

ANLAGENBAND
Ergebnisse
Verkehrserhebungen /
Leistungsfähigkeiten

Verkehrsuntersuchung B464 OU Reutlingen

Auftraggeber:

Regierungspräsidium Tübingen
Referat 44 - Planung
Konrad-Adenauer-Straße 20
72072 Tübingen

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Partner:

Messtechnik Mehl GmbH
Kurfürstenstr. 10 A
34466 Wolfhagen

Karlsruhe, 05. Oktober 2023

Dokumentinformationen

Kurztitel	VU B464 Reutlingen
Auftraggeber	Regierungspräsidium Tübingen
Auftrags-Nr.	C822124
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	Fabian Weinstock, Gunther Kesenheimer
Erstellungsdatum	14.05.2021
zuletzt gespeichert	05.10.2023

Inhalt

1	Zählstellenplan	5
2	Ergebnisse Knotenstromzählungen	6
2.1	K1 - B27 / B312	7
2.2	K 2 - Neckarstraße / Wörthbrücke / Nürtingerstraße	8
2.3	K3 Wörthbrücke / Metzinger Straße	9
2.4	K4 - B312 / Tübinger Straße	10
2.5	K5 - B464 / Neckartalstraße	11
2.6	K6 - B312 / L378a / Wippberg	12
2.7	K7 - B312 / Rommelbacher Straße / L378a	13
2.8	K8 - Aucherstraße / B28 / B28/B313	14
2.9	K9 - B312 / B313 / B28	15
2.10	K 16 - Stuttgarter Straße / In Laisen / Karlstraße	16
3	Kennzeichenerfassung	17
3.1	KZE 1 - B27	18
3.2	KZE 2 - B313	19
3.3	KZE 3 - B297	20
3.4	KZE4 - B312	21
3.5	KZE5 - B464	22
3.6	KZE 6 - B27	23
3.7	KZE 7 - B464	24
3.8	KZE 8 - In der Vorstadt	25
3.9	KZE 9 - L378a	26
3.10	KZE 10 - B28	27
3.11	KZE 11 - Roanner Str.	28
3.12	KZE 12 - B28	29
3.13	KZE 13- Sondelfinger Str.	30
3.14	KZE 14 - B28	31
3.15	KZE 15 - L383	32
3.16	KZE 16 - B313	33

3.17	KZE 17 - B313 _____	34
3.18	KZE 18 - Stuhlsteige _____	35
3.19	KZE 19 - B28 _____	36
3.20	KZE 20 - Konrad-Adenauer-Straße _____	37
4	Leistungsfähigkeitsnachweise _____	38
4.1	Knotenpunkt B464/Rommelsbacher Straße/B464 (OU) _____	38
4.2	Knotenpunkt B464 (OU)/Einmündung Roanner Straße _____	42
4.3	Knotenpunkt B464 (OU)/Einmündung Halskestraße _____	48
4.4	Knotenpunkt B464 (OU)/Rampe B28 (nördlicher Teilknoten)/B312/B313 _____	54

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Zählstellenplan OU B464 Reutlingen (Quelle Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, bearbeitet) _____	5
--------------	--	---

1 Zählstellenplan

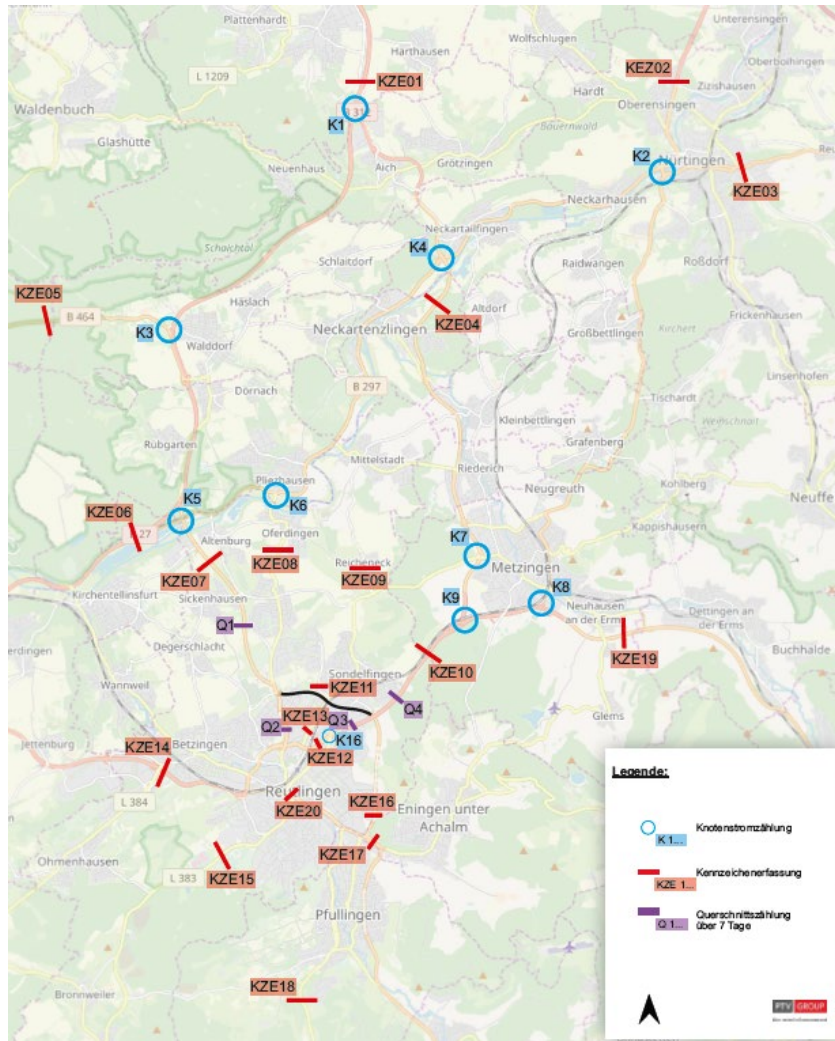
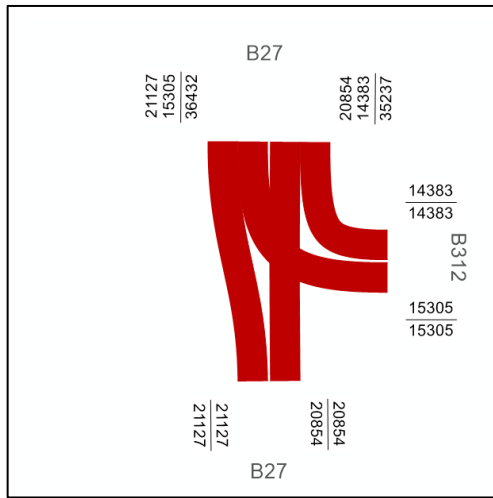


Abbildung 1: Zählstellenplan OU B464 Reutlingen
(Quelle Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, bearbeitet)

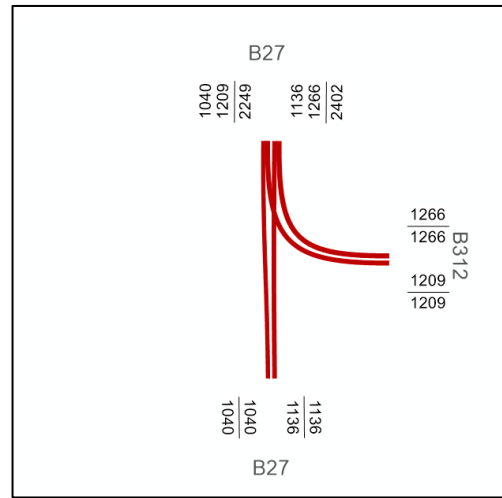
2 Ergebnisse Knotenstromzählungen

2.1 K1 - B27 / B312

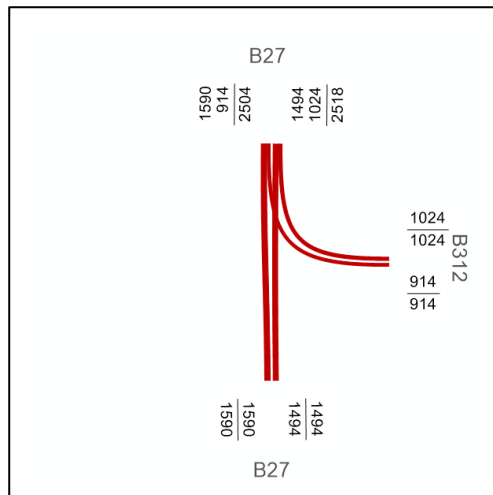
Kfz 24h



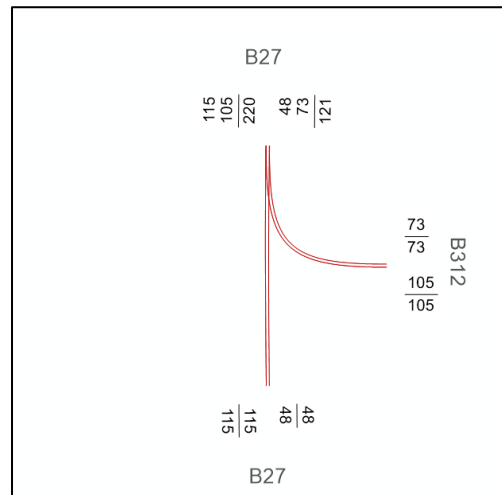
SV 24h



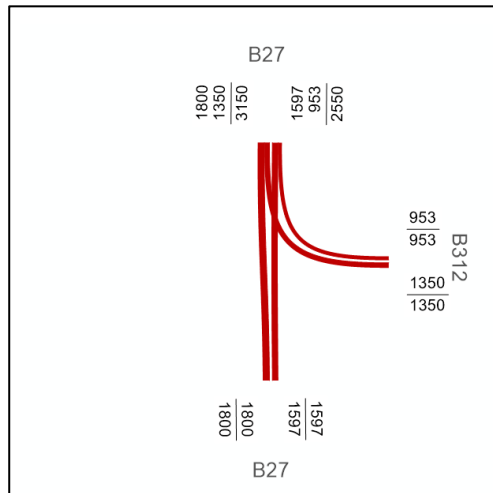
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



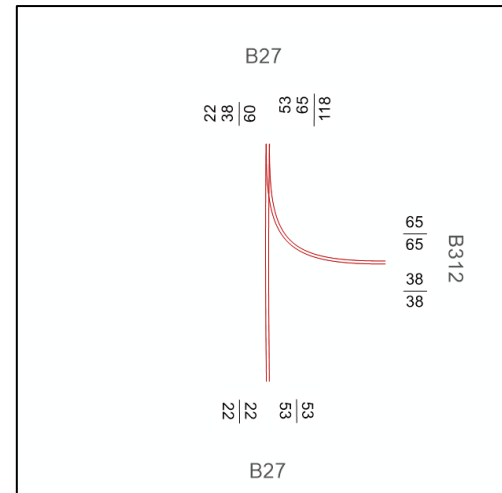
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

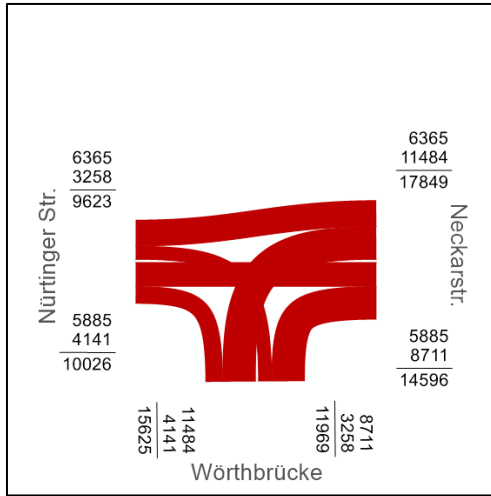


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

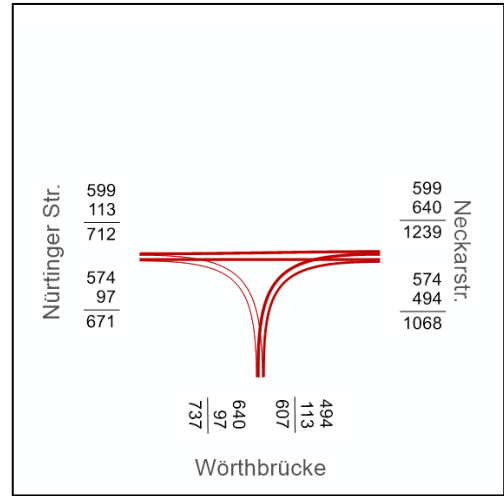


2.2 K 2 - Neckarstraße / Wörthbrücke / Nürtingerstraße

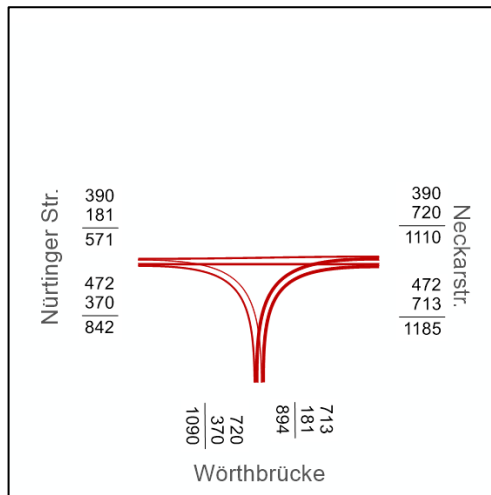
Kfz 24h



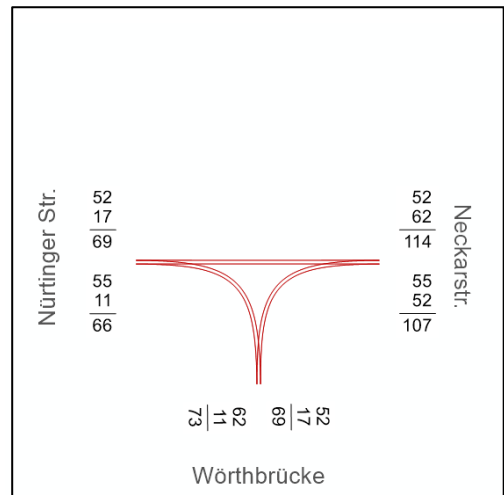
SV 24h



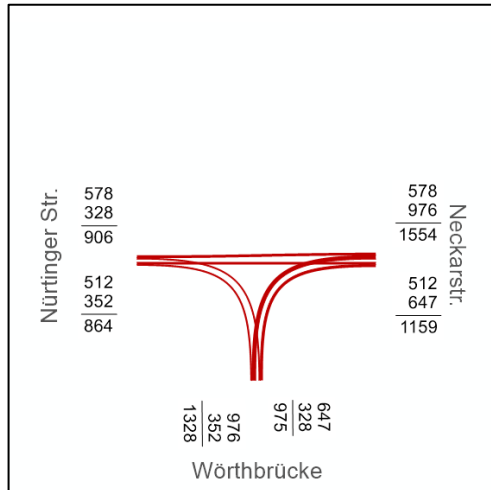
Kfz MSP (7.45 - 8.45 Uhr)



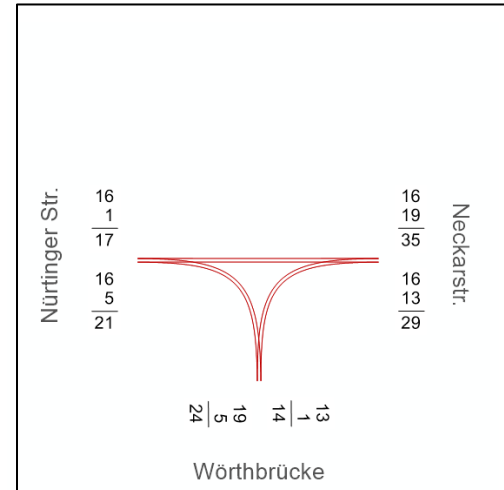
SV MSP (7.45 - 8.45 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

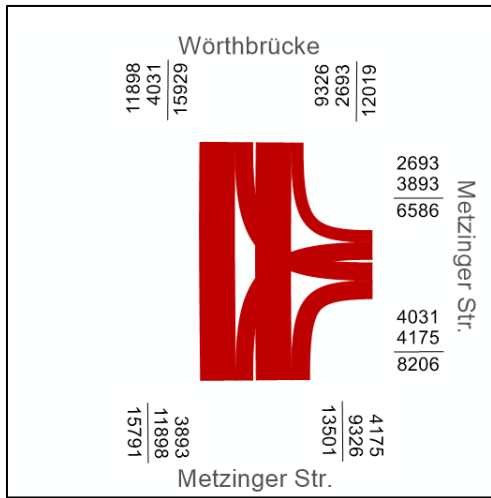


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

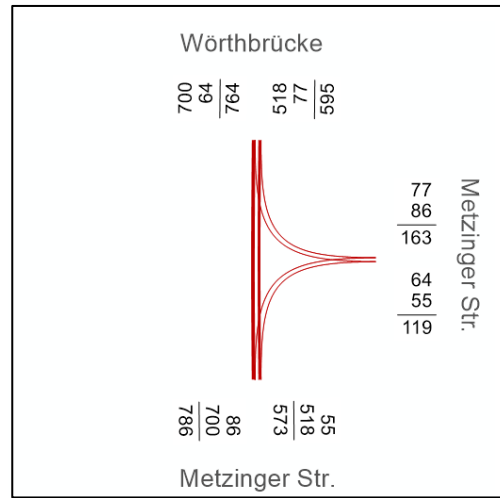


2.3 K3 Wörthbrücke / Metzinger Straße

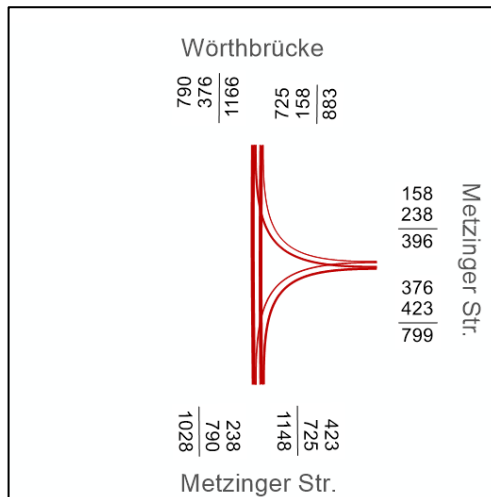
Kfz 24h



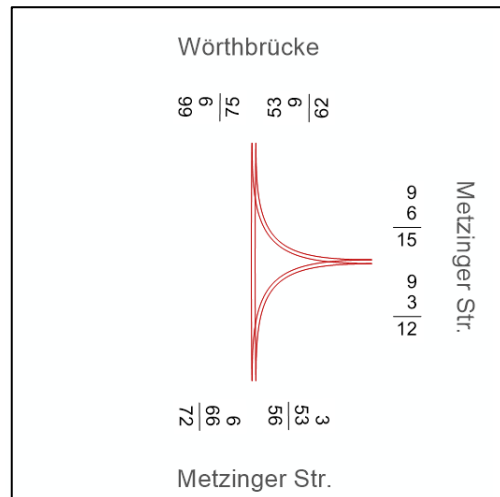
SV 24h



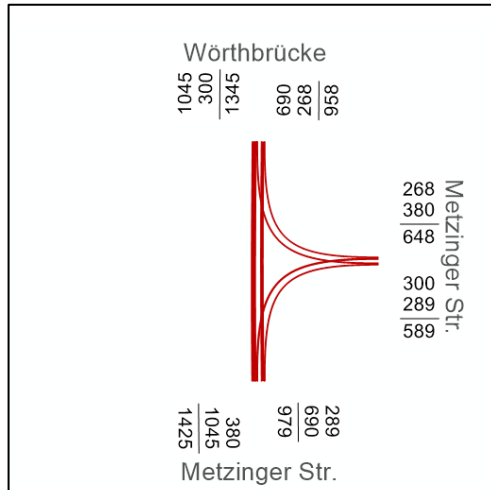
Kfz MSP (7.45 - 8.45 Uhr)



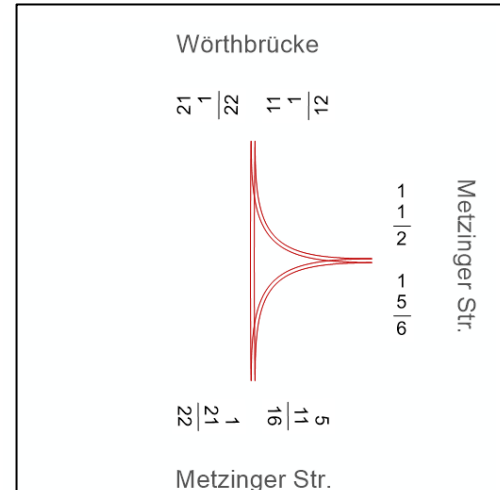
SV MSP (7.45 - 8.45 Uhr)



Kfz ASP (16.45 - 17.45 Uhr)

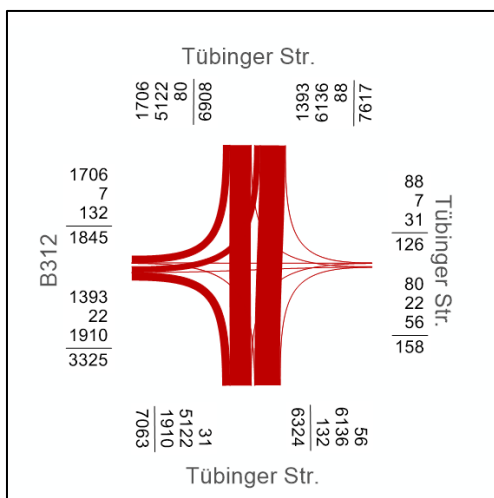


SV ASP (16.45 - 17.45 Uhr)

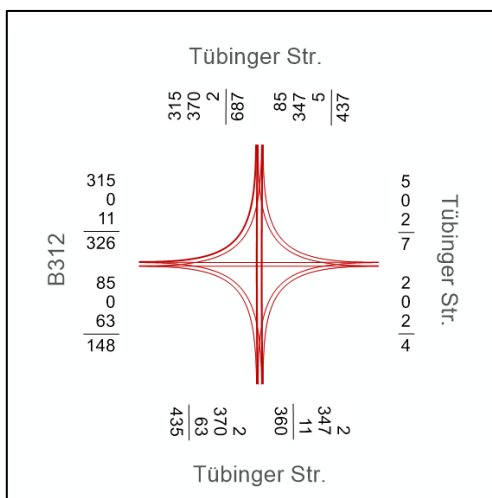


2.4 K4 - B312 / Tübinger Straße

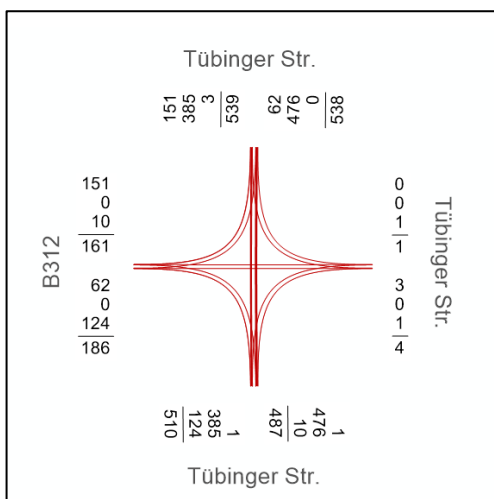
Kfz 24h



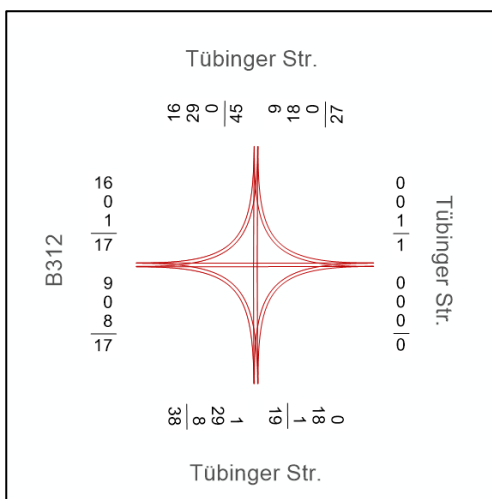
SV 24h



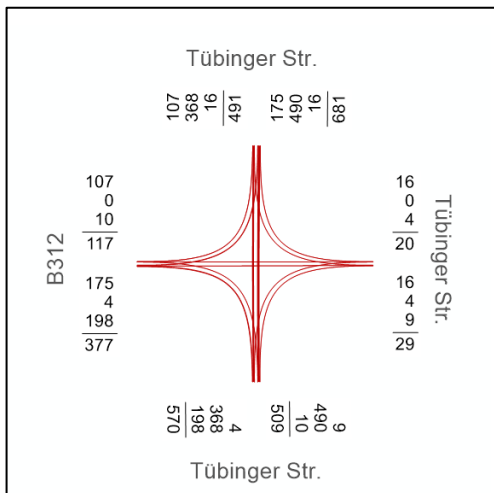
Kfz MSP (6.45 - 7.00 Uhr)



