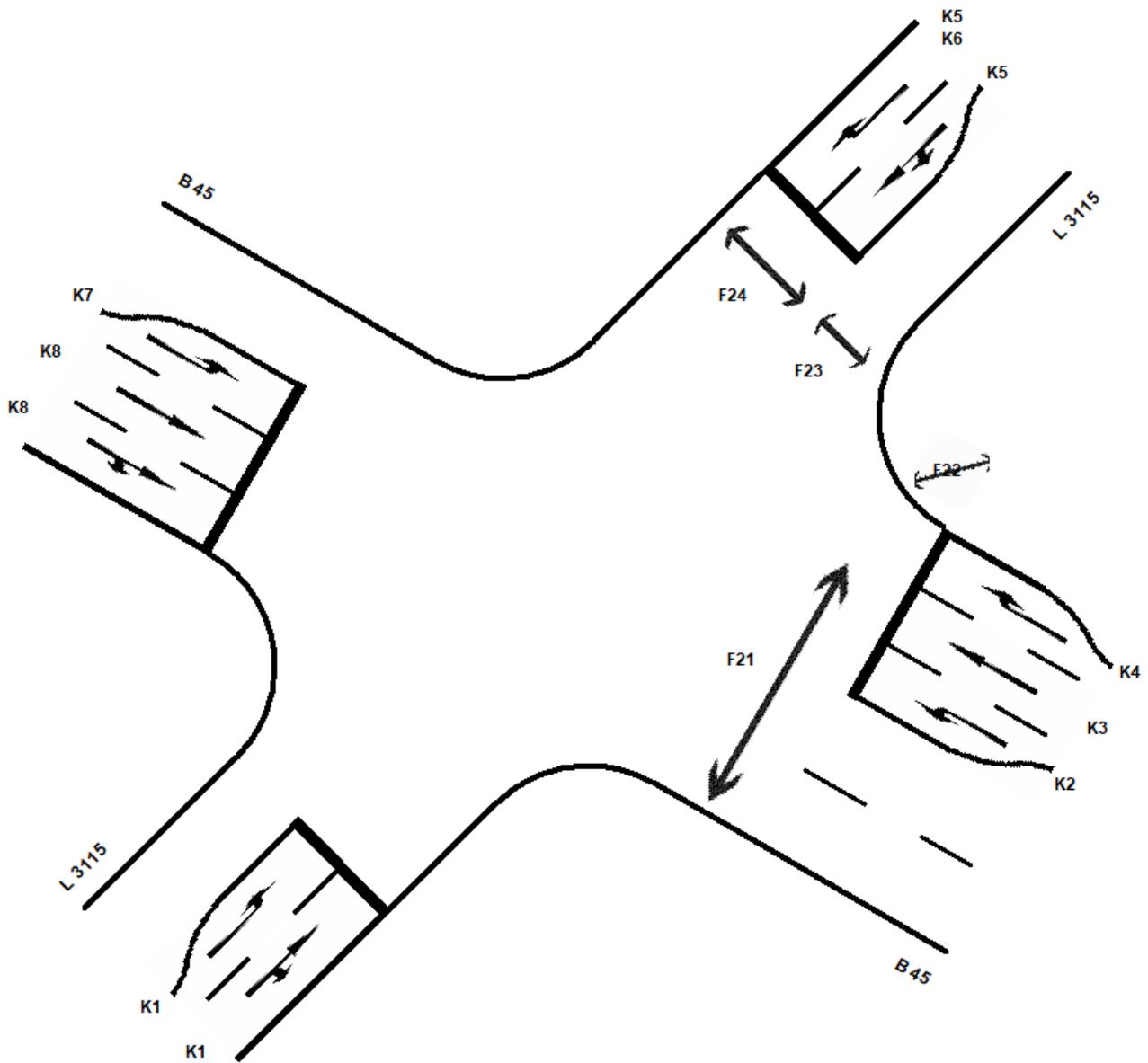


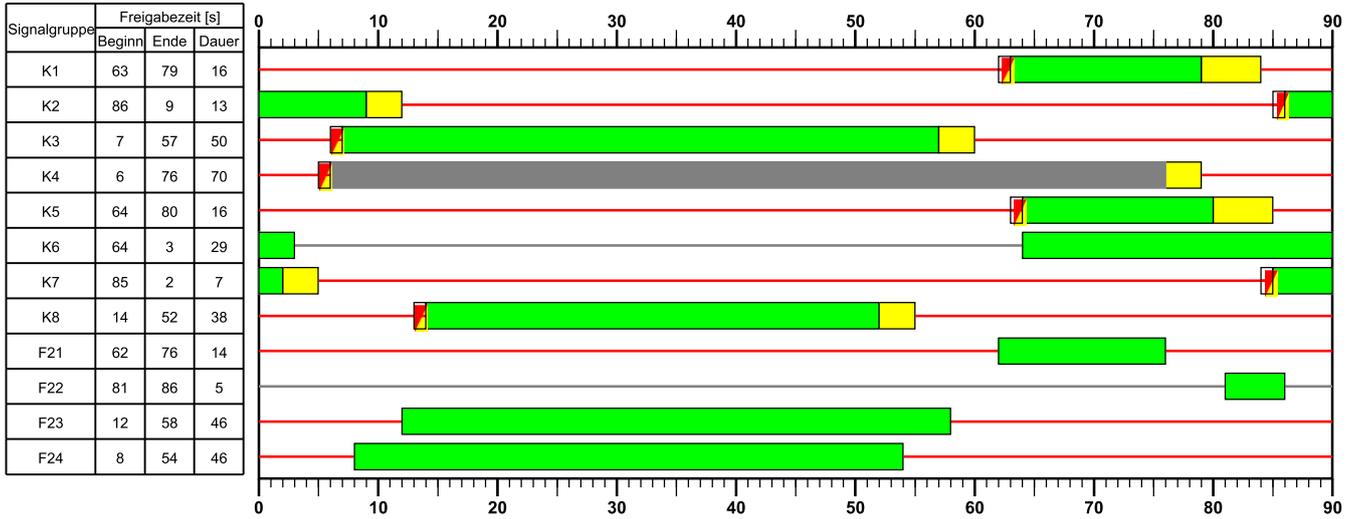
	Gewerbegebiet West			Summen
	I	II	III	
Flächengröße [ha]	3,69	4,94	5,45	14,08
Nettobauland [m²]				
GFZ	1,6	1,6	1,6	
BGF [m2]	58.968	79.048	87.264	
Einwohner				
<b>Bewohnerverkehr</b>				
Anteil mobile Personen				
Wege pro Bewohner				
Wege der Bewohner				
MIV-Anteil				
Fahrten je Bewohner				
Besetzungsgrad				
Pkw-Fahrten je Bewohner				
<b>Beschäftigtenverkehr</b>				
1 Beschäftigter/ X m² BGF	80	150	150	
Beschäftigte	737	527	582	
Anwesenheitsquote	0,8	0,8	0,8	
Beschäftigte pro Werktag	590	422	465	
Wege Pro Beschäftigten	2,5	2,5	2,5	
Wege der Beschäftigten	1474	1054	1164	
MIV-Anteil	0,7	0,7	0,7	
Fahrten der Beschäftigten	1032	738	814	
Besetzungsgrad	1,1	1,1	1,1	
Kfz-Fahrten der Beschäftigten	938	671	740	2349
<b>Kunden- und Besucherverkehr</b>				
Wege Pro Beschäftigten	0,5	0,5	0,5	
Wege der Besucher und Kunden	295	211	233	
MIV-Anteil	0,9	0,9	0,9	
Fahrten der Kunden	265	190	209	
Besetzungsgrad	1,1	1,1	1,1	
Anteil Besucherwege				
Kfz-Fahrten der Kunden & Besucher	241	172	190	604
<b>Güterverkehr</b>				
Güterverkehrsfahrten pro Beschäftigten	0,2	0,2	0,2	
Güterverkehr des Gebiets	118	84	93	295
Summe Schwerverkehr-Fahrten	59	42	47	148
Summe Pkw-Fahrten	1238	885	977	3101
<b>Summe Fahrten</b>	<b>1297</b>	<b>927</b>	<b>1024</b>	<b>3249</b>





Signalzeitenplan

Datei : KP1\_Bestand2020V18\_SpHAM.amp  
 Projekt : B-Plan GE-Gebiet West  
 Knoten : KP1, Bestand 2020  
 Stunde : vormittägliche Spitzensunde



