	20	1542	206	0,10	0	0	0	0	90,0	1	6	22,83	B	
3	3	↙	K3LA	17	210	1142	324	0,65	0	0	3	0	90,0	5	30	18,88	A	
	2	↕	K3	35	160	1908	1113	0,14	0	0	1	0	90,0	3	18	5,69	A	
	1	↕	K3	35	160	1908	1113	0,14	0	0	1	0	90,0	3	18	5,69	A	
Knotenpunktssummen:					780		5014											
Gewichtete Mittelwerte:								0,27									11,28	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / B188-Südrampen**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und LE West**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / B188-Südrampen****Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und LE West**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	10	90	1247	1247	1237	0,01	0,992	0	0	3	A	1
1 » 3	1	145			2000	1855	0,07	1,000			0	A	2
1 » 4	1	0				0	-	-			0	A	3
4 » 1	4	75	180	749	743	668	0,10	0,899	0	1	5	A	4
4 » 2	3	0	200	701	695	695	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	334	100	855	855	521	0,39	0,609	2	3	7	A	6
3 » 4	2	0	100	1232	1232	1232	0,00	1,000	0	0	0	A	7
3 » 1	1	102			2000	1898	0,05	1,000			0	A	8
3 » 2	1	20			1800	1780	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	0	410	555	335	335	0,00	1,000	0	0	0	A	10
2 » 4	3	0	180	719	713	713	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	0	70	889	889	889	0,00	1,000	0	0	0	A	12

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	10	150	1162	1162	1152	0,01	0,991	0	0	3	A	1
1 » 3	1	203			2000	1797	0,10	1,000			0	A	2
1 » 4	1	0				0	-	-			0	A	3
4 » 1	4	299	270	666	660	361	0,45	0,547	2	4	10	A	4
4 » 2	3	0	300	619	614	614	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	348	140	812	812	464	0,43	0,571	2	3	8	A	6
3 » 4	2	0	140	1176	1176	1176	0,00	1,000	0	0	0	A	7
3 » 1	1	174			2000	1826	0,09	1,000			0	A	8
3 » 2	1	30			1800	1770	0,02	1,000			0	A	9
2 » 3	4	0	510	487	276	276	0,00	1,000	0	0	0	A	10
2 » 4	3	0	270	642	636	636	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	0	120	833	833	833	0,00	1,000	0	0	0	A	12

**Knotenpunkt K46n / B188-Südrampen**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und LE West**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
1 » 2	2	120	410	858	858	738	0,14	0,860	0	1	5	A	1
1 » 3	1	73			2000	1927	0,04	1,000			0	A	2
1 » 4	1	0				0	-	-			0	A	3
4 » 1	4	99	460	520	447	348	0,22	0,779	1	1	10	B	4
4 » 2	3	0	580	436	375	375	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	116	50	912	912	796	0,13	0,873	0	1	5	A	6
3 » 4	2	0	50	1306	1306	1306	0,00	1,000	0	0	0	A	7
3 » 1	1	421			2000	1579	0,21	1,000			0	A	8
3 » 2	1	120			1800	1680	0,07	1,000			0	A	9
2 » 3	4	0	540	468	351	351	0,00	1,000	0	0	0	A	10
2 » 4	3	0	460	506	435	435	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	0	290	669	669	669	0,00	1,000	0	0	0	A	12

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
1 » 2	2	10	190	1109	1109	1099	0,01	0,991	0	0	3	A	1
1 » 3	1	44			2000	1956	0,02	1,000			0	A	2
1 » 4	1	0				0	-	-			0	A	3
4 » 1	4	145	190	739	732	587	0,20	0,802	1	1	6	A	4
4 » 2	3	0	230	675	669	669	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	73	30	936	936	863	0,08	0,922	0	0	4	A	6
3 » 4	2	0	30	1337	1337	1337	0,00	1,000	0	0	0	A	7
3 » 1	1	218			2000	1782	0,11	1,000			0	A	8
3 » 2	1	40			1800	1760	0,02	1,000			0	A	9
2 » 3	4	0	240	693	633	633	0,00	1,000	0	0	0	A	10
2 » 4	3	0	190	710	704	704	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	0	150	802	802	802	0,00	1,000	0	0	0	A	12

**Knotenpunkt K46n / B188-Südrampen**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und LE West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	10	120	1204	1204	1194	0,01	0,992	0	0	3	A	1
1 » 3	1	261			2000	1739	0,13	1,000			0	A	2
1 » 4	1	0				0	-	-			0	A	3
4 » 1	4	165	280	657	652	487	0,25	0,747	1	2	7	A	4
4 » 2	3	0	310	611	606	606	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	508	180	771	771	263	0,66	0,341	6	8	14	B	6
3 » 4	2	0	180	1122	1122	1122	0,00	1,000	0	0	0	A	7
3 » 1	1	131			2000	1869	0,07	1,000			0	A	8
3 » 2	1	30			1800	1770	0,02	1,000			0	A	9
2 » 3	4	0	630	416	141	141	0,00	1,000	0	0	0	A	10
2 » 4	3	0	280	634	629	629	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	0	90	866	866	866	0,00	1,000	0	0	0	A	12

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	10	170	1136	1136	1126	0,01	0,991	0	0	3	A	1
1 » 3	1	363			2000	1637	0,18	1,000			0	A	2
1 » 4	1	0				0	-	-			0	A	3
4 » 1	4	1335	400	562	557	-	2,40	0,000	394	397	~	F	4
4 » 2	3	0	430	526	521	521	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	580	250	704	704	124	0,82	0,176	12	17	28	C	6
3 » 4	2	0	250	1034	1034	1034	0,00	1,000	0	0	0	A	7
3 » 1	1	203			2000	1797	0,10	1,000			0	A	8
3 » 2	1	30			1800	1770	0,02	1,000			0	A	9
2 » 3	4	0	800	333	58	58	0,00	1,000	0	0	0	A	10
2 » 4	3	0	400	546	541	541	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	0	140	812	812	812	0,00	1,000	0	0	0	A	12

**Knotenpunkt K46n / B188-Südrampen****Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und LE West****Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	590	690	619	619	29	0,95	0,047	23	30	73	E	1
1 » 3	1	50			2000	1950	0,03	1,000			0	A	2
1 » 4	1	0				0	-	-			0	A	3
4 » 1	4	275	1140	214	10	-	27,50	0,000	136	137	~	F	4
4 » 2	3	0	1330	171	8	8	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	222	50	912	912	690	0,24	0,757	1	1	5	A	6
3 » 4	2	0	50	1306	1306	1306	0,00	1,000	0	0	0	A	7
3 » 1	1	533			2000	1467	0,27	1,000			0	A	8
3 » 2	1	190			1800	1610	0,11	1,000			0	A	9
2 » 3	4	0	1240	188	7	7	0,00	1,000	0	0	0	A	10
2 » 4	3	0	1140	216	10	10	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	0	500	510	510	510	0,00	1,000	0	0	0	A	12

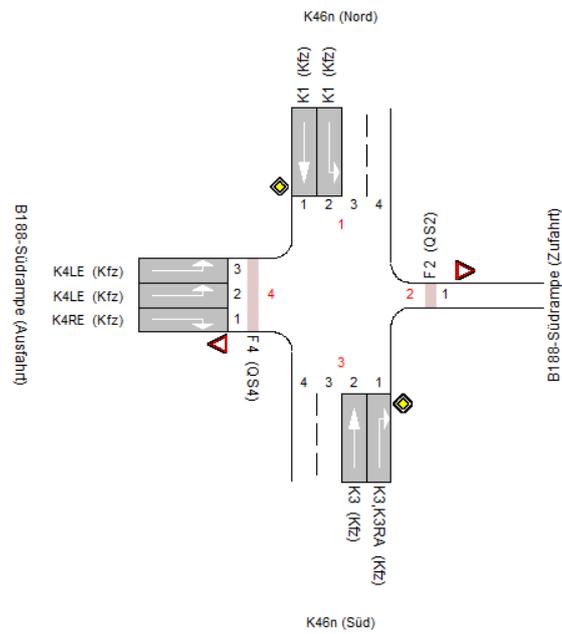
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	10	330	942	942	932	0,01	0,989	0	0	4	A	1
1 » 3	1	58			2000	1942	0,03	1,000			0	A	2
1 » 4	1	0				0	-	-			0	A	3
4 » 1	4	325	300	640	633	308	0,51	0,487	3	5	12	B	4
4 » 2	3	0	380	560	554	554	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	102	40	924	924	822	0,11	0,890	0	1	4	A	6
3 » 4	2	0	40	1321	1321	1321	0,00	1,000	0	0	0	A	7
3 » 1	1	363			2000	1637	0,18	1,000			0	A	8
3 » 2	1	80			1800	1720	0,04	1,000			0	A	9
2 » 3	4	0	370	584	514	514	0,00	1,000	0	0	0	A	10
2 » 4	3	0	300	619	612	612	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	0	250	704	704	704	0,00	1,000	0	0	0	A	12

## Knotenpunkt K46n / B188-Südrampen

Ausbau: LSA mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und 2x LE West

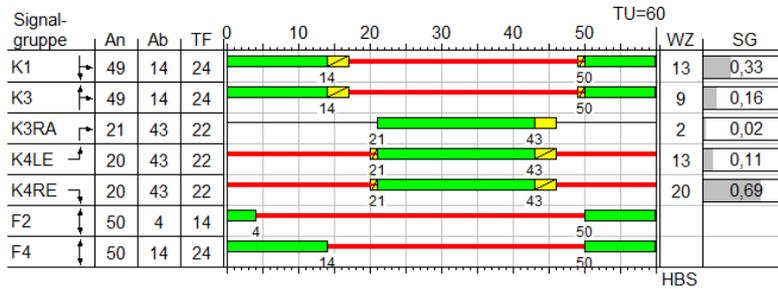
### Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / B188-Südrampen**

**Ausbau: LSA mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und 2x LE West**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

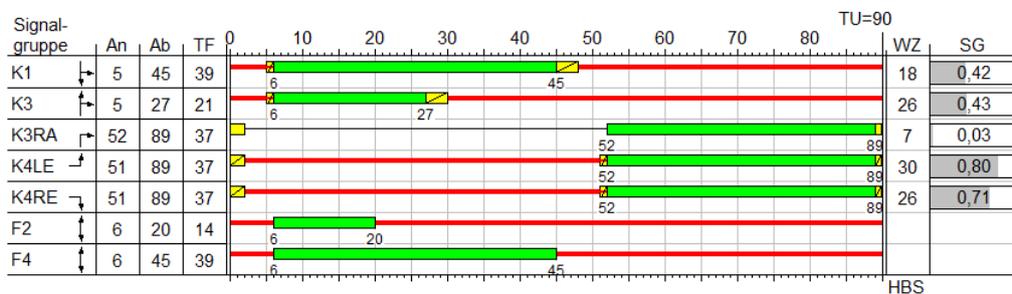


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
1	1	↓	K1	24	180	1380	552	0,33	0	0	2	0	90,0	4	24	12,42	A
	2	↘	K1	24	10	2000	518	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	16,56	A
3	2	↑	K3	24	90	1380	552	0,16	0	0	1	0	90,0	2	12	11,55	A
	1	↗	K3, K3RA	46	30	1700	1241	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	2,23	A
4	3	↖	K4LE	22	60	1454	533	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	12,55	A
	2	↖	K4LE	22	60	1454	533	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	12,55	A
	1	↘	K4RE	22	350	1380	506	0,69	1	6	5	0	90,0	7	42	20,09	B
Knotenpunktssummen:					780		4435										
Gewichtete Mittelwerte:								0,42								15,44	
				TU = 60 s    T = 3600 s													

**Knotenpunkt K46n / B188-Südrampen**

**Ausbau: LSA mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und 2x LE West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

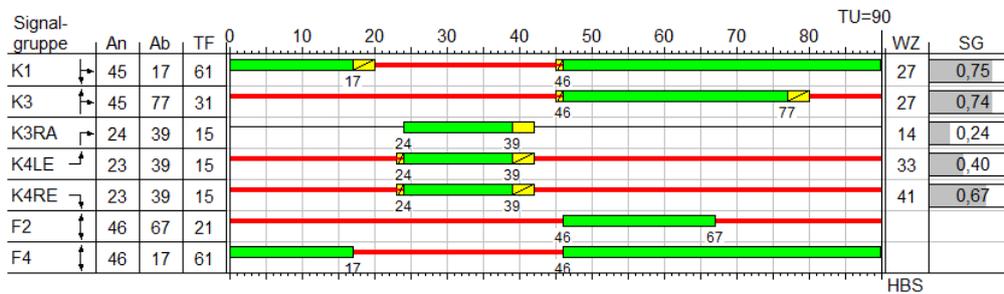


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↓	K1	39	250	1380	598	0,42	0	0	4	0	90,0	6	36	17,65	A	
	2	↘	K1	39	10	2000	600	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	22,16	B	
3	2	↑	K3	21	140	1380	322	0,43	0	0	3	0	90,0	5	30	29,44	B	
	1	↗	K3, K3RA	58	30	1700	1027	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	7,18	A	
4	3	↗	K4LE	37	644	1972	811	0,79	2	12	15	0	90,0	16	96	30,14	B	
	2	↗	K4LE	37	646	1972	811	0,80	2	12	15	0	90,0	16	96	30,29	B	
	1	↘	K4RE	37	400	1380	567	0,71	1	6	9	0	90,0	10	60	26,31	B	
Knotenpunktssummen:					2120		4736											
Gewichtete Mittelwerte:								0,70									27,58	
				TU = 90 s    T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / B188-Südrampen**

**Ausbau: LSA mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und 2x LE West**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

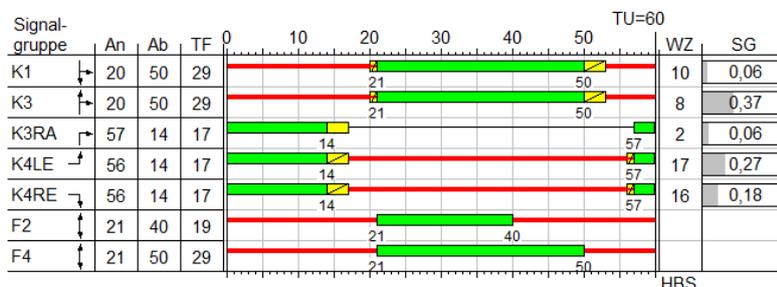


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
1	1	↓	K1	61	50	2000	1356	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	4,79	A
	2	↘	K1	61	590	2000	787	0,75	1	6	13	0	90,0	9	54	28,57	B
3	2	↑	K3	31	500	1958	674	0,74	1	6	11	0	90,0	14	84	31,68	B
	1	→	K3, K3RA	46	190	1700	800	0,24	0	0	3	0	90,0	4	24	14,20	A
4	3	↗	K4LE	15	114	1736	289	0,39	0	0	3	0	90,0	5	30	33,45	B
	2	↖	K4LE	15	116	1750	292	0,40	0	0	3	0	90,0	5	30	33,47	B
	1	↙	K4RE	15	100	902	150	0,67	0	0	2	0	90,0	4	24	40,96	C
Knotenpunktssummen:					1660		4348										
Gewichtete Mittelwerte:								0,61								28,57	
					TU = 90 s T = 3600 s												

**Knotenpunkt K46n / B188-Südrampen**

**Ausbau: LSA mit 1x LA Nord, 1x RA Süd, 1x RE und 2x LE West**

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

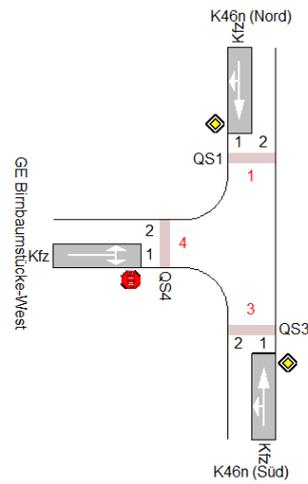


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↓	K1	29	40	1380	667	0,06	0	0	0	0	90,0	1	6	8,25	A	
	2	↘	K1	29	10	2000	442	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	18,30	A	
3	2	↑	K3	29	250	1380	667	0,37	0	0	3	0	90,0	4	24	9,78	A	
	1	↗	K3, K3RA	46	80	1700	1241	0,06	0	0	0	0	90,0	1	6	2,30	A	
4	3	↗	K4LE	17	140	1842	522	0,27	0	0	2	0	90,0	3	18	16,68	A	
	2	↗	K4LE	17	140	1842	522	0,27	0	0	2	0	90,0	3	18	16,68	A	
	1	↘	K4RE	17	70	1380	391	0,18	0	0	1	0	90,0	2	12	16,23	A	
Knotenpunktssummen:					730		4452											
Gewichtete Mittelwerte:								0,26									12,26	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 3	1	450			4000	3550	0,11	1,000			0	A	2
1 » 4	1	18			1800	1782	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	3	18	405	510	490	472	0,04	0,963	0	0	8	A	4
4 » 3	2	10	315	604	604	594	0,02	0,983	0	0	6	A	6
3 » 4	2	10	320	920	920	910	0,01	0,960	0	0	4	A	7
3 » 1	1	116			4000	3884	0,03	1,000			0	A	8
1		468			2900	2432	0,16	-			0	A	2+3
4		28			695	667	0,04	-			5	A	4+6
3		126			2900	2774	0,04	-			1	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 3	1	174			4000	3826	0,04	1,000			0	A	2
1 » 4	1	268			1800	1532	0,15	1,000			0	A	3
4 » 1	3	18	400	514	482	464	0,04	0,963	0	0	8	A	4
4 » 3	2	10	250	666	666	656	0,02	0,985	0	0	5	A	6
3 » 4	2	10	380	852	852	842	0,01	0,938	0	0	4	A	7
3 » 1	1	203			4000	3797	0,05	1,000			0	A	8
1		442			2297	1855	0,19	-			0	A	2+3
4		28			696	668	0,04	-			5	A	4+6
3		213			2900	2687	0,07	-			1	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 3	1	174			4000	3826	0,04	1,000			0	A	2
1 » 4	1	18			1800	1782	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	3	268	295	604	564	296	0,48	0,525	3	4	12	B	4
4 » 3	2	10	125	805	805	795	0,01	0,988	0	0	5	A	6
3 » 4	2	10	130	1173	1173	1163	0,01	0,933	0	0	3	A	7
3 » 1	1	232			4000	3768	0,06	1,000			0	A	8
1		192			2900	2708	0,07	-			0	A	2+3
4		278			585	307	0,48	-			12	B	4+6
3		242			2900	2658	0,08	-			1	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 3	1	87			4000	3913	0,02	1,000			0	A	2
1 » 4	1	18			1800	1782	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	3	18	255	642	595	577	0,03	0,970	0	0	6	A	4
4 » 3	2	10	65	882	882	872	0,01	0,989	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	70	1266	1266	1256	0,01	0,927	0	0	3	A	7
3 » 1	1	261			4000	3739	0,07	1,000			0	A	8
1		105			2900	2795	0,04	-			0	A	2+3
4		28			867	839	0,03	-			4	A	4+6
3		271			2900	2629	0,09	-			1	A	7+8

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 3	1	740			4000	3260	0,19	1,000			0	A	2
1 » 4	1	35			1800	1765	0,02	1,000			0	A	3
4 » 1	3	35	630	362	340	305	0,10	0,897	0	1	12	B	4
4 » 3	2	10	520	443	443	433	0,02	0,977	0	0	8	A	6
3 » 4	2	18	530	703	703	685	0,03	0,938	0	0	5	A	7
3 » 1	1	145			4000	3855	0,04	1,000			0	A	8
1		775			2900	2125	0,27	-			0	A	2+3
4		45			427	382	0,11	-			9	A	4+6
3		163			2635	2472	0,06	-			1	A	7+8

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 3	1	203			4000	3797	0,05	1,000			0	A	2
1 » 4	1	525			1800	1275	0,29	1,000			0	A	3
4 » 1	3	35	555	406	377	342	0,09	0,907	0	0	11	B	4
4 » 3	2	10	395	535	535	525	0,02	0,981	0	0	7	A	6
3 » 4	2	10	650	603	603	593	0,02	0,929	0	0	6	A	7
3 » 1	1	218			4000	3782	0,05	1,000			0	A	8
1		728			2126	1398	0,34	-			0	A	2+3
4		45			475	430	0,09	-			8	A	4+6
3		228			2900	2672	0,08	-			1	A	7+8

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 3	1	189			4000	3811	0,05	1,000			0	A	2
1 » 4	1	35			1800	1765	0,02	1,000			0	A	3
4 » 1	3	525	320	581	540	15	0,97	0,028	25	31	95	E	4
4 » 3	2	10	140	787	787	777	0,01	0,987	0	0	5	A	6
3 » 4	2	10	150	1143	1143	1133	0,01	0,930	0	0	3	A	7
3 » 1	1	247			4000	3753	0,06	1,000			0	A	8
1		224			2900	2676	0,08	-			0	A	2+3
4		535			550	15	0,97	-			95	E	4+6
3		257			2900	2643	0,09	-			1	A	7+8

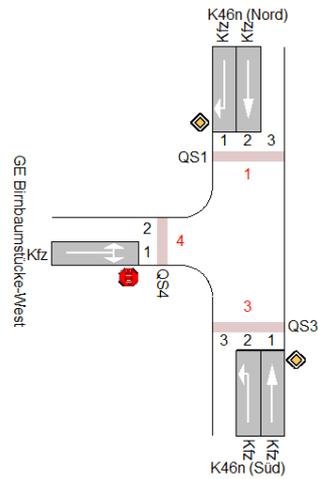
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 3	1	131			4000	3869	0,03	1,000			0	A	2
1 » 4	1	35			1800	1765	0,02	1,000			0	A	3
4 » 1	3	35	420	499	439	404	0,08	0,920	0	0	9	A	4
4 » 3	2	10	100	836	836	826	0,01	0,988	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	110	1203	1203	1193	0,01	0,879	0	0	3	A	7
3 » 1	1	450			4000	3550	0,11	1,000			0	A	8
1		166			2900	2734	0,06	-			0	A	2+3
4		45			558	513	0,08	-			7	A	4+6
3		460			2900	2440	0,16	-			1	A	7+8

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x RA Nord und 1x LA Süd**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x RA Nord und 1x LA Süd**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
1 » 3	1	450			4000	3550	0,11	1,000			0	A	2
1 » 4	1	18			1800	1782	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	3	18	400	514	508	490	0,04	0,965	0	0	7	A	4
4 » 3	2	10	310	609	609	599	0,02	0,984	0	0	6	A	6
3 » 4	2	10	320	799	799	789	0,01	0,987	0	0	5	A	7
3 » 1	1	116			4000	3884	0,03	1,000			0	A	8
4		28			717	689	0,04	-			5	A	4+6

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
1 » 3	1	174			4000	3826	0,04	1,000			0	A	2
1 » 4	1	268			1800	1532	0,15	1,000			0	A	3
4 » 1	3	18	270	627	618	600	0,03	0,971	0	0	6	A	4
4 » 3	2	10	120	811	811	801	0,01	0,988	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	380	736	736	726	0,01	0,986	0	0	5	A	7
3 » 1	1	203			4000	3797	0,05	1,000			0	A	8
4		28			885	857	0,03	-			4	A	4+6

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
1 » 3	1	174			4000	3826	0,04	1,000			0	A	2
1 » 4	1	18			1800	1782	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	3	268	290	608	602	334	0,45	0,555	2	4	11	B	4
4 » 3	2	10	120	811	811	801	0,01	0,988	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	130	1038	1038	1028	0,01	0,990	0	0	4	A	7
3 » 1	1	232			4000	3768	0,06	1,000			0	A	8
4		278			624	346	0,45	-			10	B	4+6

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
1 » 3	1	87			4000	3913	0,02	1,000			0	A	2
1 » 4	1	18			1800	1782	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	3	18	250	647	641	623	0,03	0,972	0	0	6	A	4
4 » 3	2	10	60	888	888	878	0,01	0,989	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	70	1127	1127	1117	0,01	0,991	0	0	3	A	7
3 » 1	1	261			4000	3739	0,07	1,000			0	A	8
4		28			925	897	0,03	-			4	A	4+6

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit 1x RA Nord und 1x LA Süd**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 3	1	740			4000	3260	0,19	1,000			0	A	2
1 » 4	1	35			1800	1765	0,02	1,000			0	A	3
4 » 1	3	35	620	367	356	321	0,10	0,902	0	1	11	B	4
4 » 3	2	10	510	450	450	440	0,02	0,978	0	0	8	A	6
3 » 4	2	18	530	599	599	581	0,03	0,970	0	0	6	A	7
3 » 1	1	145			4000	3855	0,04	1,000			0	A	8
4		45			446	401	0,10	-			9	A	4+6

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 3	1	203			4000	3797	0,05	1,000			0	A	2
1 » 4	1	525			1800	1275	0,29	1,000			0	A	3
4 » 1	3	35	300	599	587	552	0,06	0,940	0	0	7	A	4
4 » 3	2	10	140	787	787	777	0,01	0,987	0	0	5	A	6
3 » 4	2	10	650	508	508	498	0,02	0,980	0	0	7	A	7
3 » 1	1	218			4000	3782	0,05	1,000			0	A	8
4		45			738	693	0,06	-			5	A	4+6