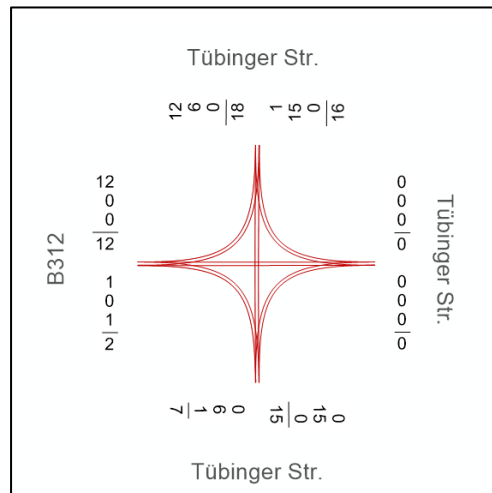
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

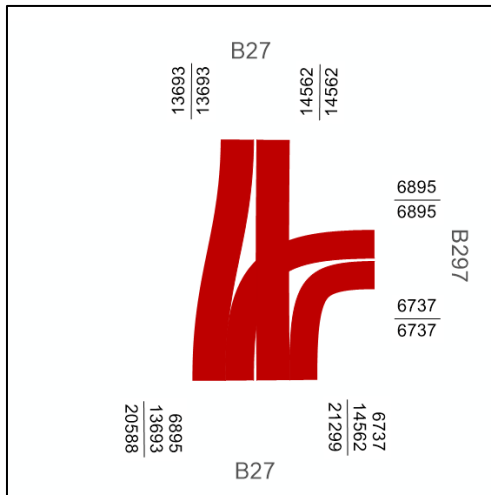


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

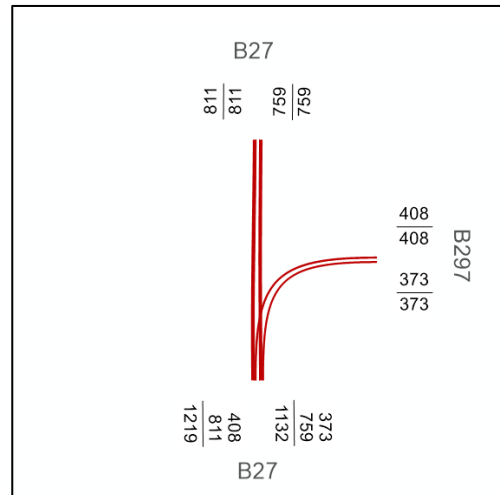


2.5 K5 - B464 / Neckartalstraße

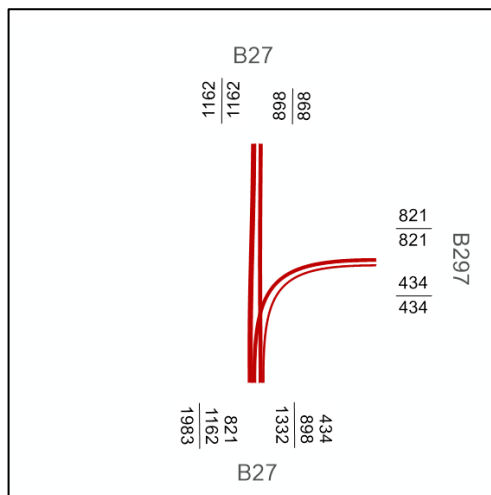
Kfz 24h



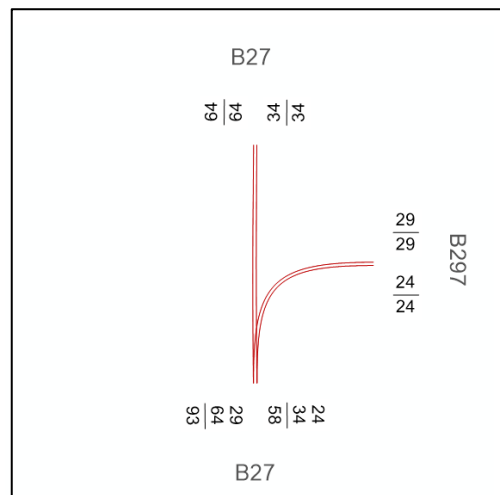
SV 24h



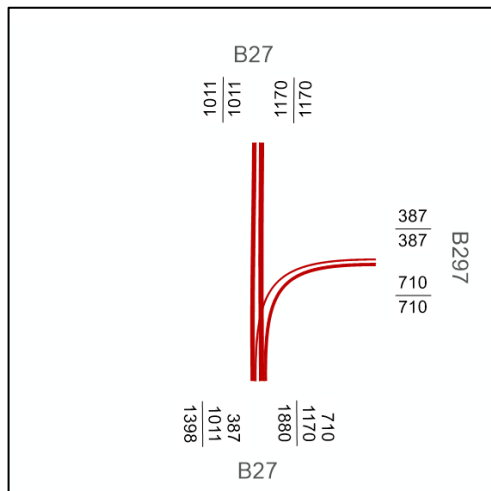
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



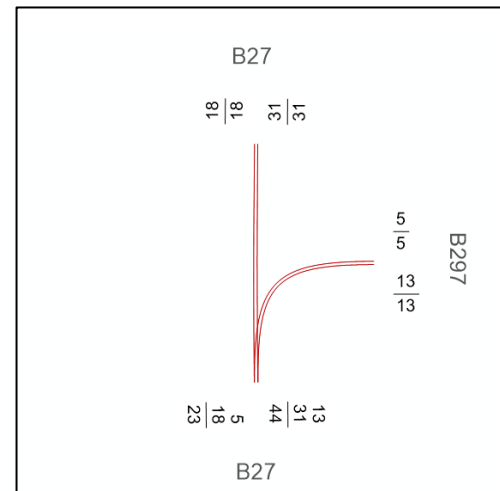
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

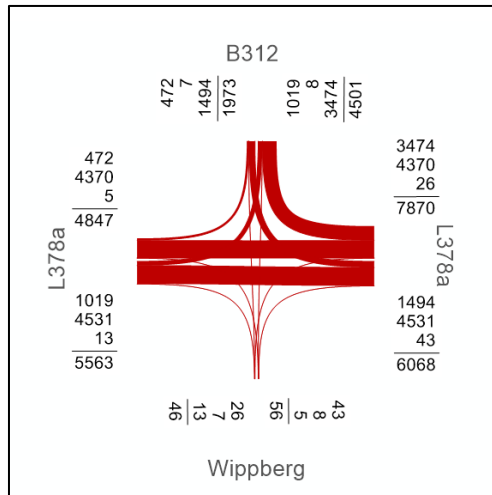


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

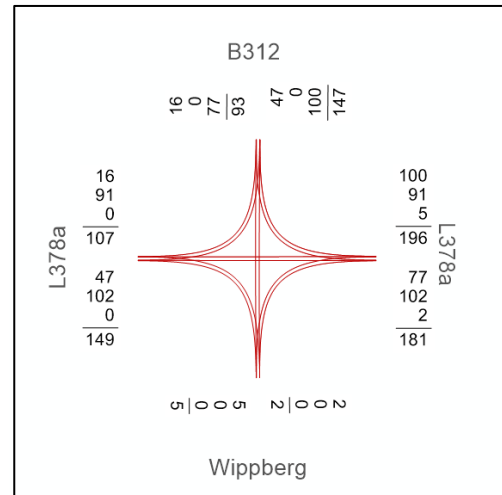


2.6 K6 - B312 / L378a / Wippberg

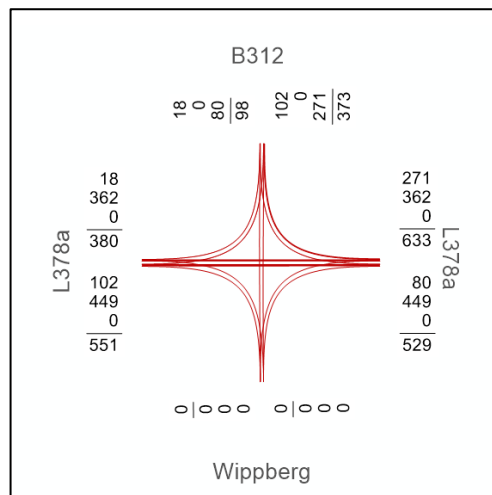
Kfz 24h



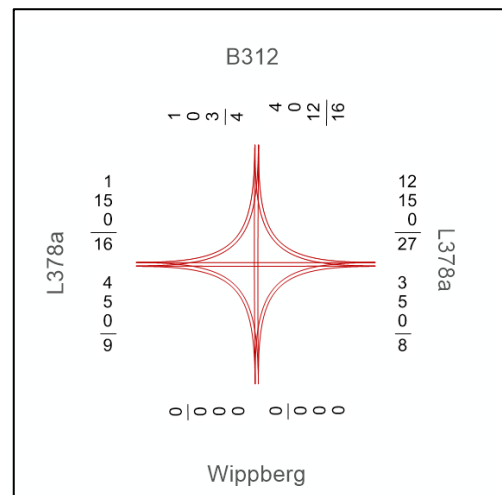
SV 24h



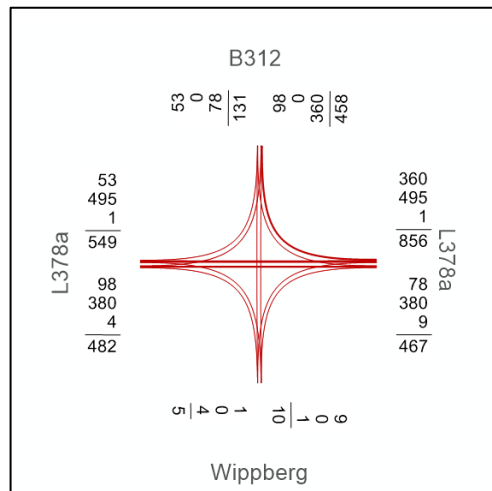
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



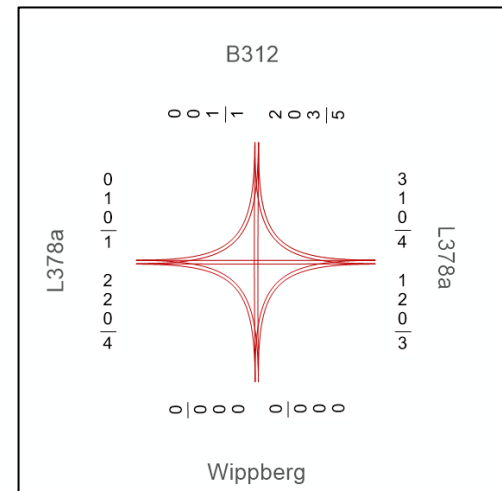
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

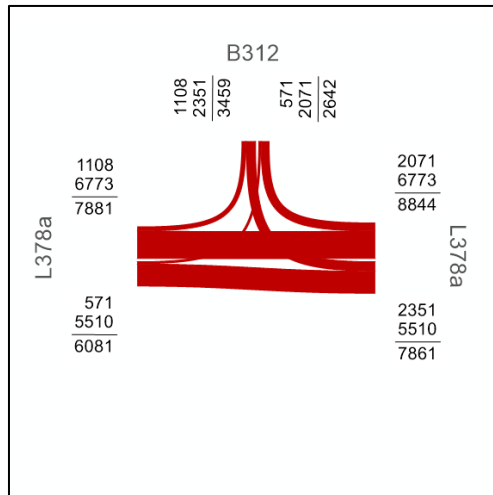


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

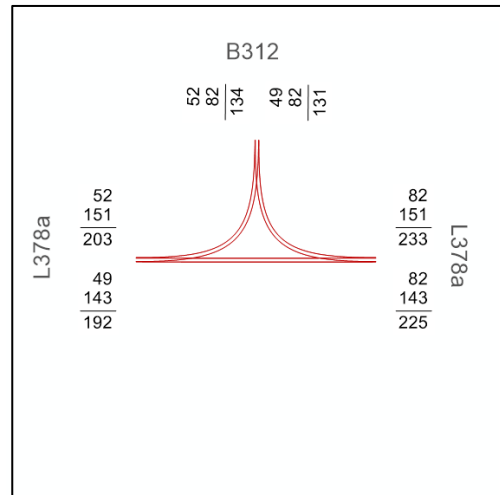


2.7 K7 - B312 / Rommelbacher Straße / L378a

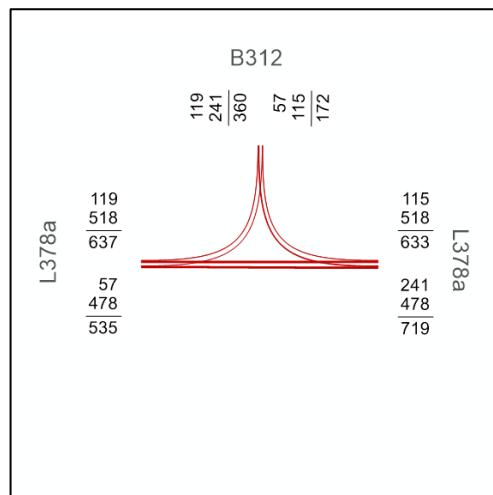
Kfz 24h



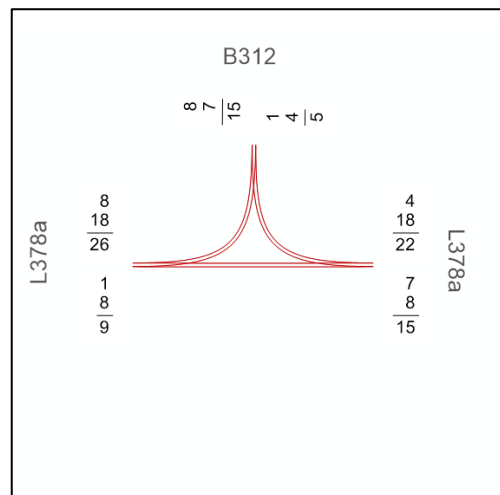
SV 24h



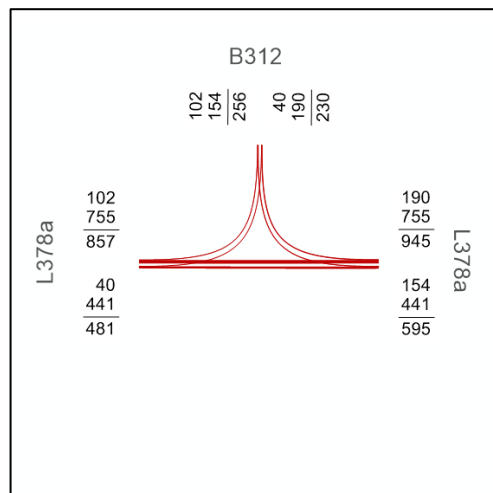
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



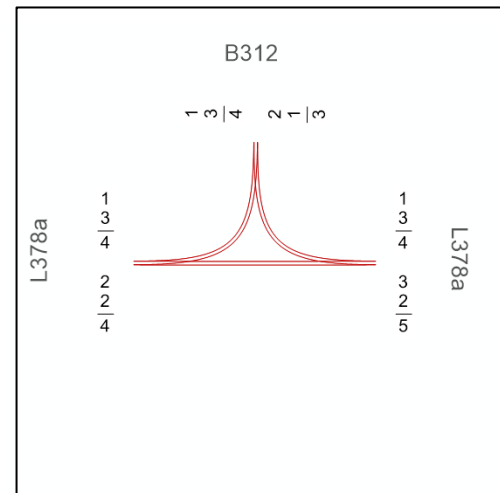
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

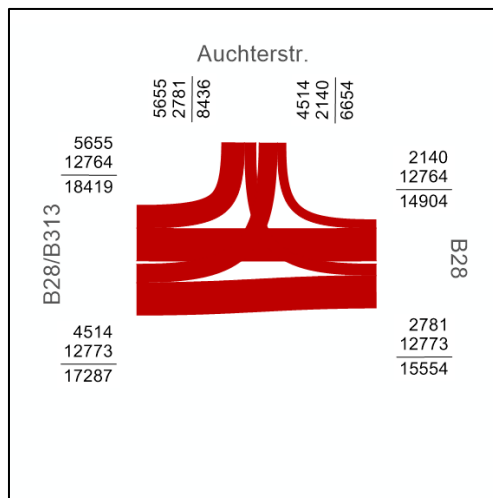


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

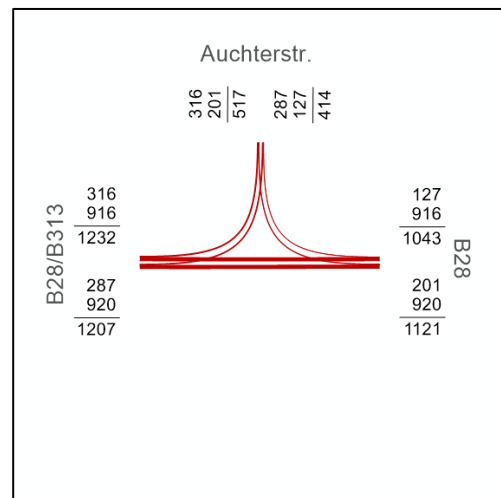


2.8 K8 - Auchterstraße / B28 / B28/B313

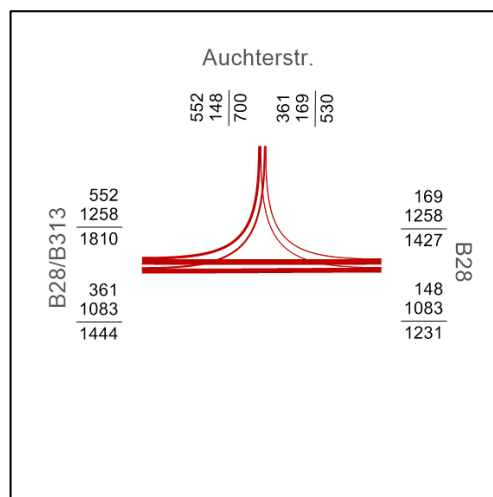
Kfz 24h



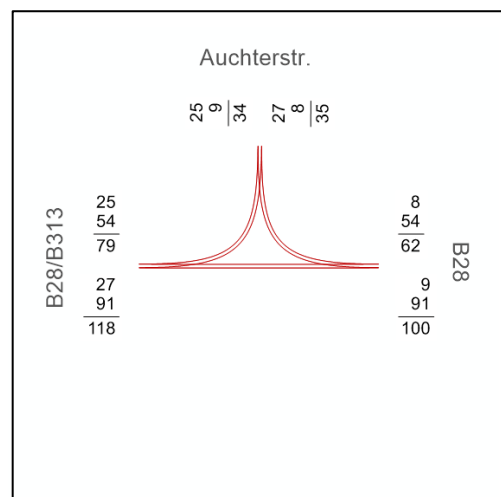
SV 24h



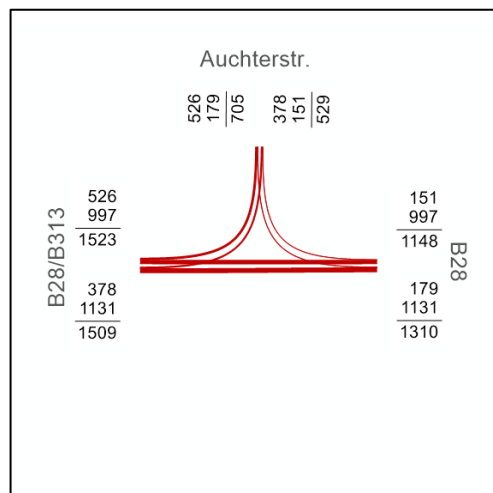
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



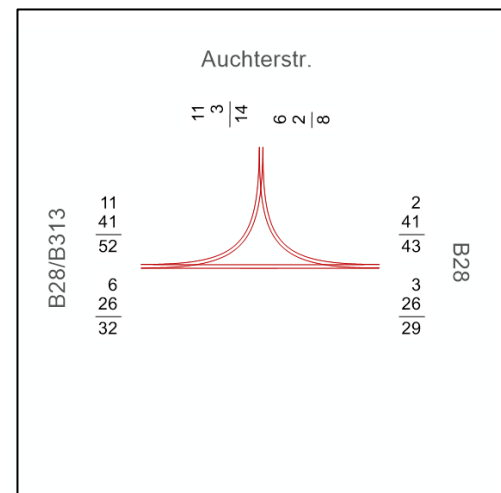
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