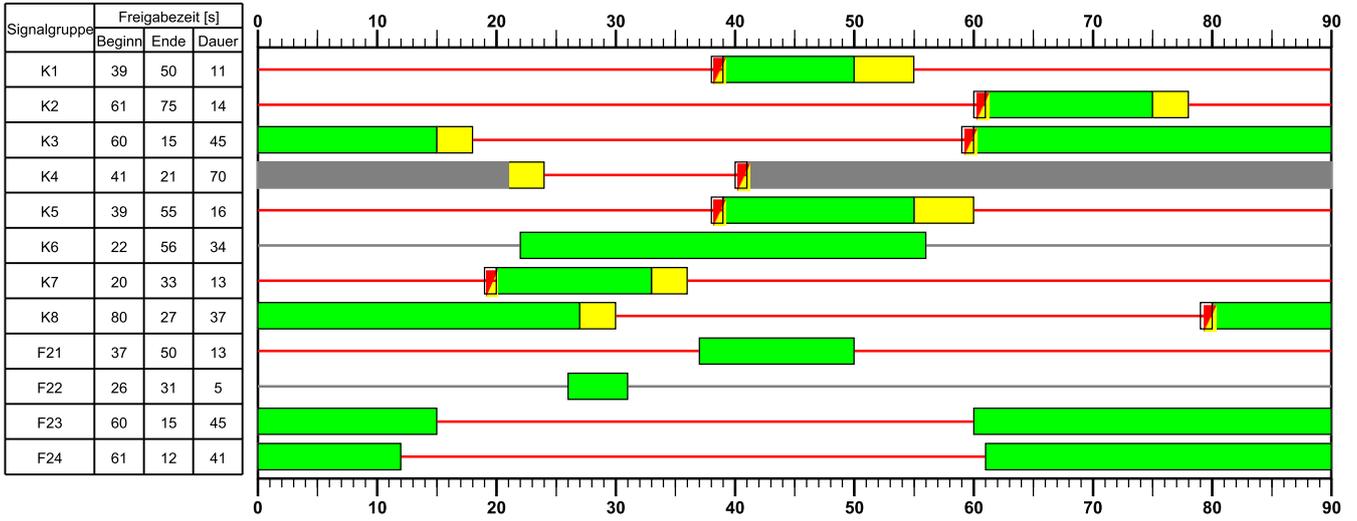
= Grün , 
  = Rot , 
  = Gelb , 
  = Rot/Gelb , 
  = Grünpfeil , 
  = Gelbblinker , 
  = Dunkel

AMPEL Version 6.3.5



Signalzeitenplan

Datei : KP1\_Bestand2020V18\_SpHPM.amp  
 Projekt : B-Plan GE-Gebiet West  
 Knoten : KP1, Bestand 2020  
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde



= Grün , 
  = Rot , 
  = Gelb , 
  = Rot/Gelb , 
  = Grünpfeil , 
  = Gelbblinker , 
  = Dunkel

