

## Beilage 1: Fahrtenverteilung

# Verkehrsmenge 2017

<b>Knoten Panthleon</b>	MSP	Birsfelderstrasse			
		10	396	383	
	Schanzweg	8			276
		8			7
	26			21	Hofackerstrasse
		6	335	43	
		Birsfelderstrasse			

Summe Zufahrten  
1'519

<b>Knoten Rennbahn</b>	MSP	Birsfelderstrasse			
		33	101	116	
	St Jakob Strasse	59			176
		126			299
	35			367	St Jakob Strasse
		60	254	314	
		Margelackerstrasse			

Summe Zufahrten  
1'940

<b>Kreisel Lux Guyer</b>	MSP	Neue Bahnhofstrasse			
		86	94	53	
	St Jakob Strasse	76	0		84
		376	3	2	543
	80		3	135	Prattelerstrasse
		132	128	184	
		Hauptstrasse			

Summe Zufahrten  
1'979

# Verkehrsmenge 2017

<b>Knoten Panthleon</b>	ASP	Birsfelderstrasse			
		19	268	253	
	Schanzweg	5			476
		4			9
	15			36	Hofackerstrasse
		20	580	89	
		Birsfelderstrasse			
Summe Zufahrten 1'774					

<b>Knoten Rennbahn</b>	ASP	Birsfelderstrasse			
		42	156	130	
	St Jakob Strasse	116			217
		339			340
	111			503	St Jakob Strasse
		79	205	291	
		Margelackerstrasse			
Summe Zufahrten 2'529					

<b>Kreisel Lux Guyer</b>	ASP	Neue Bahnhofstrasse			
		107	186	101	
	St Jakob Strasse	65	0		72
		524	1	3	657
	156		21	162	Prattelerstrasse
		147	143	244	
		Hauptstrasse			
Summe Zufahrten 2'589					

# Verkehrsmenge 2029

<b>Knoten Panthleon</b>	MSP	Birsfelderstrasse			
		10	398	392	
	Schanzweg	8			278
		8			7
	26			21	
		6	335	44	
		Birsfelderstrasse			

Summe Zufahrten  
1'534

<b>Knoten Rennbahn</b>	MSP	Birsfelderstrasse			
		33	102	116	
	St Jakob Strasse	60			176
		126			299
	35			367	
		60	256	314	
		Margelackerstrasse			

Summe Zufahrten  
1'944

<b>Kreisel Lux Guyer</b>	MSP	Neue Bahnhofstrasse			
		86	94	54	
	St Jakob Strasse	76	0		90
		376	3	2	543
	80		3	135	
		132	130	184	
		Hauptstrasse			

Summe Zufahrten  
1'989

# Verkehrsmenge 2029

**Knoten  
Panthleon**

<b>ASP</b>		Birsfelderstrasse		
		19	268	254
Schanzweg	5			480
	4			9
	15			36
		20	581	89
		Birsfelderstrasse		

Summe Zufahrten  
1'781

**Knoten  
Rennbahn**

<b>ASP</b>		Birsfelderstrasse		
		42	156	130
St Jakob Strasse	116			217
	339			340
	111			503
		79	205	291
		Margelackerstrasse		