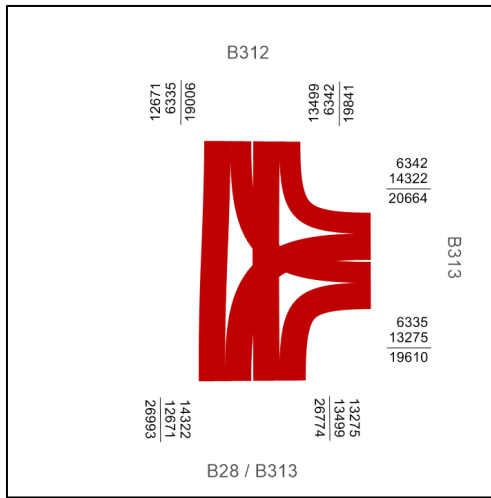


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

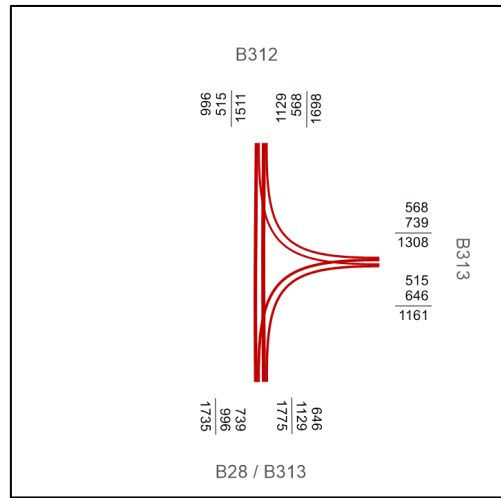


2.9 K9 - B312 / B313 / B28

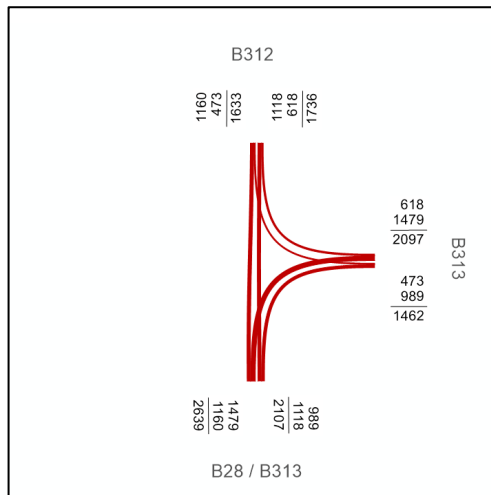
Kfz 24h



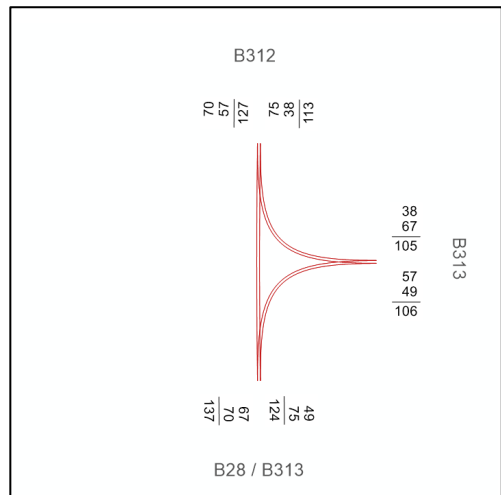
SV 24h



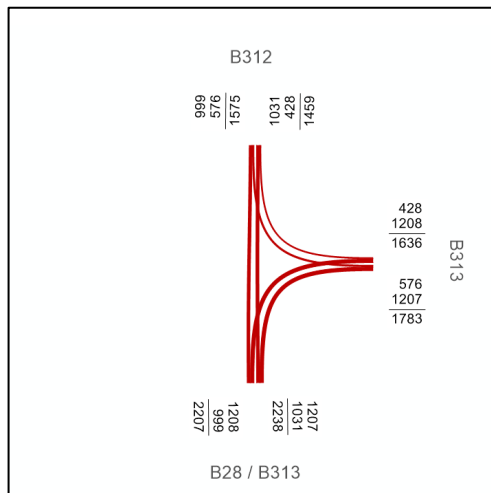
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



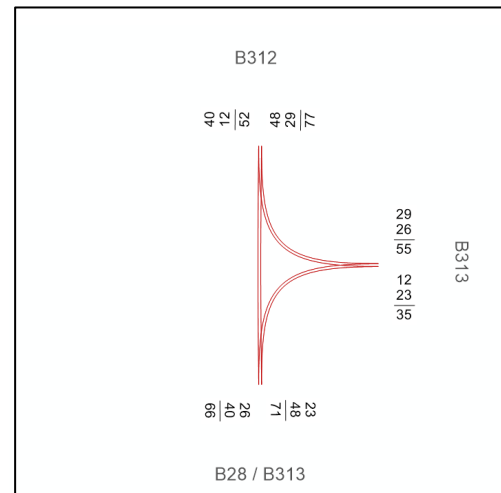
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

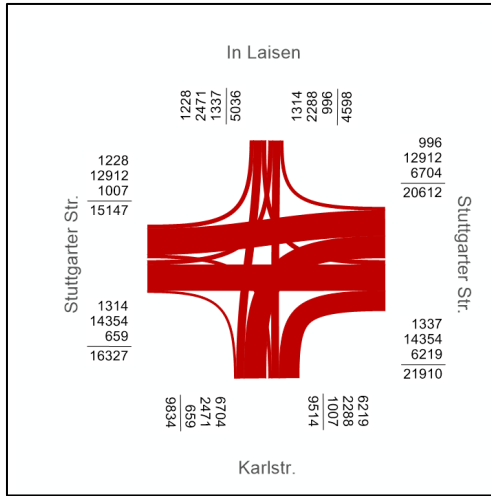


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

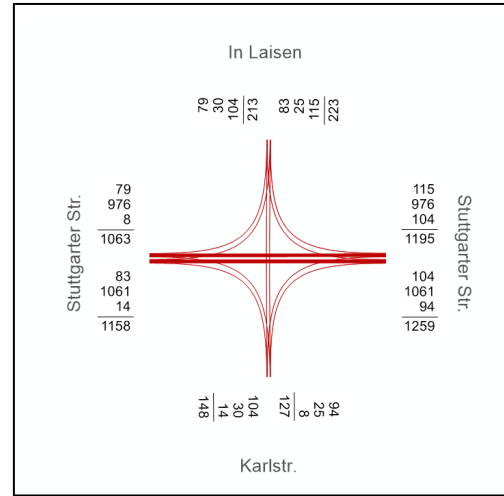


2.10 K 16 - Stuttgarter Straße / In Laisen / Karlstraße

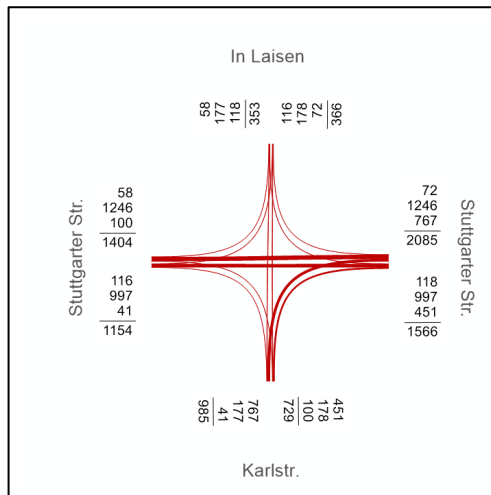
Kfz 24h



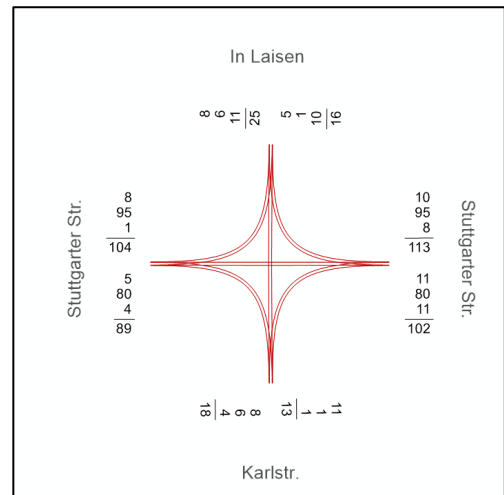
SV 24h



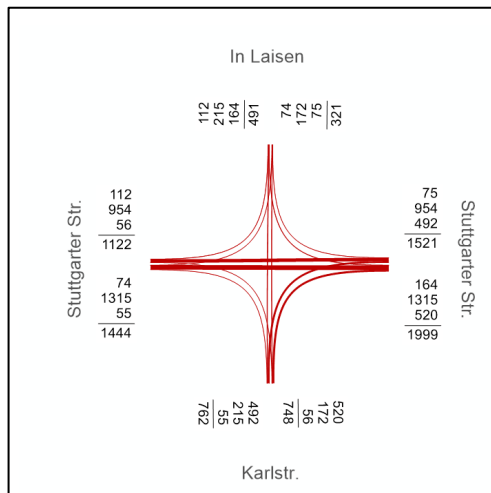
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



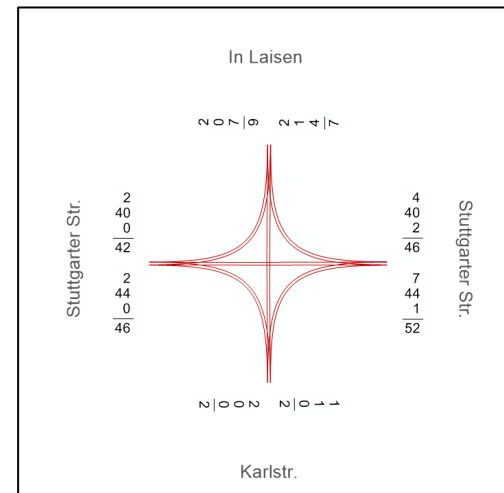
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)



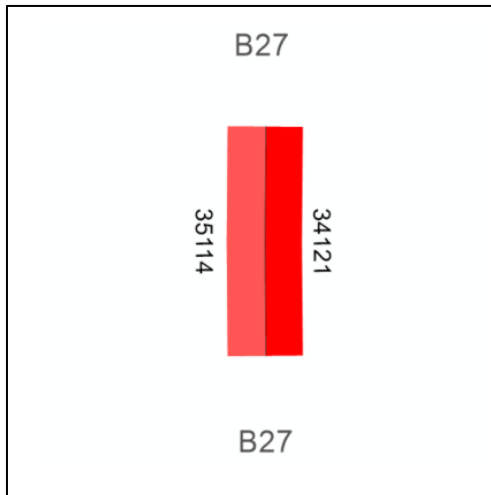
SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)



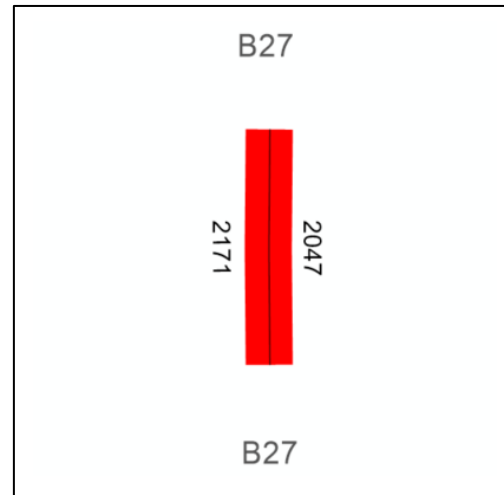
3 Kennzeichenerfassung

3.1 KZE 1 - B27

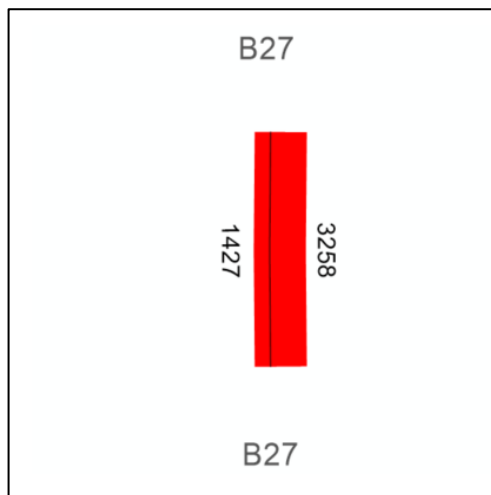
Kfz 24h



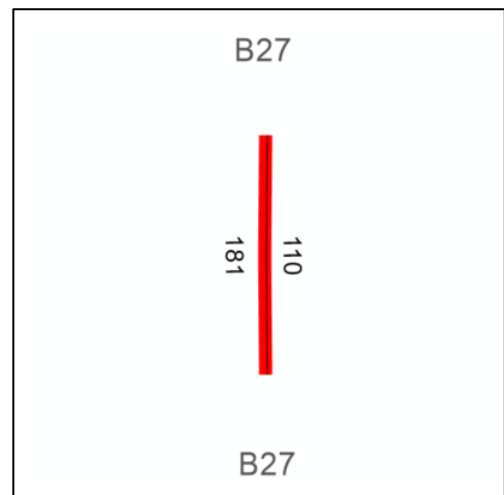
SV 24h



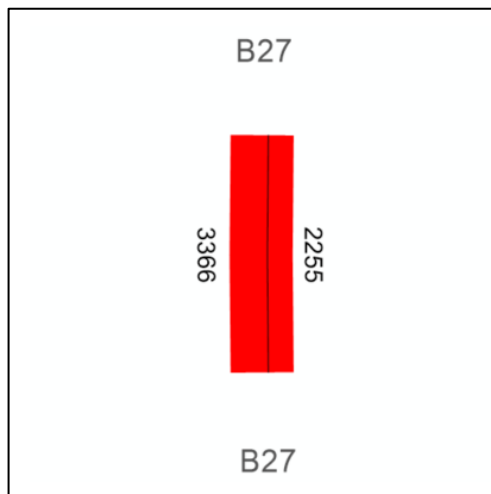
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



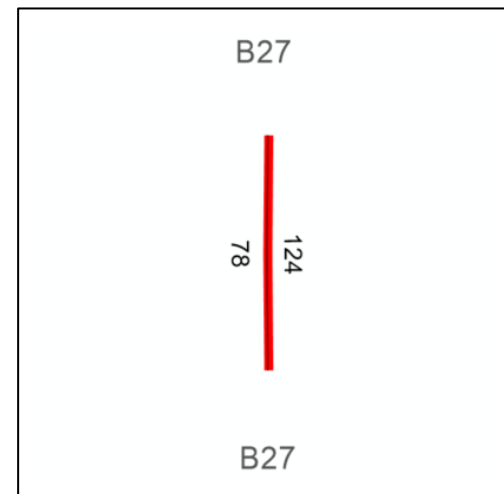
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (17.00 - 18.00 Uhr)

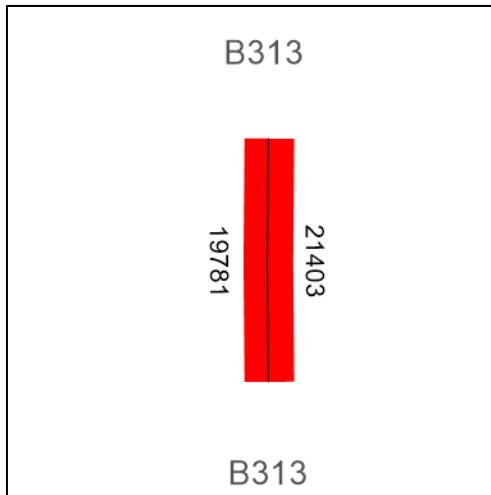


SV ASP (17.00 - 18.00 Uhr)

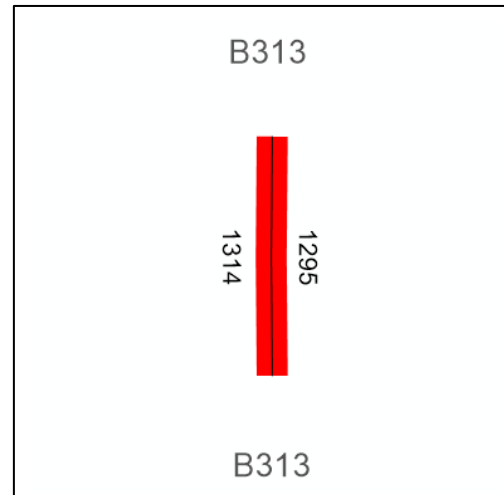


3.2 KZE 2 - B313

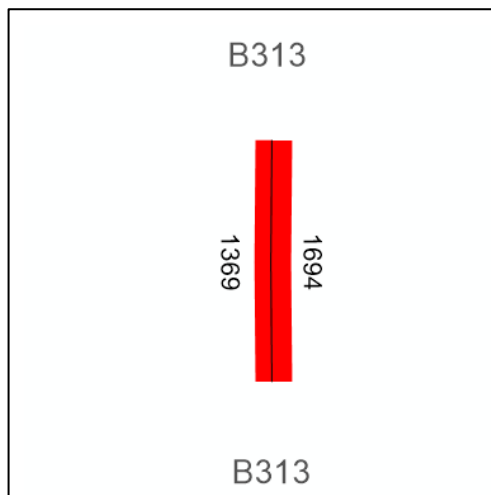
Kfz 24h



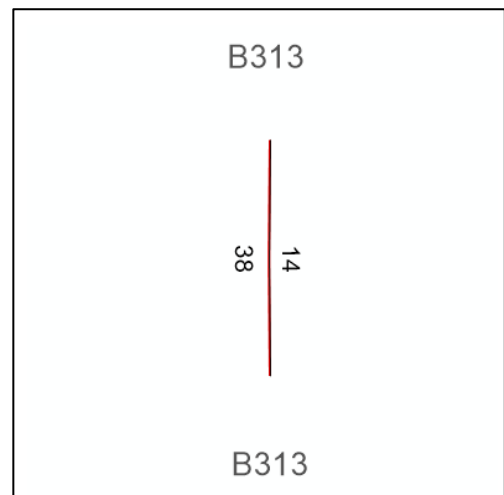
SV 24h



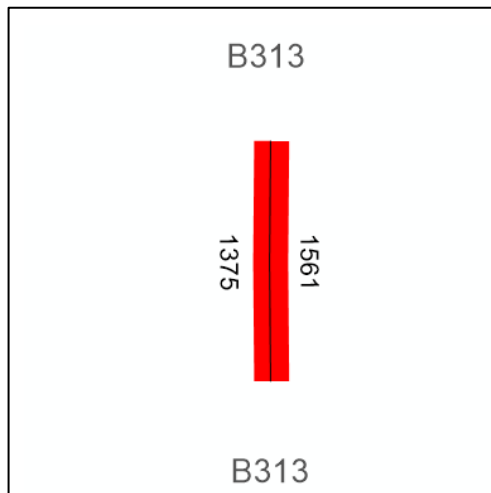
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



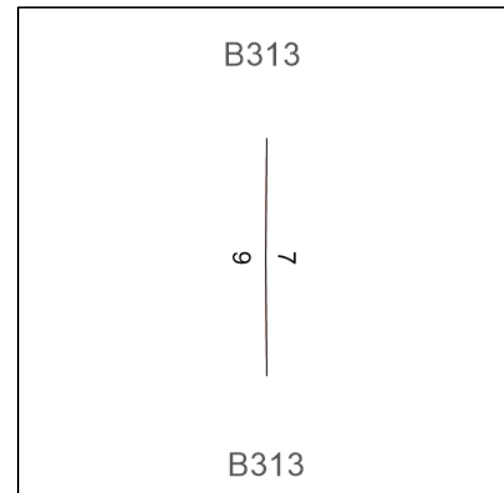
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (17.00 - 18.00 Uhr)

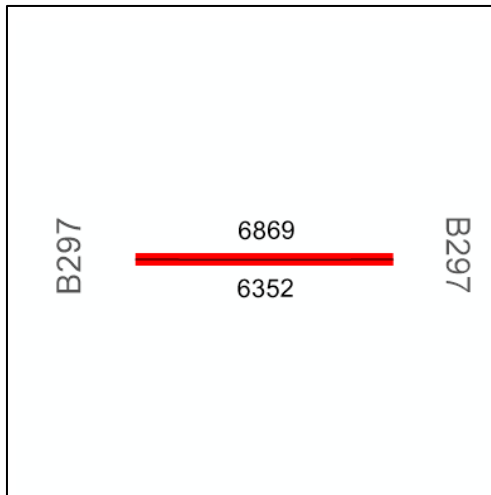


SV ASP (17.00 - 18.00 Uhr)

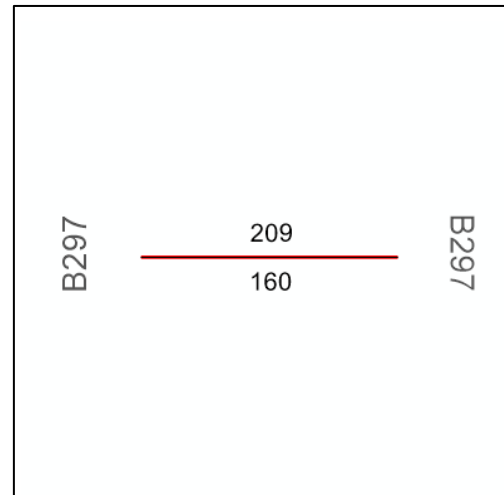


3.3 KZE 3 - B297

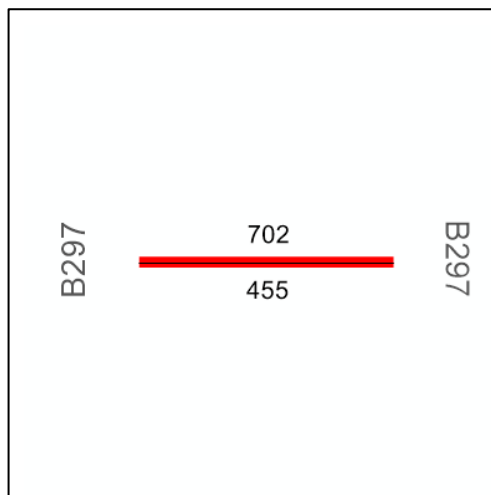
Kfz 24h



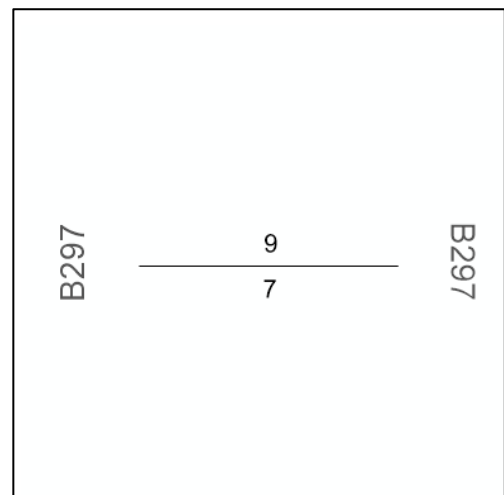
SV 24h



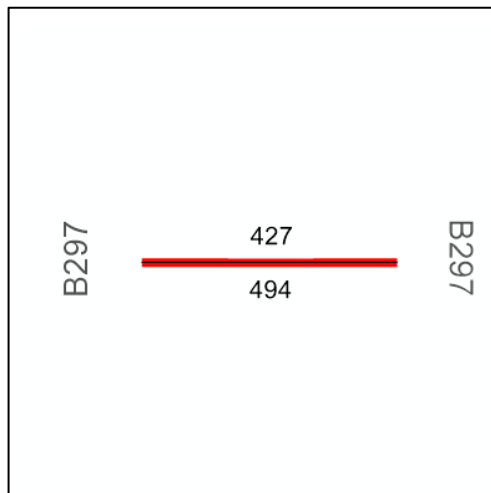
Kfz MSP (6.30 - 7.30 Uhr)



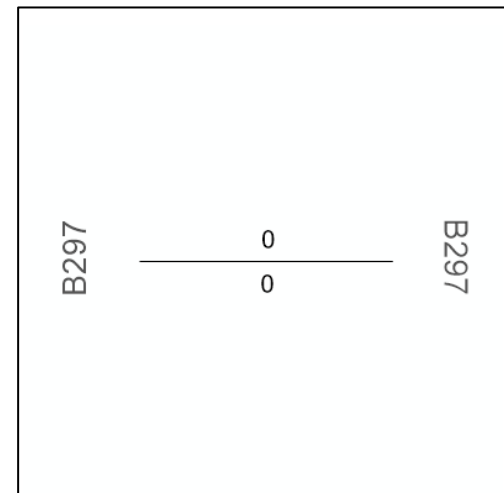
SV MSP (6.30 - 7.30 Uhr)



Kfz ASP (17.30 - 18.30 Uhr)



SV ASP (17.30 - 18.30 Uhr)