AMPEL Version 6.3.5



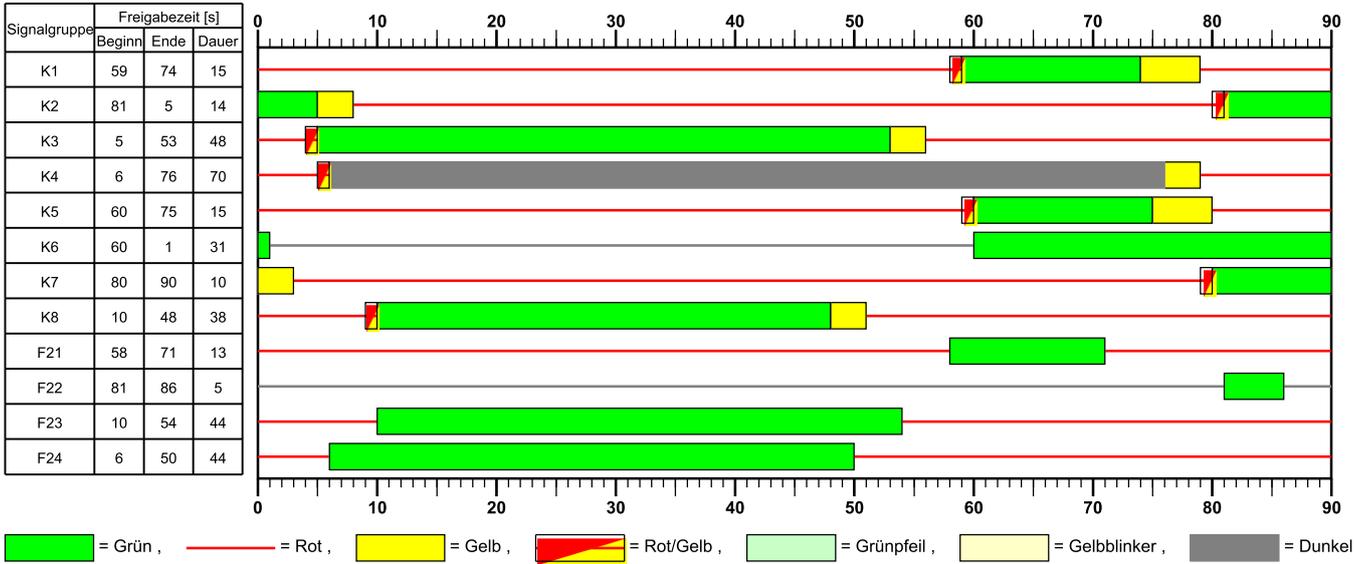
**Signalzeitenplan**

Datei : KP1\_PlanfallZwischenstand2022V18\_SpHAM.amp

Projekt : B-Plan GE-Gebiet West

Knoten : KP1, Planfall Zwischenstand 2022

Stunde : vormittägliche Spitzeneunde



AMPEL Version 6.3.5



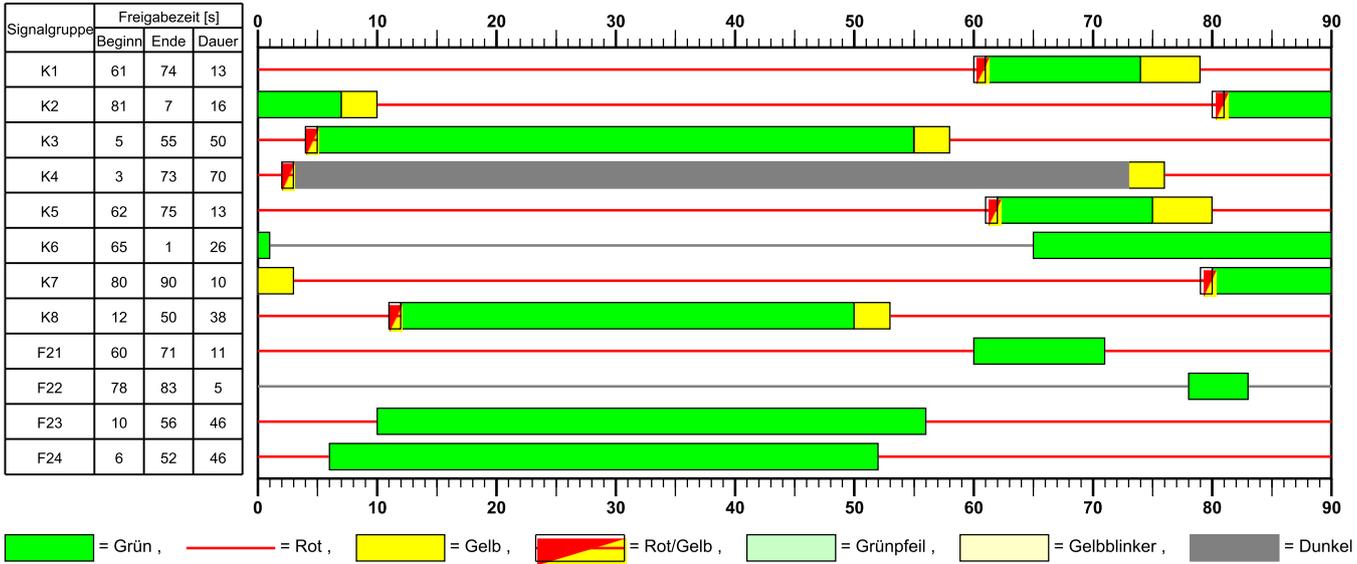
**Signalzeitenplan**

Datei : KP1\_PlanfallZwischenstand2022V18\_SpHAM\_L3115Ausgebaut.amp

Projekt : B-Plan GE-Gebiet West

Knoten : KP1, Planfall Zwischenstand 2022 mit Ausgebauter L3115

Stunde : vormittägliche Spitzeneunde



AMPEL Version 6.3.5

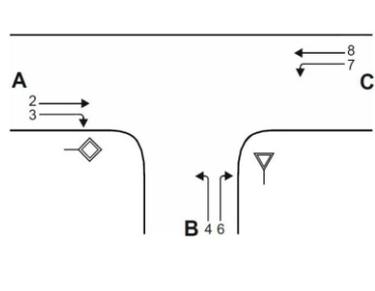
Formblatt L5-1a:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße					
		Verkehrsdaten: Datum Uhrzeit		<input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse			
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums					
		Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>					
		Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit w = 45s		Qualitätsstufe D			
Geometrische Randbedingungen							
Zufahrt	Verkehrstrom	Anzahl (0/1/2)	Fahrstreifen Aufstelllänge n [ Pkw-E ]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)			
		1	2	3			
A	2	1	---	---			
	3	0	---	nein			
B	4	1		---			
	6	0	5	nein			
C	7	1	5	---			
	8	1	---	---			
Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung							
Zufahrt	Verkehrstrom	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp. 4 + Sp.5 + Sp. 6)	Pkw-E/Fz (Gl. (L5-2) oder Gl. (L5-3) oder Gl. (L5-4))	Pkw-E (Gl. (L5-1)) (Sp. 7 * Sp. 8))
		$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		4	5	6	7	8	9
A	2	170	8	0	178	1,022	182
	3	50	2	0	52	1,019	53
B	4	90	1	0	91	1,005	91,5
	6	120	1	0	121	1,004	121,5
C	7	80	1	0	81	1,006	81,5
	8	500	1	0	501	1,001	501,5

KNOBEL Version 7.1.18