Summe Zufahrten  
2'529

**Kreisel  
Lux Guyer**

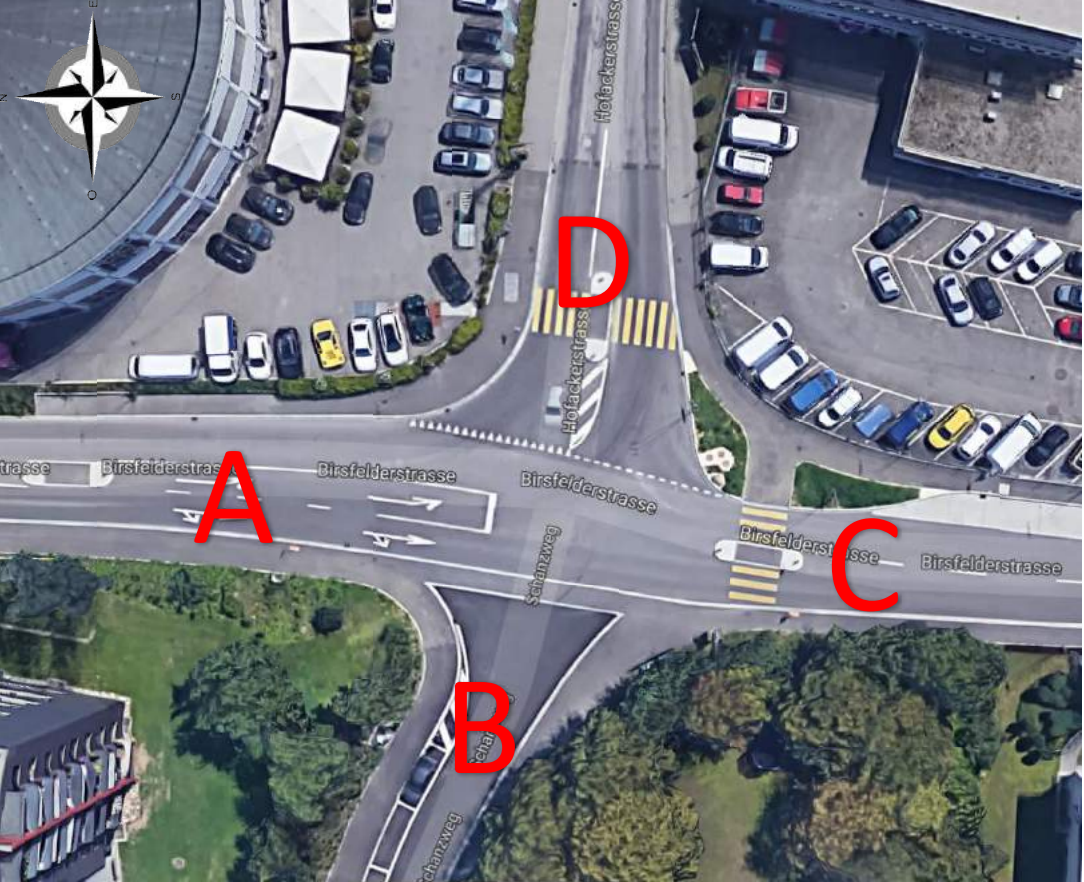
<b>ASP</b>		Neue Bahnhofstrasse		
		107	187	104
St Jakob Strasse	65		0	73
	524	1		3
	156		21	162
		147	143	244
		Hauptstrasse		

Summe Zufahrten  
2'595

## **Beilage 2: Leistungsfähigkeit Knoten Pantheon**

# Leistungsfähigkeit Knoten Pantheon

## Knotengeometrie



# Leistungsfähigkeit Knoten Pantheon

MSP 2017

Zufahrt	Strom	Rang	Streifen	alle Fahrzeuge [Fz/h]	Massg. Strom [Fz/h]	Grund- leistungsf. G [PWE/h]	Leistungsf. L [PWE/h]	Auslastung a %	Wahrscheinlichkeiten staufreier Zustand				Mischstrom			Qualitätsstufe
									p <sub>0</sub> %	p <sub>x</sub> %	p <sub>y</sub> %	p <sub>z</sub> %	L <sub>m</sub> [PWE/h]	R <sub>m</sub> [PWE/h]	W <sub>m</sub> [sek]	
A	<b>1</b>	2	1	383	378	959	959	39.9%	60.1%	59.7%						
	<b>2</b>	1	1	396												
	<b>3</b>	1	0	10												
B	<b>4</b>	4	0	8	1'408	191	83	9.7%	90.3%				240	198	19	<b>C</b>
	<b>5</b>	3	1	8	1'168	304	181	4.4%	95.6%		57.0%	66.4%	240	198	19	<b>C</b>
	<b>6</b>	2	0	26	401	753	753	3.5%	96.5%				240	198	19	<b>C</b>
C	<b>7</b>	2	0	6	406	931	931	0.6%	99.4%	59.7%						
	<b>8</b>	1	1	335												
	<b>9</b>	1	0	43												
D	<b>10</b>	4	0	21	1'176	252	161	13.0%	87.0%				588	284	12	<b>B</b>
	<b>11</b>	3	1	7	1'152	309	184	3.8%	96.2%		57.4%	66.7%	588	284	12	<b>B</b>
	<b>12</b>	2	0	276	357	790	790	34.9%	65.1%				588	284	12	<b>B</b>
<b>Summen/Mittel</b>				<b>1'519</b>												