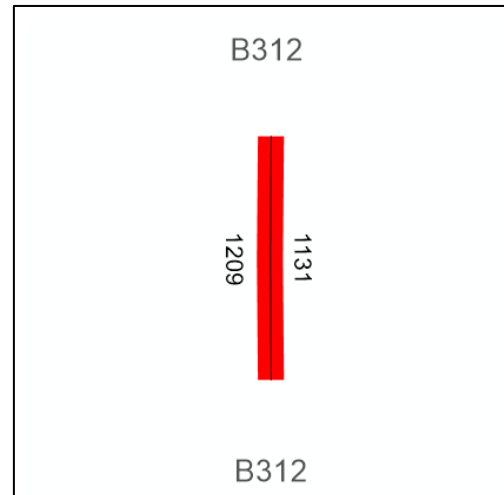


3.4 KZE4 - B312

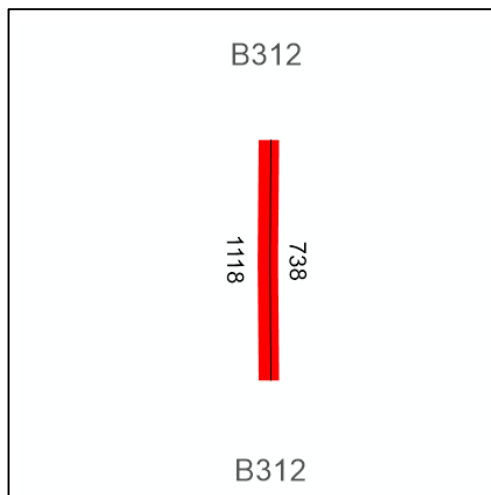
Kfz 24h



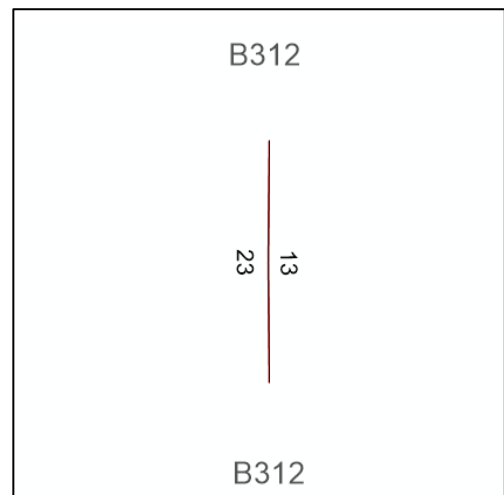
SV 24h



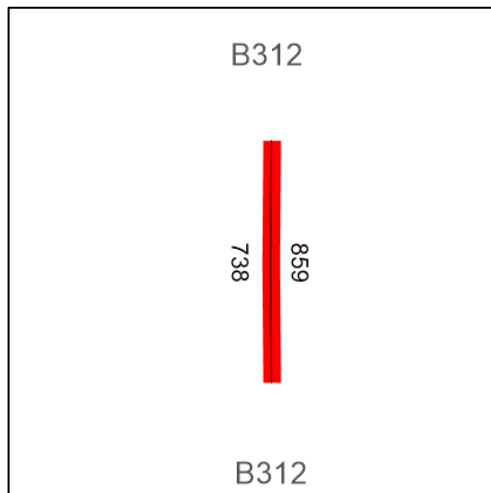
Kfz MSP (6.15 - 7.15 Uhr)



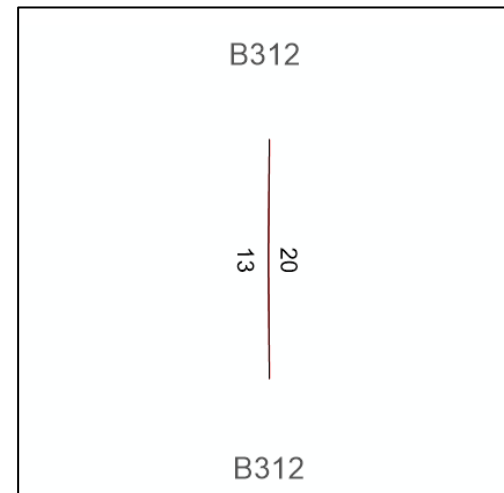
SV MSP (6.15 - 7.15 Uhr)



Kfz ASP (15.30 - 16.30 Uhr)

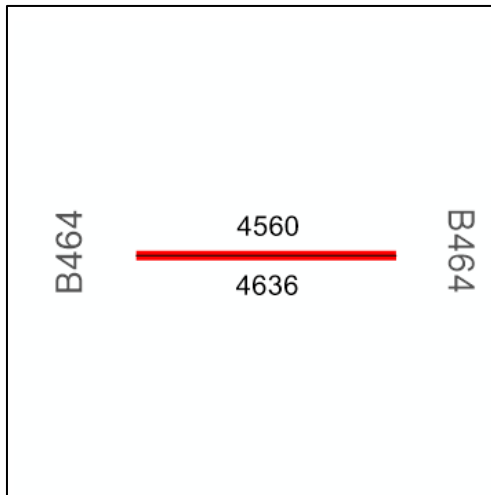


SV ASP (15.30 - 16.30 Uhr)

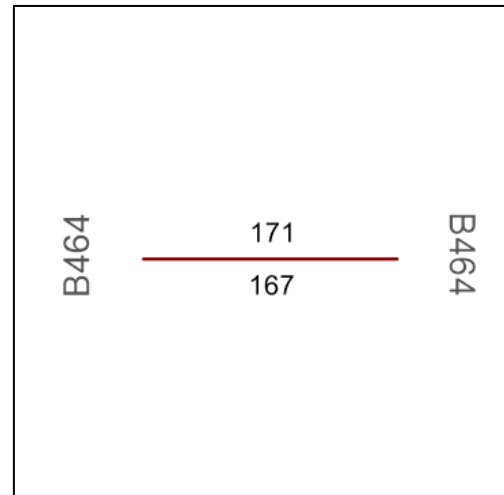


3.5 KZE5 - B464

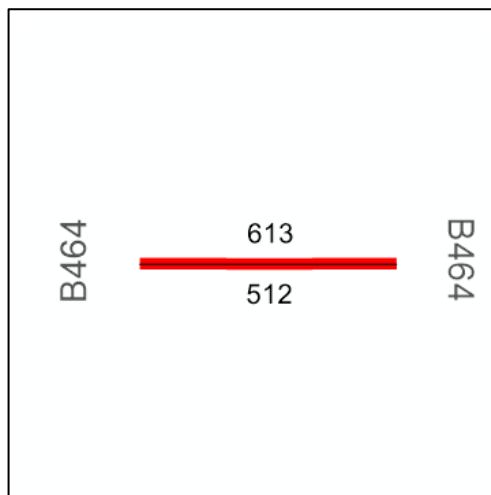
Kfz 24h



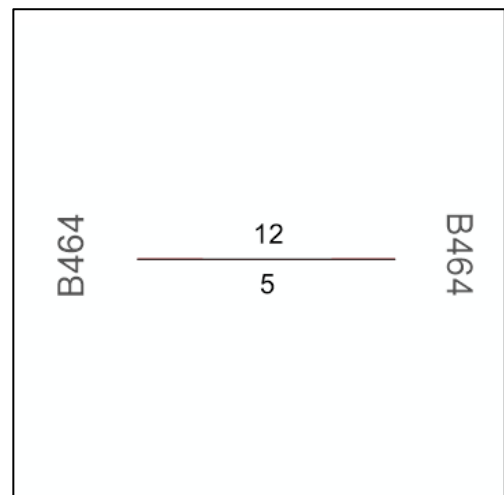
SV 24h



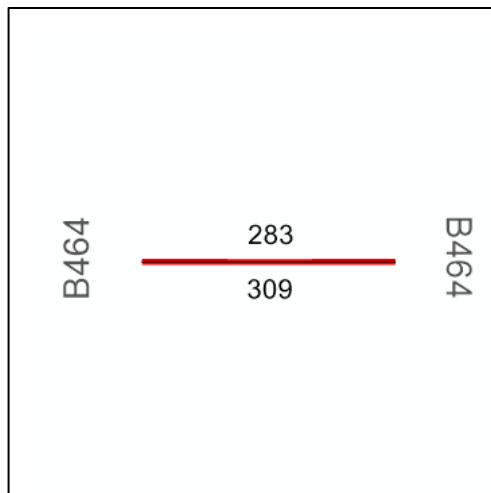
Kfz MSP (7.30 - 8.30 Uhr)



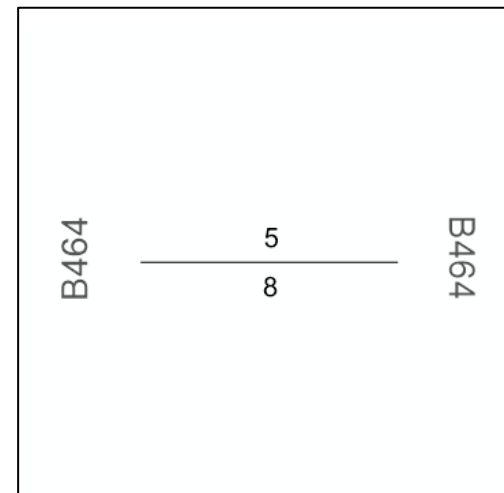
SV MSP (7.30 - 8.30 Uhr)



Kfz ASP (15.45 - 16.45 Uhr)

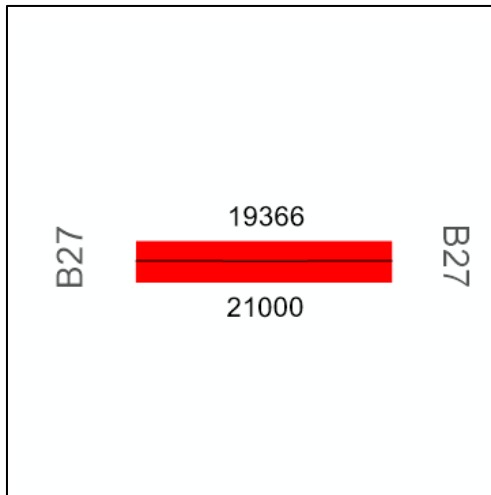


SV ASP (15.45 - 16.45 Uhr)

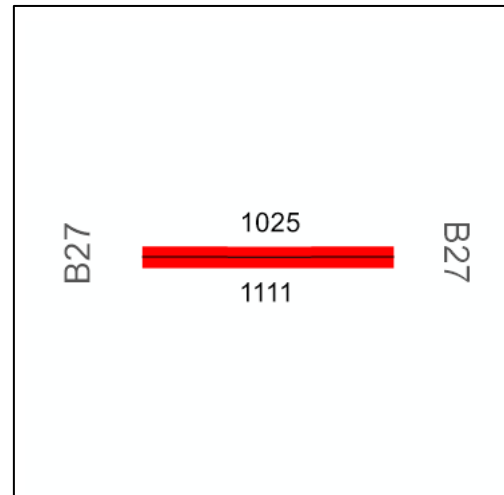


3.6 KZE 6 - B27

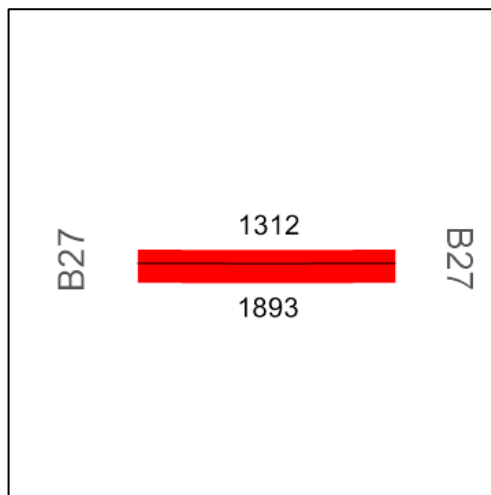
Kfz 24h



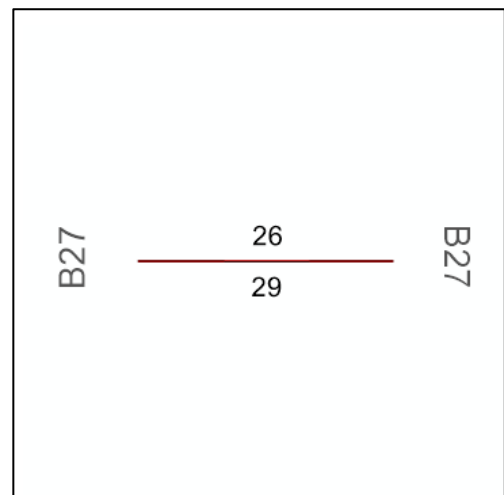
SV 24h



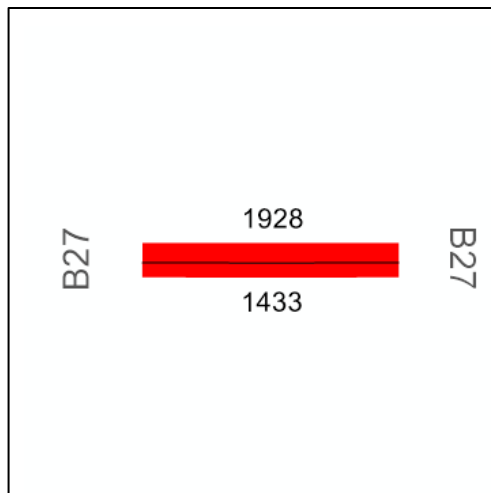
Kfz MSP (7.30 - 8.30 Uhr)



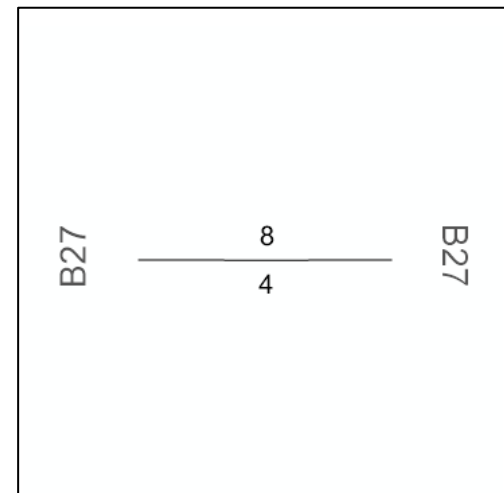
SV MSP (7.30 - 8.30 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

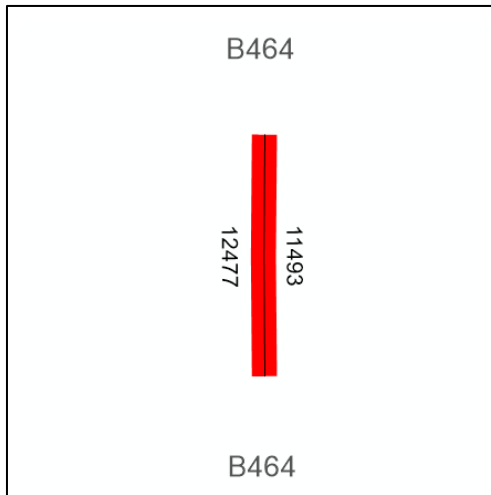


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

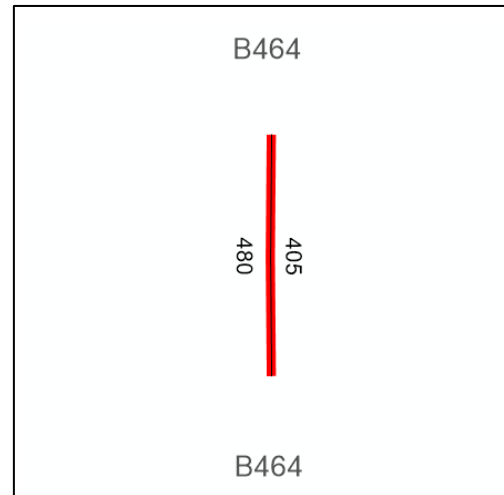


3.7 KZE 7 - B464

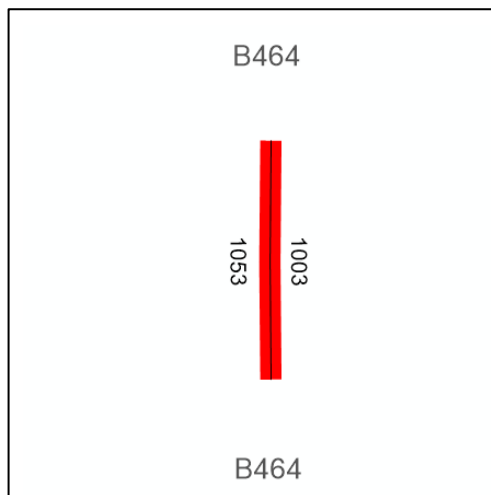
Kfz 24h



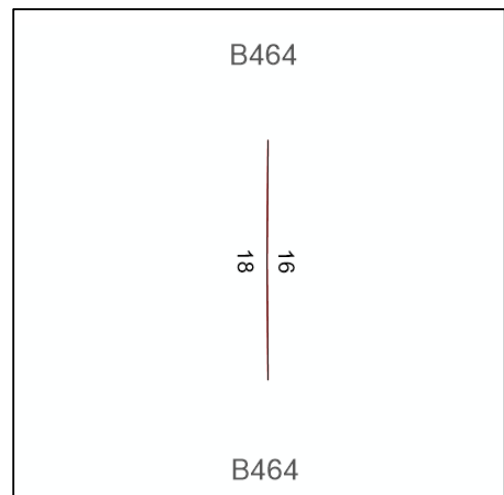
SV 24h



Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



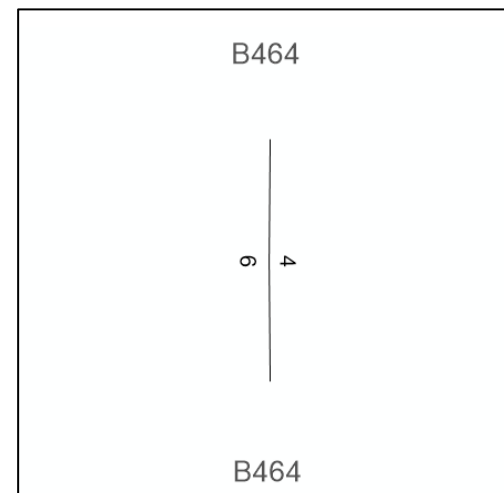
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (16.15 - 17.15 Uhr)

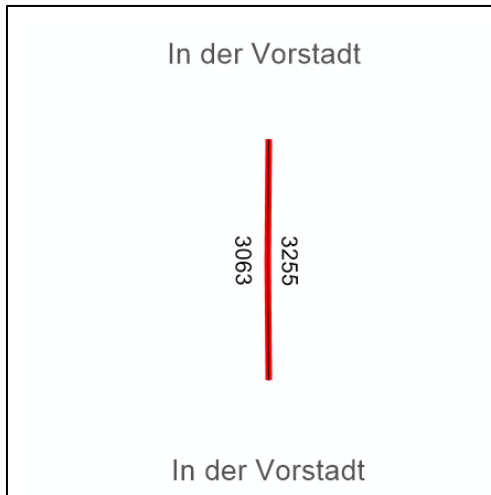


SV ASP (16.15 - 17.15 Uhr)

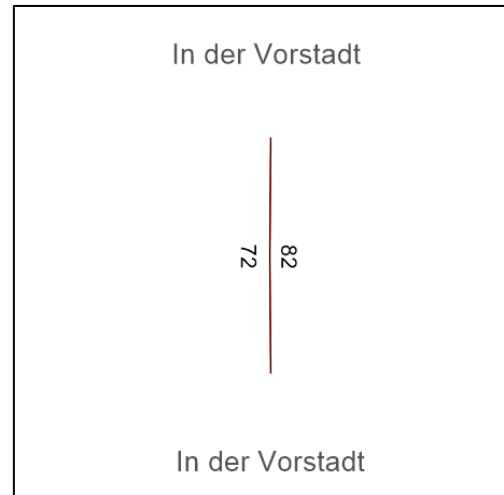


3.8 KZE 8 - In der Vorstadt

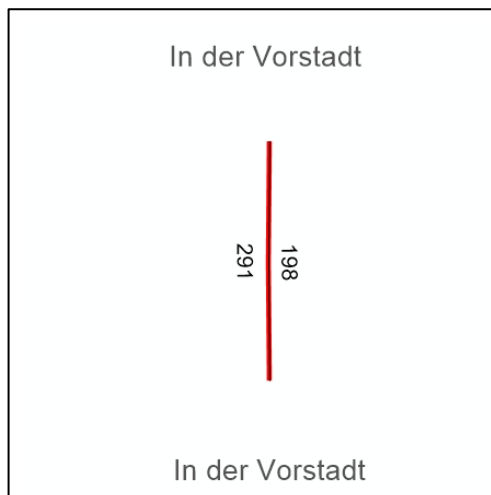
Kfz 24h



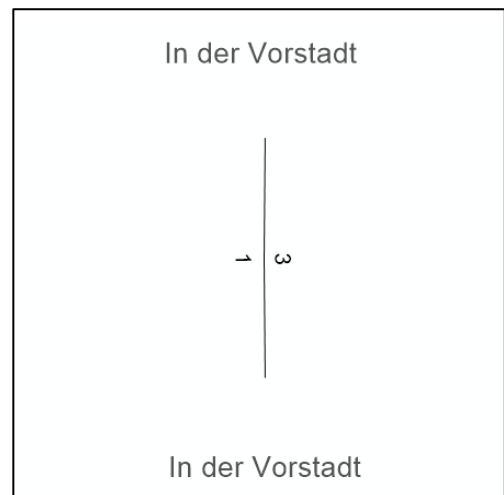
SV 24h



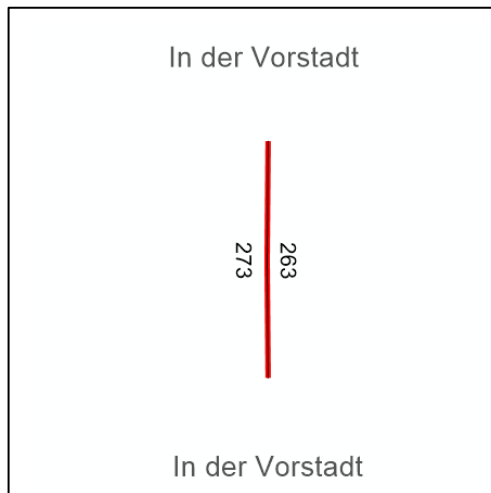
Kfz MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



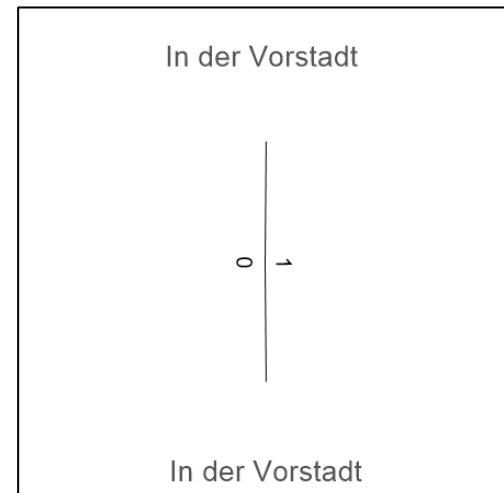
SV MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



Kfz ASP (15.45 - 16.45 Uhr)



SV ASP (15.45 - 16.45 Uhr)