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 3	1	189			4000	3811	0,05	1,000			0	A	2
1 » 4	1	35			1800	1765	0,02	1,000			0	A	3
4 » 1	3	525	310	590	584	59	0,90	0,101	17	23	51	E	4
4 » 3	2	10	130	799	799	789	0,01	0,987	0	0	5	A	6
3 » 4	2	10	150	1010	1010	1000	0,01	0,990	0	0	4	A	7
3 » 1	1	247			4000	3753	0,06	1,000			0	A	8
4		535			595	60	0,90	-			50	E	4+6

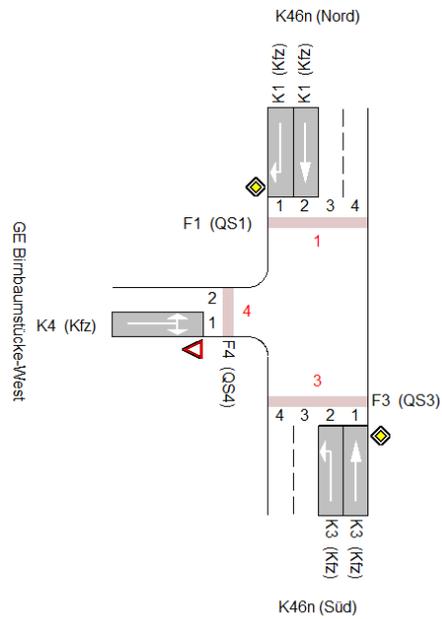
Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 3	1	131			4000	3869	0,03	1,000			0	A	2
1 » 4	1	35			1800	1765	0,02	1,000			0	A	3
4 » 1	3	35	410	506	501	466	0,07	0,930	0	0	8	A	4
4 » 3	2	10	90	849	849	839	0,01	0,988	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	110	1067	1067	1057	0,01	0,991	0	0	3	A	7
3 » 1	1	450			4000	3550	0,11	1,000			0	A	8
4		45			635	590	0,07	-			6	A	4+6

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: LSA mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (und K46n 4-streifig)**

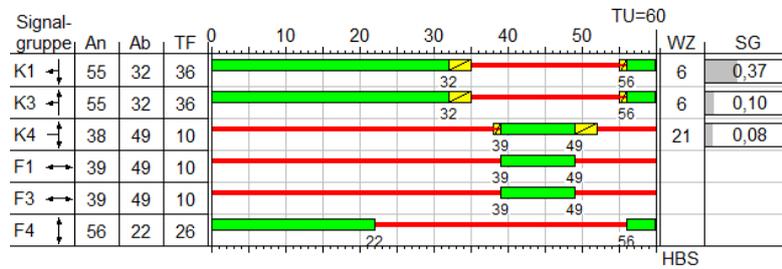
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: LSA mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

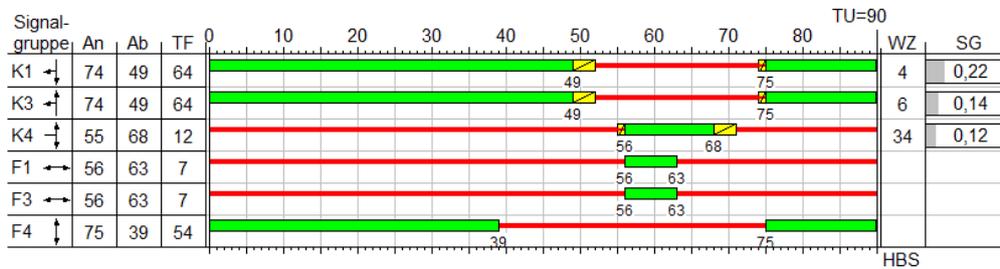


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1	36	10	971	583	0,02	0	0	0	0	90,0	0	0	4,85	A	
	2	↓	K1	36	310	1380	828	0,37	0	0	3	0	90,0	4	24	6,19	A	
3	2	↖	K3	36	10	2000	506	0,02	0	0	0	0	90,0	0	0	16,82	A	
	1	↑	K3	36	80	1380	828	0,10	0	0	1	0	90,0	2	12	5,10	A	
4	1	↕	K4	10	20	1483	247	0,08	0	0	0	0	90,0	1	6	21,12	B	
Knotenpunktssummen:					430		2992											
Gewichtete Mittelwerte:								0,29									6,90	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: LSA mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

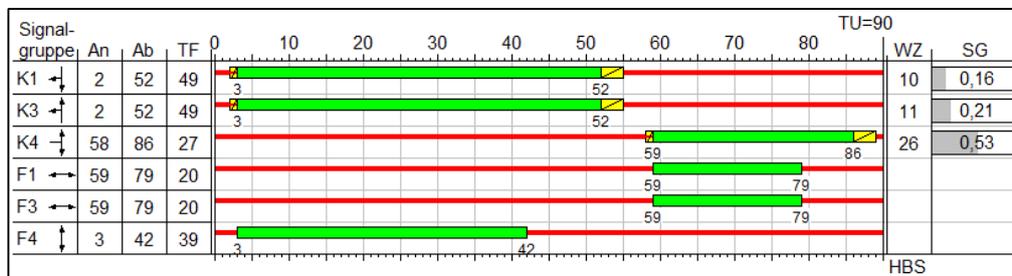


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1	64	260	1700	1209	0,22	0	0	2	0	90,0	4	24	4,43	A	
	2	↓	K1	64	120	1380	981	0,12	0	0	1	0	90,0	2	12	4,11	A	
3	2	↖	K3	64	10	2000	537	0,02	0	0	0	0	90,0	0	0	24,20	B	
	1	↑	K3	64	140	1380	981	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	4,18	A	
4	1	↕	K4	12	20	1236	165	0,12	0	0	0	0	90,0	1	6	34,36	B	
Knotenpunktssummen:					550		3873											
Gewichtete Mittelwerte:								0,17									5,75	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: LSA mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

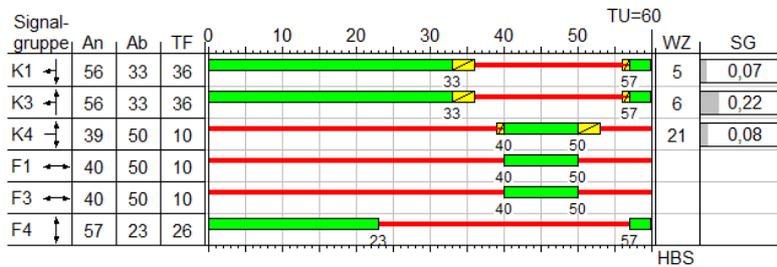


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	W [s]	QSV
1	1	↙	K1	49	10	971	529	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	9,44	A
	2	↓	K1	49	120	1380	751	0,16	0	0	1	0	90,0	3	18	10,23	A
3	2	↖	K3	49	10	2000	574	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	22,99	B
	1	↑	K3	49	160	1380	751	0,21	0	0	2	0	90,0	4	24	10,56	A
4	1	↕	K4	27	270	1700	510	0,53	0	0	6	0	90,0	8	48	26,21	B
Knotenpunktssummen:					570		3115										
Gewichtete Mittelwerte:								0,34								18,10	
				TU = 90 s    T = 3600 s													

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: LSA mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

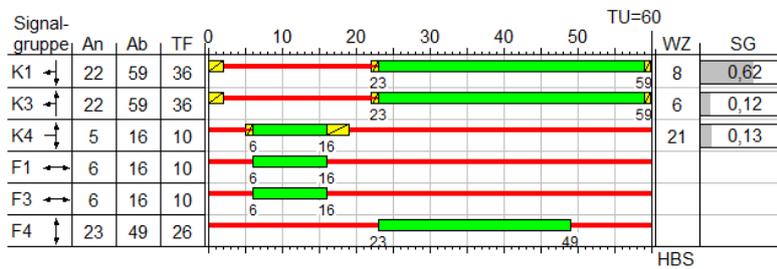


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1	36	10	971	583	0,02	0	0	0	0	90,0	0	0	4,85	A	
	2	↓	K1	36	60	1380	828	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	5,02	A	
3	2	↖	K3	36	10	2000	748	0,01	0	0	0	0	90,0	0	0	11,82	A	
	1	↑	K3	36	180	1380	828	0,22	0	0	1	0	90,0	3	18	5,52	A	
4	1	↕	K4	10	20	1483	247	0,08	0	0	0	0	90,0	1	6	21,12	B	
Knotenpunktssummen:					280		3234											
Gewichtete Mittelwerte:								0,16									6,73	
TU = 60 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: LSA mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

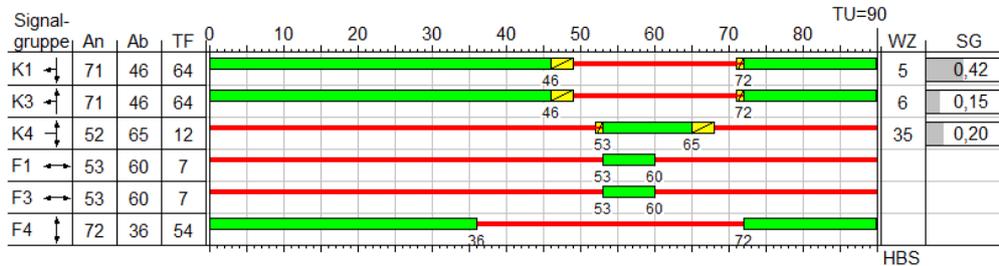


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>r</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1	36	20	971	583	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	4,90	A	
	2	↓	K1	36	510	1380	828	0,62	0	0	5	0	90,0	6	36	7,61	A	
3	2	↖	K3	36	10	1142	377	0,03	0	0	0	0	90,0	0	0	13,58	A	
	1	↑	K3	36	100	1380	828	0,12	0	0	1	0	90,0	2	12	5,18	A	
4	1	↕	K4	10	30	1361	227	0,13	0	0	0	0	90,0	1	6	21,30	B	
Knotenpunktssummen:					670		2843											
Gewichtete Mittelwerte:								0,49									7,87	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: LSA mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

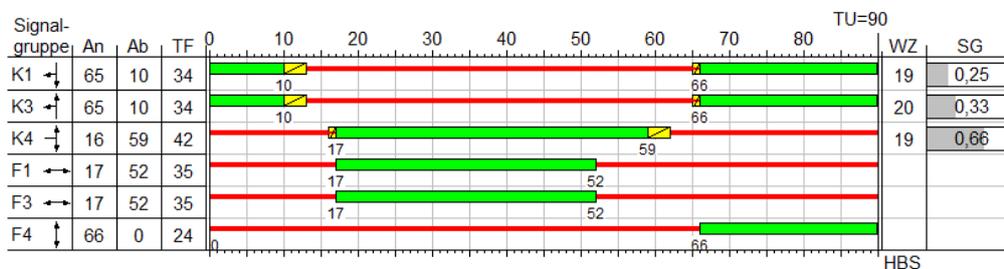


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>r</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1	64	510	1700	1209	0,42	0	0	5	0	90,0	6	36	5,37	A	
	2	↓	K1	64	140	1380	981	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	4,18	A	
3	2	↖	K3	64	10	2000	374	0,03	0	0	0	0	90,0	0	0	29,89	B	
	1	↑	K3	64	150	1380	981	0,15	0	0	1	0	90,0	3	18	4,21	A	
4	1	↕	K4	12	30	1134	151	0,20	0	0	1	0	90,0	2	12	34,72	B	
Knotenpunktssummen:					840		3696											
Gewichtete Mittelwerte:								0,31									6,30	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: LSA mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

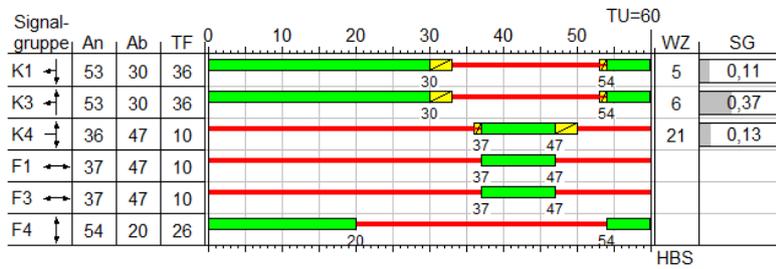


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1	34	20	971	367	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	17,79	A	
	2	↓	K1	34	130	1380	521	0,25	0	0	2	0	90,0	4	24	19,23	A	
3	2	↖	K3	34	10	2000	365	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	30,22	B	
	1	↑	K3	34	170	1380	521	0,33	0	0	3	0	90,0	5	30	19,87	A	
4	1	↕	K4	42	520	1700	793	0,66	0	0	10	0	90,0	11	66	18,74	A	
Knotenpunktssummen:					850		2567											
Gewichtete Mittelwerte:								0,51									19,15	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Anbindung GE Birnbaumstücke**

**Neubau: LSA mit 1x RA Nord und 1x LA Süd (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

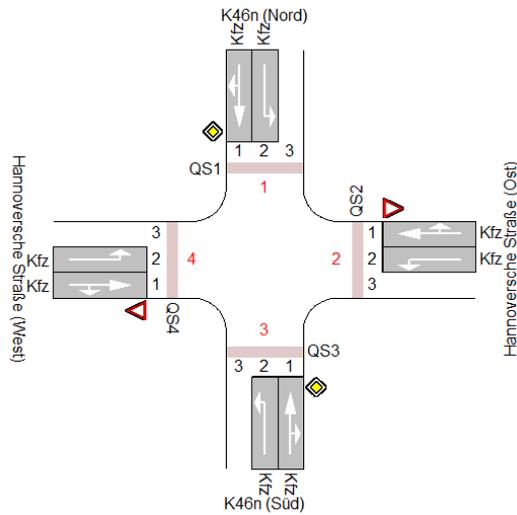


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
1	1	↙	K1	36	20	971	583	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	4,90	A
	2	↓	K1	36	90	1380	828	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	5,13	A
3	2	↖	K3	36	10	2000	701	0,01	0	0	0	0	90,0	0	0	12,72	A
	1	↑	K3	36	310	1380	828	0,37	0	0	3	0	90,0	4	24	6,19	A
4	1	↕	K4	10	30	1361	227	0,13	0	0	0	0	90,0	1	6	21,30	B
Knotenpunktssummen:					460		3167										
Gewichtete Mittelwerte:								0,28								7,06	
					TU = 60 s T = 3600 s												

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit Haupttrichtung N<>S und LA/LE in allen Zufahrten**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße****Neubau: Vorfahrtsregelung mit Haupttrichtung N<>S und LA/LE in allen Zufahrten****Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 2	2	30	80	1261	1261	1231	0,02	0,976	0	0	3	A	1
1 » 3	1	421			2000	1579	0,21	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	640	411	219	209	0,05	0,954	0	0	17	B	4
4 » 2	3	96	415	536	518	422	0,19	0,815	1	1	9	A	5
4 » 3	2	10	295	665	665	655	0,02	0,985	0	0	5	A	6
3 » 4	2	10	300	976	976	966	0,01	0,990	0	0	4	A	7
3 » 1	1	102			2000	1898	0,05	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	35	510	487	380	345	0,09	0,908	0	0	10	B	10
2 » 4	3	234	415	536	518	284	0,45	0,548	2	4	13	B	11
2 » 1	2	10	75	883	883	873	0,01	0,989	0	0	4	A	12
1		431			1900	1469	0,23	-			0	A	2+3
4		106			529	423	0,20	-			9	A	5+6
3		112			1900	1788	0,06	-			0	A	8+9
2		244			527	283	0,46	-			13	B	11+12

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 2	2	20	130	1190	1190	1170	0,02	0,983	0	0	3	A	1
1 » 3	1	160			2000	1840	0,08	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	440	533	380	370	0,03	0,974	0	0	10	A	4
4 » 2	3	116	275	638	622	506	0,19	0,814	1	1	7	A	5
4 » 3	2	10	115	839	839	829	0,01	0,988	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	120	1204	1204	1194	0,01	0,992	0	0	3	A	7
3 » 1	1	174			2000	1826	0,09	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	390	569	448	438	0,02	0,978	0	0	8	A	10
2 » 4	3	159	275	638	622	463	0,26	0,744	1	2	8	A	11
2 » 1	2	20	125	828	828	808	0,02	0,976	0	0	4	A	12
1		170			1900	1730	0,09	-			0	A	2+3
4		126			635	509	0,20	-			7	A	5+6
3		184			1900	1716	0,10	-			0	A	8+9
2		179			640	461	0,28	-			8	A	11+12

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit Hauptrichtung N<>S und LA/LE in allen Zufahrten**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	20	160	1149	1149	1129	0,02	0,983	0	0	3	A	1
1 » 3	1	145			2000	1855	0,07	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	710	375	104	94	0,10	0,904	0	0	38	D	4
4 » 2	3	85	295	622	606	521	0,14	0,860	0	1	7	A	5
4 » 3	2	10	105	850	850	840	0,01	0,988	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	110	1218	1218	1208	0,01	0,992	0	0	3	A	7
3 » 1	1	218			2000	1782	0,11	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	380	577	479	469	0,02	0,979	0	0	8	A	10
2 » 4	3	434	295	622	606	172	0,72	0,284	7	10	21	C	11
2 » 1	2	10	155	796	796	786	0,01	0,987	0	0	5	A	12
1		155			1900	1745	0,08	-			0	A	2+3
4		95			625	530	0,15	-			7	A	5+6
3		228			1900	1672	0,12	-			0	A	8+9
2		444			609	165	0,73	-			21	C	11+12

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	20	170	1136	1136	1116	0,02	0,982	0	0	3	A	1
1 » 3	1	73			2000	1927	0,04	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	700	380	105	95	0,10	0,905	0	0	38	D	4
4 » 2	3	106	255	654	638	532	0,17	0,834	1	1	7	A	5
4 » 3	2	10	55	906	906	896	0,01	0,989	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	60	1291	1291	1281	0,01	0,992	0	0	3	A	7
3 » 1	1	232			2000	1768	0,12	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	360	592	478	468	0,02	0,979	0	0	8	A	10
2 » 4	3	456	255	654	638	182	0,71	0,285	7	10	19	B	11
2 » 1	2	20	165	786	786	766	0,03	0,975	0	0	5	A	12
1		83			1900	1817	0,04	-			0	A	2+3
4		116			655	539	0,18	-			7	A	5+6
3		242			1900	1658	0,13	-			0	A	8+9
2		476			643	167	0,74	-			21	C	11+12

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße****Neubau: Vorfahrtsregelung mit Hauptrichtung N<>S und LA/LE in allen Zufahrten****Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	s	
1 » 2	2	30	80	1261	1261	1231	0,02	0,976	0	0	3	A	1
1 » 3	1	435			2000	1565	0,22	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	660	400	203	193	0,05	0,951	0	0	19	B	4
4 » 2	3	96	425	529	511	415	0,19	0,812	1	1	9	A	5
4 » 3	2	10	305	656	656	646	0,02	0,985	0	0	6	A	6
3 » 4	2	10	310	964	964	954	0,01	0,990	0	0	4	A	7
3 » 1	1	102			2000	1898	0,05	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	520	480	373	363	0,03	0,973	0	0	10	A	10
2 » 4	3	244	425	529	511	267	0,48	0,523	3	4	13	B	11
2 » 1	2	10	75	883	883	873	0,01	0,989	0	0	4	A	12
1		445			1900	1455	0,23	-			0	A	2+3
4		106			522	416	0,20	-			9	A	5+6
3		112			1900	1788	0,06	-			0	A	8+9
2		254			520	266	0,49	-			13	B	11+12

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	s	
1 » 2	2	20	130	1190	1190	1170	0,02	0,983	0	0	3	A	1
1 » 3	1	160			2000	1840	0,08	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	450	526	367	357	0,03	0,973	0	0	10	B	4
4 » 2	3	128	275	638	622	494	0,21	0,794	1	1	7	A	5
4 » 3	2	10	115	839	839	829	0,01	0,988	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	120	1204	1204	1194	0,01	0,992	0	0	3	A	7
3 » 1	1	174			2000	1826	0,09	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	400	562	432	422	0,02	0,977	0	0	9	A	10
2 » 4	3	169	275	638	622	453	0,27	0,728	1	2	8	A	11
2 » 1	2	20	125	828	828	808	0,02	0,976	0	0	4	A	12
1		170			1900	1730	0,09	-			0	A	2+3
4		138			634	496	0,22	-			7	A	5+6
3		184			1900	1716	0,10	-			0	A	8+9
2		189			639	450	0,30	-			8	A	11+12

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße****Neubau: Vorfahrtsregelung mit Haupttrichtung N<>S und LA/LE in allen Zufahrten****Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 2	2	20	160	1149	1149	1129	0,02	0,983	0	0	3	A	1
1 » 3	1	145			2000	1855	0,07	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	730	365	89	79	0,11	0,888	0	1	45	E	4
4 » 2	3	85	295	622	606	521	0,14	0,860	0	1	7	A	5
4 » 3	2	10	105	850	850	840	0,01	0,988	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	110	1218	1218	1208	0,01	0,992	0	0	3	A	7
3 » 1	1	218			2000	1782	0,11	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	380	577	479	469	0,02	0,979	0	0	8	A	10
2 » 4	3	456	295	622	606	150	0,75	0,248	8	12	23	C	11
2 » 1	2	10	155	796	796	786	0,01	0,987	0	0	5	A	12
1		155			1900	1745	0,08	-			0	A	2+3
4		95			625	530	0,15	-			7	A	5+6
3		228			1900	1672	0,12	-			0	A	8+9
2		466			609	143	0,77	-			24	C	11+12

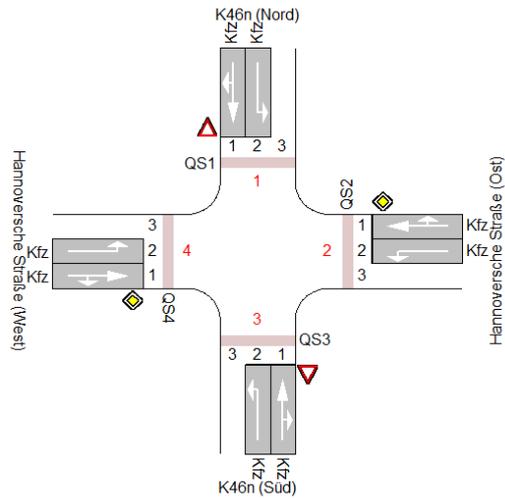
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 2	2	20	180	1122	1122	1102	0,02	0,982	0	0	3	A	1
1 » 3	1	73			2000	1927	0,04	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	730	365	86	76	0,12	0,884	0	1	47	E	4
4 » 2	3	116	265	646	630	514	0,18	0,816	1	1	7	A	5
4 » 3	2	10	55	906	906	896	0,01	0,989	0	0	4	A	6
3 » 4	2	10	60	1291	1291	1281	0,01	0,992	0	0	3	A	7
3 » 1	1	247			2000	1753	0,12	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	380	577	456	446	0,02	0,978	0	0	8	A	10
2 » 4	3	477	265	646	630	153	0,76	0,243	8	12	23	C	11
2 » 1	2	20	175	776	776	756	0,03	0,974	0	0	5	A	12
1		83			1900	1817	0,04	-			0	A	2+3
4		126			646	520	0,20	-			7	A	5+6
3		257			1900	1643	0,14	-			0	A	8+9
2		497			635	138	0,78	-			25	C	11+12

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit Hauptrichtung O<>W und LA/LE in allen Zufahrten**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit Haupttrichtung O<>W und LA/LE in allen Zufahrten**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 1	2	10	230	1059	1059	1049	0,01	0,991	0	0	3	A	1
4 » 2	1	96			2000	1904	0,05	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	650	405	96	86	0,10	0,896	0	1	42	D	4
3 » 1	3	102	355	577	555	453	0,18	0,816	1	1	8	A	5
3 » 2	2	10	95	861	861	851	0,01	0,988	0	0	4	A	6
2 » 3	2	35	100	1232	1232	1197	0,03	0,972	0	0	3	A	7
2 » 4	1	234			2000	1766	0,12	1,000			0	A	8
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
1 » 2	4	30	430	540	422	392	0,07	0,929	0	0	9	A	10
1 » 3	3	421	355	577	555	134	0,76	0,241	8	12	26	C	11
1 » 4	2	10	225	728	728	718	0,01	0,986	0	0	5	A	12
4		106			1900	1794	0,06	-			0	A	2+3
3		112			573	461	0,20	-			8	A	5+6
2		244			1900	1656	0,13	-			0	A	8+9
1		431			558	127	0,77	-			27	C	11+12

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 1	2	10	170	1136	1136	1126	0,01	0,991	0	0	3	A	1
4 » 2	1	116			2000	1884	0,06	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	415	551	396	386	0,03	0,975	0	0	9	A	4
3 » 1	3	174	305	615	605	431	0,29	0,712	1	2	8	A	5
3 » 2	2	10	115	839	839	829	0,01	0,988	0	0	4	A	6
2 » 3	2	10	120	1204	1204	1194	0,01	0,992	0	0	3	A	7
2 » 4	1	159			2000	1841	0,08	1,000			0	A	8
2 » 1	1	20			1800	1780	0,01	1,000			0	A	9
1 » 2	4	20	425	544	378	358	0,05	0,947	0	0	10	B	10
1 » 3	3	160	300	619	608	448	0,26	0,737	1	2	8	A	11
1 » 4	2	10	160	791	791	781	0,01	0,987	0	0	5	A	12
4		126			1900	1774	0,07	-			0	A	2+3
3		184			614	430	0,30	-			8	A	5+6
2		179			1900	1721	0,09	-			0	A	8+9
1		170			616	446	0,28	-			8	A	11+12