# Leistungsfähigkeit Knoten Pantheon

ASP 2017

Zufahrt	Strom	Rang	Streifen	alle Fahrzeuge [Fz/h]	Massg. Strom [Fz/h]	Grund- leistungsf. G [PWE/h]	Leistungsf. L [PWE/h]	Auslastung a %	Wahrscheinlichkeiten staufreier Zustand				Mischstrom			Qualitätsstufe
									p <sub>0</sub> %	p <sub>x</sub> %	p <sub>y</sub> %	p <sub>z</sub> %	L <sub>m</sub> [PWE/h]	R <sub>m</sub> [PWE/h]	w <sub>m</sub> [sek]	
A	<b>1</b>	2	1	253	669	706	706	35.9%	64.1%	62.9%						
	<b>2</b>	1	1	268												
	<b>3</b>	1	0	19												
B	<b>4</b>	4	0	5	1'616	149	20	25.6%	74.4%			81	57	68	<b>E</b>	
	<b>5</b>	3	1	4	1'220	288	181	2.2%	97.8%	61.5%	70.1%	81	57	68	<b>E</b>	
	<b>6</b>	2	0	15	278	862	862	1.7%	98.3%			81	57	68	<b>E</b>	
C	<b>7</b>	2	0	20	287	1'056	1'056	1.9%	98.1%	62.9%						
	<b>8</b>	1	1	580												
	<b>9</b>	1	0	89												
D	<b>10</b>	4	0	36	1'185	249	171	21.0%	79.0%			489	0	111	<b>E</b>	
	<b>11</b>	3	1	9	1'185	298	188	4.8%	95.2%	59.9%	68.7%	489	0	111	<b>E</b>	
	<b>12</b>	2	0	476	625	589	589	80.9%	19.1%			489	0	111	<b>E</b>	
<b>Summen/Mittel</b>				<b>1'774</b>												

# Leistungsfähigkeit Knoten Pantheon

MSP 2029

Zufahrt	Strom	Rang	Streifen	alle Fahrzeuge [Fz/h]	Massg. Strom [Fz/h]	Grund- leistungsf. G [PWE/h]	Leistungsf. L [PWE/h]	Auslastung a %	Wahrscheinlichkeiten staufreier Zustand				Mischstrom			Qualitätsstufe
									p <sub>0</sub> %	p <sub>x</sub> %	p <sub>y</sub> %	p <sub>z</sub> %	L <sub>m</sub> [PWE/h]	R <sub>m</sub> [PWE/h]	w <sub>m</sub> [sek]	
A	<b>1</b>	2	1	392	379	958	958	40.9%	59.1%	58.7%						
	<b>2</b>	1	1	398												
	<b>3</b>	1	0	10												
B	<b>4</b>	4	0	8	1'421	188	80	10.0%	90.0%			234	192	20	<b>C</b>	
	<b>5</b>	3	1	8	1'180	300	176	4.5%	95.5%	56.0%	65.6%	234	192	20	<b>C</b>	
	<b>6</b>	2	0	26	403	751	751	3.5%	96.5%			234	192	20	<b>C</b>	
C	<b>7</b>	2	0	6	408	929	929	0.6%	99.4%	58.7%						
	<b>8</b>	1	1	335												
	<b>9</b>	1	0	44												
D	<b>10</b>	4	0	21	1'187	248	157	13.4%	86.6%			583	277	13	<b>B</b>	
	<b>11</b>	3	1	7	1'163	305	179	3.9%	96.1%	56.4%	65.9%	583	277	13	<b>B</b>	
	<b>12</b>	2	0	278	357	790	790	35.2%	64.8%			583	277	13	<b>B</b>	
<b>Summen/Mittel</b>				<b>1'533</b>												