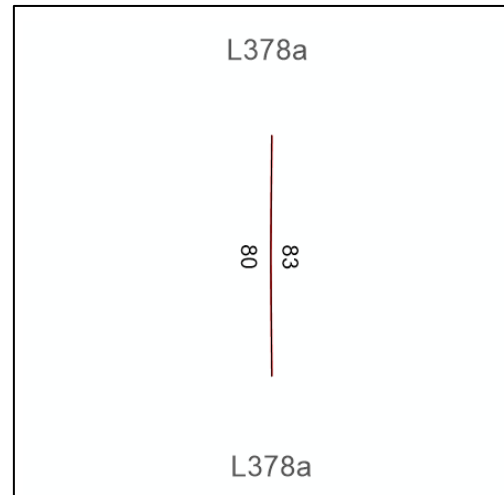


3.9 KZE 9 - L378a

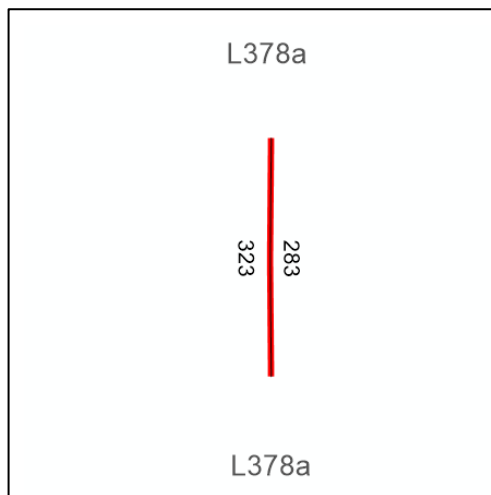
Kfz 24h



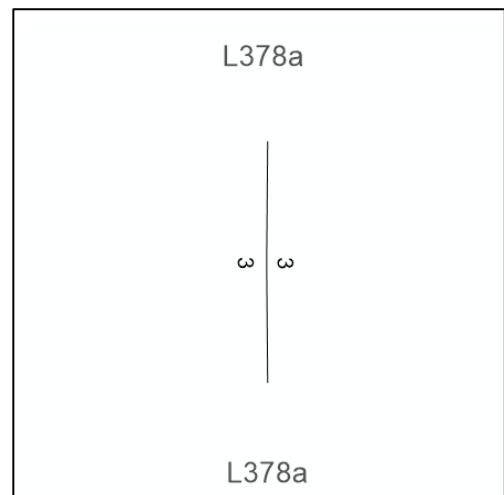
SV 24h



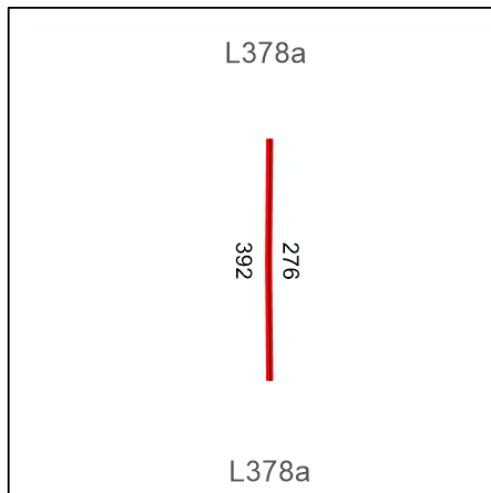
Kfz MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



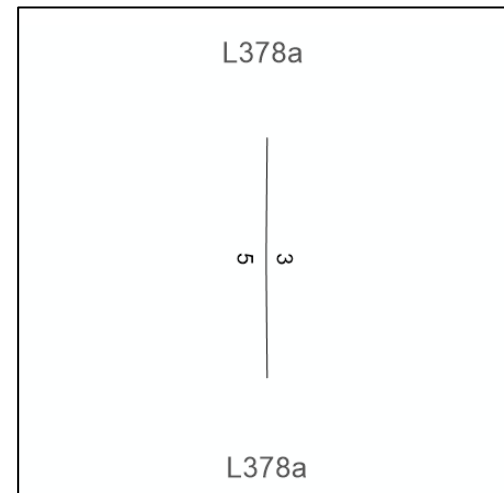
SV MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



Kfz ASP (16.00 - 17.00 Uhr)

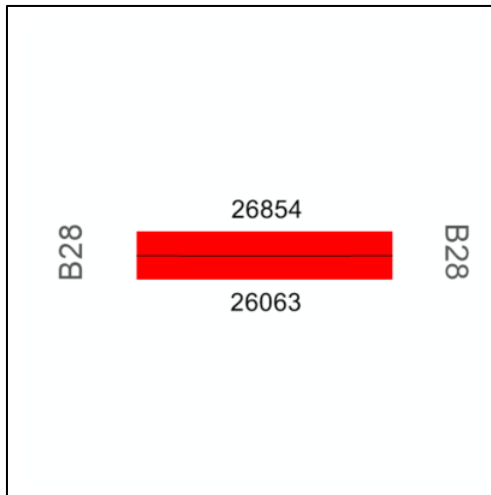


SV ASP (16.00 - 17.00 Uhr)

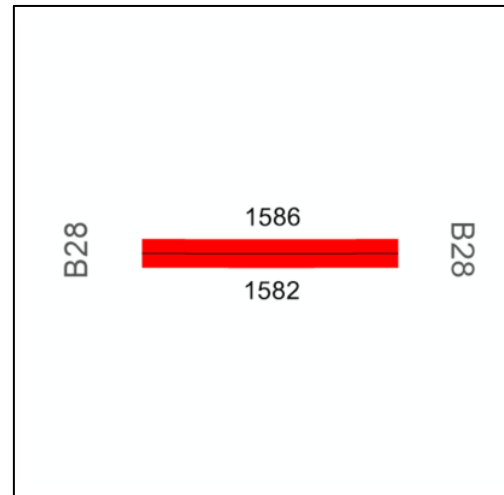


3.10 KZE 10 -B28

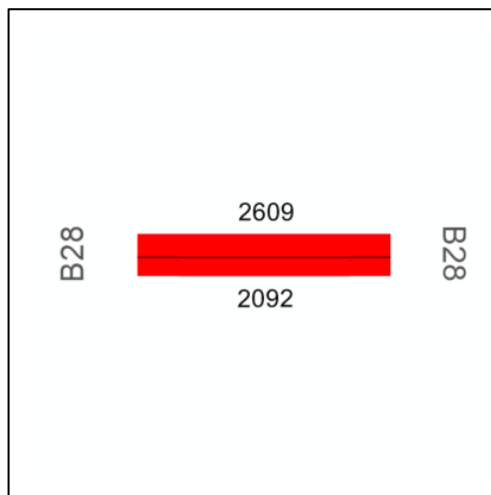
Kfz 24h



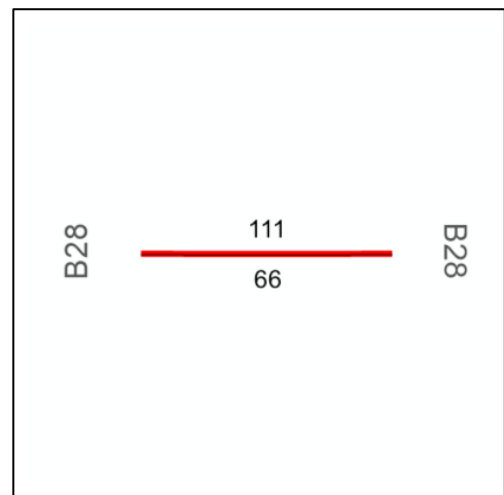
SV 24h



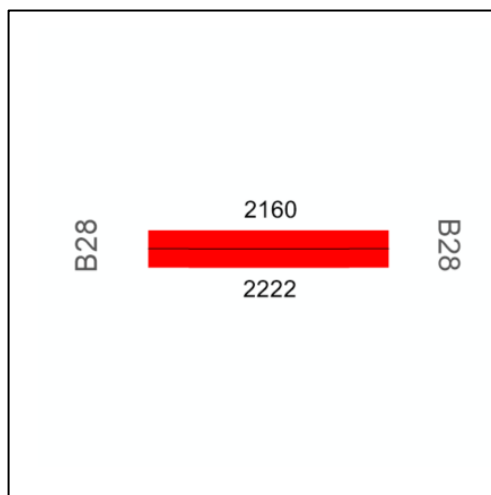
Kfz MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



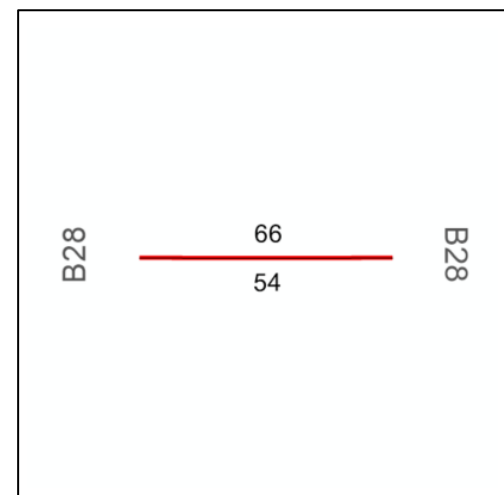
SV MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



Kfz ASP (16.00 - 17.00 Uhr)

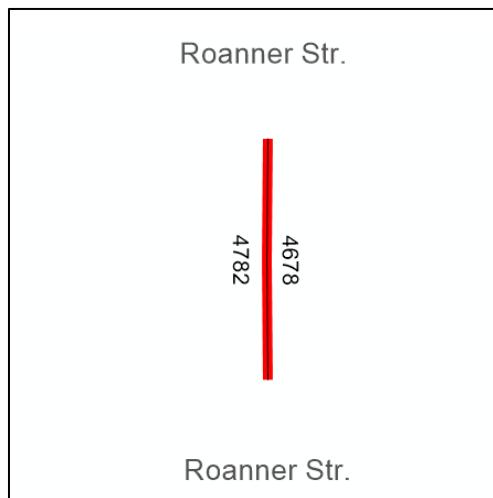


SV ASP (16.00 - 17.00 Uhr)

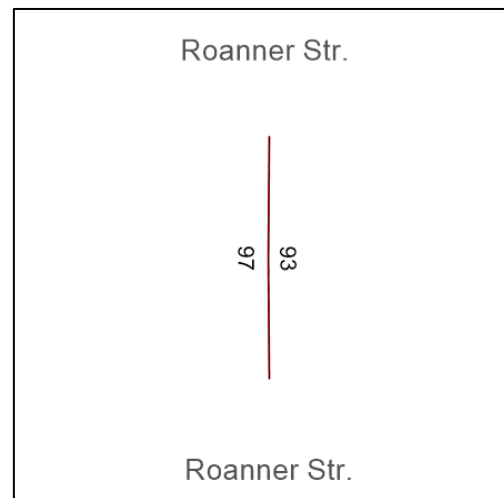


3.11 KZE 11 - Roanner Str.

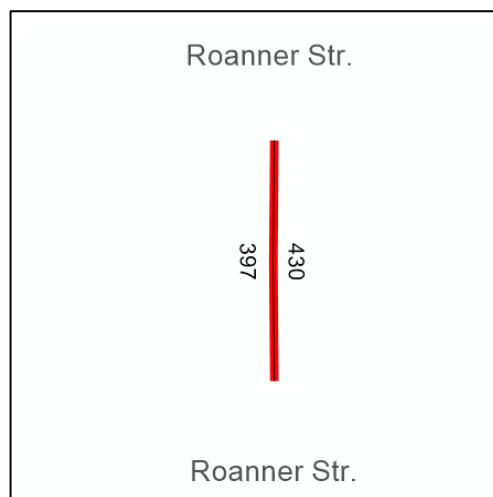
Kfz 24h



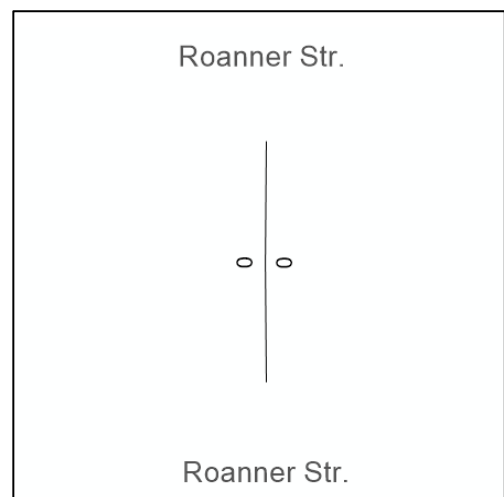
SV 24h



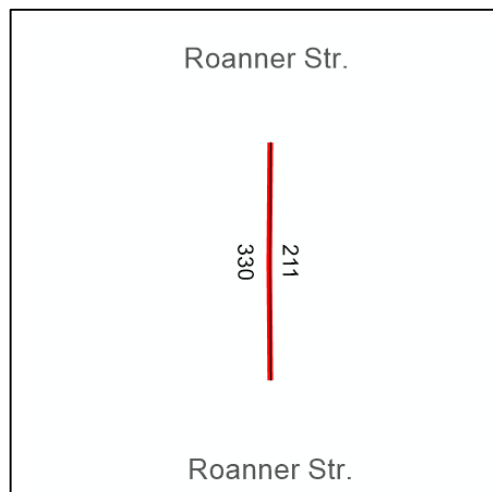
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



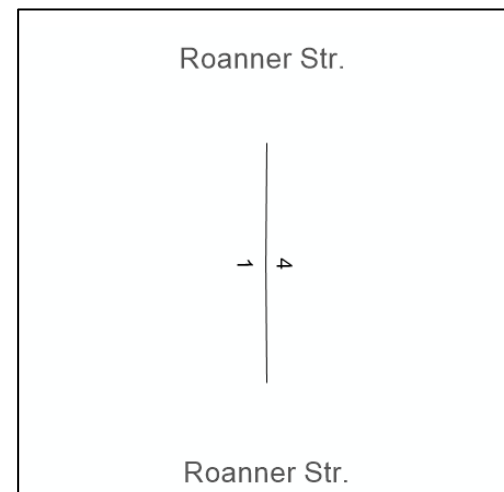
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (17.15 - 18.15 Uhr)

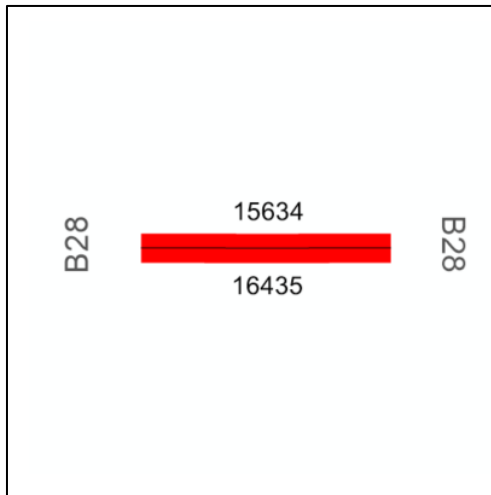


SV ASP (17.15 - 18.15 Uhr)

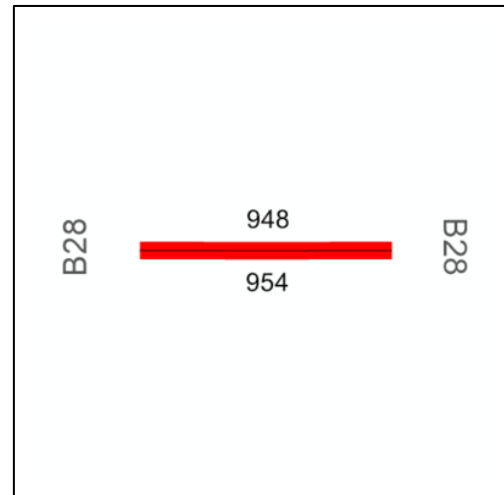


3.12 KZE 12 - B28

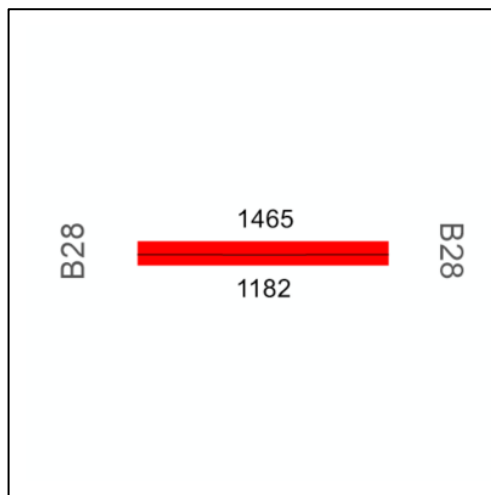
Kfz 24h



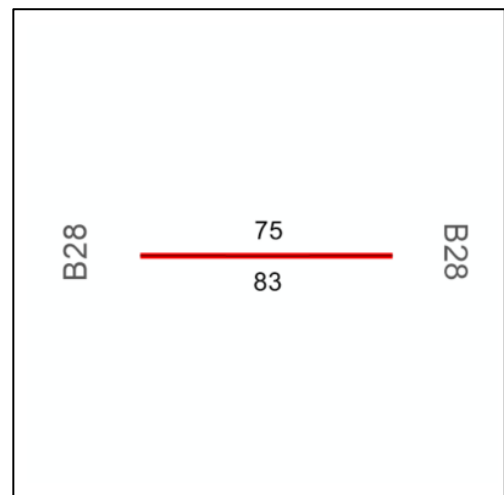
SV 24h



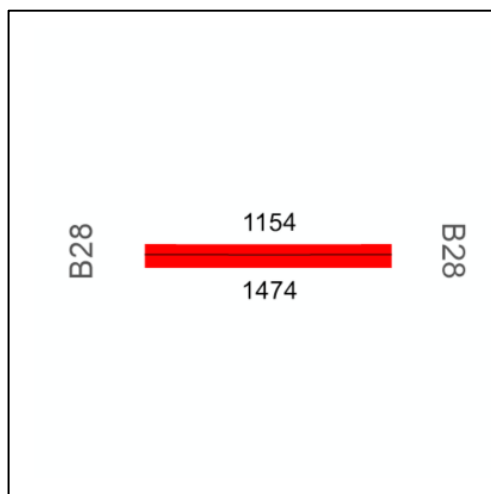
Kfz MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



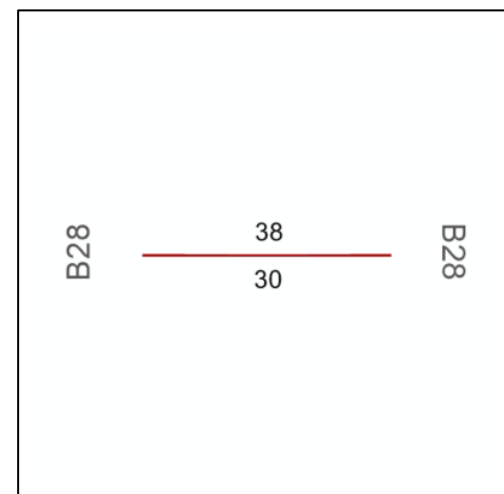
SV MSP (7.00 - 8.00 Uhr)



Kfz ASP (17.15 - 18.15 Uhr)

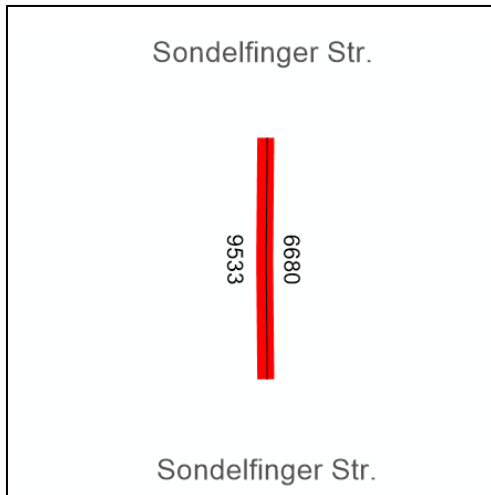


SV ASP (17.15 - 18.15 Uhr)

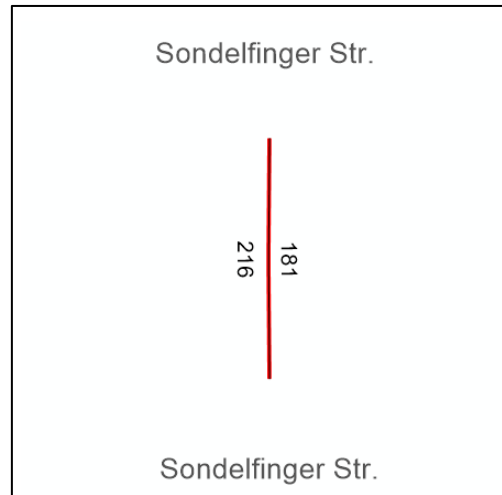


3.13 KZE 13- Sondelfinger Str.

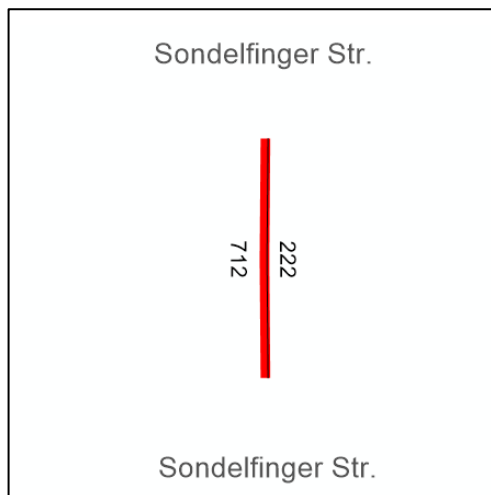
Kfz 24h



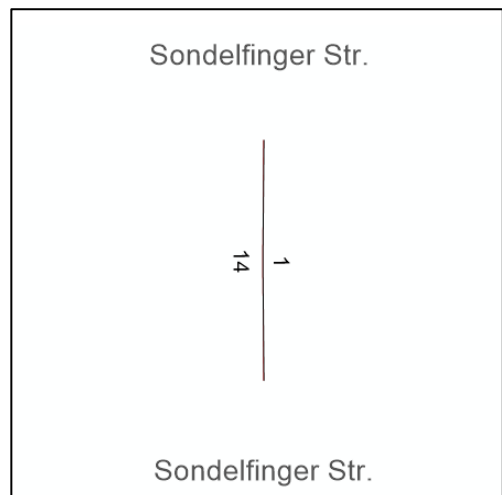
SV 24h



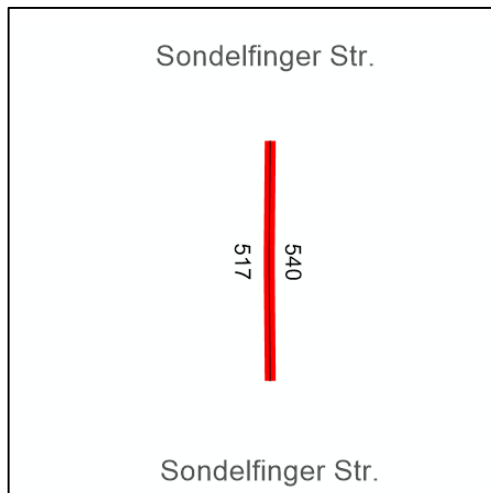
Kfz MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



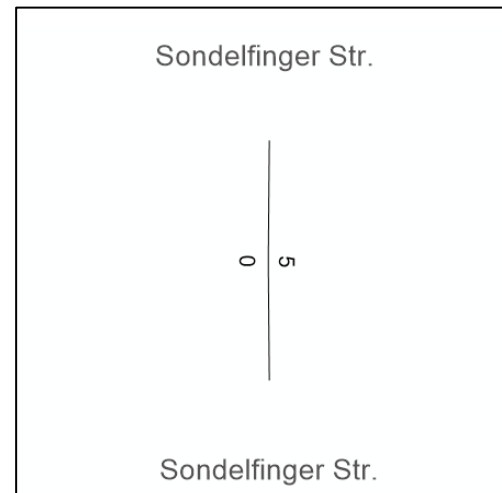
SV MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



Kfz ASP (18.00 - 19.00 Uhr)

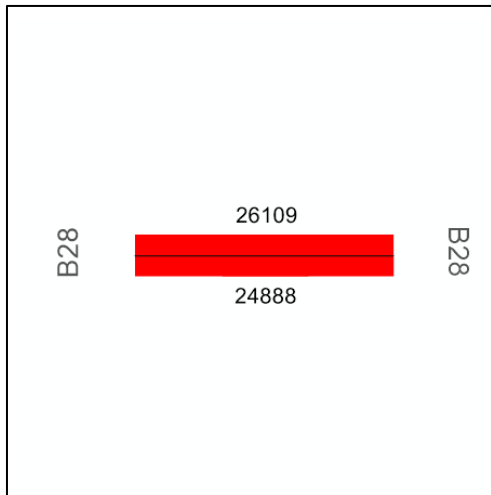


SV ASP (18.00 - 19.00 Uhr)

