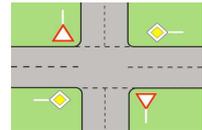


HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 23MR008 - Neubau eines Fachmarktzentrums in Münchberg
 Knotenpunkt : Kreuzung
 Stunde : Spitzenstunde
 Datei : MÜNCHBERG PLANUNG MIT ZUSCHLAG V1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
1		55	5,5	2,8	213	1009		3,8	1	1	A
2		216				1800					A
3		126				1600					A
Misch-H		397				1800	1 + 2 + 3	2,6	1	2	A
4		97	6,5	3,2	724	277		20,0	2	3	B
5		50	6,7	3,3	642	356		11,8	1	1	B
6		164	5,9	3,0	270	863		5,1	1	2	A
Misch-N		311				457	4 + 5 + 6	24,2	6	9	C
9		56				1600					A
8		165				1800					A
7		106	5,5	2,8	333	880		4,7	1	1	A
Misch-H		327				1800	7 + 8 + 9	2,5	1	2	A
10		57	6,5	3,2	828	210		23,5	2	2	C
11		52	6,7	3,3	677	339		12,5	1	1	B
12		58	5,9	3,0	185	957		4,0	1	1	A
Misch-N		167				344	10+11+12	20,2	3	5	C

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Sparnecker Straße Nord
 Sparnecker Straße Süd
 Nebenstrasse : Sparnecker Straße West
 Zufahrt Fachmarktzentrum

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

 Knotenpunkt: A-C Sparnecker Straße/B-D Sparnecker Stra

Verkehrsregelung:

Verkehrsdaten: Datum _____

 Zufahrt B: 

 Uhrzeit _____ Planung Analyse

 Zufahrt D: 
Kapazität der Mischströme

Zufahrt	Verkehrstrom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) $x_i [-]$	Aufstellplätze (Sp.2) n [Pkw-E]	Verkehrsstärke (Σ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m} [-]$			
		30	31	32	33	34			
A	1	0,055	0	311	457	1,000			
	2	0,120	---						
	3	0,079	---						
B	4	0,350	0						
	5	0,140							
	6	0,190							
C	7	0,120	0						
	8	0,092							
	9	0,035							
D	10	0,272	0				167	344	1,000
	11	0,153							
	12	0,061							

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

Zufahrt	Verkehrstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35) C_i bzw. C_m [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) R_i bzw. R_m [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		35	36	37	38	39	40
A	1	1,000	1009	1009	954	3,8	A
	2	1,043	1800	1725	1518	2,4	A
	3	1,000	1600	1600	1474	2,4	A
B	4	1,000	277	277	180	20,0	B
	5	1,000	356	356	306	11,8	B
	6	1,000	863	863	699	5,1	A
C	7	1,014	880	867	763	4,7	A
	8	1,051	1800	1713	1556	2,3	A
	9	1,000	1600	1600	1544	2,3	A
D	10	1,000	210	210	153	23,5	C
	11	1,000	339	339	287	12,5	B
	12	1,000	957	957	899	4,0	A
A	1+2+3	1,023	1800	1759	1371	2,6	A
B	4+5+6	1,000	457	457	146	24,2	C
C	7+8+9	1,030	1800	1748	1431	2,5	A
D	10+11+12	1,000	344	344	177	20,2	C
erreichbare Qualitätsstufe QSV $F_{z,ges}$							C