# Leistungsfähigkeit Knoten Pantheon

ASP 2029

Zufahrt	Strom	Rang	Streifen	alle Fahrzeuge [Fz/h]	Massg. Strom [Fz/h]	Grund- leistungsf. G [PWE/h]	Leistungsf. L [PWE/h]	Auslastung a %	Wahrscheinlichkeiten staufreier Zustand				Mischstrom			Qualitätsstufe
									p <sub>0</sub> %	p <sub>x</sub> %	p <sub>y</sub> %	p <sub>z</sub> %	L <sub>m</sub> [PWE/h]	R <sub>m</sub> [PWE/h]	w <sub>m</sub> [sek]	
A	<b>1</b>	2	1	254	670	705	705	36.0%	64.0%	62.8%						
	<b>2</b>	1	1	268												
	<b>3</b>	1	0	19												
B	<b>4</b>	4	0	5	1'622	147	19	26.9%	73.1%				78	54	70	<b>E</b>
	<b>5</b>	3	1	4	1'222	287	180	2.2%	97.8%		61.4%	69.9%	78	54	70	<b>E</b>
	<b>6</b>	2	0	15	278	862	862	1.7%	98.3%				78	54	70	<b>E</b>
C	<b>7</b>	2	0	20	287	1'056	1'056	1.9%	98.1%	62.8%						
	<b>8</b>	1	1	581												
	<b>9</b>	1	0	89												
D	<b>10</b>	4	0	36	1'187	249	171	21.1%	78.9%				488	0	111	<b>E</b>
	<b>11</b>	3	1	9	1'187	298	187	4.8%	95.2%		59.7%	68.6%	488	0	111	<b>E</b>
	<b>12</b>	2	0	480	626	588	588	81.6%	18.4%				488	0	111	<b>E</b>
<b>Summen/Mittel</b>				<b>1'780</b>												

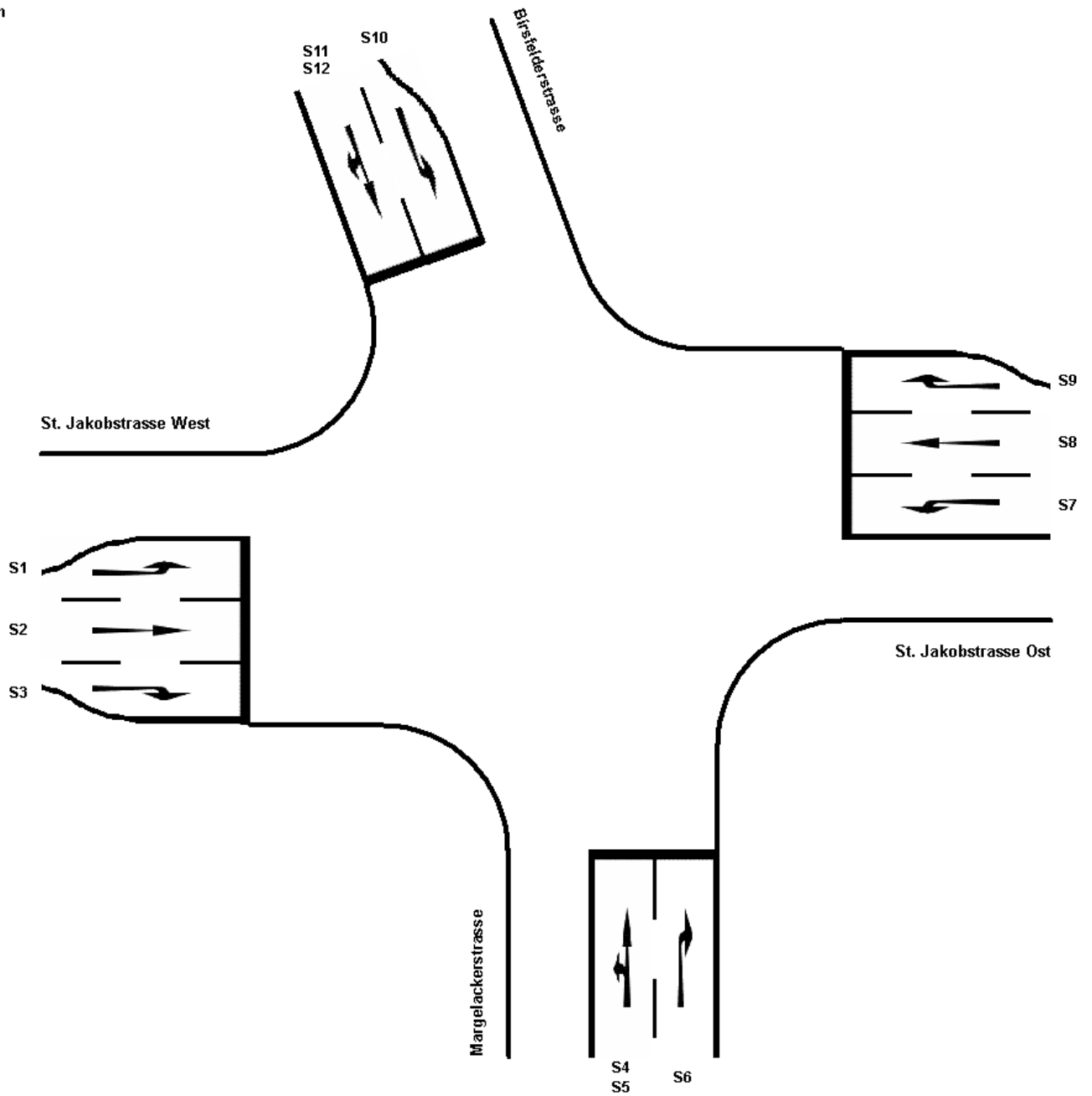
### **Beilage 3: Leistungsfähigkeit Knoten Rennbahn**