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit Haupttrichtung O<>W und LA/LE in allen Zufahrten**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
4 » 1	2	10	420	848	848	838	0,01	0,988	0	0	4	A	1
4 » 2	1	85			2000	1915	0,04	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	630	416	276	266	0,04	0,964	0	0	14	B	4
3 » 1	3	218	525	467	458	240	0,48	0,524	3	4	15	B	5
3 » 2	2	10	85	872	872	862	0,01	0,989	0	0	4	A	6
2 » 3	2	10	90	1247	1247	1237	0,01	0,992	0	0	3	A	7
2 » 4	1	434			2000	1566	0,22	1,000			0	A	8
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
1 » 2	4	20	680	390	200	180	0,10	0,900	0	1	20	B	10
1 » 3	3	145	525	467	458	313	0,32	0,683	1	2	11	B	11
1 » 4	2	10	415	569	569	559	0,02	0,982	0	0	6	A	12
4		95			1900	1805	0,05	-			0	A	2+3
3		228			468	240	0,49	-			15	B	5+6
2		444			1900	1456	0,23	-			0	A	8+9
1		155			464	309	0,33	-			12	B	11+12

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
4 » 1	2	10	450	819	819	809	0,01	0,988	0	0	4	A	1
4 » 2	1	106			2000	1894	0,05	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	625	419	336	326	0,03	0,970	0	0	11	B	4
3 » 1	3	232	575	439	430	198	0,54	0,460	3	5	18	B	5
3 » 2	2	10	105	850	850	840	0,01	0,988	0	0	4	A	6
2 » 3	2	10	110	1218	1218	1208	0,01	0,992	0	0	3	A	7
2 » 4	1	456			2000	1544	0,23	1,000			0	A	8
2 » 1	1	20			1800	1780	0,01	1,000			0	A	9
1 » 2	4	20	735	363	164	144	0,12	0,878	0	1	25	C	10
1 » 3	3	73	570	441	432	359	0,17	0,831	1	1	10	B	11
1 » 4	2	10	440	551	551	541	0,02	0,982	0	0	7	A	12
4		116			1900	1784	0,06	-			0	A	2+3
3		242			439	197	0,55	-			18	B	5+6
2		476			1900	1424	0,25	-			0	A	8+9
1		83			444	361	0,19	-			10	A	11+12

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit Haupttrichtung O<>W und LA/LE in allen Zufahrten**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 1	2	10	240	1046	1046	1036	0,01	0,990	0	0	3	A	1
4 » 2	1	96			2000	1904	0,05	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	660	400	91	81	0,11	0,890	0	1	44	D	4
3 » 1	3	102	355	577	567	465	0,18	0,820	1	1	8	A	5
3 » 2	2	10	95	861	861	851	0,01	0,988	0	0	4	A	6
2 » 3	2	10	100	1232	1232	1222	0,01	0,992	0	0	3	A	7
2 » 4	1	244			2000	1756	0,12	1,000			0	A	8
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
1 » 2	4	30	430	540	431	401	0,07	0,930	0	0	9	A	10
1 » 3	3	435	355	577	567	132	0,77	0,233	9	13	26	C	11
1 » 4	2	10	235	718	718	708	0,01	0,986	0	0	5	A	12
4		106			1900	1794	0,06	-			0	A	2+3
3		112			585	473	0,19	-			8	A	5+6
2		254			1900	1646	0,13	-			0	A	8+9
1		445			570	125	0,78	-			28	C	11+12

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 1	2	10	180	1122	1122	1112	0,01	0,991	0	0	3	A	1
4 » 2	1	128			2000	1872	0,06	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	435	537	382	372	0,03	0,974	0	0	10	A	4
3 » 1	3	174	325	600	590	416	0,29	0,705	1	2	9	A	5
3 » 2	2	10	125	828	828	818	0,01	0,988	0	0	4	A	6
2 » 3	2	10	130	1190	1190	1180	0,01	0,992	0	0	3	A	7
2 » 4	1	169			2000	1831	0,08	1,000			0	A	8
2 » 1	1	20			1800	1780	0,01	1,000			0	A	9
1 » 2	4	20	445	530	365	345	0,05	0,945	0	0	10	B	10
1 » 3	3	160	320	603	593	433	0,27	0,730	1	2	8	A	11
1 » 4	2	10	170	781	781	771	0,01	0,987	0	0	5	A	12
4		138			1900	1762	0,07	-			0	A	2+3
3		184			599	415	0,31	-			9	A	5+6
2		189			1900	1711	0,10	-			0	A	8+9
1		170			602	432	0,28	-			8	A	11+12

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: Vorfahrtsregelung mit Haupttrichtung O<>W und LA/LE in allen Zufahrten**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 1	2	10	440	829	829	819	0,01	0,988	0	0	4	A	1
4 » 2	1	85			2000	1915	0,04	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	650	405	265	255	0,04	0,962	0	0	14	B	4
3 » 1	3	218	545	455	446	228	0,49	0,511	3	4	16	B	5
3 » 2	2	10	85	872	872	862	0,01	0,989	0	0	4	A	6
2 » 3	2	10	90	1247	1247	1237	0,01	0,992	0	0	3	A	7
2 » 4	1	456			2000	1544	0,23	1,000			0	A	8
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
1 » 2	4	20	700	380	190	170	0,11	0,895	0	1	21	C	10
1 » 3	3	145	545	455	446	301	0,33	0,675	1	2	12	B	11
1 » 4	2	10	435	555	555	545	0,02	0,982	0	0	7	A	12
4		95			1900	1805	0,05	-			0	A	2+3
3		228			456	228	0,50	-			16	B	5+6
2		466			1900	1434	0,25	-			0	A	8+9
1		155			452	297	0,34	-			12	B	11+12

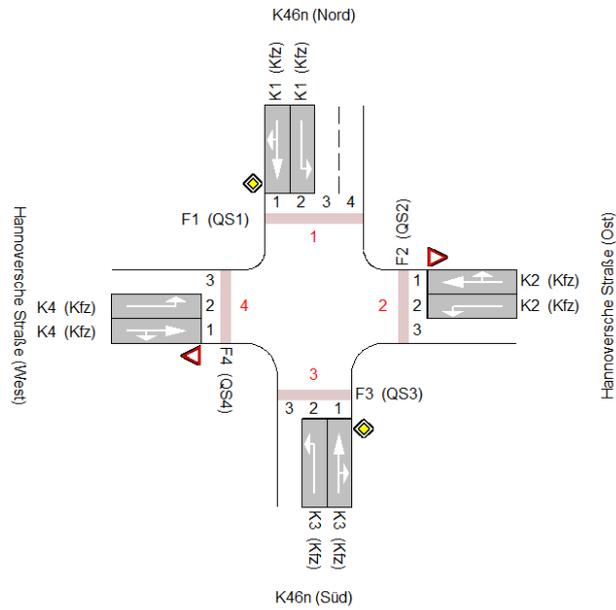
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 1	2	10	470	800	800	790	0,01	0,988	0	0	5	A	1
4 » 2	1	116			2000	1884	0,06	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	655	403	321	311	0,03	0,969	0	0	12	B	4
3 » 1	3	247	605	422	413	166	0,60	0,402	4	6	21	C	5
3 » 2	2	10	115	839	839	829	0,01	0,988	0	0	4	A	6
2 » 3	2	10	120	1204	1204	1194	0,01	0,992	0	0	3	A	7
2 » 4	1	477			2000	1523	0,24	1,000			0	A	8
2 » 1	1	20			1800	1780	0,01	1,000			0	A	9
1 » 2	4	20	775	344	135	115	0,15	0,852	1	1	31	D	10
1 » 3	3	73	600	425	416	343	0,18	0,825	1	1	10	B	11
1 » 4	2	10	460	537	537	527	0,02	0,981	0	0	7	A	12
4		126			1900	1774	0,07	-			0	A	2+3
3		257			421	164	0,61	-			22	C	5+6
2		497			1900	1403	0,26	-			0	A	8+9
1		83			428	345	0,19	-			10	B	11+12

## Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße

Neubau: LSA mit LA/LE in allen Zufahrten (und K46n 4-streifig)

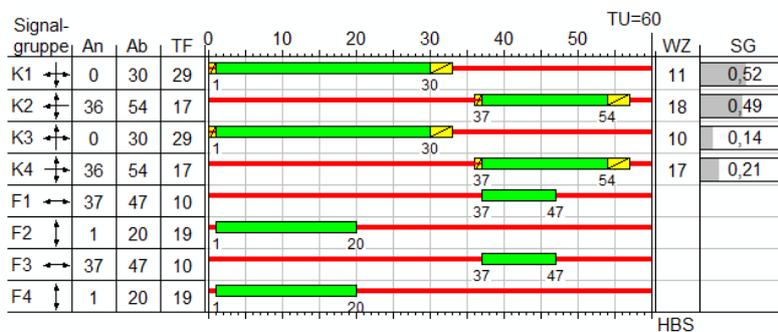
### Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: LSA mit LA/LE in allen Zufahrten (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

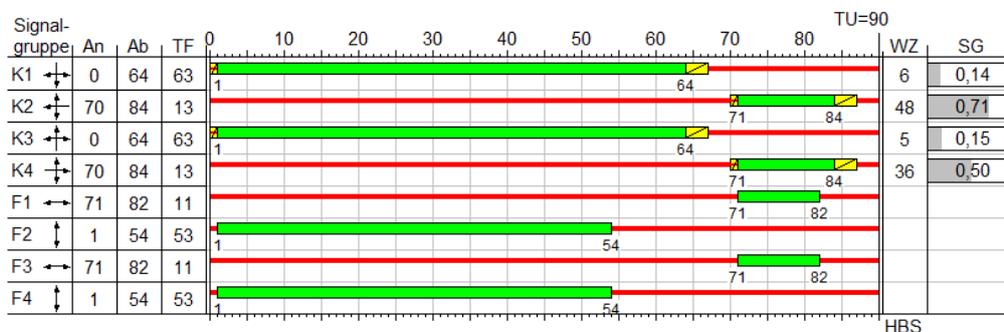


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↕	K1	29	300	1185	573	0,52	0	0	3	0	90,0	5	30	10,72	A	
	2	↘	K1	29	30	2000	652	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	13,84	A	
2	1	↖	K2	17	230	1668	473	0,49	0	0	3	0	90,0	5	30	17,87	A	
	2	↙	K2	17	20	2000	390	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	19,64	A	
3	2	↖	K3	29	10	2000	400	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	19,30	A	
	1	↗	K3	29	80	1219	589	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	8,57	A	
4	2	↗	K4	17	10	2000	269	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	22,59	B	
	1	↘	K4	17	100	1668	473	0,21	0	0	1	0	90,0	3	18	16,39	A	
Knotenpunktssummen:					780		3819											
Gewichtete Mittelwerte:								0,39									13,95	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: LSA mit LA/LE in allen Zufahrten (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

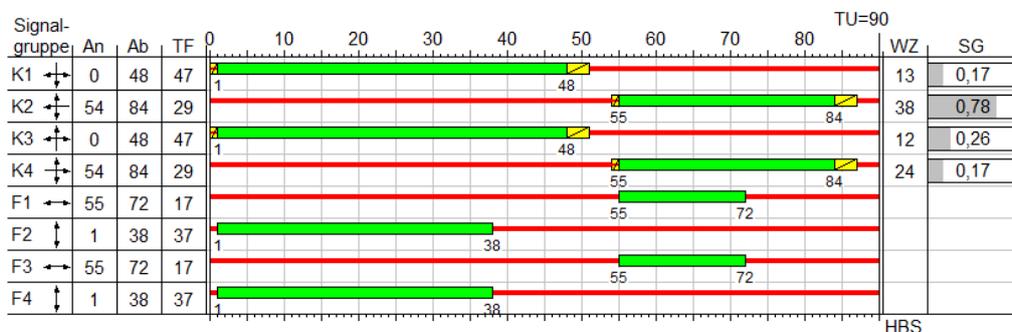


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↕	K1	63	120	1204	843	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	4,50	A	
	2	↘	K1	63	20	2000	785	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	16,78	A	
2	1	↖	K2	13	170	1671	241	0,71	1	6	4	0	90,0	7	42	48,13	C	
	2	↙	K2	13	10	2000	159	0,06	0	0	0	0	90,0	1	6	38,32	C	
3	2	↖	K3	63	10	2000	798	0,01	0	0	0	0	90,0	0	0	16,34	A	
	1	↗	K3	63	130	1202	841	0,15	0	0	1	0	90,0	2	12	4,54	A	
4	2	↗	K4	13	10	2000	140	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	39,12	C	
	1	↘	K4	13	120	1671	241	0,50	0	0	3	0	90,0	5	30	35,49	C	
Knotenpunktssummen:					590		4048											
Gewichtete Mittelwerte:								0,37									25,16	
TU = 90 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: LSA mit LA/LE in allen Zufahrten (und K46n 4-streifig)**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

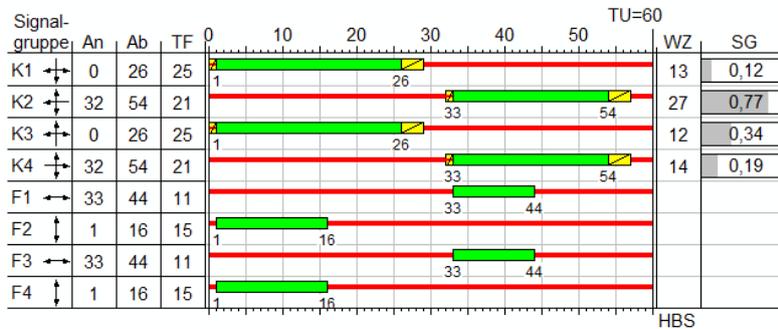


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1	47	110	1207	630	0,17	0	0	1	0	90,0	3	18	11,30	A	
	2	↘	K1	47	20	2000	537	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	24,32	B	
2	1	↖	K2	29	420	1669	538	0,78	2	12	10	0	90,0	13	78	38,23	C	
	2	↗	K2	29	10	2000	388	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	29,38	B	
3	2	↖	K3	47	10	2000	599	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	22,19	B	
	1	↗	K3	47	160	1195	624	0,26	0	0	2	0	90,0	4	24	11,86	A	
4	2	↖	K4	29	10	2000	134	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	39,37	C	
	1	↗	K4	29	90	1671	538	0,17	0	0	2	0	90,0	3	18	21,85	B	
Knotenpunktssummen:					830		3988											
Gewichtete Mittelwerte:								0,49									27,18	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: LSA mit LA/LE in allen Zufahrten (und K46n 4-streifig)**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

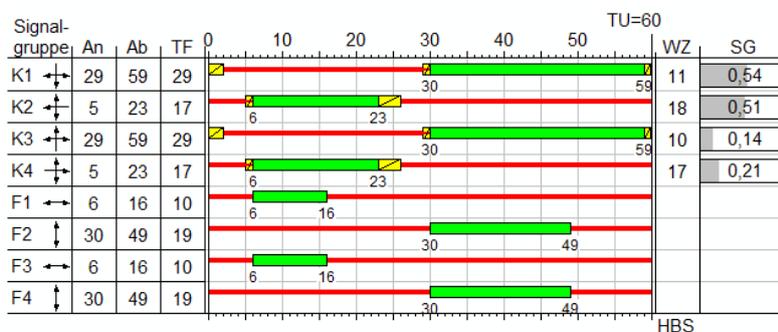


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔	K1	25	60	1236	515	0,12	0	0	1	0	90,0	2	12	10,73	A	
	2	↔	K1	25	20	2000	463	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	17,90	A	
2	1	↔	K2	21	450	1669	584	0,77	2	12	7	0	90,0	10	60	26,94	B	
	2	↔	K2	21	10	2000	456	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	17,97	A	
3	2	↔	K3	25	10	2000	598	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	14,82	A	
	1	↔	K3	25	170	1193	497	0,34	0	0	2	0	90,0	3	18	11,90	A	
4	2	↔	K4	21	10	2000	199	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	24,45	B	
	1	↔	K4	21	110	1669	584	0,19	0	0	1	0	90,0	3	18	13,57	A	
Knotenpunktssummen:					840		3896											
Gewichtete Mittelwerte:								0,52									20,49	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: LSA mit LA/LE in allen Zufahrten (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

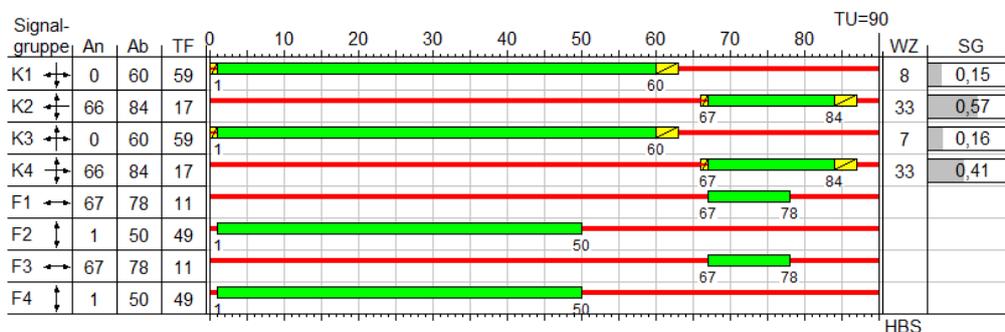


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↕	K1	29	310	1185	573	0,54	0	0	4	0	90,0	5	30	10,85	A	
	2	↘	K1	29	30	2000	652	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	13,84	A	
2	1	↖	K2	17	240	1669	473	0,51	0	0	3	0	90,0	5	30	18,00	A	
	2	↙	K2	17	10	2000	390	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	19,54	A	
3	2	↖	K3	29	10	2000	390	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	19,54	A	
	1	↗	K3	29	80	1219	589	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	8,57	A	
4	2	↗	K4	17	10	2000	261	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	22,79	B	
	1	↘	K4	17	100	1668	473	0,21	0	0	1	0	90,0	3	18	16,39	A	
Knotenpunktssummen:					790		3801											
Gewichtete Mittelwerte:								0,41									13,97	
				TU = 60 s    T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: LSA mit LA/LE in allen Zufahrten (und K46n 4-streifig)**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

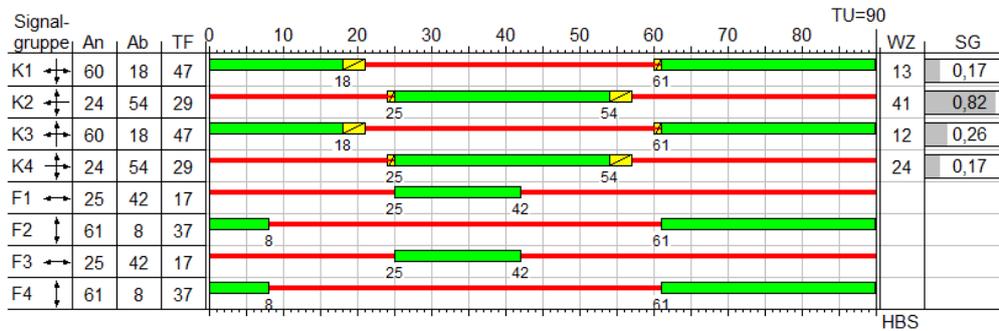


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>r</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↕	K1	59	120	1204	789	0,15	0	0	1	0	90,0	2	12	5,93	A	
	2	↳	K1	59	20	2000	732	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	18,27	A	
2	1	↕	K2	17	180	1671	316	0,57	0	0	4	0	90,0	6	36	33,18	B	
	2	↳	K2	17	10	2000	194	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	36,88	C	
3	2	↕	K3	59	10	2000	745	0,01	0	0	0	0	90,0	1	6	17,81	A	
	1	↳	K3	59	130	1202	788	0,16	0	0	1	0	90,0	3	18	5,99	A	
4	2	↕	K4	17	10	2000	169	0,06	0	0	0	0	90,0	1	6	37,91	C	
	1	↳	K4	17	130	1668	315	0,41	0	0	3	0	90,0	5	30	32,11	B	
Knotenpunktssummen:					610		4048											
Gewichtete Mittelwerte:								0,32									21,19	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: LSA mit LA/LE in allen Zufahrten (und K46n 4-streifig)**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

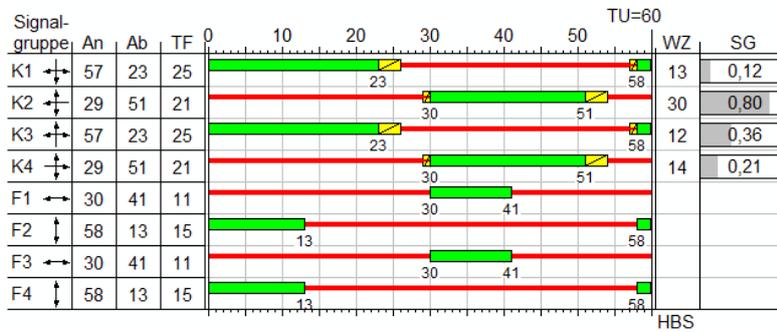


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙	K1	47	110	1207	630	0,17	0	0	1	0	90,0	3	18	11,30	A	
	2	↘	K1	47	20	2000	537	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	24,32	B	
2	1	↖	K2	29	440	1668	537	0,82	2	12	11	0	90,0	14	84	41,69	C	
	2	↗	K2	29	10	2000	388	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	29,38	B	
3	2	↖	K3	47	10	2000	599	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	22,19	B	
	1	↗	K3	47	160	1195	624	0,26	0	0	2	0	90,0	4	24	11,86	A	
4	2	↖	K4	29	10	2000	129	0,08	0	0	0	0	90,0	1	6	39,58	C	
	1	↗	K4	29	90	1671	538	0,17	0	0	2	0	90,0	3	18	21,85	B	
Knotenpunktssummen:					850		3982											
Gewichtete Mittelwerte:								0,52									29,24	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46n / Hannoversche Straße**

**Neubau: LSA mit LA/LE in allen Zufahrten (und K46n 4-streifig)**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

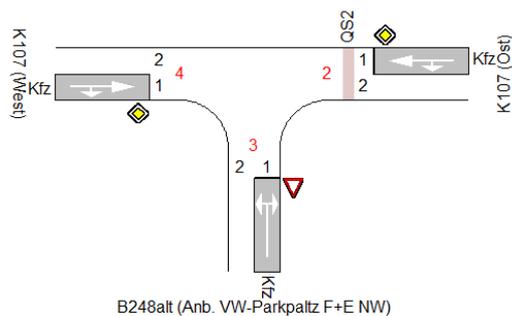


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>r</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↔	K1	25	60	1236	515	0,12	0	0	1	0	90,0	2	12	10,73	A	
	2	↘	K1	25	20	2000	451	0,04	0	0	0	0	90,0	1	6	18,18	A	
2	1	↕	K2	21	470	1668	584	0,80	2	12	8	1	90,0	11	66	29,88	B	
	2	↙	K2	21	10	2000	444	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	18,25	A	
3	2	↖	K3	25	10	2000	598	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	14,82	A	
	1	↗	K3	25	180	1193	497	0,36	0	0	2	0	90,0	4	24	12,02	A	
4	2	↗	K4	21	10	2000	194	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	24,59	B	
	1	↘	K4	21	120	1671	585	0,21	0	0	1	0	90,0	3	18	13,66	A	
Knotenpunktssummen:					880		3868											
Gewichtete Mittelwerte:								0,54									22,08	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K107 / Anbindung VW-Parkplatz Nordwest**

**Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K107 / Anbindung VW-Parkplatz Nordwest**

**Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
4 » 2	1	169			2000	1831	0,08	1,000			0	A	2
4 » 3	1	310			1800	1490	0,17	1,000			0	A	3
3 » 4	3	10	555	459	377	367	0,03	0,973	0	0	10	A	4
3 » 2	2	10	315	648	648	638	0,02	0,985	0	0	6	A	6
2 » 3	2	70	470	800	800	730	0,09	0,822	0	0	5	A	7
2 » 4	1	181			2000	1819	0,09	1,000			0	A	8
4		479			1866	1387	0,26	-			0	A	2+3
3		20			652	632	0,03	-			6	A	4+6
2		251			1410	1159	0,18	-			3	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
4 » 2	1	149			2000	1851	0,07	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	3	10	295	645	591	581	0,02	0,983	0	0	6	A	4
3 » 2	2	10	145	807	807	797	0,01	0,988	0	0	5	A	6
2 » 3	2	10	150	1162	1162	1152	0,01	0,917	0	0	3	A	7
2 » 4	1	149			2000	1851	0,07	1,000			0	A	8
4		159			1900	1741	0,08	-			0	A	2+3
3		20			954	934	0,02	-			4	A	4+6
2		159			1900	1741	0,08	-			2	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
4 » 2	1	75			2000	1925	0,04	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	3	10	515	484	370	360	0,03	0,973	0	0	10	A	4
3 » 2	2	10	75	883	883	873	0,01	0,989	0	0	4	A	6
2 » 3	2	10	80	1261	1261	1251	0,01	0,764	0	0	3	A	7
2 » 4	1	456			2000	1544	0,23	1,000			0	A	8
4		85			1900	1815	0,04	-			0	A	2+3
3		20			683	663	0,03	-			5	A	4+6
2		466			1900	1434	0,25	-			3	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
4 » 2	1	159			2000	1841	0,08	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	3	230	685	387	277	47	0,83	0,170	10	14	67	E	4
3 » 2	2	50	155	796	796	746	0,06	0,937	0	0	5	A	6
2 » 3	2	10	160	1149	1149	1139	0,01	0,715	0	0	3	A	7
2 » 4	1	552			2000	1448	0,28	1,000			0	A	8
4		169			1900	1731	0,09	-			0	A	2+3
3		280			336	56	0,83	-			57	E	4+6
2		562			1900	1338	0,30	-			3	A	7+8