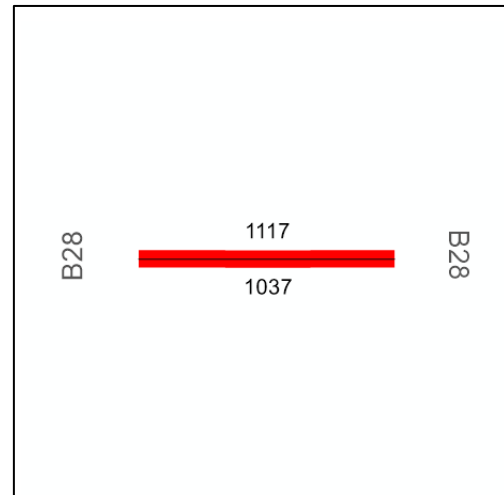


3.14 KZE 14 - B28

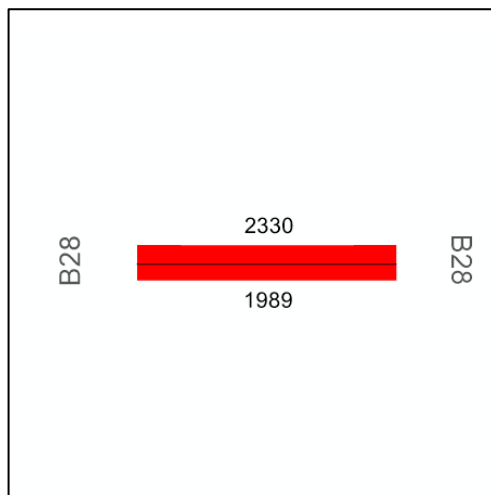
Kfz 24h



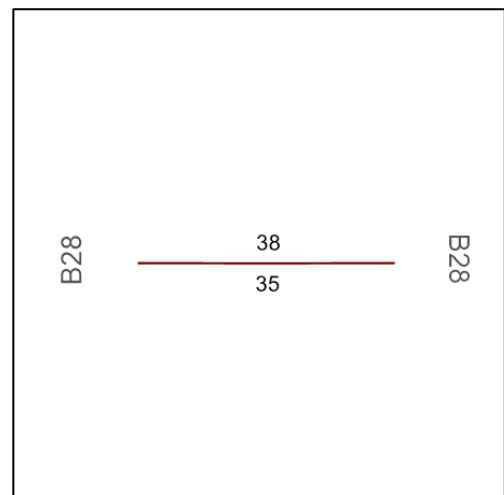
SV 24h



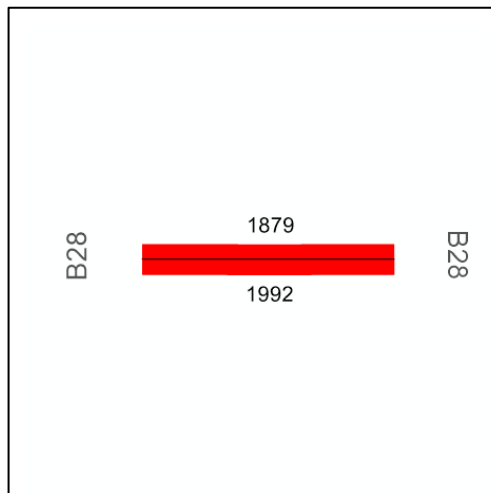
Kfz MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



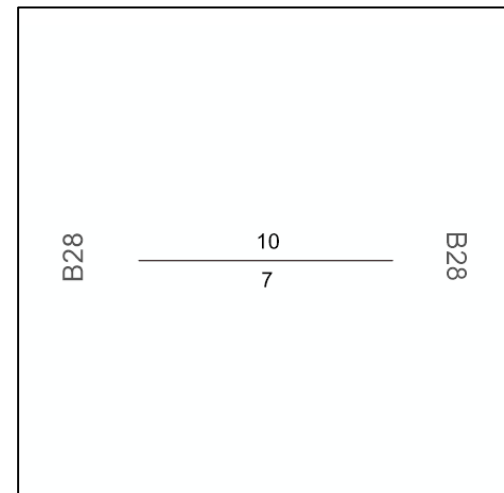
SV MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



Kfz ASP (17.00 - 18.00 Uhr)

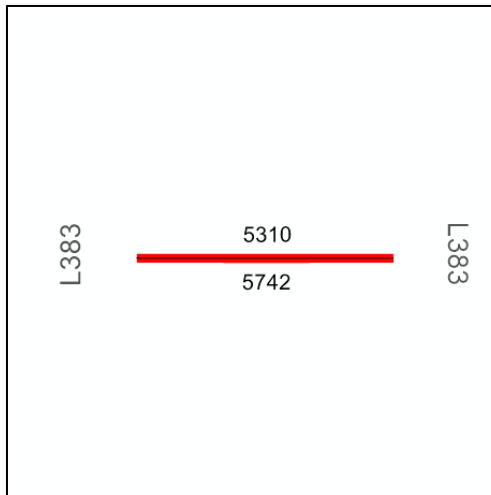


SV ASP (17.00 - 18.00 Uhr)

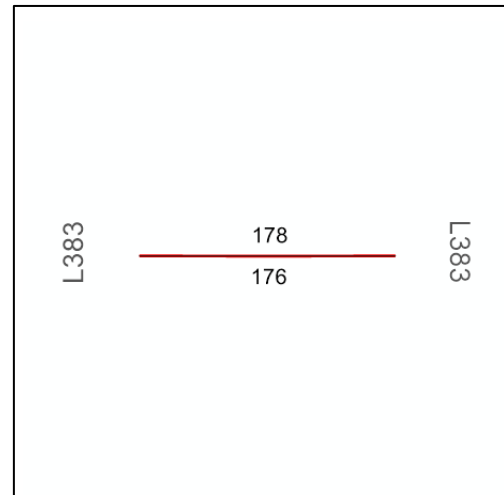


3.15 KZE 15 - L383

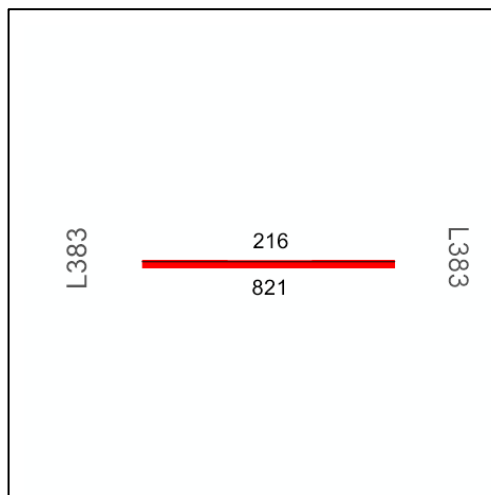
Kfz 24h



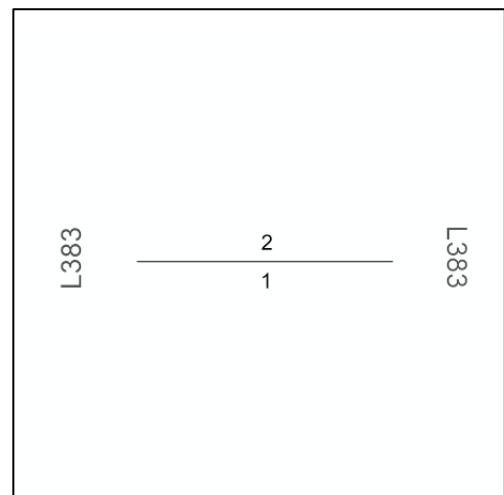
SV 24h



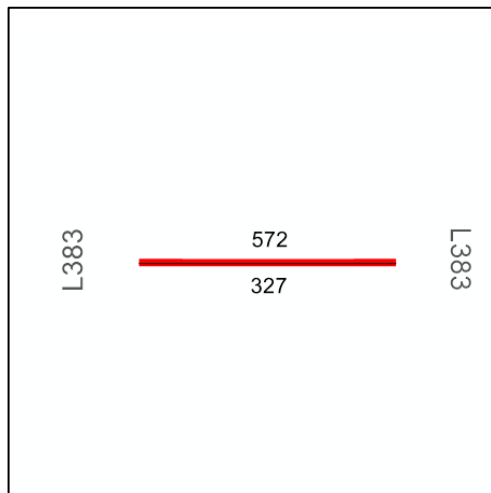
Kfz MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



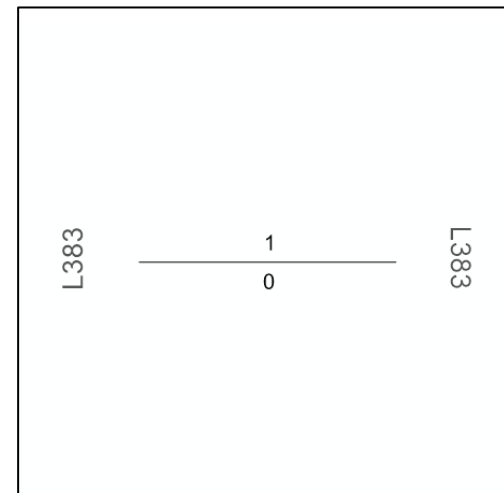
SV MSP (6.45 - 7.45 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

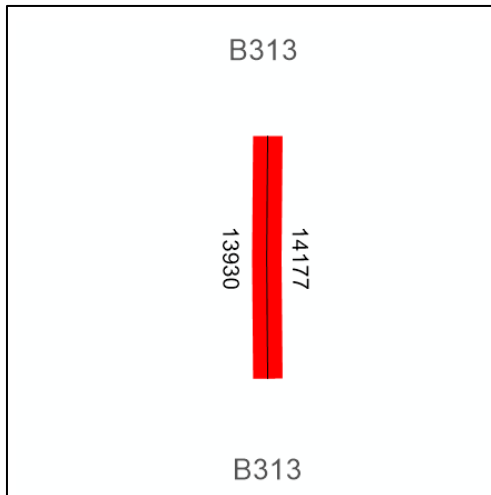


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)



3.16 KZE 16 - B313

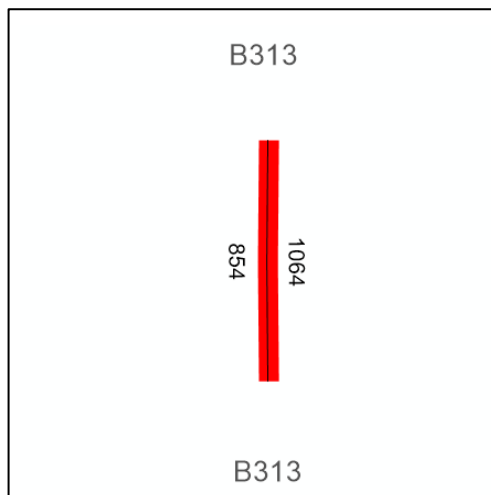
Kfz 24h



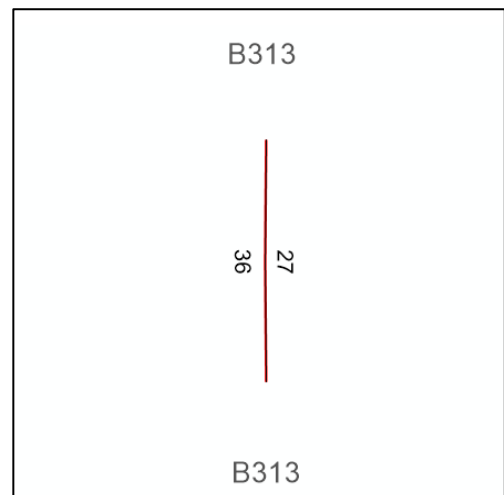
SV 24h



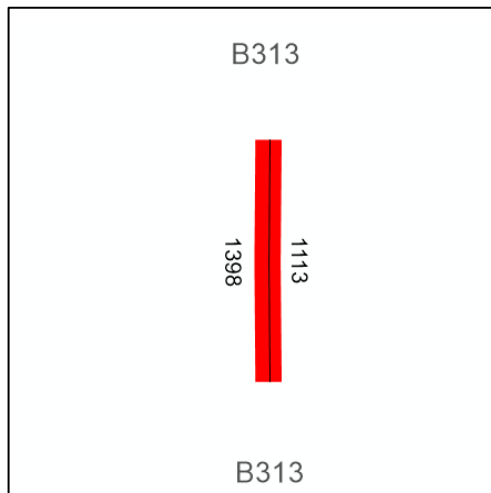
Kfz MSP (8.00 - 9.00 Uhr)



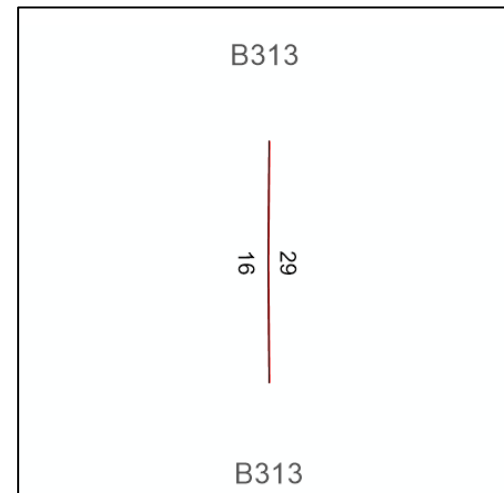
SV MSP (8.00 - 9.00 Uhr)



Kfz ASP (16.00 - 17.00 Uhr)

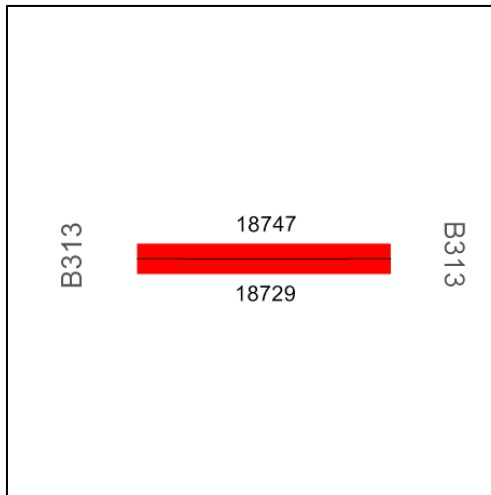


SV ASP (16.00 - 17.00 Uhr)

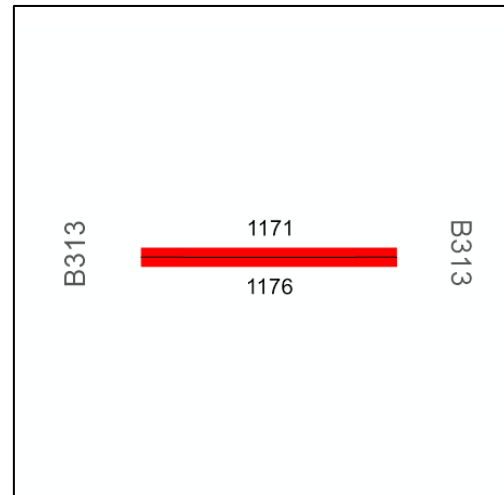


3.17 KZE 17 - B313

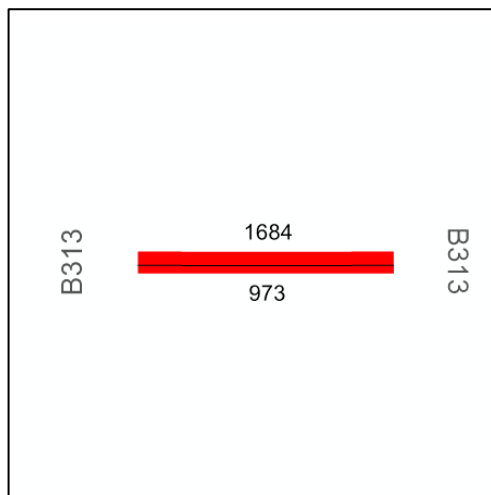
Kfz 24h



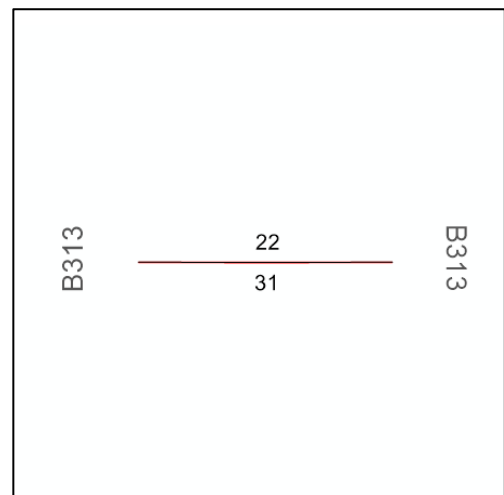
SV 24h



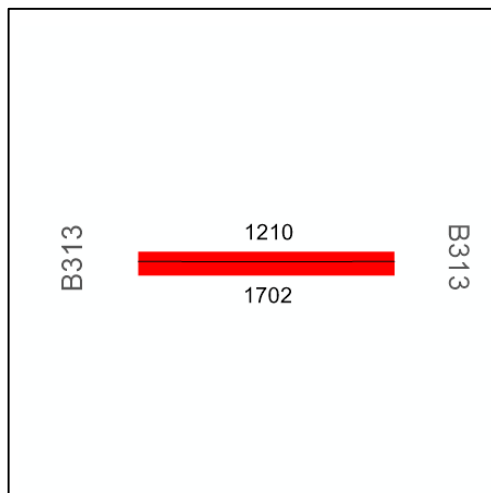
Kfz MSP (7.45 - 8.45 Uhr)



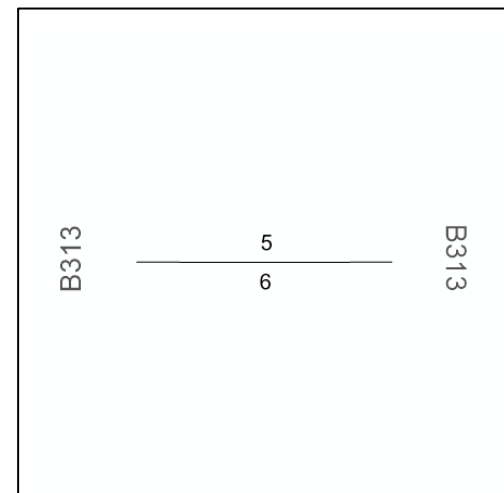
SV MSP (7.45 - 8.45 Uhr)



Kfz ASP (16.45 - 17.45 Uhr)

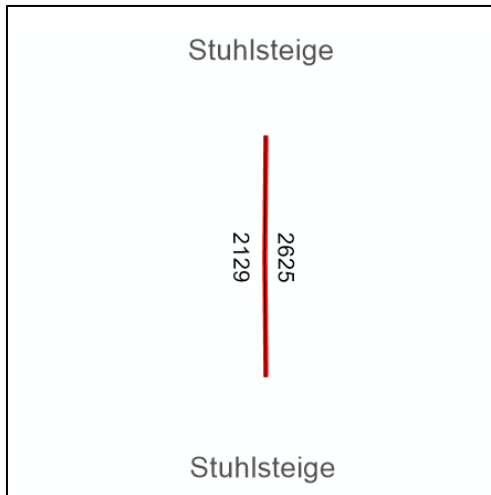


SV ASP (16.45 - 17.45 Uhr)

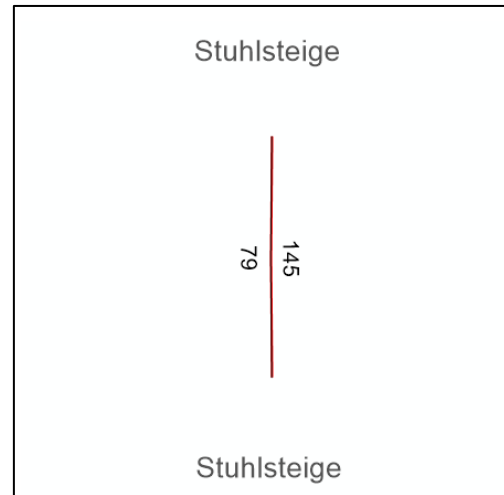


3.18 KZE 18 - Stuhlsteige

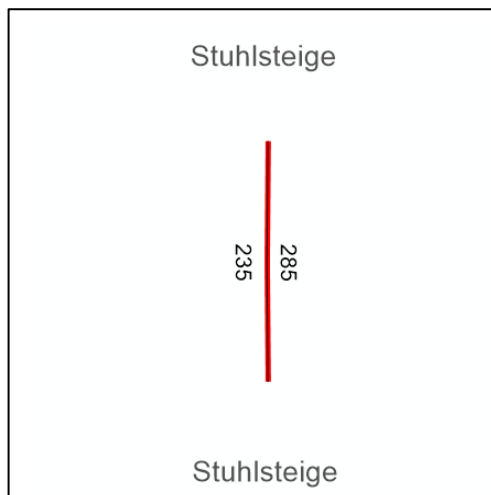
Kfz 24h



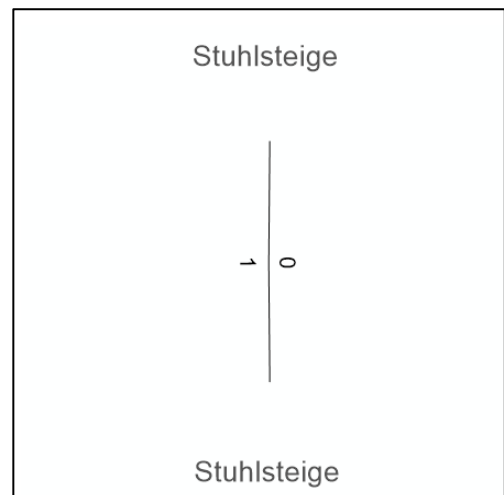
SV 24h



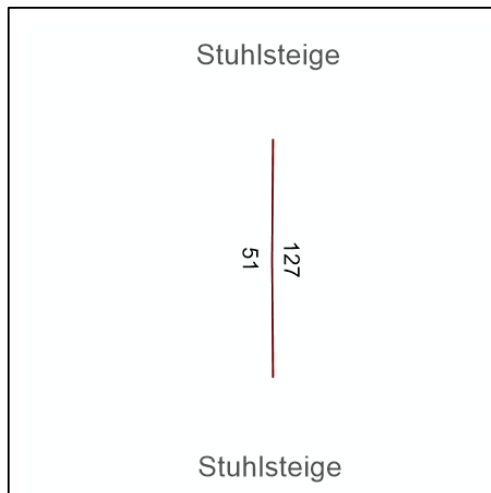
Kfz MSP (6.00 - 7.00 Uhr)



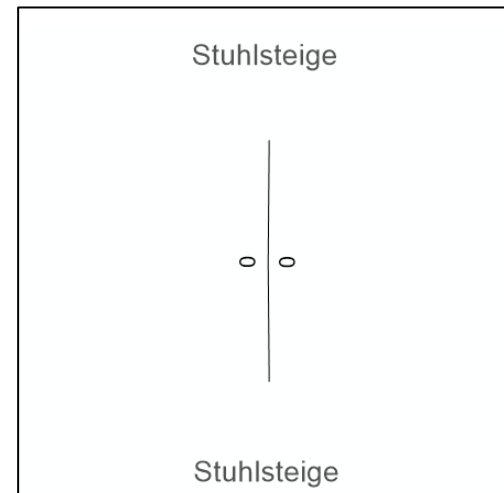
SV MSP (6.00 - 7.00 Uhr)



Kfz ASP (17.15 - 18.15 Uhr)