# Definition der Ströme

Datei : MSP 2017.amp  
Projekt : Kriegacker (2060.969)  
Knoten : LSA Rennbahn, 1  
Stunde : MSP 2017 (2018)



ihlen  
ifen



**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: Kriegacker (2060.969)						Stadt:				
Knotenpunkt: LSA Rennbahn, 1						Datum: 13.11.2017				
Zeitabschnitt: MSP 2017						Bearbeiter: fra				
Umlaufzeit $t_U$ : 75 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	59	0	0			1.000		1	nein	nein
2	126	0	0			1.000		1	nein	nein
3	35	0	0			1.000		1	nein	nein
4	60	0	0			1.000		1	ja	nein
5	254	0	0			1.000		1	ja	nein
6	314	0	0			1.000		1	nein	nein
7	367	0	0			1.000		1	nein	nein
8	299	0	0			1.000		1	nein	nein
9	176	0	0			1.000		1	nein	ja
10	116	0	0			1.000		1	nein	nein
11	101	0	0			1.000		1	ja	nein
12	33	0	0			1.000		1	ja	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	15	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13	30	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	rechts	31	50	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	50
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	42	50	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F15	36	0		13,00					
2	F17	139	0		12,00					
4	F16	5	0		13,00					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr

Projekt: <u>Kriegacker (2060.969)</u>	Stadt: _____
Knotenpunkt: <u>LSA Rennbahn, 1</u>	Datum: <u>13.11.2017</u>
Zeitabschnitt: <u>MSP 2017</u>	Bearbeiter: <u>fra</u>

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)**

Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	I3	1.800	2000	4	133					
2	I2	1.800	2000	7	213					
3	I1	1.800	2000	5	160					
4	I12	1.800	2000	17	480					
5	I12	1.800	2000	17	480					
6	I10	1.800	2000	45	1227					
7	I8	1.800	2000	21	587					
8	I7	1.800	2000	16	453					
9	I6	1.800	2000	12	347					347
10	I5	1.800	2000	6	187					
11	I4	1.800	2000	9	267					
12	I4	1.800	2000	9	267					

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)**

Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz/h]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	I1	35		35		2.500	2.391			160
12	I2	126	126				6.515			213
13	I3	59			59	5.000	3.819			133
21	I10	314		314			6.218			1227
22	I12	314	254		60		11.660		480	
31	I6	176		176		8.333	7.304			347
32	I7	299	299				11.402			453
33	I8	367			367		12.387			587
41	I4	134	101	33			6.223		267	
42	I5	116			116	8.333	6.431			187

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Berechnung der Verkehrsqualitäten										
Projekt: Kriegacker (2060.969)							Stadt: _____			
Knotenpunkt: LSA Rennbahn, 1							Datum: 13.11.2017			
Zeitabschnitt: MSP 2017							Bearbeiter: fra			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	I1	3	35	0.219	0.08	0.158	0.841	14	35.9	C
12	I2	2	126	0.592	0.11	0.894	3.398	39	47.1	C
13	I3	1	59	0.444	0.07	0.466	1.648	23	46.3	C
21	I10	6	314	0.256	0.61	0.196	3.195	37	7.2	A
22	I12	4, 5	314	0.654	0.24	1.243	7.141	70	35.0	C
31	I6	9	176	0.507	0.17	0.622	3.945	44	34.5	B
32	I7	8	299	0.660	0.23	1.280	6.945	68	36.5	C
33	I8	7	367	0.625	0.29	1.079	7.695	74	29.5	B
41	I4	11, 12	134	0.502	0.13	0.606	3.198	37	38.3	C
42	I5	10	116	0.620	0.09	1.014	3.340	39	52.2	D
Gesamt			1940						32.1	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
1	F15	36	0	1	67					D
2	F17	139	0	1	65					D
4	F16	5	0	1	64					D
Gesamtbewertung:										D