**Knotenpunkt K107 / Anbindung VW-Parkplatz Nordwest**

**Neubau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
4 » 2	1	181			2000	1819	0,09	1,000			0	A	2
4 » 3	1	310			1800	1490	0,17	1,000			0	A	3
3 » 4	3	10	575	447	365	355	0,03	0,973	0	0	10	B	4
3 » 2	2	10	325	639	639	629	0,02	0,984	0	0	6	A	6
2 » 3	2	70	480	791	791	721	0,09	0,816	0	0	5	A	7
2 » 4	1	191			2000	1809	0,10	1,000			0	A	8
4		491			1869	1378	0,26	-			0	A	2+3
3		20			634	614	0,03	-			6	A	4+6
2		261			1419	1158	0,18	-			3	A	7+8

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
4 » 2	1	159			2000	1841	0,08	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	3	10	315	628	573	563	0,02	0,983	0	0	6	A	4
3 » 2	2	10	155	796	796	786	0,01	0,987	0	0	5	A	6
2 » 3	2	10	160	1149	1149	1139	0,01	0,912	0	0	3	A	7
2 » 4	1	159			2000	1841	0,08	1,000			0	A	8
4		169			1900	1731	0,09	-			0	A	2+3
3		20			930	910	0,02	-			4	A	4+6
2		169			1900	1731	0,09	-			2	A	7+8

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
4 » 2	1	75			2000	1925	0,04	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	3	10	535	471	355	345	0,03	0,972	0	0	10	B	4
3 » 2	2	10	75	883	883	873	0,01	0,989	0	0	4	A	6
2 » 3	2	10	80	1261	1261	1251	0,01	0,754	0	0	3	A	7
2 » 4	1	477			2000	1523	0,24	1,000			0	A	8
4		85			1900	1815	0,04	-			0	A	2+3
3		20			659	639	0,03	-			6	A	4+6
2		487			1900	1413	0,26	-			3	A	7+8

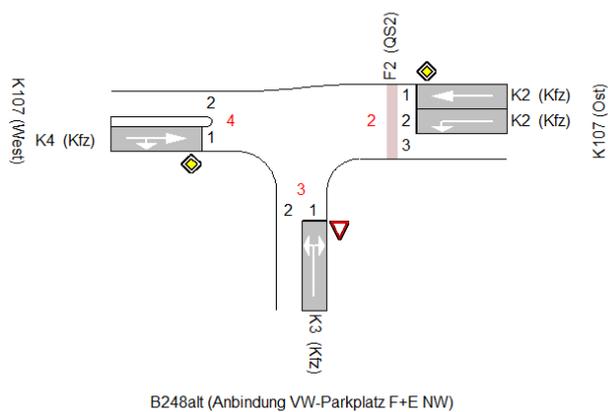
Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
4 » 2	1	169			2000	1831	0,08	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	3	230	715	372	262	32	0,88	0,122	12	16	89	E	4
3 » 2	2	50	165	786	786	736	0,06	0,936	0	0	5	A	6
2 » 3	2	10	170	1136	1136	1126	0,01	0,705	0	0	3	A	7
2 » 4	1	573			2000	1427	0,29	1,000			0	A	8
4		179			1900	1721	0,09	-			0	A	2+3
3		280			318	38	0,88	-			76	E	4+6
2		583			1900	1317	0,31	-			3	A	7+8

**Knotenpunkt K107 / Anbindung VW-Parkplatz Nordwest**

**Neubau: LSA mit 1x LA Ost**

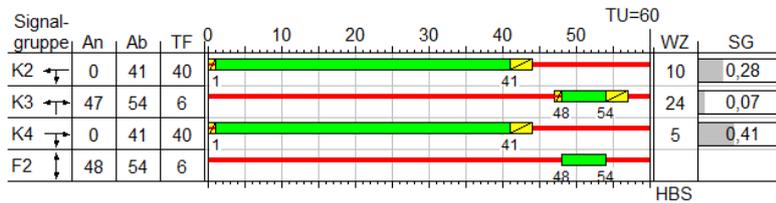
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K107 / Anbindung VW-Parkplatz Nordwest**

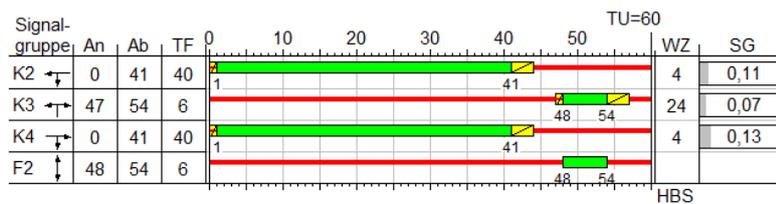
**Neubau: LSA mit 1x LA Ost**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K2	40	170	1960	1307	0,13	0	0	1	0	90,0	2	12	3,65	A	
	2	↘	K2	40	70	2000	251	0,28	0	0	1	0	90,0	1	6	23,77	B	
3	1	↔	K3	6	20	3000	300	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	24,46	B	
4	1	↘	K4	40	470	1700	1133	0,41	0	0	4	0	90,0	5	30	4,61	A	
Knotenpunktssummen:						730		2991										
Gewichtete Mittelwerte:									0,33								6,77	
TU = 60 s T = 3600 s																		

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

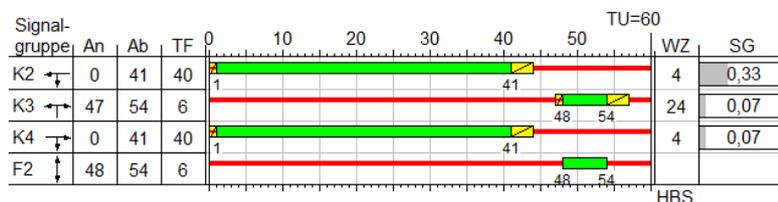


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K2	40	140	1960	1307	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	3,59	A	
	2	↘	K2	40	10	2000	600	0,02	0	0	0	0	90,0	0	0	14,77	A	
3	1	↔	K3	6	20	3000	300	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	24,46	B	
4	1	↘	K4	40	150	1668	1112	0,13	0	0	1	0	90,0	2	12	3,66	A	
Knotenpunktssummen:						320		3319										
Gewichtete Mittelwerte:									0,11								5,28	
TU = 60 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt K107 / Anbindung VW-Parkplatz Nordwest**

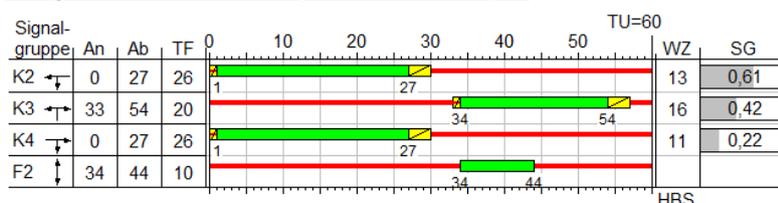
**Neubau: LSA mit 1x LA Ost**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K2	40	430	1962	1308	0,33	0	0	3	0	90,0	5	30	4,27	A	
	2	↘	K2	40	10	2000	691	0,01	0	0	0	0	90,0	0	0	12,92	A	
3	1	↔	K3	6	20	3000	300	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	24,46	B	
4	1	↘	K4	40	80	1669	1113	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	3,50	A	
Knotenpunktssummen:					540		3412											
Gewichtete Mittelwerte:								0,28									5,06	
				TU = 60 s T = 3600 s														

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

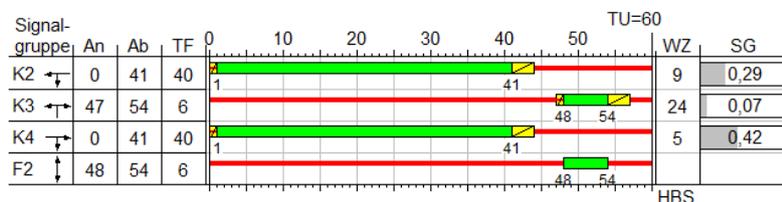


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K2	26	520	1962	850	0,61	0	0	7	0	90,0	8	48	13,11	A	
	2	↘	K2	26	10	2000	314	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	21,43	B	
3	1	↔	K3	20	280	2000	667	0,42	0	0	4	0	90,0	6	36	15,50	A	
4	1	↘	K4	26	160	1669	723	0,22	0	0	2	0	90,0	3	18	10,65	A	
Knotenpunktssummen:					970		2554											
Gewichtete Mittelwerte:								0,49									13,48	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K107 / Anbindung VW-Parkplatz Nordwest**

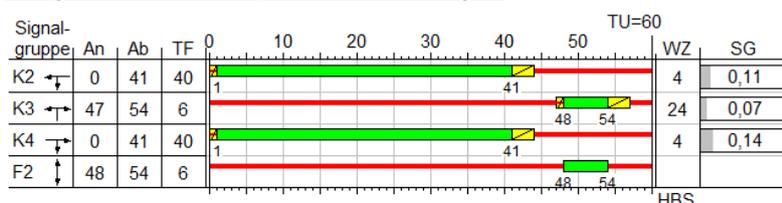
**Neubau: LSA mit 1x LA Ost**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K2	40	180	1962	1308	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	3,67	A	
	2	↘	K2	40	70	2000	242	0,29	0	0	1	0	90,0	1	6	24,02	B	
3	1	↔	K3	6	20	3000	300	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	24,46	B	
4	1	↘	K4	40	480	1700	1133	0,42	0	0	4	0	90,0	5	30	4,64	A	
Knotenpunktssummen:						750		2983										
Gewichtete Mittelwerte:									0,33								6,75	
TU = 60 s T = 3600 s																		

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

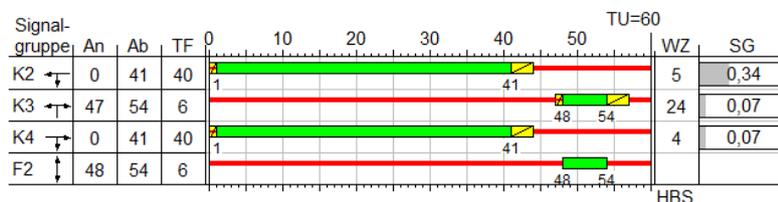


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K2	40	150	1962	1308	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	3,61	A	
	2	↘	K2	40	10	2000	587	0,02	0	0	0	0	90,0	0	0	15,05	A	
3	1	↔	K3	6	20	3000	300	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	24,46	B	
4	1	↘	K4	40	160	1669	1113	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	3,69	A	
Knotenpunktssummen:						340		3308										
Gewichtete Mittelwerte:									0,12								5,21	
TU = 60 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt K107 / Anbindung VW-Parkplatz Nordwest**

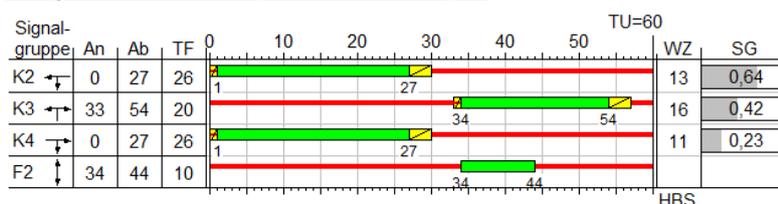
**Neubau: LSA mit 1x LA Ost**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K2	40	450	1962	1308	0,34	0	0	3	0	90,0	5	30	4,33	A	
	2	↘	K2	40	10	2000	691	0,01	0	0	0	0	90,0	0	0	12,92	A	
3	1	↔	K3	6	20	3000	300	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	24,46	B	
4	1	↘	K4	40	80	1669	1113	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	3,50	A	
Knotenpunktssummen:						560		3412										
Gewichtete Mittelwerte:									0,29								5,08	
TU = 60 s T = 3600 s																		

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

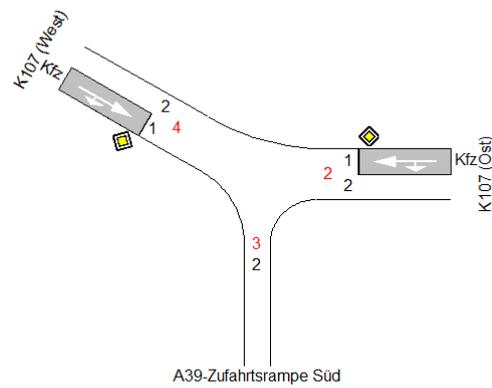


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K2	26	540	1960	849	0,64	0	0	7	0	90,0	8	48	13,30	A	
	2	↘	K2	26	10	2000	302	0,03	0	0	0	0	90,0	1	6	21,73	B	
3	1	↔	K3	20	280	2000	667	0,42	0	0	4	0	90,0	6	36	15,50	A	
4	1	↘	K4	26	170	1671	724	0,23	0	0	2	0	90,0	3	18	10,72	A	
Knotenpunktssummen:						1000		2542										
Gewichtete Mittelwerte:									0,50								13,56	
TU = 60 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt K107 / A39-Zufahrtsrampe Süd**

**Bestand: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K107 / A39-Zufahrtsrampe Süd**

**Bestand: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
4 » 2	1	500			2000	1500	0,25	1,000			0	A	2
4 » 3	1	606			1800	1194	0,34	1,000			0	A	3
3 » 4	3	0	935	241	133	133	0,00	1,000	0	0	0	A	4
3 » 2	2	0	755	348	348	348	0,00	1,000	0	0	0	A	6
2 » 3	2	159	1040	367	367	208	0,43	0,551	2	3	17	B	7
2 » 4	1	32			2000	1968	0,02	1,000			0	A	8
4		1106			1885	779	0,59	-			0	A	2+3
3		0			Fehler	0	-	-			0	A	4+6
2		191			425	234	0,45	-			15	B	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
4 » 2	1	149			2000	1851	0,07	1,000			0	A	2
4 » 3	1	265			1800	1535	0,15	1,000			0	A	3
3 » 4	3	0	405	558	480	480	0,00	1,000	0	0	0	A	4
3 » 2	2	0	265	761	761	761	0,00	1,000	0	0	0	A	6
2 » 3	2	96	390	841	841	745	0,11	0,859	0	1	5	A	7
2 » 4	1	53			2000	1947	0,03	1,000			0	A	8
4		414			1867	1453	0,22	-			0	A	2+3
3		0			Fehler	0	-	-			0	A	4+6
2		149			1059	910	0,14	-			4	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
4 » 2	1	75			2000	1925	0,04	1,000			0	A	2
4 » 3	1	234			1800	1566	0,13	1,000			0	A	3
3 » 4	3	0	620	397	233	233	0,00	1,000	0	0	0	A	4
3 » 2	2	0	180	871	871	871	0,00	1,000	0	0	0	A	6
2 » 3	2	330	290	956	956	626	0,35	0,586	2	2	6	A	7
2 » 4	1	138			2000	1862	0,07	1,000			0	A	8
4		309			1845	1536	0,17	-			0	A	2+3
3		0			Fehler	0	-	-			0	A	4+6
2		468			1130	662	0,41	-			5	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
4 » 2	1	159			2000	1841	0,08	1,000			0	A	2
4 » 3	1	210			1800	1590	0,12	1,000			0	A	3
3 » 4	3	0	1005	216	80	80	0,00	1,000	0	0	0	A	4
3 » 2	2	0	255	773	773	773	0,00	1,000	0	0	0	A	6
2 » 3	2	380	360	874	874	494	0,43	0,369	2	3	7	A	7
2 » 4	1	393			2000	1607	0,20	1,000			0	A	8
4		369			1881	1512	0,20	-			0	A	2+3
3		0			Fehler	0	-	-			0	A	4+6
2		773			1224	451	0,63	-			8	A	7+8

**Knotenpunkt K107 / A39-Zufahrtsrampe Süd**

**Bestand: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 2	1	499			2000	1501	0,25	1,000			0	A	2
4 » 3	1	626			1800	1174	0,35	1,000			0	A	3
3 » 4	3	0	955	233	119	119	0,00	1,000	0	0	0	A	4
3 » 2	2	0	765	342	342	342	0,00	1,000	0	0	0	A	6
2 » 3	2	169	1060	357	357	188	0,47	0,511	3	4	19	B	7
2 » 4	1	32			2000	1968	0,02	1,000			0	A	8
4		1125			1884	759	0,60	-			0	A	2+3
3		0			Fehler	0	-	-			0	A	4+6
2		201			411	210	0,49	-			17	B	7+8

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 2	1	159			2000	1841	0,08	1,000			0	A	2
4 » 3	1	260			1800	1540	0,14	1,000			0	A	3
3 » 4	3	0	430	536	456	456	0,00	1,000	0	0	0	A	4
3 » 2	2	0	280	743	743	743	0,00	1,000	0	0	0	A	6
2 » 3	2	100	410	820	820	720	0,12	0,852	0	1	5	A	7
2 » 4	1	53			2000	1947	0,03	1,000			0	A	8
4		419			1871	1452	0,22	-			0	A	2+3
3		0			Fehler	0	-	-			0	A	4+6
2		153			1031	878	0,15	-			4	A	7+8

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 2	1	75			2000	1925	0,04	1,000			0	A	2
4 » 3	1	230			1800	1570	0,13	1,000			0	A	3
3 » 4	3	0	635	387	229	229	0,00	1,000	0	0	0	A	4
3 » 2	2	0	185	864	864	864	0,00	1,000	0	0	0	A	6
2 » 3	2	320	300	944	944	624	0,34	0,592	2	2	6	A	7
2 » 4	1	138			2000	1862	0,07	1,000			0	A	8
4		305			1845	1540	0,17	-			0	A	2+3
3		0			Fehler	0	-	-			0	A	4+6
2		458			1123	665	0,41	-			5	A	7+8

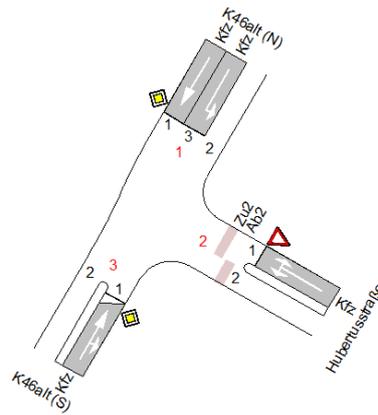
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 2	1	169			2000	1831	0,08	1,000			0	A	2
4 » 3	1	220			1800	1580	0,12	1,000			0	A	3
3 » 4	3	0	1050	201	66	66	0,00	1,000	0	0	0	A	4
3 » 2	2	0	270	754	754	754	0,00	1,000	0	0	0	A	6
2 » 3	2	400	380	852	852	452	0,47	0,329	3	4	8	A	7
2 » 4	1	403			2000	1597	0,20	1,000			0	A	8
4		389			1882	1493	0,21	-			0	A	2+3
3		0			Fehler	0	-	-			0	A	4+6
2		803			1197	394	0,67	-			9	A	7+8

**Knotenpunkt K46alt / Hubertusstraße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord, Dreiecksinsel für RA Süd und Aufweitung RE/LE Ost**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46alt / Hubertusstraße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord, Dreiecksinsel für RA Süd und Aufweitung RE/LE Ost**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
3 » 1	1	80			2000	1920	0,04	1,000			0	A	2
3 » 2	1	120			1800	1680	0,07	1,000			0	A	3
2 » 3	3	520	850	565	525	5	0,99	0,010	27	33	114	E	4
2 » 1	2	40	80	877	877	837	0,05	0,954	0	0	4	A	6
1 » 2	2	90	80	1261	1261	1171	0,07	0,929	0	0	3	A	7
1 » 3	1	680			2000	1320	0,34	1,000			0	A	8
3		200			1875	1675	0,11	-			0	A	2+3
2		560			565	5	0,99	-			110	E	4+6

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
3 » 1	1	140			2000	1860	0,07	1,000			0	A	2
3 » 2	1	180			1800	1620	0,10	1,000			0	A	3
2 » 3	3	190	460	703	673	483	0,28	0,718	1	2	7	A	4
2 » 1	2	40	140	812	812	772	0,05	0,951	0	0	5	A	6
1 » 2	2	50	140	1176	1176	1126	0,04	0,957	0	0	3	A	7
1 » 3	1	270			2000	1730	0,14	1,000			0	A	8
3		320			1882	1562	0,17	-			0	A	2+3
2		230			815	585	0,28	-			6	A	4+6

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
3 » 1	1	250			2000	1750	0,13	1,000			0	A	2
3 » 2	1	370			1800	1430	0,21	1,000			0	A	3
2 » 3	3	160	440	724	696	536	0,23	0,770	1	1	7	A	4
2 » 1	2	50	250	704	704	654	0,07	0,929	0	0	6	A	6
1 » 2	2	40	250	1034	1034	994	0,04	0,961	0	0	4	A	7
1 » 3	1	150			2000	1850	0,07	1,000			0	A	8
3		620			1876	1256	0,33	-			0	A	2+3
2		210			911	701	0,23	-			5	A	4+6

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
3 » 1	1	440			2000	1560	0,22	1,000			0	A	2
3 » 2	1	340			1800	1460	0,19	1,000			0	A	3
2 » 3	3	200	640	540	494	294	0,40	0,595	2	3	12	B	4
2 » 1	2	80	440	551	551	471	0,15	0,855	1	1	8	A	6
1 » 2	2	70	440	829	829	759	0,08	0,916	0	0	5	A	7
1 » 3	1	130			2000	1870	0,07	1,000			0	A	8
3		780			1900	1120	0,41	-			0	A	2+3
2		280			689	409	0,41	-			9	A	4+6

**Knotenpunkt K46alt / Hubertusstraße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord, Dreiecksinsel für RA Süd und Aufweitung RE/LE Ost**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	s	
3 » 1	1	50			2000	1950	0,03	1,000			0	A	2
3 » 2	1	120			1800	1680	0,07	1,000			0	A	3
2 » 3	3	540	640	590	549	9	0,98	0,016	26	33	104	E	4
2 » 1	2	40	50	912	912	872	0,04	0,956	0	0	4	A	6
1 » 2	2	90	50	1306	1306	1216	0,07	0,931	0	0	3	A	7
1 » 3	1	500			2000	1500	0,25	1,000			0	A	8
3		170			1855	1685	0,09	-			0	A	2+3
2		580			590	10	0,98	-			99	E	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	s	
3 » 1	1	110			2000	1890	0,06	1,000			0	A	2
3 » 2	1	190			1800	1610	0,11	1,000			0	A	3
2 » 3	3	200	370	803	763	563	0,26	0,738	1	2	6	A	4
2 » 1	2	40	110	844	844	804	0,05	0,953	0	0	4	A	6
1 » 2	2	60	110	1218	1218	1158	0,05	0,951	0	0	3	A	7
1 » 3	1	200			2000	1800	0,10	1,000			0	A	8
3		300			1869	1569	0,16	-			0	A	2+3
2		240			915	675	0,26	-			5	A	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	s	
3 » 1	1	130			2000	1870	0,07	1,000			0	A	2
3 » 2	1	380			1800	1420	0,21	1,000			0	A	3
2 » 3	3	170	280	917	886	716	0,19	0,808	1	1	5	A	4
2 » 1	2	50	130	823	823	773	0,06	0,939	0	0	5	A	6
1 » 2	2	40	130	1190	1190	1150	0,03	0,966	0	0	3	A	7
1 » 3	1	110			2000	1890	0,06	1,000			0	A	8
3		510			1847	1337	0,28	-			0	A	2+3
2		220			1144	924	0,19	-			4	A	4+6

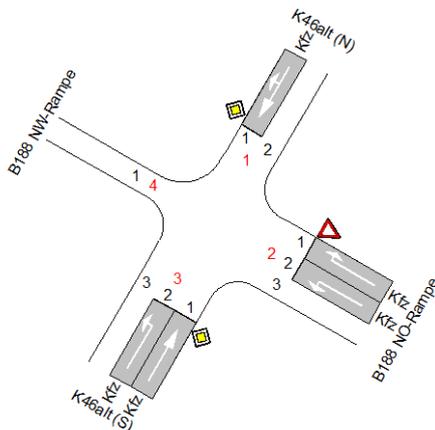
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	s	
3 » 1	1	360			2000	1640	0,18	1,000			0	A	2
3 » 2	1	350			1800	1450	0,19	1,000			0	A	3
2 » 3	3	210	510	654	604	394	0,35	0,652	2	2	9	A	4
2 » 1	2	80	360	611	611	531	0,13	0,869	0	1	7	A	6
1 » 2	2	70	360	910	910	840	0,08	0,923	0	0	4	A	7
1 » 3	1	80			2000	1920	0,04	1,000			0	A	8
3		710			1896	1186	0,37	-			0	A	2+3
2		290			830	540	0,35	-			7	A	4+6