R + T Ingenieure für Verkehrsplanung Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler

Darmstadt

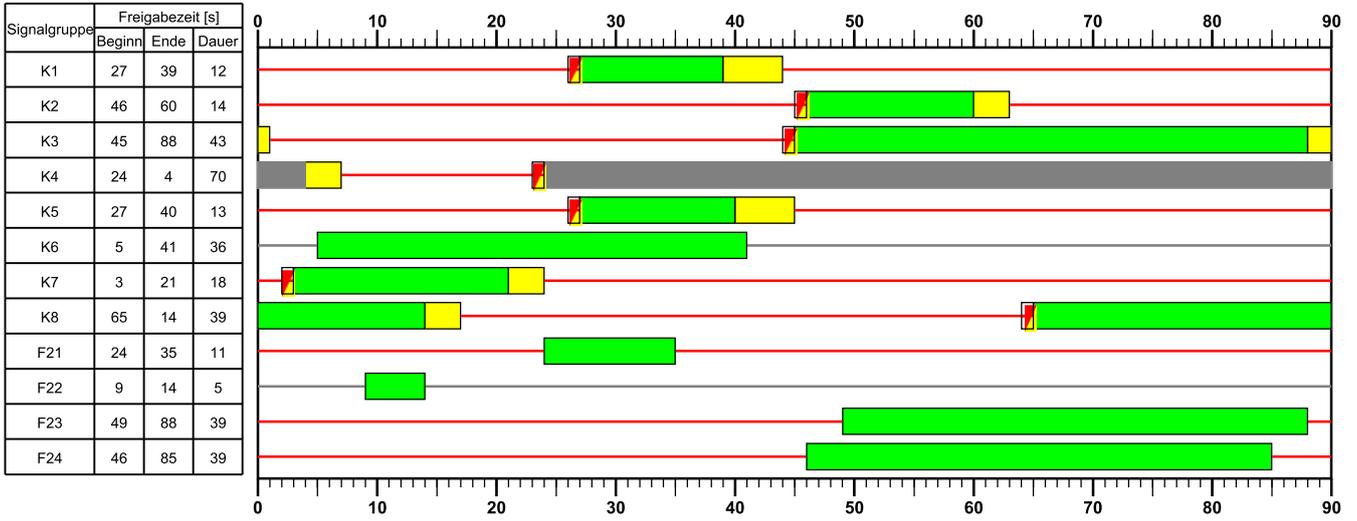
Formblatt L5-1b:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)			
		Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße			
		Verkehrsdaten: Datum _____ Uhrzeit _____ <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse			
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums			
		Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit $w = 45s$		Qualitätsstufe D	
Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8					
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE, i}$ [Pkw-E/h]		Auslastungsgrad (Sp. 10 / Sp. 11) $x_i$ [-]	
	10	11		12	
2	<b>182</b>	<b>1800</b>		<b>0,101</b>	
8	<b>502</b>	<b>1800</b>		<b>0,279</b>	
Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7					
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle L5-2) $q_{p, i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild L5-2 bis Bild L5-4 mit Sp. 14) $G_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	13	14		15	
3	<b>53</b>	<b>0</b>		<b>1600</b>	
7	<b>82</b>	<b>230</b>		<b>1032</b>	
6	<b>122</b>	<b>204</b>		<b>838</b>	
4	<b>92</b>	<b>786</b>		<b>305</b>	
Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7					
Verkehrsstrom	Kapazität (Gl. (L5-7) bzw. Sp. 15) $C_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 16) $x_i$ [-]		staufreier Zustand (Gl. (L5-8) mit Sp. 2, 12 und 17)) $p_{0, 7}$ [-]	
	16	17		18	
3	<b>1600</b>	<b>0,033</b>		---	
7	<b>1032</b>	<b>0,079</b>		<b>0,921</b>	
6	<b>838</b>	<b>0,145</b>		---	
Kapazität des Verkehrsstroms 4					
Verkehrsstrom	Kapazität (Gl. (L5-9)) bzw. (Sp. 15 * Sp. 18) $C_{PE, 4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 19) $x_4$ [-]			
	19	20			
4	<b>281</b>	<b>0,326</b>			