**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: Kriegacker (2060.969)						Stadt:				
Knotenpunkt: LSA Rennbahn, 1						Datum: 13.11.2017				
Zeitabschnitt: ASP 2017						Bearbeiter: fra				
Umlaufzeit $t_U$ : 100 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	116	0	0			1.000		1	nein	nein
2	339	0	0			1.000		1	nein	nein
3	111	0	0			1.000		1	nein	nein
4	79	0	0			1.000		1	ja	nein
5	205	0	0			1.000		1	ja	nein
6	291	0	0			1.000		1	nein	nein
7	503	0	0			1.000		1	nein	nein
8	340	0	0			1.000		1	nein	nein
9	217	0	0			1.000		1	nein	ja
10	130	0	0			1.000		1	nein	nein
11	156	0	0			1.000		1	ja	nein
12	42	0	0			1.000		1	ja	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	15	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13	30	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	rechts	31	50	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	50
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	42	50	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F15	36	0		13,00					
2	F17	139	0		12,00					
4	F16	5	0		13,00					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage										
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr										
Projekt: Kriegacker (2060.969)						Stadt:					
Knotenpunkt: LSA Rennbahn, 1						Datum: 13.11.2017					
Zeitabschnitt: ASP 2017						Bearbeiter: fra					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>											
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]	
1	I3	1.800	2000	6	140						
2	I2	1.800	2000	19	400						
3	I1	1.800	2000	16	340						
4	I12	1.800	2000	17	360						
5	I12	1.800	2000	17	360						
6	I10	1.800	2000	54	1100						
7	I8	1.800	2000	29	600						
8	I7	1.800	2000	44	900						
9	I6	1.800	2000	38	780					760	
10	I5	1.800	2000	15	320						
11	I4	1.800	2000	17	360						
12	I4	1.800	2000	17	360						
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>											
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]	
11	I1	111		111		2.500	5.912			340	
12	I2	339	339				19.688			400	
13	I3	116			116	5.000	10.203			140	
21	I10	291		291			8.034			1100	
22	I12	284	205		79		15.700		360		
31	I6	217		217		8.333	7.977			760	
32	I7	340	340				10.962			900	
33	I8	503			503		24.604			600	
41	I4	198	156	42			9.816		360		
42	I5	130			130	8.333	6.874			320	



**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: Kriegacker (2060.969)						Stadt:				
Knotenpunkt: LSA Rennbahn, 1						Datum: 13.11.2017				
Zeitabschnitt: MSP 2029						Bearbeiter: r				
Umlaufzeit $t_U$ : 75 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	60	0	0			1.000		1	nein	nein
2	126	0	0			1.000		1	nein	nein
3	35	0	0			1.000		1	nein	nein
4	60	0	0			1.000		1	ja	nein
5	256	0	0			1.000		1	ja	nein
6	314	0	0			1.000		1	nein	nein
7	367	0	0			1.000		1	nein	nein
8	299	0	0			1.000		1	nein	nein
9	176	0	0			1.000		1	nein	ja
10	116	0	0			1.000		1	nein	nein
11	102	0	0			1.000		1	ja	nein
12	33	0	0			1.000		1	ja	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	15	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13	30	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	rechts	31	50	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	50
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	42	50	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F15	36	0		13,00					
2	F17	139	0		12,00					
4	F16	5	0		13,00					