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE Ost**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE Ost**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	0	120	1204	1204	1204	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	880			2000	1120	0,44	1,000			0	A	2
1 » 4	1	440			1800	1360	0,24	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	1220	201	167	167	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	1150	226	204	204	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	1000	294	294	294	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	33	1200	341	341	308	0,10	0,903	0	0	12	B	7
3 » 1	1	132			2000	1868	0,07	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	132	1150	221	200	68	0,66	0,340	5	7	51	E	10
2 » 4	3	0	1350	173	156	156	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	77	120	985	985	908	0,08	0,922	0	0	4	A	12
1		1320			1900	580	0,69	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	0	200	1096	1096	1096	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	407			2000	1593	0,20	1,000			0	A	2
1 » 4	1	99			1800	1701	0,06	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	775	369	297	297	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	655	433	409	409	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	415	656	656	656	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	44	460	810	810	766	0,05	0,946	0	0	5	A	7
3 » 1	1	220			2000	1780	0,11	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	55	655	434	410	355	0,13	0,866	0	1	10	B	10
2 » 4	3	0	700	408	386	386	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	132	200	882	882	750	0,15	0,850	1	1	5	A	12
1		506			1900	1394	0,27	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE Ost**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	0	240	1046	1046	1046	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	253			2000	1747	0,13	1,000			0	A	2
1 » 4	1	77			1800	1723	0,04	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	915	305	149	149	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	545	501	478	478	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	265	807	807	807	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	44	300	976	976	932	0,05	0,955	0	0	4	A	7
3 » 1	1	264			2000	1736	0,13	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	33	545	504	481	448	0,07	0,931	0	0	8	A	10
2 » 4	3	0	580	479	457	457	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	407	240	835	835	428	0,49	0,513	3	4	8	A	12
1		330			1900	1570	0,17	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	0	410	858	858	858	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	264			2000	1736	0,13	1,000			0	A	2
1 » 4	1	99			1800	1701	0,06	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	1215	203	64	64	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	845	337	278	278	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	285	785	785	785	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	165	330	942	942	777	0,18	0,825	1	1	5	A	7
3 » 1	1	451			2000	1549	0,23	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	44	845	335	276	232	0,16	0,841	1	1	16	B	10
2 » 4	3	0	890	318	262	262	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	407	410	661	661	254	0,62	0,384	5	7	14	B	12
1		363			1900	1537	0,19	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen****Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE Ost**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	0	90	1247	1247	1247	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	968			2000	1032	0,48	1,000			0	A	2
1 » 4	1	176			1800	1624	0,10	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	1200	207	154	154	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	1120	235	191	191	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	960	310	310	310	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	77	1040	412	412	335	0,19	0,813	1	1	11	B	7
3 » 1	1	99			2000	1901	0,05	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	330	1120	231	188	-	1,76	0,000	77	80	~	F	10
2 » 4	3	0	1200	211	172	172	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	88	90	1026	1026	938	0,09	0,914	0	0	4	A	12
1		1144			1900	756	0,60	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	0	170	1136	1136	1136	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	418			2000	1582	0,21	1,000			0	A	2
1 » 4	1	22			1800	1778	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	750	381	297	297	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	620	454	419	419	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	390	679	679	679	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	66	400	868	868	802	0,08	0,924	0	0	4	A	7
3 » 1	1	187			2000	1813	0,09	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	66	620	455	420	354	0,16	0,843	1	1	10	B	10
2 » 4	3	0	630	448	414	414	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	143	170	919	919	776	0,16	0,844	1	1	5	A	12
1		440			1900	1460	0,23	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen****Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE Ost****Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	0	120	1204	1204	1204	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	264			2000	1736	0,13	1,000			0	A	2
1 » 4	1	33			1800	1767	0,02	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	825	344	181	181	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	435	579	541	541	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	255	818	818	818	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	66	270	1010	1010	944	0,07	0,935	0	0	4	A	7
3 » 1	1	132			2000	1868	0,07	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	44	435	586	548	504	0,08	0,920	0	0	7	A	10
2 » 4	3	0	450	568	531	531	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	429	120	985	985	556	0,44	0,564	2	4	6	A	12
1		297			1900	1603	0,16	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

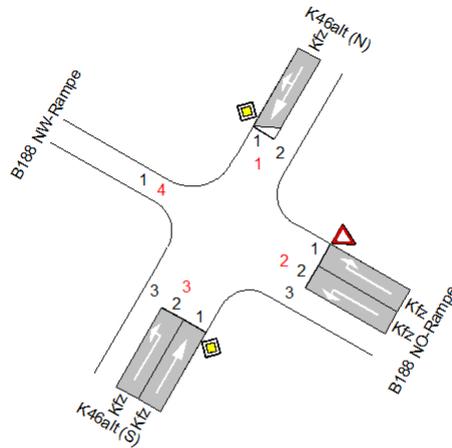
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	0	330	942	942	942	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	275			2000	1725	0,14	1,000			0	A	2
1 » 4	1	44			1800	1756	0,02	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	1380	162	39	39	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	1000	275	152	152	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	270	801	801	801	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	440	290	987	987	547	0,45	0,554	2	4	7	A	7
3 » 1	1	363			2000	1637	0,18	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	66	1000	271	150	84	0,44	0,560	2	3	42	D	10
2 » 4	3	0	1020	268	149	149	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	418	330	738	738	320	0,57	0,434	4	6	11	B	12
1		319			1900	1581	0,17	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit Dreiecksinsel Nord, 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE Ost**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen****Bestand: Vorfahrtsregelung mit Dreiecksinsel Nord, 1x LA Süd und  
Aufweitung RE/LE Ost****Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 2	2	0	120	1204	1204	1204	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	880			2000	1120	0,44	1,000			0	A	2
1 » 4	1	440			1800	1360	0,24	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	1020	264	226	226	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	950	294	273	273	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	800	387	387	387	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	33	800	452	452	419	0,07	0,927	0	0	9	A	7
3 » 1	1	132			2000	1868	0,07	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	132	950	291	270	138	0,49	0,511	3	4	26	C	10
2 » 4	3	0	950	294	273	273	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	77	120	985	985	908	0,08	0,922	0	0	4	A	12
1		1320			1900	580	0,69	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 2	2	0	200	1096	1096	1096	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	407			2000	1593	0,20	1,000			0	A	2
1 » 4	1	99			1800	1701	0,06	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	730	392	314	314	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	610	460	434	434	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	370	698	698	698	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	44	370	778	778	734	0,06	0,943	0	0	5	A	7
3 » 1	1	220			2000	1780	0,11	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	55	610	462	436	381	0,13	0,874	0	1	9	A	10
2 » 4	3	0	610	460	434	434	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	132	200	882	882	750	0,15	0,850	1	1	5	A	12
1		506			1900	1394	0,27	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen****Bestand: Vorfahrtsregelung mit Dreiecksinsel Nord, 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE Ost****Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	0	240	1046	1046	1046	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	253			2000	1747	0,13	1,000			0	A	2
1 » 4	1	77			1800	1723	0,04	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	880	320	156	156	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	510	525	500	500	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	230	846	846	846	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	44	230	928	928	884	0,05	0,953	0	0	4	A	7
3 » 1	1	264			2000	1736	0,13	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	33	510	529	504	471	0,07	0,935	0	0	8	A	10
2 » 4	3	0	510	525	500	500	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	407	240	835	835	428	0,49	0,513	3	4	8	A	12
1		330			1900	1570	0,17	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	0	410	858	858	858	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	264			2000	1736	0,13	1,000			0	A	2
1 » 4	1	99			1800	1701	0,06	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	1170	215	68	68	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	800	358	294	294	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	240	835	835	835	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	165	240	917	917	752	0,18	0,820	1	1	5	A	7
3 » 1	1	451			2000	1549	0,23	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	44	800	356	292	248	0,15	0,849	1	1	15	B	10
2 » 4	3	0	800	358	294	294	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	407	410	661	661	254	0,62	0,384	5	7	14	B	12
1		363			1900	1537	0,19	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit Dreiecksinsel Nord, 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE Ost**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 2	2	0	90	1247	1247	1247	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	968			2000	1032	0,48	1,000			0	A	2
1 » 4	1	176			1800	1624	0,10	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	1120	231	171	171	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	1040	261	212	212	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	880	346	346	346	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	77	880	408	408	331	0,19	0,811	1	1	11	B	7
3 » 1	1	99			2000	1901	0,05	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	330	1040	257	209	-	1,58	0,000	68	71	~	F	10
2 » 4	3	0	1040	261	212	212	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	88	90	1026	1026	938	0,09	0,914	0	0	4	A	12
1		1144			1900	756	0,60	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
1 » 2	2	0	170	1136	1136	1136	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	418			2000	1582	0,21	1,000			0	A	2
1 » 4	1	22			1800	1778	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	740	387	299	299	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	610	460	420	420	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	380	689	689	689	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	66	380	768	768	702	0,09	0,914	0	0	5	A	7
3 » 1	1	187			2000	1813	0,09	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	66	610	462	422	356	0,16	0,844	1	1	10	B	10
2 » 4	3	0	610	460	420	420	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	143	170	919	919	776	0,16	0,844	1	1	5	A	12
1		440			1900	1460	0,23	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen****Bestand: Vorfahrtsregelung mit Dreiecksinsel Nord, 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE Ost****Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 2	2	0	120	1204	1204	1204	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	264			2000	1736	0,13	1,000			0	A	2
1 » 4	1	33			1800	1767	0,02	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	810	352	184	184	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	420	591	548	548	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	240	835	835	835	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	66	240	917	917	851	0,07	0,928	0	0	4	A	7
3 » 1	1	132			2000	1868	0,07	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	44	420	598	555	511	0,08	0,921	0	0	7	A	10
2 » 4	3	0	420	591	548	548	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	429	120	985	985	556	0,44	0,564	2	4	6	A	12
1		297			1900	1603	0,16	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

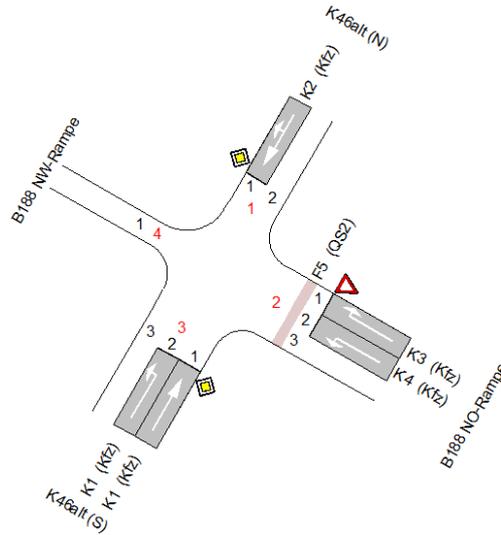
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 2	2	0	330	942	942	942	0,00	1,000	0	0	0	A	1
1 » 3	1	275			2000	1725	0,14	1,000			0	A	2
1 » 4	1	44			1800	1756	0,02	1,000			0	A	3
4 » 1	4	0	1360	166	37	37	0,00	1,000	0	0	0	A	4
4 » 2	3	0	980	282	145	145	0,00	1,000	0	0	0	A	5
4 » 3	2	0	250	823	823	823	0,00	1,000	0	0	0	A	6
3 » 4	2	440	250	905	905	465	0,49	0,514	3	4	8	A	7
3 » 1	1	363			2000	1637	0,18	1,000			0	A	8
3 » 2	1	0				0	-	-			0	A	9
2 » 3	4	66	980	279	143	77	0,46	0,538	2	4	46	E	10
2 » 4	3	0	980	282	145	145	0,00	1,000	0	0	0	A	11
2 » 1	2	418	330	738	738	320	0,57	0,434	4	6	11	B	12
1		319			1900	1581	0,17	-			0	A	2+3
4		0			0	0	-	-			0	A	4+5+6

## Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen

Ausbau: LSA

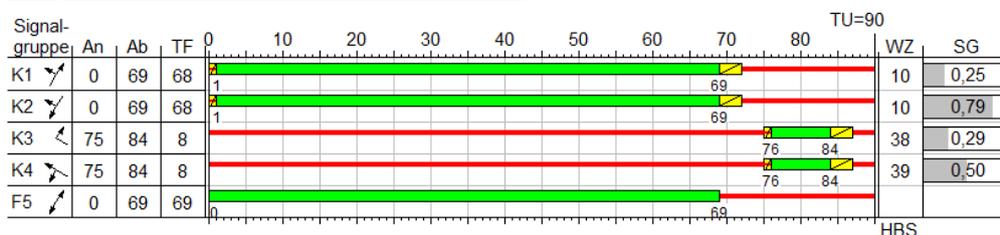
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen**

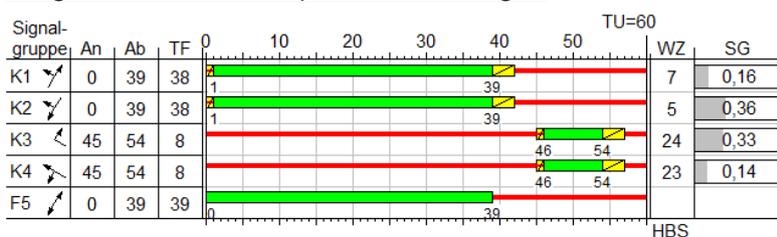
**Ausbau: LSA**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1		K2	68	1200	2000	1511	0,79	1	6	20	0	90,0	13	78	9,71	A	
2	1		K3	8	70	2700	240	0,29	0	0	2	0	90,0	3	18	38,35	C	
	2		K4	8	120	2700	240	0,50	0	0	3	0	90,0	5	30	39,09	C	
3	2		K1	68	30	2000	121	0,25	0	0	1	0	90,0	1	6	40,32	C	
	1		K1	68	120	2000	1511	0,08	0	0	1	0	90,0	2	12	2,86	A	
Knotenpunktssummen:					1540		3623											
Gewichtete Mittelwerte:								0,68									13,36	
				TU = 90 s T = 3600 s														

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

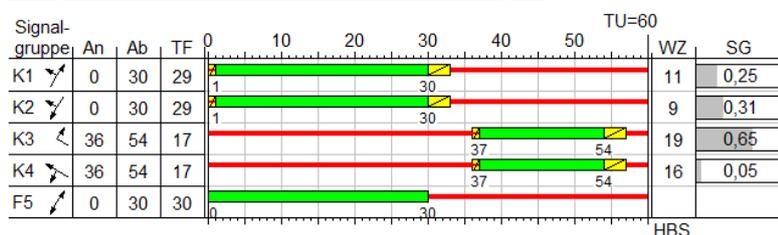


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1		K2	38	460	2000	1267	0,36	0	0	4	0	90,0	5	30	5,24	A	
2	1		K3	8	120	2700	360	0,33	0	0	2	0	90,0	4	24	23,58	B	
	2		K4	8	50	2700	360	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	22,96	B	
3	2		K1	38	40	2000	406	0,10	0	0	1	0	90,0	1	6	19,45	A	
	1		K1	38	200	2000	1267	0,16	0	0	1	0	90,0	3	18	4,48	A	
Knotenpunktssummen:					870		3660											
Gewichtete Mittelwerte:								0,29									9,27	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen**

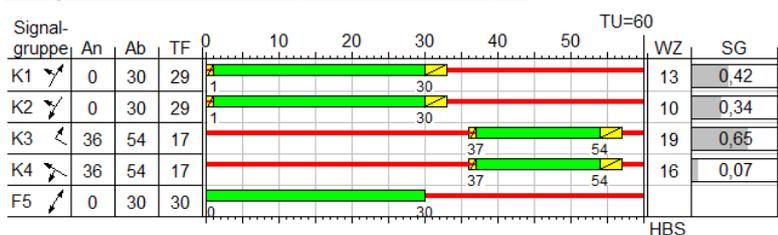
**Ausbau: LSA**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	W [s]	QSV	
1	1		K2	29	300	2000	967	0,31	0	0	3	0	90,0	5	30	9,42	A	
2	1		K3	17	370	2000	567	0,65	0	0	5	0	90,0	7	42	19,12	A	
	2		K4	17	30	2000	567	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	15,64	A	
3	2		K1	29	40	2000	400	0,10	0	0	1	0	90,0	1	6	19,59	A	
	1		K1	29	240	2000	967	0,25	0	0	2	0	90,0	4	24	9,10	A	
Knotenpunktssummen:					980		3468											
Gewichtete Mittelwerte:								0,41									13,61	
TU = 60 s    T = 3600 s																		

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

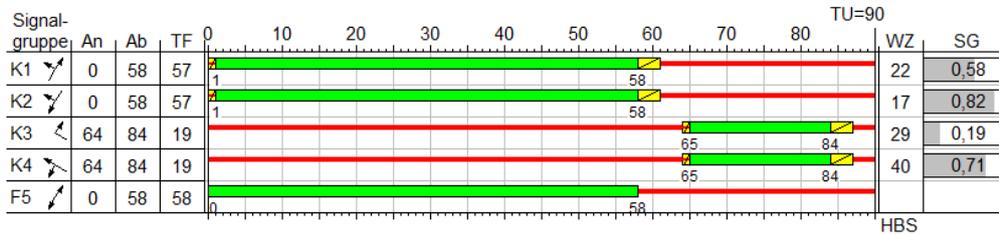


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	W [s]	QSV	
1	1		K2	29	330	2000	967	0,34	0	0	3	0	90,0	5	30	9,59	A	
2	1		K3	17	370	2000	567	0,65	0	0	5	0	90,0	7	42	19,12	A	
	2		K4	17	40	2000	567	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	15,72	A	
3	2		K1	29	150	2000	371	0,40	0	0	2	0	90,0	3	18	21,52	B	
	1		K1	29	410	2000	967	0,42	0	0	4	0	90,0	6	36	10,07	A	
Knotenpunktssummen:					1300		3439											
Gewichtete Mittelwerte:								0,45									14,02	
TU = 60 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen**

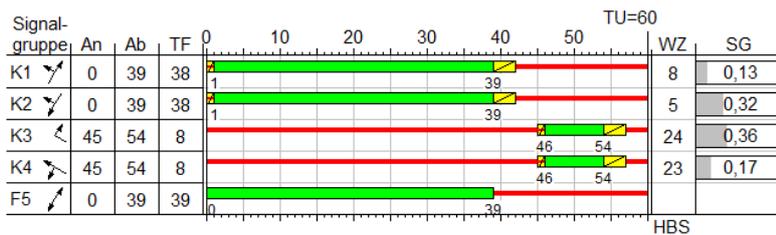
**Ausbau: LSA**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1		K2	57	1040	2000	1267	0,82	2	12	22	0	90,0	16	96	17,09	A	
2	1		K3	19	80	2000	422	0,19	0	0	2	0	90,0	3	18	29,18	B	
	2		K4	19	300	2000	422	0,71	1	6	7	0	90,0	10	60	39,65	C	
3	2		K1	57	70	2000	120	0,58	0	0	2	0	90,0	2	12	41,20	C	
	1		K1	57	90	2000	1267	0,07	0	0	1	0	90,0	2	12	6,34	A	
Knotenpunktssummen:					1580		3498											
Gewichtete Mittelwerte:								0,71									22,44	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

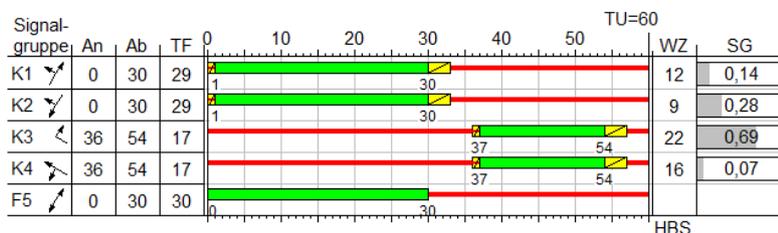


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1		K2	38	400	2000	1267	0,32	0	0	3	0	90,0	5	30	5,04	A	
2	1		K3	8	130	2700	360	0,36	0	0	2	0	90,0	4	24	23,67	B	
	2		K4	8	60	2700	360	0,17	0	0	1	0	90,0	2	12	23,05	B	
3	2		K1	38	60	2000	461	0,13	0	0	1	0	90,0	1	6	18,31	A	
	1		K1	38	170	2000	1267	0,13	0	0	1	0	90,0	2	12	4,41	A	
Knotenpunktssummen:					820		3715											
Gewichtete Mittelwerte:								0,26									10,15	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46alt / B188-Nordrampen**

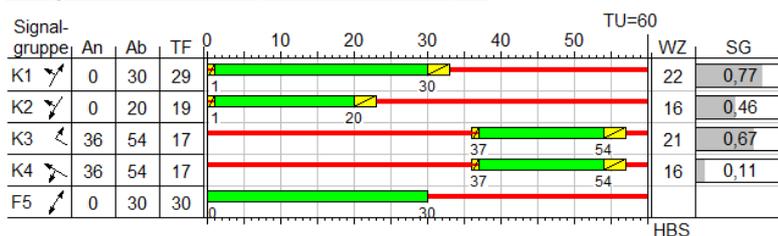
**Ausbau: LSA**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1		K2	29	270	2000	967	0,28	0	0	3	0	90,0	4	24	9,26	A	
2	1		K3	17	390	2000	567	0,69	0	0	6	0	90,0	8	48	22,31	B	
	2		K4	17	40	2000	567	0,07	0	0	0	0	90,0	1	6	15,72	A	
3	2		K1	29	60	2000	429	0,14	0	0	1	0	90,0	2	12	19,08	A	
	1		K1	29	120	2000	967	0,12	0	0	1	0	90,0	2	12	8,52	A	
Knotenpunktssummen:					880		3497											
Gewichtete Mittelwerte:								0,42									15,91	
				TU = 60 s T = 3600 s														

Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

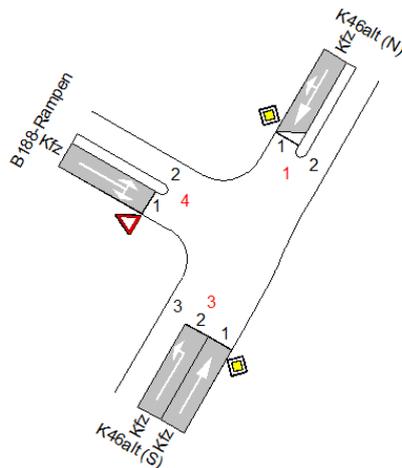


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1		K2	19	290	2000	633	0,46	0	0	4	0	90,0	6	36	16,38	A	
2	1		K3	17	380	2000	567	0,67	0	0	6	0	90,0	8	48	20,72	B	
	2		K4	17	60	2000	567	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	15,88	A	
3	2		K1	29	400	2000	520	0,77	2	12	7	0	90,0	8	48	31,38	B	
	1		K1	29	330	2000	967	0,34	0	0	3	0	90,0	5	30	9,59	A	
Knotenpunktssummen:					1460		3254											
Gewichtete Mittelwerte:								0,56									20,07	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46alt / B188-Südrampen**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit Dreiecksinsel für RA Nord, 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE West**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46alt / B188-Südrampen**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit Dreiecksinsel für RA Nord, 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE West**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 3	1	400			2000	1600	0,20	1,000			0	A	2
1 » 4	1	520			1800	1280	0,29	1,000			0	A	3
4 » 1	3	90	500	493	476	386	0,19	0,811	1	1	9	A	4
4 » 3	2	330	400	580	580	250	0,57	0,431	4	6	14	B	6
3 » 4	2	30	400	868	868	838	0,03	0,965	0	0	4	A	7
3 » 1	1	70			2000	1930	0,04	1,000			0	A	8
1		920			1882	962	0,49	-			0	A	2+3
4		420			729	309	0,58	-			12	B	4+6

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 3	1	220			2000	1780	0,11	1,000			0	A	2
1 » 4	1	190			1800	1610	0,11	1,000			0	A	3
4 » 1	3	120	370	584	568	448	0,21	0,789	1	1	8	A	4
4 » 3	2	120	220	732	732	612	0,16	0,836	1	1	6	A	6
3 » 4	2	30	220	1071	1071	1041	0,03	0,972	0	0	3	A	7
3 » 1	1	120			2000	1880	0,06	1,000			0	A	8
1		410			1900	1490	0,22	-			0	A	2+3
4		240			1000	760	0,24	-			5	A	4+6

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 3	1	160			2000	1840	0,08	1,000			0	A	2
1 » 4	1	110			1800	1690	0,06	1,000			0	A	3
4 » 1	3	160	310	632	621	461	0,26	0,742	1	2	8	A	4
4 » 3	2	80	160	791	791	711	0,10	0,899	0	1	5	A	6
3 » 4	2	20	160	1149	1149	1129	0,02	0,983	0	0	3	A	7
3 » 1	1	130			2000	1870	0,07	1,000			0	A	8
1		270			1900	1630	0,14	-			0	A	2+3
4		240			913	673	0,26	-			5	A	4+6

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E			
1 » 3	1	170			2000	1830	0,09	1,000			0	A	2
1 » 4	1	120			1800	1680	0,07	1,000			0	A	3
4 » 1	3	270	550	462	425	155	0,64	0,365	5	7	23	C	4
4 » 3	2	80	170	781	781	701	0,10	0,898	0	1	5	A	6
3 » 4	2	90	170	1136	1136	1046	0,08	0,921	0	0	3	A	7
3 » 1	1	290			2000	1710	0,15	1,000			0	A	8
1		290			1900	1610	0,15	-			0	A	2+3
4		350			550	200	0,64	-			18	B	4+6