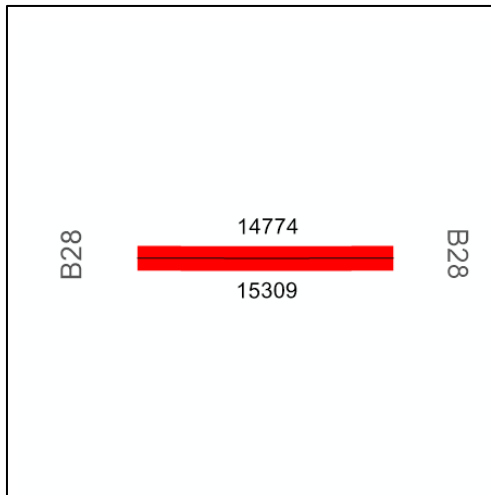


SV ASP (17.15 - 18.15 Uhr)

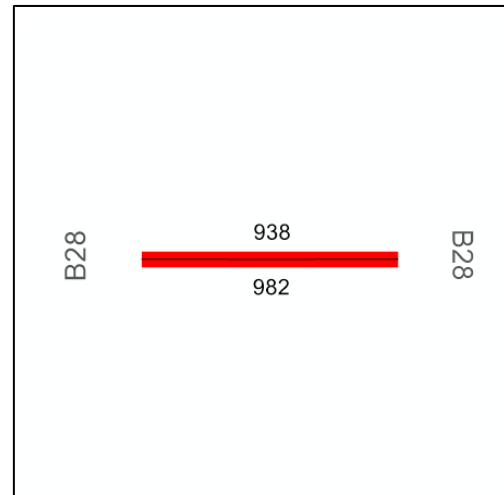


3.19 KZE 19 - B28

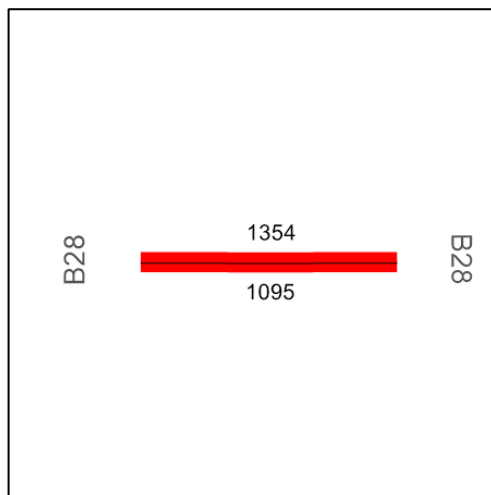
Kfz 24h



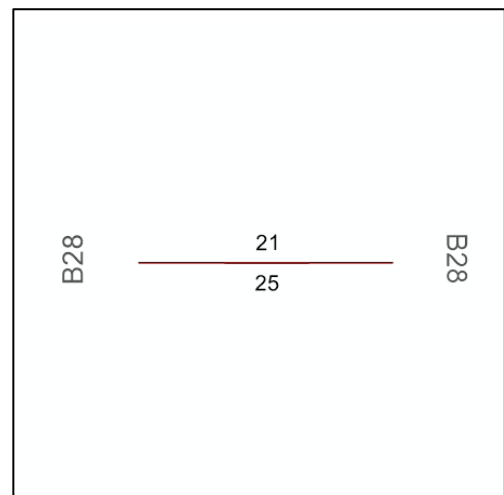
SV 24h



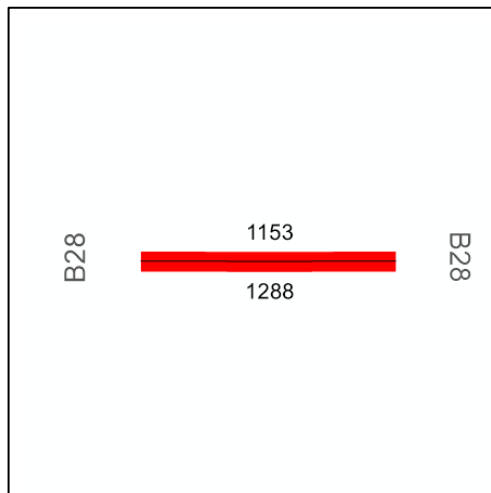
Kfz MSP (06.45 - 07.45Uhr)



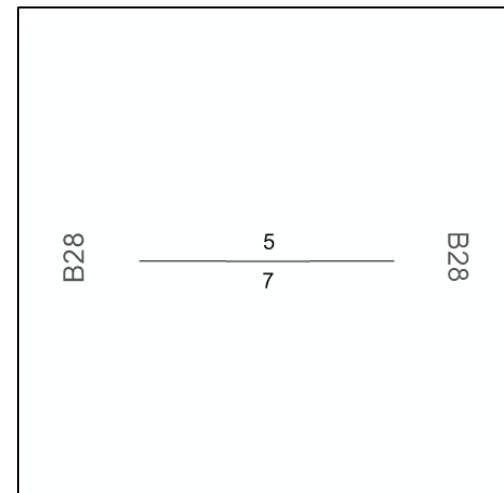
SV MSP (06.45 - 07.45 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)

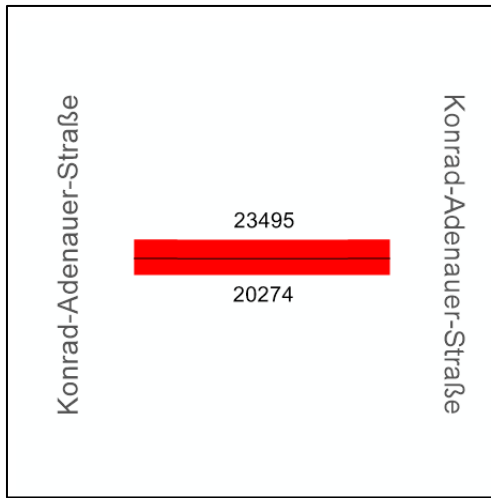


SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)



3.20 KZE 20 - Konrad-Adenauer-Straße

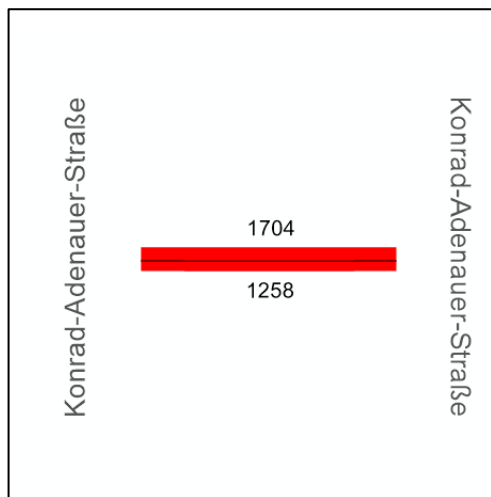
Kfz 24h



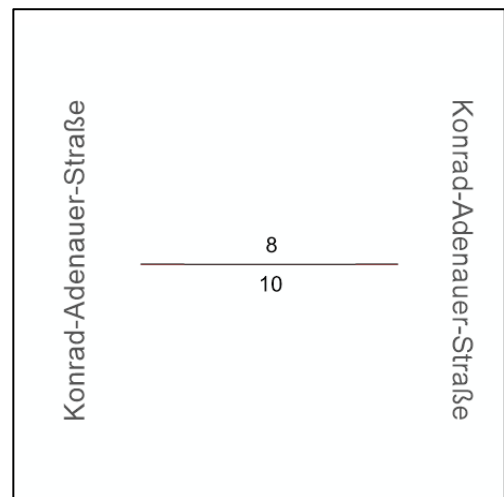
SV 24h



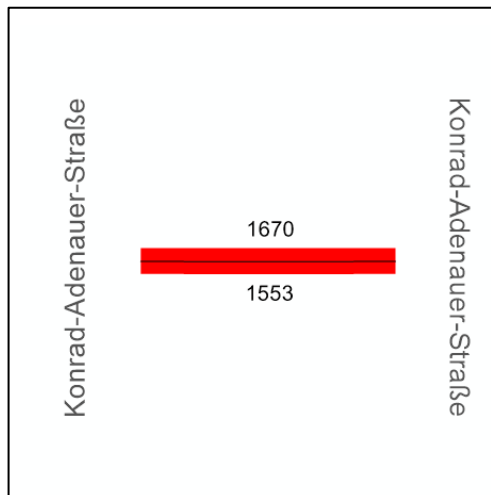
Kfz MSP (06.45 - 07.45Uhr)



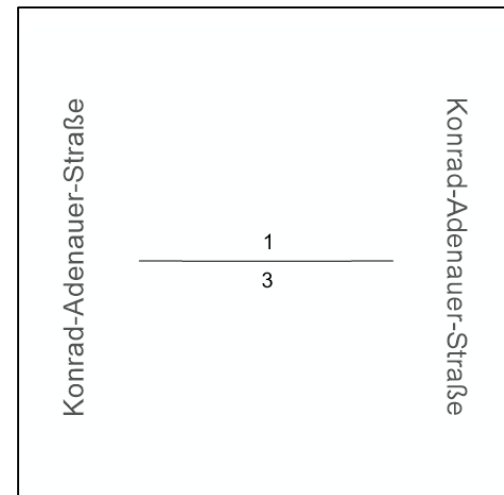
SV MSP (06.45 - 07.45 Uhr)



Kfz ASP (16.30 - 17.30 Uhr)



SV ASP (16.30 - 17.30 Uhr)



4 Leistungsfähigkeitsnachweise

4.1 Knotenpunkt B464/Rommelsbacher Straße/B464 (OU)

Morgenspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 1

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		B464/Rommelsbacher Straße/OU															
Zeitraum:		Morgenspitze															
Bearbeiter:																	
t _U =		90	[s]	f _m =	1,100	[-]	T =	1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _f	t _f	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	B464 links	40	1914	13	16	362	0,111	0,189	0,069	0,898	95	2,500	1,000	15	30,9	B	
2	OU links	287	1873	13	16	354	0,811	0,189	3,213	10,086	95	15,457	1,022	95	67,7	D	
3	(Rommelsb																
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	B464 gerad	360	1946	27	19	433	0,832	0,222	3,947	12,536	95	18,524	1,028	114	66,3	D	
9	B464 rechts	527	1893	27	34	736	0,716	0,389	1,781	12,938	95	19,022	1,026	117	32,0	B	
10	OU geraded	366	1957	27	19	435	0,842	0,222	4,284	13,038	95	19,144	1,022	117	69,0	D	
11	OU rechts	208	1863	27	41	869	0,239	0,467	0,178	3,300	95	6,373	1,013	39	15,1	A	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Rommels. N	288	1975	11	16	373	0,772	0,189	2,446	9,283	95	14,436	1,013	88	58,3	D	
16	Rommels. N	230	1919	11	16	363	0,634	0,189	1,116	6,415	95	10,898	1,012	65	44,7	C	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	Rommelsb.	178	1960	15	15	349	0,511	0,178	0,632	4,656	95	8,306	1,020	51	40,0	C	
21	Rommelsb.	184	1833	15	15	326	0,565	0,178	0,802	5,006	95	8,790	1,029	54	42,7	C	
22	Rommelsb.	179	1858	15	15	330	0,542	0,178	0,725	4,796	95	8,500	1,045	53	41,6	C	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2847				4928											
gew. Mittelwert:							0,679								48,9		
Maximum:							0,842							117	69,0	D	

Abendspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 1

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		B464/Rommelsbacher Straße/OU															
Zeitabschnitt:		Abendspitze															
Bearbeiter:																	
t ₀ =		90	[s]	f _{ln} =	1,100	[-]	T =	1,0	[h]								
Ifd. Nr.	Bez.	q _{ktz}	q _s	t _f	t _f	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	B464 links	43	1914	13	15	340	0,126	0,178	0,081	0,985	95	2,663	1,000	16	32,0	B	
2	OU links	255	1868	13	15	332	0,768	0,178	2,351	8,422	95	13,330	1,025	82	60,7	D	
3	(Rommelsb																
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	B464 gerad	397	1951	27	21	477	0,832	0,244	4,029	13,444	95	19,645	1,025	121	62,7	D	
9	B464 rechts	523	1893	27	37	799	0,654	0,422	1,260	11,699	95	17,483	1,026	108	26,4	B	
10	OU gerades	325	1951	27	21	477	0,681	0,244	1,436	8,802	95	13,819	1,025	85	41,7	C	
11	OU rechts	165	1860	27	41	868	0,213	0,467	0,153	2,892	95	5,768	1,015	35	14,8	A	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Rommelsb. N	238	1970	11	14	328	0,725	0,167	1,799	7,438	95	12,051	1,015	73	55,3	D	
16	Rommelsb. N	197	1915	11	14	319	0,617	0,167	1,021	5,596	95	9,597	1,014	58	46,4	C	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	Rommelsb.	289	1975	15	16	373	0,775	0,189	2,491	9,355	95	14,528	1,012	88	58,7	D	
21	Rommelsb.	262	1849	15	16	349	0,750	0,189	2,111	8,301	95	13,173	1,021	81	56,3	D	
22	Rommelsb.	252	1881	15	16	355	0,709	0,189	1,653	7,553	95	12,201	1,032	76	50,9	D	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2966				5019											
gew. Mittelwert:							0,684								46,8		
Maximum:							0,832							121	62,7	D	

Morgenspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 2

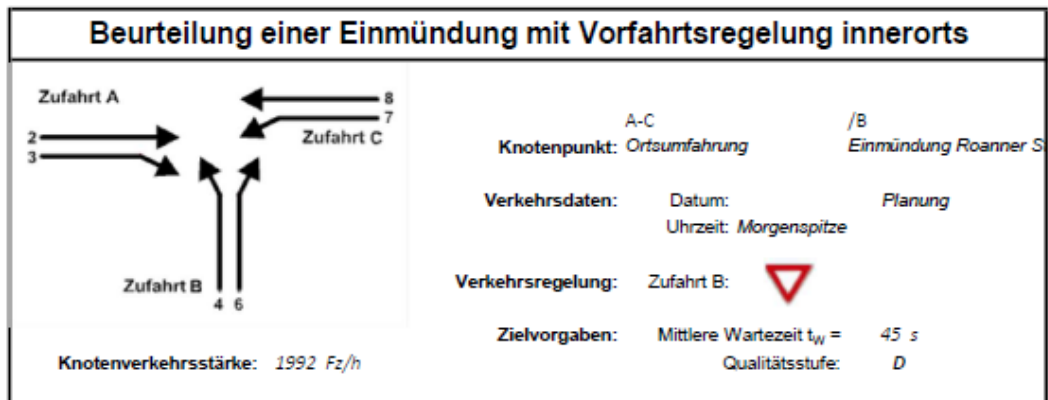
Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		B464/Rommelsbacher Straße/OU															
Zeitraum:		Morgenspitze															
Bearbeiter:																	
t ₀ =		90 [s]	f _{in} =		1,100 [-]	T =		1,0 [h]									
lfd. Nr.	Bez.	q _{ktz} [Kfz/h]	q _s [Kfz/h]	t _f [s]	t _f [s]	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,s}	f _{sv}	L _s	t _w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	B464 links	42	1914	13	16	362	0,116	0,189	0,073	0,944	95	2,587	1,000	16	31,0	B	
2	OU links	290	1873	13	16	354	0,820	0,189	3,421	10,379	95	15,828	1,022	97	69,8	D	
3	(Rommelsb)																
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	B464 gerad	274	1918	27	19	426	0,643	0,222	1,169	7,385	95	11,981	1,043	75	41,6	C	
9	B464 rechts	514	1876	27	34	730	0,705	0,389	1,664	12,480	95	18,455	1,035	115	31,4	B	
10	OU gerad	307	1949	27	19	433	0,709	0,222	1,670	8,756	95	13,761	1,026	85	46,2	C	
11	OU rechts	207	1862	27	41	869	0,238	0,467	0,177	3,282	95	6,347	1,013	39	15,1	A	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Rommels. N	282	1969	11	16	372	0,758	0,189	2,236	8,911	95	13,959	1,016	85	56,2	D	
16	Rommels. N	230	1919	11	16	363	0,634	0,189	1,116	6,415	95	10,698	1,012	65	44,7	C	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	Rommelsb.	174	1959	15	15	348	0,500	0,178	0,602	4,527	95	8,125	1,021	50	39,6	C	
21	Rommelsb.	190	1818	15	15	323	0,588	0,178	0,891	5,253	95	9,129	1,038	57	43,9	C	
22	Rommelsb.	169	1853	15	15	329	0,513	0,178	0,638	4,460	95	8,032	1,048	51	40,4	C	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2679				4909											
gew. Mittelwert:							0,632									42,8	
Maximum:							0,820							115	69,8	D	

Abendspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 2

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		B464/Rommelsbacher Straße/OU															
Zeitraum:		Abendspitze															
Bearbeiter:																	
t ₀ =		90	[s]	f _m =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	B464 links	44	1914	13	15	340	0,129	0,178	0,083	1,009	95	2,707	1,000	16	32,0	B	
2	OU links	258	1868	13	15	332	0,777	0,178	2,493	8,646	95	13,618	1,024	84	62,3	D	
3	(Rommelsb)																
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	B464 gerad	302	1937	27	21	473	0,638	0,244	1,145	7,903	95	12,657	1,033	78	39,1	C	
9	B464 rechts	510	1892	27	37	799	0,639	0,422	1,160	11,246	95	16,918	1,026	104	25,8	B	
10	OU geraded	273	1942	27	21	475	0,575	0,244	0,846	6,846	95	11,271	1,030	70	36,3	C	
11	OU rechts	185	1860	27	41	868	0,213	0,467	0,153	2,892	95	5,768	1,015	35	14,8	A	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Rommels. N	233	1970	11	14	328	0,710	0,167	1,650	7,156	95	11,680	1,015	71	53,5	D	
16	Rommels. N	197	1915	11	14	319	0,617	0,167	1,021	5,596	95	9,597	1,014	58	46,4	C	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20	Rommelsb.	283	1975	15	16	373	0,759	0,189	2,241	8,939	95	13,996	1,013	85	56,2	D	
21	Rommelsb.	271	1850	15	16	349	0,776	0,189	2,488	8,926	95	13,979	1,020	86	60,3	D	
22	Rommelsb.	252	1881	15	16	355	0,709	0,189	1,653	7,553	95	12,201	1,032	76	50,9	D	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2808				5012											
gew. Mittelwert:							0,645								43,4		
Maximum:							0,777							104	62,3	D	

4.2 Knotenpunkt B464 (OU)/Einmündung Roanner Straße

Morgenspitze (Vorfahrtsknoten), Planfall 1



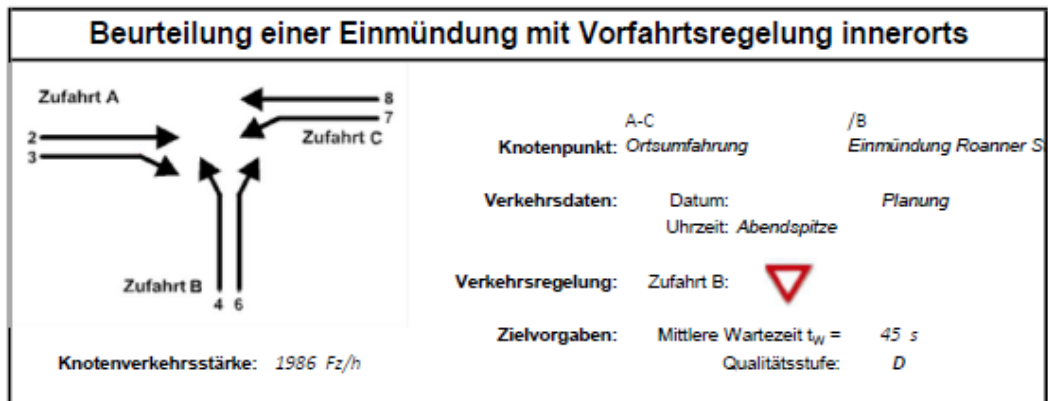
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{pE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,233	---
	3 (1)	169	976	1,000	976	0,377	---
B	4 (3)	1008	285	1,000	225	1,927	---
	6 (2)	408	729	1,000	729	0,263	---
C	7 (2)	408	808	1,000	808	0,213	0,787
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,245	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{pE,i}$ [-]	Kapazität $C_{pE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	408	1,027	1800	1752	0,233	1344	0,0	A
	3	365	1,008	976	969	0,377	604	6,0	A
B	4	430	1,007	225	223	1,927	-207	1717,2	F
	6	189	1,015	729	718	0,263	529	6,8	A
C	7	169	1,017	808	795	0,213	628	5,8	A
	8	431	1,023	1800	1760	0,245	1329	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	619	1,009	285	283	2,190	-336	2177,8	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Abendspitze (Vorfahrtsknoten), Planfall 1



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,j}$ [Fz/h]	Grundkap. G_j [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_j [-]	Kapazität $C_{PE,j}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_j [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,261	---
	3 (1)	151	998	1,000	998	0,401	---
B	4 (3)	993	291	1,000	232	1,660	---
	6 (2)	230	906	1,000	906	0,238	---
C	7 (2)	459	762	1,000	762	0,202	0,798
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,218	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{FZ,j}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,j}$ [-]	Kapazität $C_{PE,j}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_j [Fz/h]	Auslastungs-grad x_j [-]	Kapazitäts-reserve R_j [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	459	1,024	1800	1757	0,261	1298	0,0	A
	3	397	1,007	998	991	0,401	594	6,1	A
B	4	383	1,007	232	231	1,660	-152	1241,3	F
	6	213	1,013	906	895	0,238	682	5,3	A
C	7	151	1,019	762	748	0,202	597	6,0	A
	8	383	1,026	1800	1755	0,218	1372	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	596	1,009	317	314	1,898	-282	1651,5	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Morgenspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 1

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		OU - Einmündung Roanner Straße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze															
Bearbeiter:																	
t _U =		90	[s]	f _{lm} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	OU West ge	408	1932	25		558	0,731	0,289	1,935	11,131	95	16,773	1,035	104	41,3	C	
2	OU West re	365	1980	25		572	0,638	0,289	1,150	9,105	95	14,208	1,010	86	35,1	C	freie Führung möglich
3	OU Ost ger	431	1943	25		561	0,768	0,289	2,474	12,321	95	18,257	1,029	113	45,1	C	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	OU Ost link	169	1847	10		226	0,748	0,122	1,968	6,070	95	10,237	1,021	63	69,9	D	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Roanner Str	619	1833	37		774	0,800	0,422	3,264	16,764	95	23,689	1,012	144	37,9	C	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1992				2691											
gew. Mittelwert:							0,745								42,4		
Maximum:							0,800							144	69,9	D	

Abendspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 1

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: B464 OU Reutlingen																	
Stadt: Reutlingen																	
Knotenpunkt: OU - Einmündung Roanner Straße																	
Zeitabschnitt: Abendspitze																	
Bearbeiter:																	
t _U =		90 [s]	f _{in} = 1,100 [-]		T = 1,0 [h]												
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	OU West ge	459	1939	26		582	0,789	0,300	2,906	13,429	95	19,627	1,031	121	46,9	C	
2	OU West re	397	1982	26		595	0,668	0,300	1,343	10,031	95	15,387	1,009	93	35,7	C	freie Führung möglich
3	OU Ost ger	383	1936	26		581	0,659	0,300	1,284	9,639	95	14,890	1,033	92	35,4	C	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	OU Ost link	151	1843	9	10	225	0,670	0,122	1,305	4,914	95	8,664	1,024	53	58,6	D	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Roanner St	596	1827	37	36	751	0,794	0,411	3,088	16,111	95	22,899	1,012	139	38,0	C	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1986				2734											
gew. Mittelwert:							0,732								40,7		
Maximum:							0,794							139	58,6	D	

Morgenspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 2

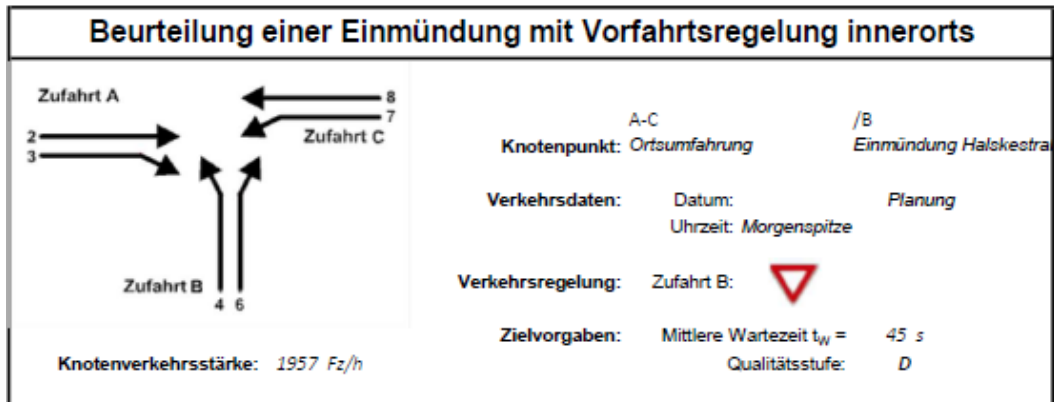
Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		OU - Einmündung Roanner Straße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze															
Bearbeiter:																	
t ₀ =		90	[s]	f _{IR} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	OU West ge	412	1916	25		554	0,744	0,289	2,105	11,435	95	17,155	1,044	107	42,7	C	
2	OU West re	365	1980	25		572	0,638	0,289	1,150	9,105	95	14,208	1,010	86	35,1	C	freie Führung möglich
3	OU Ost ger	431	1943	25		561	0,768	0,289	2,474	12,321	95	18,257	1,029	113	45,1	C	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	OU Ost link	169	1847	10		226	0,748	0,122	1,988	6,070	95	10,237	1,021	63	69,9	D	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Roanner St	620	1830	37		773	0,602	0,422	3,337	16,882	95	23,831	1,013	145	38,3	C	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1997				2686											
gew. Mittelwert:							0,748									42,8	
Maximum:							0,802							145	69,9	D	

Abendspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 2

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: B464 OU Reutlingen																	
Stadt: Reutlingen																	
Knotenpunkt: OU - Einmündung Roanner Straße																	
Zeitabschnitt: Abendspitze																	
Bearbeiter:																	
t ₀ = 90 [s]		f _m = 1,100 [-]		T = 1,0 [h]													
lfd. Nr.	Bez.	q _{ktz}	q _s	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	OU West ge	459	1939	26		582	0,789	0,300	2,906	13,429	95	19,627	1,031	121	46,9	C	
2	OU West re	397	1982	26		595	0,668	0,300	1,343	10,031	95	15,387	1,009	93	35,7	C	freie Führung möglich
3	OU Ost ger	383	1936	26		581	0,659	0,300	1,284	9,639	95	14,890	1,033	92	35,4	C	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	OU Ost link	151	1843	9	10	225	0,670	0,122	1,305	4,914	95	8,664	1,024	53	58,6	D	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Roanner St	596	1827	37	36	751	0,794	0,411	3,088	16,111	95	22,899	1,012	139	38,0	C	
16																	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1986				2734											
gew. Mittelwert:							0,732									40,7	
Maximum:							0,794							139	58,6	D	

4.3 Knotenpunkt B464 (OU)/Einmündung Halskestraße

Morgenspitze (Vorfahrtsknoten), Planfall 1



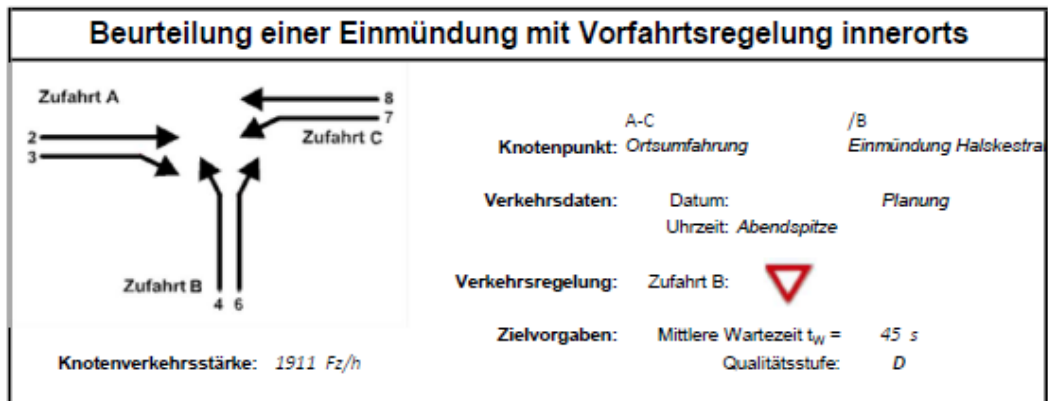
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,281	---
	3 (1)	417	721	1,000	721	0,145	---
B	4 (3)	1399	168	1,000	71	1,580	---
	6 (2)	493	657	1,000	657	0,534	---
C	7 (2)	493	733	1,000	733	0,578	0,422
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,278	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{r,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	493	1,027	1800	1753	0,281	1260	0,0	A
	3	104	1,007	721	716	0,145	612	5,9	A
B	4	111	1,008	71	70	1,580	-41	1220,8	F
	6	343	1,022	657	642	0,534	299	12,0	B
C	7	417	1,017	733	721	0,578	304	11,8	B
	8	489	1,024	1800	1757	0,278	1268	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	454	1,019	219	215	2,114	-239	2053,7	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Abendspitze (Vorfahrtsknoten), Planfall 1



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,316	---
	3 (1)	370	763	1,000	763	0,154	---
B	4 (3)	1360	177	1,000	79	1,259	---
	6 (2)	555	609	1,000	609	0,563	---
C	7 (2)	555	683	1,000	683	0,552	0,448
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,248	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	555	1,024	1800	1758	0,316	1203	0,0	A
	3	117	1,006	763	759	0,154	642	5,6	A
B	4	99	1,007	79	79	1,259	-20	675,9	F
	6	335	1,023	609	595	0,563	260	13,8	B
C	7	370	1,019	683	671	0,552	301	11,9	B
	8	435	1,027	1800	1752	0,248	1317	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	434	1,019	243	238	1,821	-196	1526,4	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									F

Morgenspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 1

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: B464 OU Reutlingen																	
Stadt: Reutlingen																	
Knotenpunkt: OU - Einmündung Halskestraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze																	
Bearbeiter:																	
t _u =		90 [s]	f _m = 1,100 [-]		T = 1,0 [h]												
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _W [s]	Q _{SV} [-]	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	OU West ger	493	1933	27	28	623	0,792	0,322	2,985	14,199	95	20,572	1,035	128	45,0	C	
2	OU West re	104	1983	27	28	639	0,163	0,322	0,109	1,969	95	4,342	1,009	26	22,4	B	freie Führung möglich
3	OU Ost ger	489	1939	27	28	625	0,783	0,322	2,784	13,864	95	20,161	1,031	125	43,7	C	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	OU Ost link	417	1847	24	25	534	0,782	0,289	2,722	12,298	95	18,228	1,022	112	47,8	C	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Halskestraß	111	1872	21	19	416	0,267	0,222	0,207	2,502	95	5,177	1,008	31	30,7	B	
16	Halskestraß	343	1736	21	50	984	0,349	0,567	0,311	4,942	95	8,701	1,029	54	11,7	A	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1957				3820											
gew. Mittelwert:							0,646								37,4		
Maximum:							0,792							128	47,8	C	

Abendspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 1

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		OU - Einmündung Halskestraße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze															
Bearbeiter:																	
t _u =		90	[s]	f _W =	1,100	[-]	T =	1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	Q _{Kfz}	Q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _W	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	OU West ge	555	1940	30		668	0,830	0,344	4,219	16,959	95	23,924	1,031	148	49,8	C	
2	OU West re	117	1985	30		684	0,171	0,344	0,116	2,153	95	4,635	1,008	28	21,2	B	freie Führung möglich
3	OU Ost ger	435	1932	30		665	0,654	0,344	1,251	10,451	95	15,919	1,035	99	31,7	B	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	OU Ost link	370	1842	21	23	491	0,753	0,267	2,216	10,704	95	16,238	1,024	100	46,5	C	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Halskestraß	99	1870	21	19	416	0,238	0,222	0,177	2,210	95	4,724	1,009	29	30,3	B	
16	Halskestraß	335	1734	21	48	944	0,355	0,544	0,319	5,048	95	8,848	1,030	55	12,8	A	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1911				3868											
gew. Mittelwert:							0,621								35,8		
Maximum:							0,830							148	49,8	C	

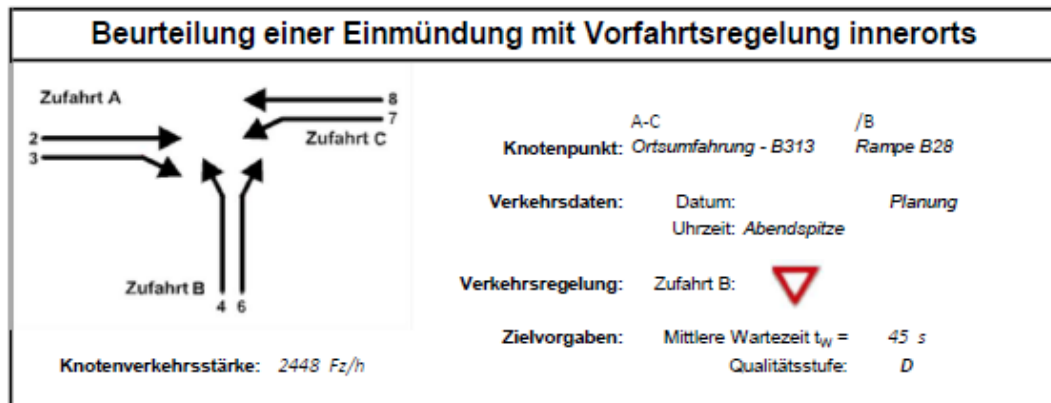
Morgenspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 2

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		OU - Einmündung Halskestraße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze															
Bearbeiter:																	
t ₀ =		90 [s]	f _{in} =		1,100 [-]	T =		1,0 [h]									
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _F [s]	t _F [s]	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	OU West ger	416	1905	27	28	614	0,678	0,322	1,419	10,437	95	15,901	1,050	100	34,8	B	
2	OU West re	101	1965	27	28	633	0,160	0,322	0,106	1,910	95	4,248	1,018	26	22,4	B	freie Führung möglich
3	OU Ost ger	439	1933	27	28	623	0,705	0,322	1,659	11,284	95	16,965	1,035	105	36,3	C	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	OU Ost link	413	1847	24	25	533	0,774	0,289	2,580	12,037	95	17,905	1,022	110	46,7	C	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Halskestraße	108	1871	21	19	416	0,260	0,222	0,200	2,428	95	5,064	1,008	31	30,6	B	
16	Halskestraße	352	1728	21	50	979	0,359	0,567	0,326	5,115	95	8,940	1,033	55	11,8	A	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1829				3798											
gew. Mittelwert:							0,591									32,5	
Maximum:							0,774							110	46,7	C	

Abendspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 2

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: B464 OU Reutlingen																	
Stadt: Reutlingen																	
Knotenpunkt: OU - Einmündung Halskestraße																	
Zeitabschnitt: Abendspitze																	
Bearbeiter:																	
$t_U = 90$ [s]		$f_{in} = 1,100$ [-]		$T = 1,0$ [h]													
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_S	t_F	$t_{F'}$	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{sw}	L_S	t_w	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	OU West ge	468	1929	30		665	0,704	0,344	1,655	11,781	95	17,586	1,037	109	34,5	B	
2	OU West re	114	1984	30		683	0,167	0,344	0,112	2,094	95	4,542	1,008	27	21,1	B	freie Führung möglich
3	OU Ost ger	390	1925	30		663	0,588	0,344	0,905	8,921	95	13,973	1,039	87	29,2	B	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	OU Ost link	367	1842	21	23	491	0,747	0,267	2,130	10,533	95	16,022	1,025	98	45,8	C	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Halskestraß	96	1869	21	19	415	0,231	0,222	0,170	2,138	95	4,611	1,009	28	30,2	B	
16	Halskestraß	346	1736	21	48	945	0,366	0,544	0,336	5,258	95	9,136	1,029	56	12,9	A	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1781				3863											
gew. Mittelwert:							0,562								30,4		
Maximum:							0,747							109	45,8	C	

Abendspitze (Vorfahrtsknoten), Planfall 1



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,469	---
	3 (1)	87	1079	1,000	1079	0,081	---
B	4 (3)	1499	146	1,000	105	2,160	---
	6 (2)	825	438	1,000	438	1,564	---
C	7 (2)	825	502	1,000	502	0,187	0,720
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,332	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{r,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	825	1,024	1800	1758	0,469	933	0,0	A
	3	64	1,022	1079	1056	0,081	992	3,6	A
B	4	219	1,038	105	101	2,160	-118	2187,4	F
	6	666	1,028	438	426	1,564	-240	1047,4	F
C	7	87	1,080	502	466	0,187	378	9,5	A
	8	587	1,018	1800	1768	0,332	1181	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	885	1,031	416	404	2,191	-481	2168,6	F
C	7+8	674	1,028	1800	1754	0,384	1080	3,3	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									F

Morgenspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 1

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		OU B313 - Rampe B28															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze															
Bearbeiter:																	
t _u =		90	[s]	f _{fr} =	1,100	[-]	T =	1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	q _{kfz}	q _s	t _f	t _f	C	x	f _a	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{sv}	L _s	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	OU West ge	779	1922	41	41	897	0,868	0,467	6,753	24,217	95	32,540	1,040	203	48,6	C	
2	OU West re	64	1945	41	41	908	0,071	0,467	0,042	0,924	95	2,550	1,028	16	13,4	A	
3	B313 gerad	614	1963	41	57	1265	0,485	0,644	0,571	8,514	95	13,448	1,019	82	9,9	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	B313 links	123	1711	9	10	209	0,568	0,122	0,880	3,788	95	7,079	1,102	47	52,5	D	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Rampe B28	292	1809	22	21	442	0,660	0,244	1,281	7,859	95	12,600	1,043	79	41,1	C	
16	Rampe B28	337	1619	22	37	683	0,493	0,422	0,589	6,736	95	11,126	1,134	76	22,1	B	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2209				4404											
gew. Mittelwert:							0,638									32,0	
Maximum:							0,868							203	52,5	D	

Abendspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 1

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		OU B313 - Rampe B28															
Zeitabschnitt:		Abendspitze															
Bearbeiter:																	
t ₀ =		90	[s]	f _m =	1,100	[-]	T =	1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	q _{ktz}	q _s	t _f	t _f	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	OU West ge	825	1941	35	41	906	0,911	0,467	11,740	30,873	95	40,271	1,031	249	68,9	D	
2	OU West re	64	1945	35	41	908	0,071	0,467	0,042	0,924	95	2,550	1,028	16	13,4	A	
3	B313 gerad	587	1955	35	54	1195	0,491	0,611	0,586	8,742	95	13,742	1,023	84	11,5	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	B313 links	87	1710	5	7	152	0,572	0,089	0,810	2,898	95	5,777	1,103	38	58,5	D	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Rampe B28	219	1798	32	24	499	0,438	0,278	0,463	4,966	95	8,734	1,049	55	30,1	B	
16	Rampe B28	668	1770	32	37	747	0,691	0,422	8,376	23,798	95	32,049	1,036	199	64,4	D	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2448				4407											
gew. Mittelwert:							0,729									48,6	
Maximum:							0,911							249	68,9	D	

Morgenspitze (Kreisverkehr mit Bypass), Planfall 1

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : B464_OU-Reutlingen_PF1_KP4_MSP_MitBypass.krs
 Projekt : B464 OU Reutlingen
 Projekt-Nummer :
 Knoten : B464 (OU)/Rampe B28/B312/B313, nördlicher Teilknoten, Planfall 1
 Knoten : Morgenspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Rampe B28	1	1	806	-	-	290	304	565	518
	Bypass	1					413	463	1400	1249
2	B313 (Süd)	1	1	304	-	-	736	763	968	934
3	OU/B313 (Nord)	1	1	134	-	-	835	872	1116	1069

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Rampe B28	0,54	249	14,4	0,8	4	6	B
	Bypass	0,33	836	4,3				A
2	B313 (Süd)	0,79	198	17,7	2,5	11	15	B
3	OU/B313 (Nord)	0,78	234	15,1	2,4	10	15	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

		Gesamter Verkehr	im Kreis	
		einschl. Bypass	ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2402		1939	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2274		1861	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 8,77		8,27	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 13,88		16,00	s pro Fz
Berechnungsverfahren :				
Kapazität	: Deutschland: HBS 2015			
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600			
Staulängen	: Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)			
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)			
Verwendung der Pkw-Einheiten	: Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren			

KREISEL 8.2.7

PTV Transport Consult GmbH

Abendspitze (Kreisverkehr mit Bypass), Planfall 1

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : B464_OU-Reutlingen_PF1_KP4_ASP_MitBypass.krs
 Projekt : B464 OU Reutlingen
 Projekt-Nummer :
 Knoten : B464 (OU)/Rampe B28/B312/B313, nördlicher Teilknoten, Planfall 1
 Knoten : Abendspitze

HBS 2015
HBS 2009
L5
FD

Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Rampe B28	1	1	853	-	-	219	231	530	508
2	Bypass	1			-	-	666	693	1400	1345
2	B313 (Süd)	1	1	231	-	-	829	854	1031	1001
3	OU/B313 (Nord)	1	1	96	-	-	890	920	1150	1113

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Rampe B28	0,44	283	12,7	0,5	3	4	B
2	Bypass	0,50	679	5,3	2,5	11	15	A
2	B313 (Süd)	0,83	172	20,1	3,2	13	19	C
3	OU/B313 (Nord)	0,80	223	15,7	2,7	11	17	B

Gesamt-Qualitätsstufe : C

		Gesamter Verkehr	im Kreis	
		einschl. Bypass	ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2698	2005	Pkw-E/h	
davon Kraftfahrzeuge	: 2604	1938	Kfz/h	
Summe aller Wartezeiten	: 10,26	9,29	(Kfz*h)/h	
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 14,19	17,25	s pro Fz	
Berechnungsverfahren :				
Kapazität	: Deutschland: HBS 2015			
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600			
Staulängen	: Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)			
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)			
Verwendung der Pkw-Einheiten	: Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren			

KREISEL 8.2.7

PTV Transport Consult GmbH

Morgenspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 2

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		OU B313 - Rampe B28															
Zeitraum:		Morgenspitze															
Bearbeiter:																	
t ₀ =		90	[s]	f _m =	1,100	[-]	T =	1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	q _{ktz}	q _s	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	OU West ge	693	1913	41	39	850	0,815	0,444	3,775	18,867	95	26,214	1,045	164	37,8	C	
2	OU West re	75	1953	41	39	868	0,086	0,444	0,052	1,136	95	2,938	1,024	18	14,7	A	
3	B313 gerad	566	1959	41	57	1263	0,448	0,644	0,485	7,560	95	12,210	1,021	75	9,4	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	B313 links	120	1708	9	12	247	0,487	0,144	0,566	3,327	95	6,411	1,105	43	43,7	C	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Rampe B28	286	1807	22	21	442	0,647	0,244	1,198	7,616	95	12,283	1,044	77	40,3	C	
16	Rampe B28	478	1677	22	39	745	0,641	0,444	1,176	10,461	95	15,932	1,094	105	25,1	B	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2218				4415											
gew. Mittelwert:							0,620									27,7	
Maximum:							0,615							164	43,7	C	

Abendspitze (Lichtsignalanlage), Planfall 2

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B464 OU Reutlingen															
Stadt:		Reutlingen															
Knotenpunkt:		OU B313 - Rampe B28															
Zeitabschnitt:		Abendspitze															
Bearbeiter:																	
t ₀ =		90	[s]	f _{lm} =	1,100	[-]	T =	1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _F	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _W	QSV	Bemerkungen
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[-]	[m]	[s]	[-]	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	OU West ge	742	1934	32	38	638	0,885	0,433	8,147	25,200	95	33,690	1,034	209	58,4	D	
2	OU West re	74	1953	32	38	846	0,087	0,433	0,053	1,143	95	2,951	1,024	18	15,2	A	
3	B313 gerad	542	1951	32	51	1127	0,481	0,578	0,559	8,480	95	13,405	1,025	82	12,9	A	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	B313 links	87	1710	5	7	152	0,572	0,089	0,810	2,898	95	5,777	1,103	38	58,5	D	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Rampe B28	216	1797	35	27	559	0,386	0,311	0,368	4,596	95	8,222	1,050	52	26,6	B	
16	Rampe B28	771	1779	35	40	810	0,951	0,456	17,842	36,365	95	46,563	1,032	288	102,8	E	
17																	
18																	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		2432				4333											
gew. Mittelwert:							0,736								58,2		
Maximum:							0,951							288	102,8	E	

Morgenspitze (Kreisverkehr mit Bypass), Planfall 2

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : B464_OU-Reutlingen_PF2_KP4_MSP_MitBypass.krs
 Projekt : B464 OU Reutlingen
 Projekt-Nummer :
 Knoten : B464 (OU)/Rampe B28/B312/B313, nördlicher Teilknoten, Planfall 2
 Knoten : Morgenspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Rampe B28	1	1	728	-	-	286	300	624	576
2	Bypass	1			-	-	478	528	1400	1267
2	B313 (Süd)	1	1	300	-	-	686	713	971	934
3	OU/B313 (Nord)	1	1	134	-	-	768	805	1116	1065

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Rampe B28	0,48	309	11,6	0,6	3	5	B
2	Bypass	0,38	789	4,6	2,5	11	15	A
2	B313 (Süd)	0,73	248	14,3	1,9	8	12	B
3	OU/B313 (Nord)	0,72	297	12,0	1,8	8	12	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

		Gesamter Verkehr	im Kreis	
		einschl. Bypass	ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	:	2346	1818	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	2218	1740	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	:	6,81	6,20	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	:	11,05	12,83	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

KREISEL 8.2.7

PTV Transport Consult GmbH

Abendspitze (Kreisverkehr mit Bypass), Planfall 2

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : B464_OU-Reutlingen_PF2_KP4_ASP_MitBypass.krs
 Projekt : B464 OU Reutlingen
 Projekt-Nummer :
 Knoten : B464 (OU)/Rampe B28/B312/B313, nördlicher Teilknoten, Planfall 2
 Knoten : Abendspitze



Verkehrsstärke und Kapazität

	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Rampe B28	1	1	770	-	-	216	228	592	569
2	Bypass	1			-	-	771	798	1400	1353
2	B313 (Süd)	1	1	228	-	-	629	654	1033	994
3	OU/B313 (Nord)	1	1	97	-	-	816	846	1149	1108

Verkehrsqualität

	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Rampe B28	0,39	345	10,4	0,4	2	3	B
2	Bypass	0,57	582	6,2	2,5	11	15	A
2	B313 (Süd)	0,63	365	9,8	1,2	6	8	A
3	OU/B313 (Nord)	0,74	292	12,2	1,9	8	12	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

		Gesamter Verkehr	im Kreis	
		einschl. Bypass	ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	:	2526	1728	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	2432	1661	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	:	6,42	5,10	(Kfz*h)/h
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	:	9,50	11,04	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997 (= HBS, CH + HCM)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

KREISEL 8.2.7

PTV Transport Consult GmbH