**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Kriegacker (2060.969)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: LSA Rennbahn, 1						Datum: 13.11.2017				
Zeitabschnitt: MSP 2029						Bearbeiter: r				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	I1	3	35	0.219	0.08	0.158	0.841	14	35.9	C
12	I2	2	126	0.592	0.11	0.894	3.398	39	47.1	C
13	I3	1	60	0.451	0.07	0.481	1.684	23	46.7	C
21	I10	6	314	0.256	0.61	0.196	3.195	37	7.2	A
22	I12	4, 5	316	0.658	0.24	1.271	7.213	71	35.3	C
31	I6	9	176	0.507	0.17	0.622	3.945	44	34.5	B
32	I7	8	299	0.660	0.23	1.280	6.945	68	36.5	C
33	I8	7	367	0.625	0.29	1.079	7.695	74	29.5	B
41	I4	11, 12	135	0.506	0.13	0.616	3.229	38	38.5	C
42	I5	10	116	0.620	0.09	1.014	3.340	39	52.2	D
Gesamt			1944						32.2	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F15	36	0	1	67					D
2	F17	139	0	1	65					D
4	F16	5	0	1	64					D
Gesamtbewertung:									D	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: Kriegacker (2060.969)					Stadt:					
Knotenpunkt: LSA Rennbahn, 1					Datum: 13.11.2017					
Zeitabschnitt: ASP 2029					Bearbeiter: fra					
Umlaufzeit $t_U$ : 100 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	116	0	0			1.000		1	nein	nein
2	339	0	0			1.000		1	nein	nein
3	111	0	0			1.000		1	nein	nein
4	79	0	0			1.000		1	ja	nein
5	205	0	0			1.000		1	ja	nein
6	291	0	0			1.000		1	nein	nein
7	503	0	0			1.000		1	nein	nein
8	340	0	0			1.000		1	nein	nein
9	217	0	0			1.000		1	nein	ja
10	130	0	0			1.000		1	nein	nein
11	156	0	0			1.000		1	ja	nein
12	42	0	0			1.000		1	ja	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	15	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13	30	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	rechts	31	50	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	50
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	42	50	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F15	36	0		13,00					
2	F17	139	0		12,00					
4	F16	5	0		13,00					

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

<b>Formblatt 2</b>		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr								
Projekt: <u>Kriegacker (2060.969)</u>						Stadt: _____				
Knotenpunkt: <u>LSA Rennbahn, 1</u>						Datum: <u>13.11.2017</u>				
Zeitabschnitt: <u>ASP 2029</u>						Bearbeiter: <u>fra</u>				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	I3	1.800	2000	6	140					
2	I2	1.800	2000	19	400					
3	I1	1.800	2000	16	340					
4	I12	1.800	2000	17	360					
5	I12	1.800	2000	17	360					
6	I10	1.800	2000	54	1100					
7	I8	1.800	2000	29	600					
8	I7	1.800	2000	44	900					
9	I6	1.800	2000	38	780					760
10	I5	1.800	2000	15	320					
11	I4	1.800	2000	17	360					
12	I4	1.800	2000	17	360					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	I1	111		111		2.500	5.912			340
12	I2	339	339				19.688			400
13	I3	116			116	5.000	10.203			140
21	I10	291		291			8.034			1100
22	I12	284	205		79		15.700		360	
31	I6	217		217		8.333	7.977			760
32	I7	340	340				10.962			900
33	I8	503			503		24.604			600
41	I4	198	156	42			9.816		360	
42	I5	130			130	8.333	6.874			320





## **Beilage 4: Leistungsfähigkeit Kreisel Lux Guyer**



# Leistungsfähigkeit Kreisel Lux Guyer

## MSP 2017

		St. Jakobstrasse Ast1	Hauptstrasse Ast2	Prattelerstrasse Ast3	Neue Bahnhofstrasse Ast4
<b>Grundlagen</b>	$Q_{Ei}$	535	447	764	233
	Linksabbieger $i$	79	135	137	53
	$Q_{Ei}$	456	312	627	180
	$Q_{Ki}$	287	510	342	818
	$Q_{Ai}$	764	312	615	288
	$FG_i$	44	21	78	5
<b>Ausfahrt</b>	Länge FG	5	5	5	5
	$LF_{max}$	1400	1400	1400	1400
	LF mit FG	1340	1375	1310	1380
	Auslastungsgrad	57%	23%	47%	21%
<b>Einfahrt</b>	$Q_{ki}$	287	510	342	818
	Verfahren	Forschung	Forschung	Forschung	Forschung
	Formelement 1	1041	1041	1041	1041
	Formelement 2	0.434	0.434	0.434	0.434
	$L_{E,i max}$	916	820	893	686
	Korrektur Fussgänger	0.99	0.99	0.99	1
	LF mit Fussgänger	907	811	884	686
	Auslastungsgrad	50%	38%	71%	26%
Belastungsreserve	451	499	257	506	
<b>Wartezeit</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	
<b>LOS</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>A</b>	