**Knotenpunkt K46alt / B188-Südrampen**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit Dreiecksinsel für RA Nord, 1x LA Süd und Aufweitung RE/LE West**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1 » 3	1	640			2000	1360	0,32	1,000			0	A	2
1 » 4	1	540			1800	1260	0,30	1,000			0	A	3
4 » 1	3	50	800	333	308	258	0,16	0,838	1	1	14	B	4
4 » 3	2	700	640	426	426	-	1,64	0,000	144	148	~	F	6
3 » 4	2	50	640	656	656	606	0,08	0,924	0	0	6	A	7
3 » 1	1	110			2000	1890	0,06	1,000			0	A	8
1		1180			1900	720	0,62	-			0	A	2+3
4		750			456	-	1,64	-			~	F	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1 » 3	1	240			2000	1760	0,12	1,000			0	A	2
1 » 4	1	200			1800	1600	0,11	1,000			0	A	3
4 » 1	3	90	420	548	527	437	0,17	0,829	1	1	8	A	4
4 » 3	2	150	240	714	714	564	0,21	0,790	1	1	6	A	6
3 » 4	2	40	240	1046	1046	1006	0,04	0,962	0	0	4	A	7
3 » 1	1	140			2000	1860	0,07	1,000			0	A	8
1		440			1900	1460	0,23	-			0	A	2+3
4		240			990	750	0,24	-			5	A	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1 » 3	1	170			2000	1830	0,09	1,000			0	A	2
1 » 4	1	120			1800	1680	0,07	1,000			0	A	3
4 » 1	3	40	350	600	584	544	0,07	0,932	0	0	7	A	4
4 » 3	2	100	170	781	781	681	0,13	0,872	0	1	5	A	6
3 » 4	2	30	170	1136	1136	1106	0,03	0,974	0	0	3	A	7
3 » 1	1	150			2000	1850	0,08	1,000			0	A	8
1		290			1900	1610	0,15	-			0	A	2+3
4		140			1043	903	0,13	-			4	A	4+6

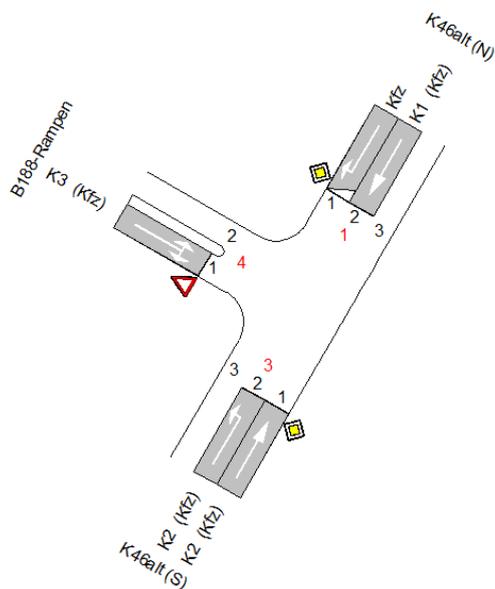
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1 » 3	1	190			2000	1810	0,10	1,000			0	A	2
1 » 4	1	120			1800	1680	0,07	1,000			0	A	3
4 » 1	3	150	980	264	214	64	0,70	0,299	6	9	54	E	4
4 » 3	2	120	190	761	761	641	0,16	0,842	1	1	6	A	6
3 » 4	2	210	190	1109	1109	899	0,19	0,811	1	1	4	A	7
3 » 1	1	580			2000	1420	0,29	1,000			0	A	8
1		310			1900	1590	0,16	-			0	A	2+3
4		270			384	114	0,70	-			31	D	4+6

**Knotenpunkt K46alt / B188-Südrampen**

**Ausbau: LSA mit 1x freien RA Nord**

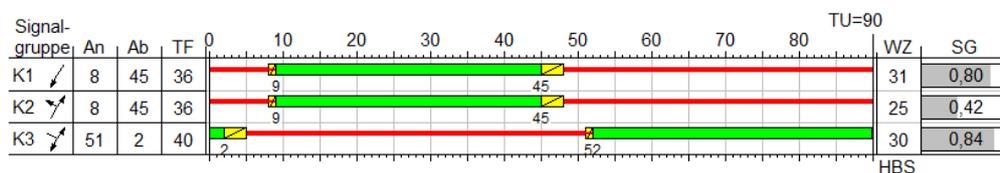
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46alt / B188-Südrampen**

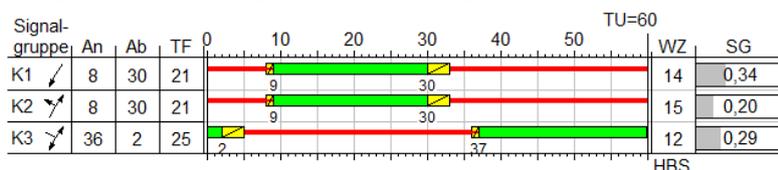
**Ausbau: LSA mit 1x RA Nord**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
1	1	↙			540	3000											
	2	↘	K1	36	640	2000	800	0,80	2	12	15	0	90,0	16	96	31,19	B
3	2	↘	K2	36	50	2000	120	0,42	0	0	1	0	90,0	2	12	40,78	C
	1	↗	K2	36	110	2000	800	0,14	0	0	2	0	90,0	3	18	17,14	A
4	1	↗	K3	40	750	2000	889	0,84	2	12	18	0	90,0	17	102	30,37	B
Knotenpunktssummen:						2090		2609									
Gewichtete Mittelwerte:									0,76								30,10
TU = 90 s T = 3600 s																	

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

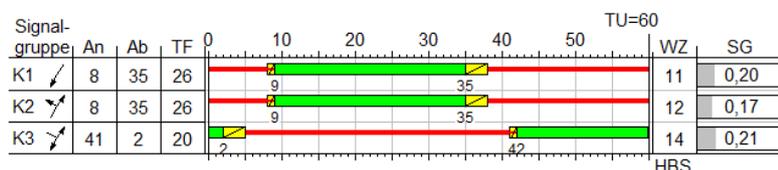


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV
1	1	↙			200	3000											
	2	↘	K1	21	240	2000	700	0,34	0	0	3	0	90,0	5	30	14,40	A
3	2	↘	K2	21	40	2000	318	0,13	0	0	1	0	90,0	1	6	21,65	B
	1	↗	K2	21	140	2000	700	0,20	0	0	2	0	90,0	3	18	13,63	A
4	1	↗	K3	25	240	2000	833	0,29	0	0	3	0	90,0	4	24	11,60	A
Knotenpunktssummen:						860		2551									
Gewichtete Mittelwerte:									0,28								13,66
TU = 60 s T = 3600 s																	

**Knotenpunkt K46alt / B188-Südrampen**

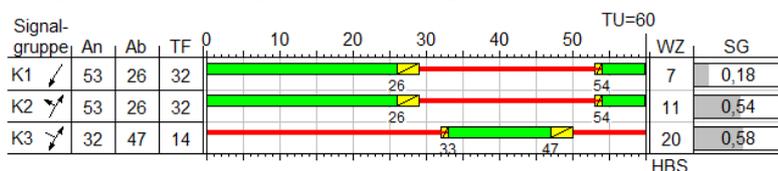
**Ausbau: LSA mit 1x RA Nord**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙			120	3000												
	2	↘	K1	26	170	2000	867	0,20	0	0	2	0	90,0	3	18	10,53	A	
3	2	↘	K2	26	30	2000	482	0,06	0	0	0	0	90,0	1	6	17,55	A	
	1	↗	K2	26	150	2000	867	0,17	0	0	2	0	90,0	3	18	10,41	A	
4	1	↙	K3	20	140	2000	667	0,21	0	0	2	0	90,0	3	18	14,34	A	
Knotenpunktssummen:						610		2883										
Gewichtete Mittelwerte:									0,18								12,01	
TU = 60 s T = 3600 s																		

**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

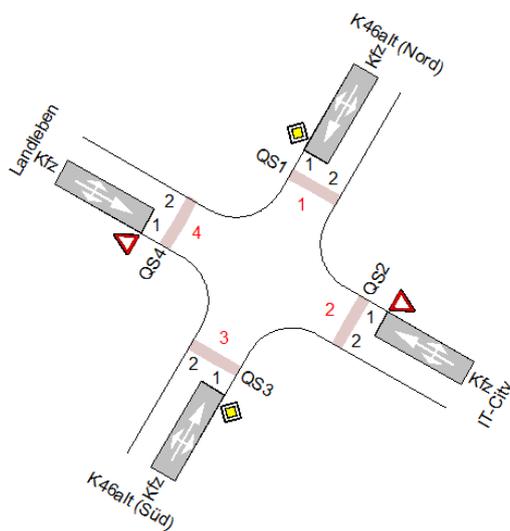


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↙			120	3000												
	2	↘	K1	32	190	2000	1067	0,18	0	0	2	0	90,0	3	18	7,22	A	
3	2	↘	K2	32	210	2000	574	0,37	0	0	3	0	90,0	3	18	17,04	A	
	1	↗	K2	32	580	2000	1067	0,54	0	0	6	0	90,0	8	48	9,20	A	
4	1	↙	K3	14	270	2000	467	0,58	0	0	4	0	90,0	6	36	20,39	B	
Knotenpunktssummen:						1370		3175										
Gewichtete Mittelwerte:									0,47								12,63	
TU = 60 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City**

**Ausbau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City****Ausbau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen****Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	s	
1 » 2	2	298	70	1276	1276	978	0,23	0,546	1	1	4	A	1
1 » 3	1	430			2000	1570	0,22	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	840	316	154	144	0,06	0,935	0	0	25	C	4
4 » 2	3	10	805	329	171	161	0,06	0,942	0	0	22	C	5
4 » 3	2	10	435	555	555	545	0,02	0,982	0	0	7	A	6
3 » 4	2	10	440	829	829	819	0,01	0,952	0	0	4	A	7
3 » 1	1	60			2000	1940	0,03	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	820	325	161	151	0,06	0,938	0	0	24	C	10
2 » 4	3	10	805	329	171	161	0,06	0,942	0	0	22	C	11
2 » 1	2	30	65	895	895	865	0,03	0,966	0	0	4	A	12
1		738			1625	887	0,45	-			4	A	1+2+3
4		30			241	211	0,12	-			17	B	4+5+6
3		80			1680	1600	0,05	-			2	A	7+8+9
2		50			399	349	0,13	-			10	B	10+11+12

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	s	
1 » 2	2	38	120	1204	1204	1166	0,03	0,808	0	0	3	A	1
1 » 3	1	310			2000	1690	0,16	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	510	487	342	332	0,03	0,971	0	0	11	B	4
4 » 2	3	10	475	497	373	363	0,03	0,973	0	0	10	A	5
4 » 3	2	10	315	648	648	638	0,02	0,985	0	0	6	A	6
3 » 4	2	10	320	953	953	943	0,01	0,929	0	0	4	A	7
3 » 1	1	110			2000	1890	0,06	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	490	500	362	352	0,03	0,972	0	0	10	B	10
2 » 4	3	10	475	497	373	363	0,03	0,973	0	0	10	A	11
2 » 1	2	38	115	839	839	801	0,05	0,955	0	0	4	A	12
1		358			1863	1505	0,19	-			2	A	1+2+3
4		30			516	486	0,06	-			7	A	4+5+6
3		130			1830	1700	0,07	-			2	A	7+8+9
2		58			819	761	0,07	-			5	A	10+11+12

**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City**

**Ausbau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
1 » 2	2	38	120	1204	1204	1166	0,03	0,868	0	0	3	A	1
1 » 3	1	190			2000	1810	0,10	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	390	569	431	421	0,02	0,977	0	0	9	A	4
4 » 2	3	10	355	577	466	456	0,02	0,979	0	0	8	A	5
4 » 3	2	10	195	756	756	746	0,01	0,987	0	0	5	A	6
3 » 4	2	10	200	1096	1096	1086	0,01	0,930	0	0	3	A	7
3 » 1	1	110			2000	1890	0,06	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	370	584	457	447	0,02	0,978	0	0	8	A	10
2 » 4	3	10	355	577	466	456	0,02	0,979	0	0	8	A	11
2 » 1	2	38	115	839	839	801	0,05	0,955	0	0	4	A	12
1		238			1801	1563	0,13	-			2	A	1+2+3
4		30			644	614	0,05	-			6	A	4+5+6
3		130			1866	1736	0,07	-			2	A	7+8+9
2		58			925	867	0,06	-			4	A	10+11+12

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
1 » 2	2	48	160	1149	1149	1101	0,04	0,853	0	0	3	A	1
1 » 3	1	200			2000	1800	0,10	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	20	630	416	230	210	0,09	0,913	0	0	17	B	4
4 » 2	3	10	415	536	416	406	0,02	0,976	0	0	9	A	5
4 » 3	2	20	205	747	747	727	0,03	0,973	0	0	5	A	6
3 » 4	2	10	210	1084	1084	1074	0,01	0,910	0	0	3	A	7
3 » 1	1	150			2000	1850	0,08	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	440	533	395	385	0,03	0,975	0	0	9	A	10
2 » 4	3	10	415	536	416	406	0,02	0,976	0	0	9	A	11
2 » 1	2	218	155	796	796	578	0,27	0,726	1	2	6	A	12
1		258			1751	1493	0,15	-			2	A	1+2+3
4		50			438	388	0,11	-			9	A	4+5+6
3		170			1867	1697	0,09	-			2	A	7+8+9
2		238			855	617	0,28	-			6	A	10+11+12

**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City**

**Ausbau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	923	70	1276	1276	353	0,72	0,051	8	11	10	B	1
1 » 3	1	440			2000	1560	0,22	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	1520	130	0	-	-	0,000	-	-	~	F	4
4 » 2	3	10	1425	152	7	-	1,43	0,000	5	6	~	F	5
4 » 3	2	10	445	548	548	538	0,02	0,982	0	0	7	A	6
3 » 4	2	10	450	819	819	809	0,01	0,952	0	0	4	A	7
3 » 1	1	60			2000	1940	0,03	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	1440	145	0	-	-	0,000	-	-	~	F	10
2 » 4	3	10	1425	152	7	-	1,43	0,000	5	6	~	F	11
2 » 1	2	90	65	895	895	805	0,10	0,899	0	1	4	A	12
1		1373			1447	74	0,95	-			37	D	1+2+3
4		30			12	-	2,50	-			~	F	4+5+6
3		80			1675	1595	0,05	-			2	A	7+8+9
2		110			45	-	2,44	-			~	F	10+11+12

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
1 » 2	2	93	120	1204	1204	1111	0,08	0,757	0	0	3	A	1
1 » 3	1	320			2000	1680	0,16	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	600	433	265	255	0,04	0,962	0	0	14	B	4
4 » 2	3	10	525	467	328	318	0,03	0,970	0	0	11	B	5
4 » 3	2	10	325	639	639	629	0,02	0,984	0	0	6	A	6
3 » 4	2	10	330	942	942	932	0,01	0,929	0	0	4	A	7
3 » 1	1	110			2000	1890	0,06	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	540	468	317	307	0,03	0,968	0	0	12	B	10
2 » 4	3	10	525	467	328	318	0,03	0,970	0	0	11	B	11
2 » 1	2	93	115	839	839	746	0,11	0,889	0	1	5	A	12
1		423			1742	1319	0,24	-			3	A	1+2+3
4		30			429	399	0,07	-			9	A	4+5+6
3		130			1827	1697	0,07	-			2	A	7+8+9
2		113			890	777	0,13	-			5	A	10+11+12

**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City**

**Ausbau: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	93	120	1204	1204	1111	0,08	0,817	0	0	3	A	1
1 » 3	1	200			2000	1800	0,10	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	10	480	506	346	336	0,03	0,971	0	0	11	B	4
4 » 2	3	10	405	542	412	402	0,02	0,976	0	0	9	A	5
4 » 3	2	10	205	747	747	737	0,01	0,987	0	0	5	A	6
3 » 4	2	10	210	1084	1084	1074	0,01	0,930	0	0	3	A	7
3 » 1	1	110			2000	1890	0,06	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	420	548	403	393	0,02	0,975	0	0	9	A	10
2 » 4	3	10	405	542	412	402	0,02	0,976	0	0	9	A	11
2 » 1	2	70	115	839	839	769	0,08	0,917	0	0	5	A	12
1		303			1658	1355	0,18	-			3	A	1+2+3
4		30			547	517	0,05	-			7	A	4+5+6
3		130			1863	1733	0,07	-			2	A	7+8+9
2		90			930	840	0,10	-			4	A	10+11+12

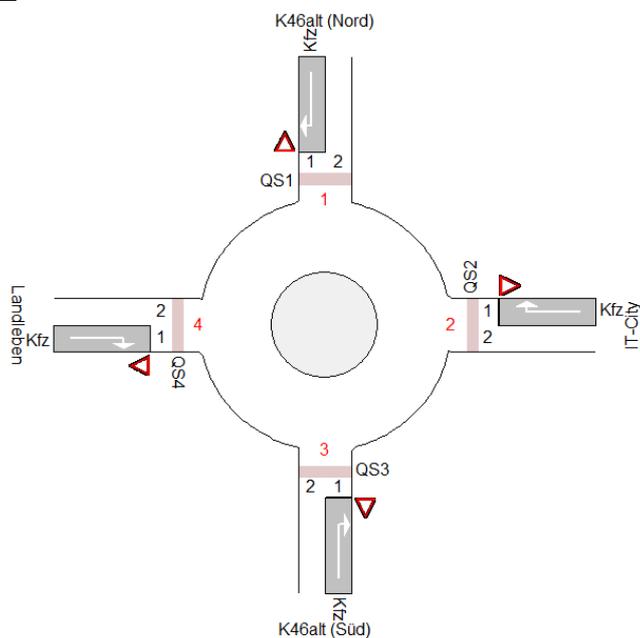
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
1 » 2	2	133	160	1149	1149	1016	0,12	0,774	0	1	4	A	1
1 » 3	1	210			2000	1790	0,11	1,000			0	A	2
1 » 4	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
4 » 1	4	20	1130	217	27	7	0,74	0,259	4	5	390	E	4
4 » 2	3	10	495	485	342	332	0,03	0,971	0	0	11	B	5
4 » 3	2	20	215	737	737	717	0,03	0,973	0	0	5	A	6
3 » 4	2	10	220	1071	1071	1061	0,01	0,910	0	0	3	A	7
3 » 1	1	150			2000	1850	0,08	1,000			0	A	8
3 » 2	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	9
2 » 3	4	10	520	480	322	312	0,03	0,969	0	0	12	B	10
2 » 4	3	10	495	485	342	332	0,03	0,971	0	0	11	B	11
2 » 1	2	653	155	796	796	143	0,82	0,180	12	17	24	C	12
1		353			1560	1207	0,23	-			3	A	1+2+3
4		50			65	15	0,77	-			196	E	4+5+6
3		170			1867	1697	0,09	-			2	A	7+8+9
2		673			818	145	0,82	-			24	C	10+11+12

## Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City

### Ausbau: Kreisverkehr

#### Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City****Ausbau: Kreisverkehr****Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Fußgängerbelastung	Verkehrsstärke Zufahrt	Verkehrsstärke im Kreis	Grundkapazität	Abmind.-faktor Fußgänger	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	Fg/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1	0	738	30	1222	1,00	1222	484	0,60	4	7	7	A	1
2	0	50	80	1176	1,00	1176	1126	0,04	0	0	3	A	2
3	0	80	318	967	1,00	967	887	0,08	0	0	4	A	3
4	0	30	738	632	1,00	632	602	0,05	0	0	6	A	4

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Fußgängerbelastung	Verkehrsstärke Zufahrt	Verkehrsstärke im Kreis	Grundkapazität	Abmind.-faktor Fußgänger	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	Fg/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1	0	358	30	1222	1,00	1222	864	0,29	1	2	4	A	1
2	0	58	130	1131	1,00	1131	1073	0,05	0	0	3	A	2
3	0	130	58	1196	1,00	1196	1066	0,11	0	1	3	A	3
4	0	30	358	934	1,00	934	904	0,03	0	0	4	A	4

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Fußgängerbelastung	Verkehrsstärke Zufahrt	Verkehrsstärke im Kreis	Grundkapazität	Abmind.-faktor Fußgänger	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	Fg/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1	0	238	30	1222	1,00	1222	984	0,19	1	1	4	A	1
2	0	58	130	1131	1,00	1131	1073	0,05	0	0	3	A	2
3	0	130	58	1196	1,00	1196	1066	0,11	0	1	3	A	3
4	0	30	238	1036	1,00	1036	1006	0,03	0	0	4	A	4

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Fußgängerbelastung	Verkehrsstärke Zufahrt	Verkehrsstärke im Kreis	Grundkapazität	Abmind.-faktor Fußgänger	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	Fg/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1	0	258	30	1222	1,00	1222	964	0,21	1	1	4	A	1
2	0	238	180	1087	1,00	1087	849	0,22	1	1	4	A	2
3	0	170	78	1178	1,00	1178	1008	0,14	1	1	4	A	3
4	0	50	258	1019	1,00	1019	969	0,05	0	0	4	A	4

**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City**

**Ausbau: Kreisverkehr**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Fußgängerbelastung	Verkehrsstärke Zufahrt	Verkehrsstärke im Kreis	Grundkapazität	Abmind.-faktor Fußgänger	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	Fg/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1	0	1373	30	1222	1,00	1222	-	1,12	97	105	~	F	1
2	0	110	80	1176	1,00	1176	1066	0,09	0	0	3	A	2
3	0	80	943	483	1,00	483	403	0,17	1	1	9	A	3
4	0	30	1373	199	1,00	199	169	0,15	1	1	21	C	4

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Fußgängerbelastung	Verkehrsstärke Zufahrt	Verkehrsstärke im Kreis	Grundkapazität	Abmind.-faktor Fußgänger	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	Fg/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1	0	423	30	1222	1,00	1222	799	0,35	2	2	5	A	1
2	0	113	130	1131	1,00	1131	1018	0,10	0	1	4	A	2
3	0	130	113	1147	1,00	1147	1017	0,11	0	1	4	A	3
4	0	30	423	880	1,00	880	850	0,03	0	0	4	A	4

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

Strom	Fußgängerbelastung	Verkehrsstärke Zufahrt	Verkehrsstärke im Kreis	Grundkapazität	Abmind.-faktor Fußgänger	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	Fg/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1	0	303	30	1222	1,00	1222	919	0,25	1	2	4	A	1
2	0	90	130	1131	1,00	1131	1041	0,08	0	0	3	A	2
3	0	130	113	1147	1,00	1147	1017	0,11	0	1	4	A	3
4	0	30	303	980	1,00	980	950	0,03	0	0	4	A	4

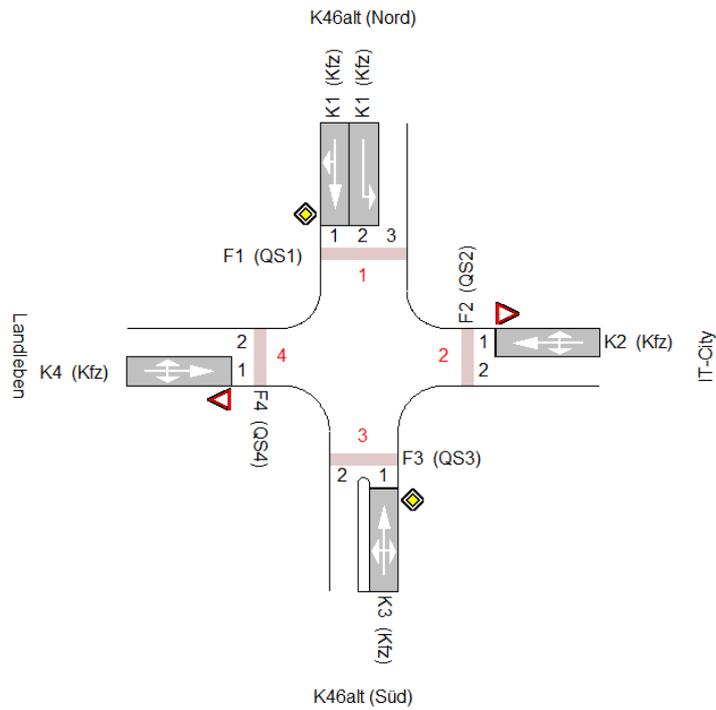
Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

Strom	Fußgängerbelastung	Verkehrsstärke Zufahrt	Verkehrsstärke im Kreis	Grundkapazität	Abmind.-faktor Fußgänger	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	Fg/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
1	0	353	30	1222	1,00	1222	869	0,29	1	2	4	A	1
2	0	673	180	1087	1,00	1087	414	0,62	5	7	9	A	2
3	0	170	163	1102	1,00	1102	932	0,15	1	1	4	A	3
4	0	50	353	938	1,00	938	888	0,05	0	0	4	A	4