Formblatt L5-1c:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße Verkehrsdaten: Datum _____ Uhrzeit _____ <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 45s$ Qualitätsstufe D					
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)	
		$x_i [-]$	$n$ [Pkw-E]	$q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE, m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE, m} [-]$	
		21	22	23	24	25	
B	4	<b>0,326</b>	5	213	653	1,005	
	6	<b>0,145</b>					
C	7	<b>0,079</b>	5	583	---	1,002	
	8	<b>0,279</b>	---				
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27)) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe
		$f_{PE, i}$ bzw. $f_{PE, m} [-]$	$C_{PE, i}$ bzw. $C_{PE, m}$ [Pkw-E/h]	$C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	$R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	$t_{W, i}$ bzw. $t_{W, m}$ [s]	Tabelle L5-1 mit Sp. 30) $QSV_i$
		26	27	28	29	30	31
A	2	<b>1,022</b>	<b>1800</b>	<b>1760</b>	<b>1582</b>	<b>2,3</b>	<b>A</b>
	3	<b>1,019</b>	<b>1600</b>	<b>1570</b>	<b>1518</b>	<b>2,4</b>	<b>A</b>
B	4	<b>1,005</b>	<b>281</b>	<b>279</b>	<b>188</b>	<b>19,1</b>	<b>B</b>
	6	<b>1,004</b>	<b>838</b>	<b>835</b>	<b>714</b>	<b>5,0</b>	<b>A</b>
C	7	<b>1,006</b>	<b>1032</b>	<b>1026</b>	<b>945</b>	<b>3,8</b>	<b>A</b>
	8	<b>1,001</b>	<b>1800</b>	<b>1798</b>	<b>1297</b>	<b>2,8</b>	<b>A</b>
B	4+6	<b>1,005</b>	<b>653</b>	<b>650</b>	<b>438</b>	<b>8,2</b>	<b>A</b>
C	7+8	--	--	--	--	--	--
<b>erreichbare Qualitätsstufe</b>						<b>QSV<sub>ges</sub></b>	<b>B</b>



**Signalzeitenplan**

Datei : KP1\_PlanfallZwischenstand2022V18\_SpHPM.amp  
 Projekt : B-Plan GE-Gebiet West  
 Knoten : KP1, Planfall Zwischenstand 2022  
 Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde



= Grün , 
  = Rot , 
  = Gelb , 
  = Rot/Gelb , 
  = Grünpfeil , 
  = Gelbblinker , 
  = Dunkel