# Leistungsfähigkeit Kreisel Lux Guyer

## ASP 2017

		St. Jakobstrasse Ast1	Hauptstrasse Ast2	Prattelerstrasse Ast3	Neue Bahnhofstrasse Ast4
<b>Grundlagen</b>	$Q_{Ei}$	745	555	894	394
	Linksabbieger $i$	66	168	165	101
	$Q_{Ei}$	679	387	729	293
	$Q_{Ki}$	473	694	377	991
	$Q_{Ai}$	912	525	872	280
	$FG_i$	84	89	133	10
<b>Ausfahrt</b>	Länge FG	5	5	5	5
	$LF_{max}$	1400	1400	1400	1400
	LF mit FG	1300	1290	1250	1380
	Auslastungsgrad	70%	41%	70%	20%
<b>Einfahrt</b>	$Q_{ki}$	473	694	377	991
	Verfahren	Forschung	Forschung	Forschung	Forschung
	Formelement 1	1041	1041	1041	1041
	Formelement 2	0.434	0.434	0.434	0.434
	$L_{E,i max}$	836	740	877	611
	Korrektur Fussgänger	0.99	0.99	0.97	1
	LF mit Fussgänger	827	732	851	611
	Auslastungsgrad	82%	53%	86%	48%
	Belastungsreserve	148	345	122	318
<b>Wartezeit</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>29</b>	<b>11</b>	
<b>LOS</b>	<b>C</b>	<b>A</b>	<b>C</b>	<b>B</b>	

# Kreisel Lux Guyer

## MSP 2029

		St. Jakobstrasse Ast1	Hauptstrasse Ast2	Prattelerstrasse Ast3	Neue Bahnhofstrasse Ast4
<b>Grundlagen</b>	$Q_{Ei, alle}$	535	449	770	234
	Linksabbieger $_i$	79	135	137	54
	$Q_{Ei}$	456	314	633	180
	$Q_{Ki}$	286	509	341	812
	$Q_{Ai}$	764	312	616	296
	$FG_i$	44	21	78	5
<b>Ausfahrt</b>	Länge FG	5	5	5	5
	$LF_{max}$	1400	1400	1400	1400
	LF mit FG	1340	1375	1310	1380
	Auslastungsgrad	57%	23%	47%	21%
<b>Einfahrt</b>	$Q_{ki}$	286.31	508.98	341.07	812
	Verfahren	Forschung	Forschung	Forschung	Forschung
	Formelement 1	1041	1041	1041	1041
	Formelement 2	0.434	0.434	0.434	0.434
	$L_{E,i max}$	917	820	893	689
	Korrektur Fussgänger	0.99	0.99	0.99	1
	LF mit Fussgänger	908	812	884	689
	Auslastungsgrad	50%	39%	72%	26%
	Belastungsreserve	452	498	251	508
<b>Wartezeit</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	
<b>LOS</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>A</b>	

# Kreisel Lux Guyer

## ASP 2029

		St. Jakobstrasse Ast1	Hauptstrasse Ast2	Prattelerstrasse Ast3	Neue Bahnhofstrasse Ast4
<b>Grundlagen</b>	$Q_{Ei}$	746	555	895	398
	Linksabbierer <sub>i</sub>	66	168	165	104
	$Q_{Ei}$	680	387	730	294
	$Q_{Ki}$	474	694	376	969
	$Q_{Ai}$	912	526	875	281
	FG <sub>i</sub>	84	89	133	10
<b>Ausfahrt</b>	Länge FG	5	5	5	5
	LF <sub>max</sub>	1400	1400	1400	1400
	LF mit FG	1300	1290	1250	1380
	Auslastungsgrad	70%	41%	70%	20%
<b>Einfahrt</b>	$Q_{ki}$	473	694	377	991
	Verfahren	Forschung	Forschung	Forschung	Forschung
	Formelement 1	1041	1041	1041	1041
	Formelement 2	0.434	0.434	0.434	0.434
	$L_{E,i max}$	835	740	878	620
	Korrektur Fussgänger	0.99	0.99	0.97	1
	LF mit Fussgänger	827	732	851	620
	Auslastungsgrad	82%	53%	86%	47%
	Belastungsreserve	147	345	121	326
<b>Wartezeit</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>29</b>	<b>11</b>	
<b>LOS</b>	<b>C</b>	<b>A</b>	<b>C</b>	<b>B</b>	

## Beilage 5: Teilgebiete Masterplan Polyfeld MuttENZ



Quelle: Polyfeld MuttENZ, Masterplan, 10.01.2011