**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City**

**Ausbau: LSA mit 1x LA Nord**

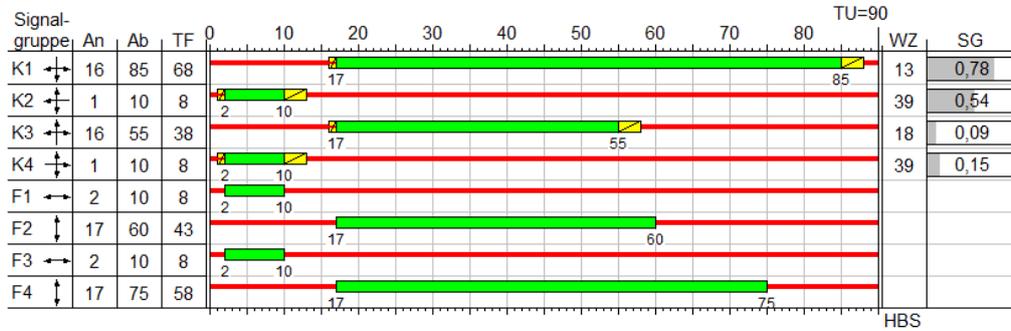
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City**

**Ausbau: LSA mit 1x LA Nord**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

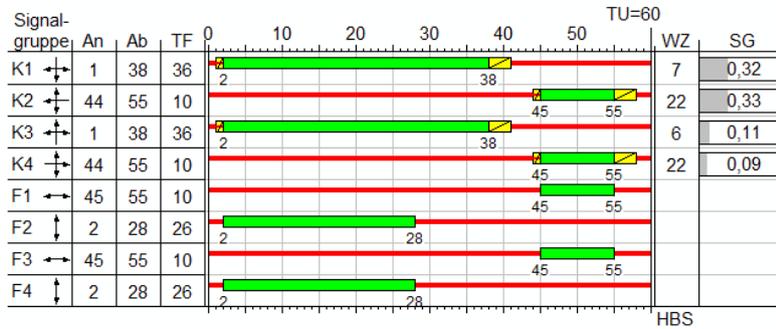


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>r</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↕	K1	68	450	1700	1284	0,35	0	0	4	0	90,0	5	30	3,66	A	
	2	↳	K1	68	900	2000	1159	0,78	1	6	18	0	90,0	10	60	18,30	A	
2	1	↕↔	K2	8	110	2295	204	0,54	0	0	3	0	90,0	5	30	38,80	C	
3	1	↔↕	K3	38	80	2000	844	0,09	0	0	1	0	90,0	3	18	17,79	A	
4	1	↔↕	K4	8	30	2295	204	0,15	0	0	1	0	90,0	2	12	39,06	C	
Knotenpunktssummen:					1570		3695											
Gewichtete Mittelwerte:								0,59									15,91	
				TU = 90 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City**

**Ausbau: LSA mit 1x LA Nord**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

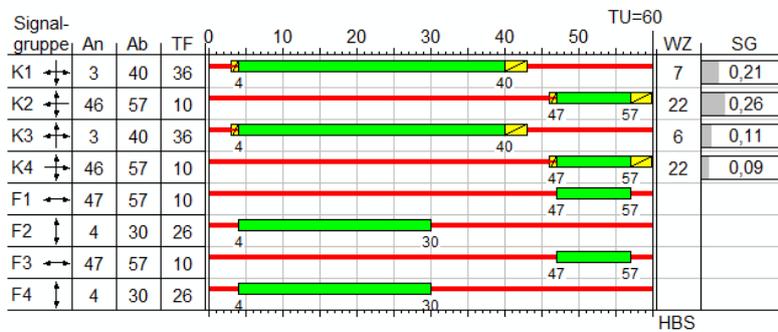


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↕	K1	36	330	1700	1020	0,32	0	0	3	0	90,0	4	24	5,96	A	
	2	↘	K1	36	70	2000	739	0,09	0	0	1	0	90,0	1	6	12,36	A	
2	1	↕	K2	10	90	1632	272	0,33	0	0	1	0	90,0	3	18	21,71	B	
3	1	↕	K3	36	130	2000	1200	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	6,14	A	
4	1	↕	K4	10	30	2040	340	0,09	0	0	0	0	90,0	1	6	22,03	B	
Knotenpunktssummen:					650		3571											
Gewichtete Mittelwerte:								0,25									9,60	
TU = 60 s    T = 3600 s																		

**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City**

**Ausbau: LSA mit 1x LA Nord**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

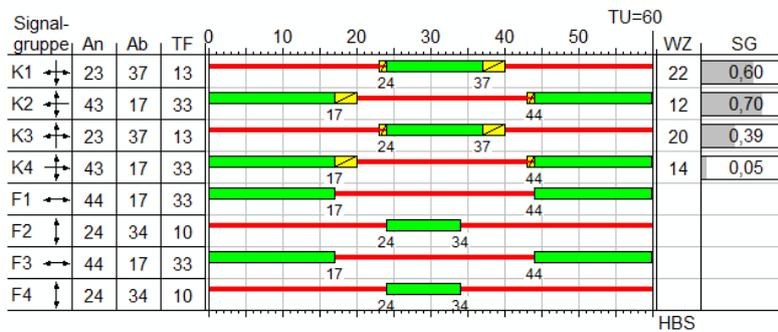


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↕	K1	36	210	1700	1020	0,21	0	0	2	0	90,0	3	18	5,48	A	
	2	↳	K1	36	70	2000	739	0,09	0	0	1	0	90,0	1	6	12,36	A	
2	1	↕↔	K2	10	90	2040	340	0,26	0	0	1	0	90,0	3	18	21,53	B	
3	1	↔↕	K3	36	130	2000	1200	0,11	0	0	1	0	90,0	2	12	5,90	A	
4	1	↕↔	K4	10	30	2040	340	0,09	0	0	0	0	90,0	1	6	22,03	B	
Knotenpunktssummen:					530		3639											
Gewichtete Mittelwerte:								0,17									10,15	
				TU = 60 s T = 3600 s														

**Knotenpunkt K46alt / Anbindung IT-City**

**Ausbau: LSA mit 1x LA Nord**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↕	K1	13	220	1700	368	0,60	0	0	3	0	90,0	5	30	21,14	B	
	2	↳	K1	13	110	2000	255	0,43	0	0	2	0	90,0	3	18	24,17	B	
2	1	↕↔	K2	33	650	1678	923	0,70	1	6	8	0	90,0	9	54	12,26	A	
3	1	↔↕	K3	13	170	2000	433	0,39	0	0	2	0	90,0	4	24	20,35	B	
4	1	↔↕	K4	33	50	1700	935	0,05	0	0	0	0	90,0	1	6	13,64	A	
Knotenpunktssummen:					1200		2914											
Gewichtete Mittelwerte:								0,59									16,18	
				TU = 60 s T = 3600 s														



**Knotenpunkt K46alt / K31alt (Am Hasselborn)**

**Bestand: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
2 » 4	1	150			2000	1850	0,08	1,000			0	A	2
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
1 » 2	3	10	345	604	544	534	0,02	0,982	0	0	7	A	4
1 » 4	2	70	155	796	796	726	0,09	0,912	0	0	5	A	6
4 » 1	2	10	160	1149	1149	1139	0,01	0,901	0	0	3	A	7
4 » 2	1	180			2000	1820	0,09	1,000			0	A	8
2		160			1900	1740	0,08	-			0	A	2+3
1		80			890	810	0,09	-			4	A	4+6
4		190			1900	1710	0,10	-			2	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
2 » 4	1	130			2000	1870	0,07	1,000			0	A	2
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
1 » 2	3	10	265	670	624	614	0,02	0,984	0	0	6	A	4
1 » 4	2	10	135	817	817	807	0,01	0,988	0	0	4	A	6
4 » 1	2	10	140	1176	1176	1166	0,01	0,931	0	0	3	A	7
4 » 2	1	120			2000	1880	0,06	1,000			0	A	8
2		140			1900	1760	0,07	-			0	A	2+3
1		20			992	972	0,02	-			4	A	4+6
4		130			1898	1768	0,07	-			2	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
2 » 4	1	390			2000	1610	0,20	1,000			0	A	2
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
1 » 2	3	10	485	503	477	467	0,02	0,979	0	0	8	A	4
1 » 4	2	10	395	584	584	574	0,02	0,983	0	0	6	A	6
4 » 1	2	10	400	868	868	858	0,01	0,948	0	0	4	A	7
4 » 2	1	80			2000	1920	0,04	1,000			0	A	8
2		400			1900	1500	0,21	-			0	A	2+3
1		20			739	719	0,03	-			5	A	4+6
4		90			1747	1657	0,05	-			2	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
2 » 4	1	490			2000	1510	0,25	1,000			0	A	2
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
1 » 2	3	10	625	419	375	365	0,03	0,973	0	0	10	A	4
1 » 4	2	10	495	513	513	503	0,02	0,981	0	0	7	A	6
4 » 1	2	50	500	773	773	723	0,06	0,895	0	0	5	A	7
4 » 2	1	80			2000	1920	0,04	1,000			0	A	8
2		500			1900	1400	0,26	-			0	A	2+3
1		20			605	585	0,03	-			6	A	4+6
4		130			1242	1112	0,10	-			3	A	7+8

**Knotenpunkt K46alt / K31alt (Am Hasselborn)**

**Bestand: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
2 » 4	1	160			2000	1840	0,08	1,000			0	A	2
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
1 » 2	3	10	365	588	527	517	0,02	0,981	0	0	7	A	4
1 » 4	2	70	165	786	786	716	0,09	0,911	0	0	5	A	6
4 » 1	2	10	170	1136	1136	1126	0,01	0,896	0	0	3	A	7
4 » 2	1	190			2000	1810	0,10	1,000			0	A	8
2		170			1900	1730	0,09	-			0	A	2+3
1		80			879	799	0,09	-			5	A	4+6
4		200			1900	1700	0,11	-			2	A	7+8

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
2 » 4	1	130			2000	1870	0,07	1,000			0	A	2
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
1 » 2	3	10	265	670	624	614	0,02	0,984	0	0	6	A	4
1 » 4	2	10	135	817	817	807	0,01	0,988	0	0	4	A	6
4 » 1	2	10	140	1176	1176	1166	0,01	0,931	0	0	3	A	7
4 » 2	1	120			2000	1880	0,06	1,000			0	A	8
2		140			1900	1760	0,07	-			0	A	2+3
1		20			992	972	0,02	-			4	A	4+6
4		130			1898	1768	0,07	-			2	A	7+8

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
2 » 4	1	400			2000	1600	0,20	1,000			0	A	2
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
1 » 2	3	10	505	490	462	452	0,02	0,978	0	0	8	A	4
1 » 4	2	10	405	577	577	567	0,02	0,983	0	0	6	A	6
4 » 1	2	10	410	858	858	848	0,01	0,943	0	0	4	A	7
4 » 2	1	90			2000	1910	0,05	1,000			0	A	8
2		410			1900	1490	0,22	-			0	A	2+3
1		20			721	701	0,03	-			5	A	4+6
4		100			1765	1665	0,06	-			2	A	7+8

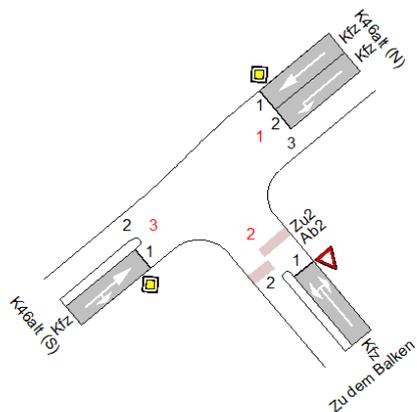
Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
2 » 4	1	510			2000	1490	0,26	1,000			0	A	2
2 » 1	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
1 » 2	3	10	645	408	365	355	0,03	0,973	0	0	10	B	4
1 » 4	2	10	515	500	500	490	0,02	0,980	0	0	7	A	6
4 » 1	2	50	520	755	755	705	0,07	0,894	0	0	5	A	7
4 » 2	1	80			2000	1920	0,04	1,000			0	A	8
2		520			1900	1380	0,27	-			0	A	2+3
1		20			590	570	0,03	-			6	A	4+6
4		130			1224	1094	0,11	-			3	A	7+8

**Knotenpunkt K46alt / Zu dem Balken**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord und Aufweitung RE/LE Ost**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt K46alt / Zu dem Balken**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord und Aufweitung RE/LE Ost**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
3 » 1	1	30			2000	1970	0,02	1,000			0	A	2
3 » 2	1	90			1800	1710	0,05	1,000			0	A	3
2 » 3	3	90	515	566	430	340	0,21	0,791	1	1	11	B	4
2 » 1	2	40	75	883	883	843	0,05	0,955	0	0	4	A	6
1 » 2	2	290	120	1204	1204	914	0,24	0,759	1	1	4	A	7
1 » 3	1	150			2000	1850	0,08	1,000			0	A	8
3		120			1846	1726	0,07	-			0	A	2+3
2		130			621	491	0,21	-			7	A	4+6

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
3 » 1	1	30			2000	1970	0,02	1,000			0	A	2
3 » 2	1	110			1800	1690	0,06	1,000			0	A	3
2 » 3	3	100	405	632	503	403	0,20	0,801	1	1	9	A	4
2 » 1	2	90	85	872	872	782	0,10	0,897	0	1	5	A	6
1 » 2	2	240	140	1176	1176	936	0,20	0,796	1	1	4	A	7
1 » 3	1	80			2000	1920	0,04	1,000			0	A	8
3		140			1839	1699	0,08	-			0	A	2+3
2		190			939	749	0,20	-			5	A	4+6

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
3 » 1	1	40			2000	1960	0,02	1,000			0	A	2
3 » 2	1	60			1800	1740	0,03	1,000			0	A	3
2 » 3	3	330	280	716	646	316	0,51	0,489	3	5	11	B	4
2 » 1	2	80	70	889	889	809	0,09	0,910	0	0	4	A	6
1 » 2	2	120	100	1232	1232	1112	0,10	0,903	0	1	3	A	7
1 » 3	1	90			2000	1910	0,05	1,000			0	A	8
3		100			1875	1775	0,05	-			0	A	2+3
2		410			802	392	0,51	-			9	A	4+6

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
3 » 1	1	50			2000	1950	0,03	1,000			0	A	2
3 » 2	1	70			1800	1730	0,04	1,000			0	A	3
2 » 3	3	350	305	698	628	278	0,56	0,443	4	6	13	B	4
2 » 1	2	100	85	872	872	772	0,11	0,885	0	1	5	A	6
1 » 2	2	120	120	1204	1204	1084	0,10	0,900	0	1	3	A	7
1 » 3	1	100			2000	1900	0,05	1,000			0	A	8
3		120			1878	1758	0,06	-			0	A	2+3
2		450			807	357	0,56	-			10	B	4+6

**Knotenpunkt K46alt / Zu dem Balken**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Nord und Aufweitung RE/LE Ost**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
3 » 1	1	20			2000	1980	0,01	1,000			0	A	2
3 » 2	1	90			1800	1710	0,05	1,000			0	A	3
2 » 3	3	100	505	572	431	331	0,23	0,768	1	1	11	B	4
2 » 1	2	40	65	895	895	855	0,04	0,955	0	0	4	A	6
1 » 2	2	300	110	1218	1218	918	0,25	0,754	1	2	4	A	7
1 » 3	1	140			2000	1860	0,07	1,000			0	A	8
3		110			1833	1723	0,06	-			0	A	2+3
2		140			603	463	0,23	-			8	A	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
3 » 1	1	30			2000	1970	0,02	1,000			0	A	2
3 » 2	1	110			1800	1690	0,06	1,000			0	A	3
2 » 3	3	110	405	632	498	388	0,22	0,779	1	1	9	A	4
2 » 1	2	90	85	872	872	782	0,10	0,897	0	1	5	A	6
1 » 2	2	250	140	1176	1176	926	0,21	0,787	1	1	4	A	7
1 » 3	1	70			2000	1930	0,04	1,000			0	A	8
3		140			1839	1699	0,08	-			0	A	2+3
2		200			895	695	0,22	-			5	A	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
3 » 1	1	40			2000	1960	0,02	1,000			0	A	2
3 » 2	1	70			1800	1730	0,04	1,000			0	A	3
2 » 3	3	350	285	712	642	292	0,55	0,455	4	5	12	B	4
2 » 1	2	80	75	883	883	803	0,09	0,909	0	0	4	A	6
1 » 2	2	120	110	1218	1218	1098	0,10	0,901	0	1	3	A	7
1 » 3	1	90			2000	1910	0,05	1,000			0	A	8
3		110			1868	1758	0,06	-			0	A	2+3
2		430			789	359	0,54	-			10	A	4+6

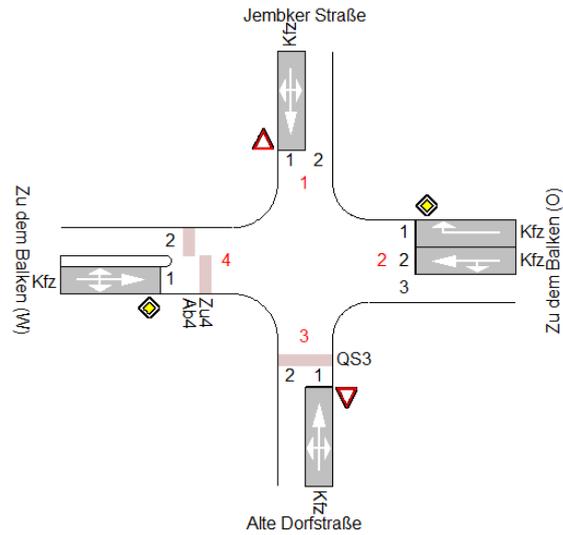
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
3 » 1	1	50			2000	1950	0,03	1,000			0	A	2
3 » 2	1	70			1800	1730	0,04	1,000			0	A	3
2 » 3	3	370	305	698	628	258	0,59	0,411	4	6	14	B	4
2 » 1	2	100	85	872	872	772	0,11	0,885	0	1	5	A	6
1 » 2	2	120	120	1204	1204	1084	0,10	0,900	0	1	3	A	7
1 » 3	1	100			2000	1900	0,05	1,000			0	A	8
3		120			1878	1758	0,06	-			0	A	2+3
2		470			797	327	0,59	-			11	B	4+6

**Knotenpunkt Zu dem Balken / Jembker Straße / Alte Dorfstraße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x RA Ost und Aufweitung RE/LE Nord und Süd**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt Zu dem Balken / Jembker Straße / Alte Dorfstraße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x RA Ost und Aufweitung RE/LE Nord und Süd**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
4 » 1	2	130	120	1204	1204	1074	0,11	0,721	0	1	3	A	1
4 » 2	1	330			2000	1670	0,17	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	555	459	297	287	0,03	0,966	0	0	13	B	4
3 » 1	3	10	595	428	286	276	0,03	0,965	0	0	13	B	5
3 » 2	2	30	335	631	631	601	0,05	0,952	0	0	6	A	6
2 » 3	2	10	340	931	931	921	0,01	0,926	0	0	4	A	7
2 » 4	1	60			2000	1940	0,03	1,000			0	A	8
2 » 1	1	60			1800	1740	0,03	1,000			0	A	9
1 » 2	4	60	575	447	278	218	0,22	0,784	1	1	16	B	10
1 » 3	3	10	540	458	306	296	0,03	0,967	0	0	12	B	11
1 » 4	2	10	60	900	900	890	0,01	0,989	0	0	4	A	12
4		470			1687	1217	0,28	-			3	A	1+2+3
3		50			599	549	0,08	-			7	A	4+5+6
2		70			1718	1648	0,04	-			2	A	7+8
1		80			322	242	0,25	-			15	B	10+11+12

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
4 » 1	2	120	180	1122	1122	1002	0,11	0,767	0	1	4	A	1
4 » 2	1	240			2000	1760	0,12	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	565	453	287	277	0,03	0,965	0	0	13	B	4
3 » 1	3	10	555	450	310	300	0,03	0,968	0	0	12	B	5
3 » 2	2	20	245	709	709	689	0,03	0,972	0	0	5	A	6
2 » 3	2	10	250	1034	1034	1024	0,01	0,898	0	0	4	A	7
2 » 4	1	130			2000	1870	0,07	1,000			0	A	8
2 » 1	1	50			1800	1750	0,03	1,000			0	A	9
1 » 2	4	70	535	471	308	238	0,23	0,773	1	1	15	B	10
1 » 3	3	10	510	476	328	318	0,03	0,970	0	0	11	B	11
1 » 4	2	50	130	823	823	773	0,06	0,939	0	0	5	A	12
4		370			1591	1221	0,23	-			3	A	1+2+3
3		40			550	510	0,07	-			7	A	4+5+6
2		140			1875	1735	0,07	-			2	A	7+8
1		130			502	372	0,26	-			10	A	10+11+12

**Knotenpunkt Zu dem Balken / Jembker Straße / Alte Dorfstraße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x RA Ost und Aufweitung RE/LE Nord und Süd**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
4 » 1	2	30	400	868	868	838	0,03	0,890	0	0	4	A	1
4 » 2	1	140			2000	1860	0,07	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	615	424	256	246	0,04	0,961	0	0	15	B	4
3 » 1	3	10	595	428	297	287	0,03	0,966	0	0	13	B	5
3 » 2	2	20	145	807	807	787	0,02	0,975	0	0	5	A	6
2 » 3	2	20	150	1162	1162	1142	0,02	0,779	0	0	3	A	7
2 » 4	1	340			2000	1660	0,17	1,000			0	A	8
2 » 1	1	60			1800	1740	0,03	1,000			0	A	9
1 » 2	4	50	565	453	299	249	0,17	0,833	1	1	14	B	10
1 » 3	3	10	540	458	318	308	0,03	0,969	0	0	12	B	11
1 » 4	2	70	340	627	627	557	0,11	0,888	0	1	6	A	12
4		180			1635	1455	0,11	-			2	A	1+2+3
3		40			521	481	0,08	-			7	A	4+5+6
2		360			1900	1540	0,19	-			2	A	7+8
1		130			620	490	0,21	-			7	A	10+11+12

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
4 » 1	2	70	410	858	858	788	0,08	0,848	0	0	5	A	1
4 » 2	1	130			2000	1870	0,07	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	755	354	162	152	0,06	0,938	0	0	24	C	4
3 » 1	3	10	655	397	255	245	0,04	0,961	0	0	15	B	5
3 » 2	2	20	135	817	817	797	0,02	0,976	0	0	5	A	6
2 » 3	2	40	140	1176	1176	1136	0,03	0,757	0	0	3	A	7
2 » 4	1	330			2000	1670	0,17	1,000			0	A	8
2 » 1	1	80			1800	1720	0,04	1,000			0	A	9
1 » 2	4	90	605	430	262	172	0,34	0,656	2	2	21	C	10
1 » 3	3	10	580	436	280	270	0,04	0,964	0	0	13	B	11
1 » 4	2	170	330	635	635	465	0,27	0,732	1	2	8	A	12
4		210			1380	1170	0,15	-			3	A	1+2+3
3		40			385	345	0,10	-			10	B	4+5+6
2		370			1859	1489	0,20	-			2	A	7+8
1		270			644	374	0,42	-			10	A	10+11+12

**Knotenpunkt Zu dem Balken / Jembker Straße / Alte Dorfstraße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x RA Ost und Aufweitung RE/LE Nord und Süd**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
4 » 1	2	140	120	1204	1204	1064	0,12	0,708	0	1	3	A	1
4 » 2	1	340			2000	1660	0,17	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	575	447	283	273	0,04	0,965	0	0	13	B	4
3 » 1	3	10	615	417	273	263	0,04	0,963	0	0	14	B	5
3 » 2	2	30	345	623	623	593	0,05	0,952	0	0	6	A	6
2 » 3	2	10	350	920	920	910	0,01	0,926	0	0	4	A	7
2 » 4	1	60			2000	1940	0,03	1,000			0	A	8
2 » 1	1	60			1800	1740	0,03	1,000			0	A	9
1 » 2	4	60	595	436	265	205	0,23	0,774	1	1	18	B	10
1 » 3	3	10	560	447	293	283	0,03	0,966	0	0	13	B	11
1 » 4	2	10	60	900	900	890	0,01	0,989	0	0	4	A	12
4		490			1679	1189	0,29	-			3	A	1+2+3
3		50			577	527	0,09	-			7	A	4+5+6
2		70			1713	1643	0,04	-			2	A	7+8
1		80			307	227	0,26	-			16	B	10+11+12

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		A..F	
4 » 1	2	120	180	1122	1122	1002	0,11	0,762	0	1	4	A	1
4 » 2	1	250			2000	1750	0,13	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	585	441	274	264	0,04	0,964	0	0	14	B	4
3 » 1	3	10	575	439	297	287	0,03	0,966	0	0	13	B	5
3 » 2	2	20	255	700	700	680	0,03	0,971	0	0	5	A	6
2 » 3	2	20	260	1022	1022	1002	0,02	0,888	0	0	4	A	7
2 » 4	1	130			2000	1870	0,07	1,000			0	A	8
2 » 1	1	50			1800	1750	0,03	1,000			0	A	9
1 » 2	4	70	555	459	295	225	0,24	0,763	1	1	16	B	10
1 » 3	3	10	530	464	314	304	0,03	0,968	0	0	12	B	11
1 » 4	2	50	130	823	823	773	0,06	0,939	0	0	5	A	12
4		380			1600	1220	0,24	-			3	A	1+2+3
3		40			528	488	0,08	-			7	A	4+5+6
2		150			1774	1624	0,08	-			2	A	7+8
1		130			481	351	0,27	-			10	B	10+11+12

**Knotenpunkt Zu dem Balken / Jembker Straße / Alte Dorfstraße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x RA Ost und Aufweitung RE/LE Nord und Süd**

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
4 » 1	2	40	430	838	838	798	0,05	0,872	0	0	5	A	1
4 » 2	1	150			2000	1850	0,08	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	10	655	403	232	222	0,04	0,957	0	0	16	B	4
3 » 1	3	10	645	402	268	258	0,04	0,963	0	0	14	B	5
3 » 2	2	20	155	796	796	776	0,03	0,975	0	0	5	A	6
2 » 3	2	20	160	1149	1149	1129	0,02	0,764	0	0	3	A	7
2 » 4	1	360			2000	1640	0,18	1,000			0	A	8
2 » 1	1	70			1800	1730	0,04	1,000			0	A	9
1 » 2	4	50	605	430	272	222	0,18	0,816	1	1	16	B	10
1 » 3	3	10	580	436	290	280	0,03	0,966	0	0	13	B	11
1 » 4	2	70	360	611	611	541	0,11	0,885	0	1	7	A	12
4		200			1559	1359	0,13	-			3	A	1+2+3
3		40			475	435	0,08	-			8	A	4+5+6
2		380			1900	1520	0,20	-			2	A	7+8
1		130			569	439	0,23	-			8	A	10+11+12

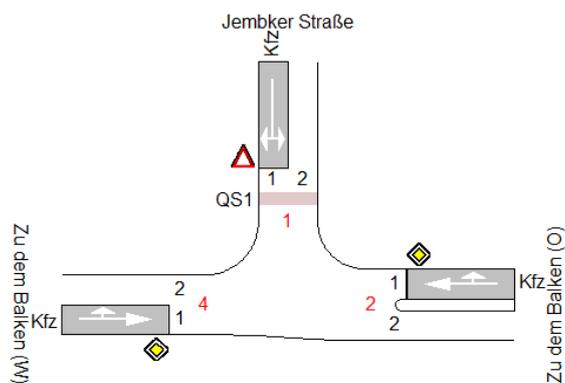
Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
	1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
4 » 1	2	70	430	838	838	768	0,08	0,846	0	0	5	A	1
4 » 2	1	130			2000	1870	0,07	1,000			0	A	2
4 » 3	1	10			1800	1790	0,01	1,000			0	A	3
3 » 4	4	20	775	344	154	134	0,13	0,870	0	1	27	C	4
3 » 1	3	10	675	387	244	234	0,04	0,959	0	0	15	B	5
3 » 2	2	20	135	817	817	797	0,02	0,976	0	0	5	A	6
2 » 3	2	40	140	1176	1176	1136	0,03	0,747	0	0	3	A	7
2 » 4	1	350			2000	1650	0,18	1,000			0	A	8
2 » 1	1	80			1800	1720	0,04	1,000			0	A	9
1 » 2	4	100	625	419	251	151	0,40	0,602	2	3	24	C	10
1 » 3	3	10	600	425	268	258	0,04	0,963	0	0	14	B	11
1 » 4	2	170	350	619	619	449	0,27	0,725	1	2	8	A	12
4		210			1363	1153	0,15	-			3	A	1+2+3
3		50			290	240	0,17	-			15	B	4+5+6
2		390			1866	1476	0,21	-			2	A	7+8
1		280			596	316	0,47	-			11	B	10+11+12

**Knotenpunkt Zu dem Balken / Oebisfelder Straße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt Zu dem Balken / Oebisfelder Straße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
2 » 4	1	110			2000	1890	0,06	1,000			0	A	2
2 » 1	1	400			1800	1400	0,22	1,000			0	A	3
1 » 2	3	40	710	375	267	227	0,15	0,850	1	1	16	B	4
1 » 4	2	10	310	652	652	642	0,02	0,985	0	0	6	A	6
4 » 1	2	110	510	764	764	654	0,14	0,711	1	1	6	A	7
4 » 2	1	290			2000	1710	0,15	1,000			0	A	8
2		510			1840	1330	0,28	-			0	A	2+3
1		50			334	284	0,15	-			13	B	4+6
4		400			1384	984	0,29	-			4	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
2 » 4	1	140			2000	1860	0,07	1,000			0	A	2
2 » 1	1	140			1800	1660	0,08	1,000			0	A	3
1 » 2	3	140	540	468	384	244	0,36	0,635	2	3	15	B	4
1 » 4	2	40	210	742	742	702	0,05	0,946	0	0	5	A	6
4 » 1	2	30	280	999	999	969	0,03	0,820	0	0	4	A	7
4 » 2	1	300			2000	1700	0,15	1,000			0	A	8
2		280			1895	1615	0,15	-			0	A	2+3
1		180			493	313	0,37	-			11	B	4+6
4		330			1833	1503	0,18	-			2	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
2 » 4	1	350			2000	1650	0,18	1,000			0	A	2
2 » 1	1	80			1800	1720	0,04	1,000			0	A	3
1 » 2	3	180	590	439	389	209	0,46	0,537	3	4	17	B	4
1 » 4	2	70	390	588	588	518	0,12	0,881	0	1	7	A	6
4 » 1	2	20	430	838	838	818	0,02	0,886	0	0	4	A	7
4 » 2	1	180			2000	1820	0,09	1,000			0	A	8
2		430			1900	1470	0,23	-			0	A	2+3
1		250			537	287	0,47	-			12	B	4+6
4		200			1756	1556	0,11	-			2	A	7+8

**Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E	s	A..F	
2 » 4	1	240			2000	1760	0,12	1,000			0	A	2
2 » 1	1	40			1800	1760	0,02	1,000			0	A	3
1 » 2	3	290	490	500	440	150	0,66	0,341	5	8	24	C	4
1 » 4	2	200	260	695	695	495	0,29	0,712	1	2	7	A	6
4 » 1	2	10	280	999	999	989	0,01	0,880	0	0	4	A	7
4 » 2	1	220			2000	1780	0,11	1,000			0	A	8
2		280			1900	1620	0,15	-			0	A	2+3
1		490			724	234	0,68	-			15	B	4+6
4		230			1900	1670	0,12	-			2	A	7+8

**Knotenpunkt Zu dem Balken / Oebisfelder Straße**

**Bestand: Vorfahrtsregelung ohne Abbiegestreifen**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
2 » 4	1	110			2000	1890	0,06	1,000			0	A	2
2 » 1	1	410			1800	1390	0,23	1,000			0	A	3
1 » 2	3	40	735	363	254	214	0,16	0,843	1	1	17	B	4
1 » 4	2	10	315	648	648	638	0,02	0,985	0	0	6	A	6
4 » 1	2	110	520	755	755	645	0,15	0,699	1	1	6	A	7
4 » 2	1	310			2000	1690	0,16	1,000			0	A	8
2		520			1839	1319	0,28	-			0	A	2+3
1		50			317	267	0,16	-			13	B	4+6
4		420			1397	977	0,30	-			4	A	7+8

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
2 » 4	1	150			2000	1850	0,08	1,000			0	A	2
2 » 1	1	140			1800	1660	0,08	1,000			0	A	3
1 » 2	3	150	570	450	364	214	0,41	0,588	2	3	17	B	4
1 » 4	2	50	220	732	732	682	0,07	0,932	0	0	5	A	6
4 » 1	2	30	290	987	987	957	0,03	0,810	0	0	4	A	7
4 » 2	1	320			2000	1680	0,16	1,000			0	A	8
2		290			1898	1608	0,15	-			0	A	2+3
1		200			485	285	0,41	-			13	B	4+6
4		350			1838	1488	0,19	-			2	A	7+8

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
2 » 4	1	360			2000	1640	0,18	1,000			0	A	2
2 » 1	1	80			1800	1720	0,04	1,000			0	A	3
1 » 2	3	190	600	433	384	194	0,49	0,505	3	4	18	B	4
1 » 4	2	80	400	580	580	500	0,14	0,862	0	1	7	A	6
4 » 1	2	20	440	829	829	809	0,02	0,886	0	0	4	A	7
4 » 2	1	180			2000	1820	0,09	1,000			0	A	8
2		440			1900	1460	0,23	-			0	A	2+3
1		270			542	272	0,50	-			13	B	4+6
4		200			1752	1552	0,11	-			2	A	7+8

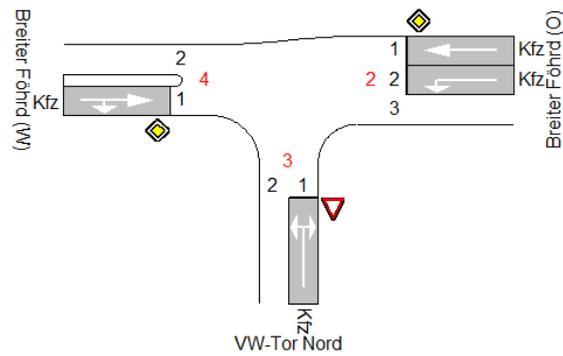
Prognose 2025 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit s	Qualitätsstufe A..F	Verkehrstrom (HBS)
		Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
2 » 4	1	250			2000	1750	0,13	1,000			0	A	2
2 » 1	1	40			1800	1760	0,02	1,000			0	A	3
1 » 2	3	310	510	487	426	116	0,73	0,272	7	10	30	D	4
1 » 4	2	210	270	687	687	477	0,31	0,694	1	2	8	A	6
4 » 1	2	10	290	987	987	977	0,01	0,875	0	0	4	A	7
4 » 2	1	230			2000	1770	0,12	1,000			0	A	8
2		290			1900	1610	0,15	-			0	A	2+3
1		520			698	178	0,74	-			20	B	4+6
4		240			1900	1660	0,13	-			2	A	7+8

**Knotenpunkt Breiter Föhrd / VW-Tor Nord**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Ost und Aufweitung RE/LE Süd**

Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt Breiter Föhrd / VW-Tor Nord**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Ost und Aufweitung RE/LE Süd**

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde früh

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 2	1	180			2000	1820	0,09	1,000			0	A	2
4 » 3	1	160			1800	1640	0,09	1,000			0	A	3
3 » 4	3	20	1160	208	114	94	0,18	0,825	1	1	38	D	4
3 » 2	2	20	260	695	695	675	0,03	0,971	0	0	5	A	6
2 » 3	2	420	340	931	931	511	0,45	0,549	2	4	7	A	7
2 » 4	1	480			2000	1520	0,24	1,000			0	A	8
4		340			1900	1560	0,18	-			0	A	2+3
3		40			228	188	0,18	-			19	B	4+6

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags1

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 2	1	250			2000	1750	0,13	1,000			0	A	2
4 » 3	1	190			1800	1610	0,11	1,000			0	A	3
3 » 4	3	60	995	258	124	64	0,48	0,516	3	4	55	E	4
3 » 2	2	40	345	623	623	583	0,06	0,936	0	0	6	A	6
2 » 3	2	430	440	829	829	399	0,52	0,481	3	5	9	A	7
2 » 4	1	220			2000	1780	0,11	1,000			0	A	8
4		440			1900	1460	0,23	-			0	A	2+3
3		100			207	107	0,48	-			33	D	4+6

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde tags2

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 2	1	270			2000	1730	0,14	1,000			0	A	2
4 » 3	1	90			1800	1710	0,05	1,000			0	A	3
3 » 4	3	240	665	398	328	88	0,73	0,268	7	10	39	D	4
3 » 2	2	80	315	648	648	568	0,12	0,877	0	1	6	A	6
2 » 3	2	160	360	910	910	750	0,18	0,824	1	1	5	A	7
2 » 4	1	190			2000	1810	0,10	1,000			0	A	8
4		360			1900	1540	0,19	-			0	A	2+3
3		320			437	117	0,73	-			30	C	4+6

Prognose 2016/17 – Spitzenstunde spät

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E			
4 » 2	1	480			2000	1520	0,24	1,000			0	A	2
4 » 3	1	30			1800	1770	0,02	1,000			0	A	3
3 » 4	3	90	735	363	344	254	0,26	0,738	1	2	14	B	4
3 » 2	2	120	495	513	513	393	0,23	0,766	1	1	9	A	6
2 » 3	2	40	510	764	764	724	0,05	0,948	0	0	5	A	7
2 » 4	1	200			2000	1800	0,10	1,000			0	A	8
4		510			1900	1390	0,27	-			0	A	2+3
3		210			671	461	0,31	-			8	A	4+6

**Knotenpunkt Breiter Föhrd / VW-Tor Nord**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Ost und Aufweitung RE/LE Süd**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
4 » 2	1	180			2000	1820	0,09	1,000			0	A	2
4 » 3	1	160			1800	1640	0,09	1,000			0	A	3
3 » 4	3	20	1190	200	108	88	0,19	0,815	1	1	41	D	4
3 » 2	2	20	260	695	695	675	0,03	0,971	0	0	5	A	6
2 » 3	2	430	340	931	931	501	0,46	0,538	3	4	7	A	7
2 » 4	1	500			2000	1500	0,25	1,000			0	A	8
4		340			1900	1560	0,18	-			0	A	2+3
3		40			216	176	0,19	-			20	C	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
4 » 2	1	260			2000	1740	0,13	1,000			0	A	2
4 » 3	1	200			1800	1600	0,11	1,000			0	A	3
3 » 4	3	70	1030	247	113	43	0,62	0,381	4	6	80	E	4
3 » 2	2	40	360	611	611	571	0,07	0,935	0	0	6	A	6
2 » 3	2	440	460	810	810	370	0,54	0,457	4	5	10	A	7
2 » 4	1	230			2000	1770	0,12	1,000			0	A	8
4		460			1900	1440	0,24	-			0	A	2+3
3		110			178	68	0,62	-			51	E	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
4 » 2	1	280			2000	1720	0,14	1,000			0	A	2
4 » 3	1	100			1800	1700	0,06	1,000			0	A	3
3 » 4	3	250	680	390	320	70	0,78	0,219	9	12	48	E	4
3 » 2	2	80	330	635	635	555	0,13	0,874	0	1	6	A	6
2 » 3	2	160	380	889	889	729	0,18	0,820	1	1	5	A	7
2 » 4	1	190			2000	1810	0,10	1,000			0	A	8
4		380			1900	1520	0,20	-			0	A	2+3
3		330			422	92	0,78	-			37	D	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4	Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E/h	Pkw-E		Pkw-E	
4 » 2	1	500			2000	1500	0,25	1,000			0	A	2
4 » 3	1	40			1800	1760	0,02	1,000			0	A	3
3 » 4	3	90	760	351	332	242	0,27	0,729	1	2	15	B	4
3 » 2	2	120	520	497	497	377	0,24	0,759	1	1	10	A	6
2 » 3	2	40	540	737	737	697	0,05	0,946	0	0	5	A	7
2 » 4	1	200			2000	1800	0,10	1,000			0	A	8
4		540			1900	1360	0,28	-			0	A	2+3
3		210			648	438	0,32	-			8	A	4+6

**Knotenpunkt Breiter Föhrd / VW-Tor Nord**

**Bestand: Vorfahrtsregelung mit 1x LA Ost und Aufweitung RE/LE Süd**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde früh mit Verkehrsverlagerungen von Zu dem Balken > B188**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
4 » 2	1	180			2000	1820	0,09	1,000			0	A	2
4 » 3	1	160			1800	1640	0,09	1,000			0	A	3
3 » 4	3	10	1190	200	108	98	0,09	0,907	0	0	37	D	4
3 » 2	2	40	260	695	695	655	0,06	0,942	0	0	5	A	6
2 » 3	2	430	340	931	931	501	0,46	0,538	3	4	7	A	7
2 » 4	1	500			2000	1500	0,25	1,000			0	A	8
4		340			1900	1560	0,18	-			0	A	2+3
3		50			503	453	0,10	-			8	A	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1 mit Verkehrsverlagerungen von Zu dem Balken > B188**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
4 » 2	1	300			2000	1700	0,15	1,000			0	A	2
4 » 3	1	200			1800	1600	0,11	1,000			0	A	3
3 » 4	3	10	1070	234	101	91	0,10	0,901	0	1	40	D	4
3 » 2	2	100	400	580	580	480	0,17	0,828	1	1	7	A	6
2 » 3	2	440	500	773	773	333	0,57	0,431	4	6	11	B	7
2 » 4	1	230			2000	1770	0,12	1,000			0	A	8
4		500			1900	1400	0,26	-			0	A	2+3
3		110			602	492	0,18	-			7	A	4+6

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2 mit Verkehrsverlagerungen von Zu dem Balken > B188**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
4 » 2	1	350			2000	1650	0,18	1,000			0	A	2
4 » 3	1	100			1800	1700	0,06	1,000			0	A	3
3 » 4	3	10	750	356	286	276	0,03	0,965	0	0	13	B	4
3 » 2	2	320	400	580	580	260	0,55	0,448	4	5	14	B	6
2 » 3	2	160	450	819	819	659	0,20	0,805	1	1	5	A	7
2 » 4	1	190			2000	1810	0,10	1,000			0	A	8
4		450			1900	1450	0,24	-			0	A	2+3
3		330			598	268	0,55	-			13	B	4+6

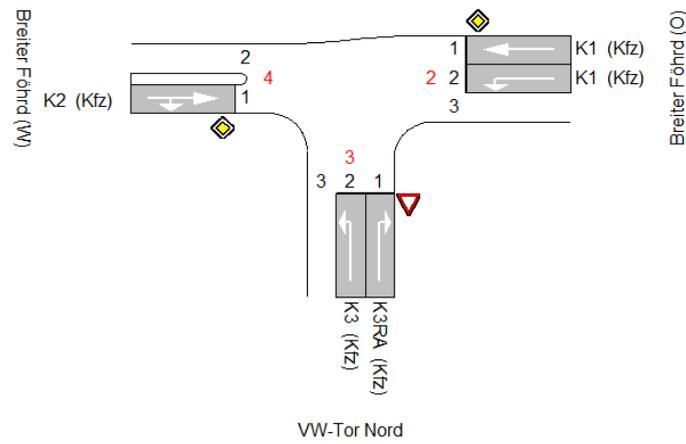
**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät mit Verkehrsverlagerungen von Zu dem Balken > B188**

Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrstrom (HBS)
		1..4 Pkw-E/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h			Pkw-E	Pkw-E		s	
4 » 2	1	670			2000	1330	0,34	1,000			0	A	2
4 » 3	1	40			1800	1760	0,02	1,000			0	A	3
3 » 4	3	10	930	281	262	252	0,04	0,962	0	0	14	B	4
3 » 2	2	200	690	399	399	199	0,50	0,499	3	4	18	B	6
2 » 3	2	40	710	605	605	565	0,07	0,934	0	0	6	A	7
2 » 4	1	200			2000	1800	0,10	1,000			0	A	8
4		710			1900	1190	0,37	-			0	A	2+3
3		210			419	209	0,50	-			17	B	4+6

**Knotenpunkt Breiter Föhrd / VW-Tor Nord**

**Ausbau: LSA**

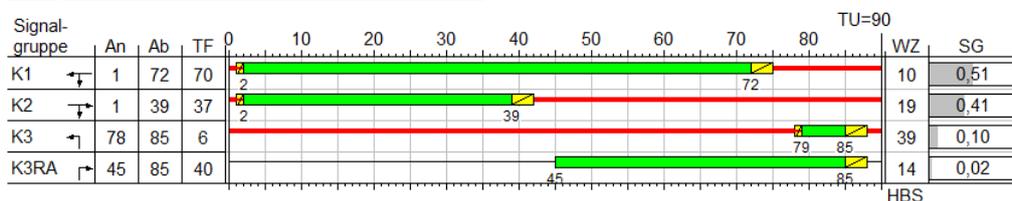
Knotenpunktgeometrie



**Knotenpunkt Breiter Föhrd / VW-Tor Nord**

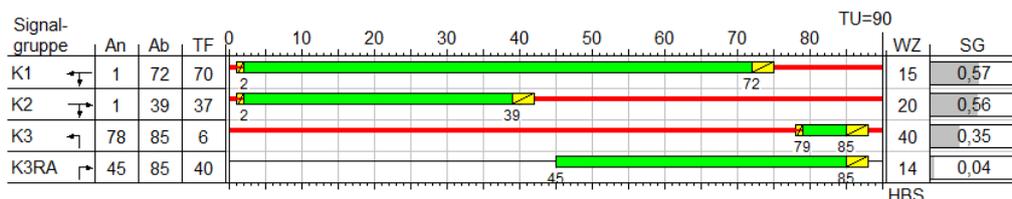
**Ausbau: LSA**

Prognose 2025 – Spitzenstunde früh



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	70	500	2000	1556	0,32	0	0	4	0	90,0	5	30	2,96	A	
	2	↓	K1	70	430	2000	846	0,51	0	0	8	0	90,0	5	30	19,09	A	
3	2	↙	K3	6	20	3000	200	0,10	0	0	0	0	90,0	1	6	39,46	C	
	1	↘	K3RA	40	20	2000	889	0,02	0	0	0	0	90,0	1	6	14,03	A	
4	1	↕	K2	37	340	2000	822	0,41	0	0	6	0	90,0	8	48	18,80	A	
Knotenpunktssummen:						1310		4313										
Gewichtete Mittelwerte:									0,40								13,09	
TU = 90 s T = 3600 s																		

Prognose 2025 – Spitzenstunde tags1

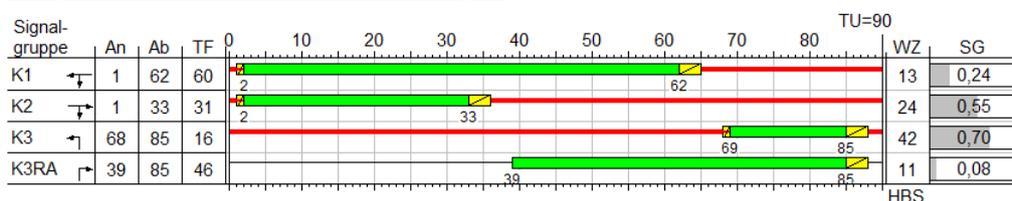


Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	70	230	2000	1556	0,15	0	0	1	0	90,0	3	18	2,51	A	
	2	↓	K1	70	440	2000	773	0,57	0	0	9	0	90,0	5	30	21,71	B	
3	2	↙	K3	6	70	3000	200	0,35	0	0	2	0	90,0	3	18	40,14	C	
	1	↘	K3RA	40	40	2000	889	0,04	0	0	1	0	90,0	2	12	14,17	A	
4	1	↕	K2	37	460	2000	822	0,56	0	0	9	0	90,0	10	60	20,27	B	
Knotenpunktssummen:						1240		4240										
Gewichtete Mittelwerte:									0,46								18,41	
TU = 90 s T = 3600 s																		

**Knotenpunkt Breiter Föhrd / VW-Tor Nord**

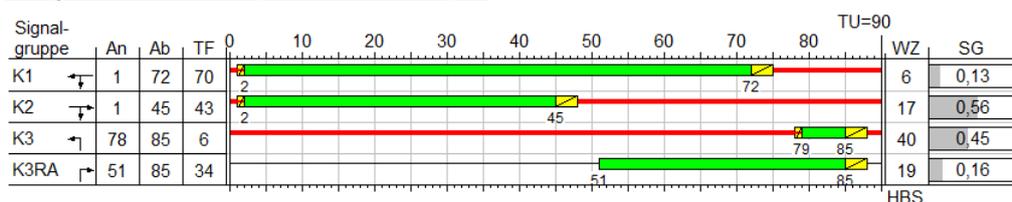
**Ausbau: LSA**

**Prognose 2025 – Spitzenstunde tags2**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	60	190	2000	1333	0,14	0	0	2	0	90,0	3	18	5,52	A	
	2	↓	K1	60	160	2000	680	0,24	0	0	3	0	90,0	3	18	21,31	B	
3	2	←	K3	16	250	2000	356	0,70	1	6	6	0	90,0	9	54	41,78	C	
	1	→	K3RA	46	80	2000	1022	0,08	0	0	1	0	90,0	2	12	11,21	A	
4	1	↓	K2	31	380	2000	689	0,55	0	0	8	0	90,0	10	60	23,88	B	
Knotenpunktssummen:						1060		4080										
Gewichtete Mittelwerte:									0,43								23,47	
TU = 90 s T = 3600 s																		

**Prognose 2025 – Spitzenstunde spät**



Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t <sub>F</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>S</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K1	70	200	2000	1556	0,13	0	0	1	0	90,0	3	18	2,47	A	
	2	↓	K1	70	40	2000	644	0,06	0	0	1	0	90,0	1	6	21,11	B	
3	2	←	K3	6	90	3000	200	0,45	0	0	2	0	90,0	4	24	40,41	C	
	1	→	K3RA	34	120	2000	756	0,16	0	0	2	0	90,0	4	24	18,53	A	
4	1	↓	K2	43	540	2000	956	0,56	0	0	10	0	90,0	11	66	16,81	A	
Knotenpunktssummen:						990		4112										
Gewichtete Mittelwerte:									0,40								16,44	
TU = 90 s T = 3600 s																		

<b>Legende der Bewertungstabellen</b>
---------------------------------------

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrsreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrsreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
$t_F$	Freigabezeit	[s]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
$q_s$	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrsreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
$N_{GE}$	Mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
$N_{GE}$	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
$n_H$	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
$N_{RE}$	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
$N_{RE}$	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]