AMPEL Version 6.3.5



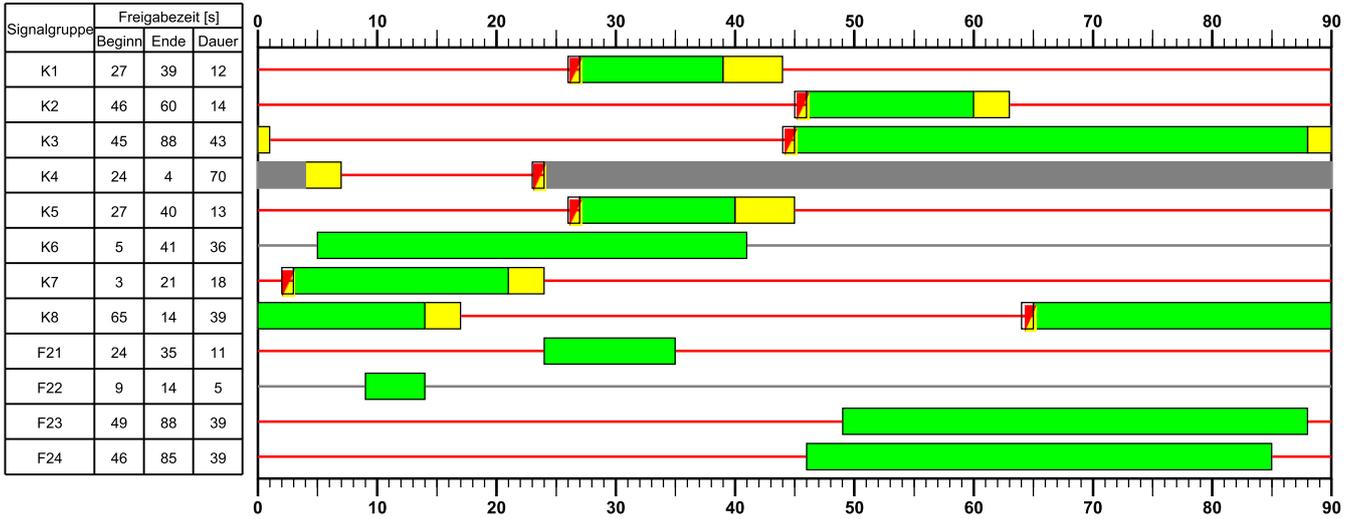
Signalzeitenplan

Datei : KP1\_PlanfallZwischenstand2022V18\_SpHPM.amp

Projekt : B-Plan GE-Gebiet West

Knoten : KP1, Planfall Zwischenstand 2022

Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde



= Grün , 
  = Rot , 
  = Gelb , 
  = Rot/Gelb , 
  = Grünpfeil , 
  = Gelbblinker , 
  = Dunkel

AMPEL Version 6.3.5

Formblatt L5-1a:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße					
		Verkehrsdaten: Datum Uhrzeit		<input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse			
Lage:		<input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums					
Verkehrsregelung: Zufahrt B:		<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>					
Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit w = 45s		Qualitätsstufe D			
Geometrische Randbedingungen							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Anzahl (0/1/2)	Fahrstreifen Aufstelllänge n [ Pkw-E ]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)			
		1	2	3			
A	2	1	---	---			
	3	0	---	nein			
B	4	1		---			
	6	0	5	nein			
C	7	1	5	---			
	8	1	---	---			
Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung							
Zufahrt	Verkehrsstrom	LV	Lkw+Bus	LkwK	Fz (Sp. 4 + Sp.5 + Sp. 6)	Pkw-E/Fz (Gl. (L5-2) oder (Gl. (L5-3) oder Gl. (L5-4))	Pkw-E (Gl. (L5-1)) (Sp. 7 * Sp. 8))
		$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	$q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$f_{PE,i}$ [-]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		4	5	6	7	8	9
A	2	360	3	0	363	1,004	364,5
	3	50	2	0	52	1,019	53
B	4	40	1	0	41	1,012	41,5
	6	50	0	0	50	1,000	50
C	7	70	1	0	71	1,007	71,5
	8	280	4	0	284	1,007	286

Formblatt L5-1b:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)			
		Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße			
		Verkehrsdaten: Datum Uhrzeit		<input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse	
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums			
		Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
		Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 45s$		Qualitätsstufe D	
Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8					
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE, i}$ [Pkw-E/h]		Auslastungsgrad (Sp. 10 / Sp. 11) $x_i$ [-]	
	10	11		12	
2	365	1800		0,203	
8	286	1800		0,159	
Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7					
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle L5-2) $q_{p, i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild L5-2 bis Bild L5-4 mit Sp. 14) $G_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	
		ohne RA	mit RA	ohne RA	mit RA
	13	14		15	
3	53	0		1600	
7	72	415		815	
6	50	389		624	
4	42	744		326	
Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7					
Verkehrsstrom	Kapazität (Gl. (L5-7) bzw. Sp. 15) $C_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 16) $x_i$ [-]		staufreier Zustand (Gl. (L5-8) mit Sp. 2, 12 und 17)) $p_{0, 7}$ [-]	
	16	17		18	
3	1600	0,033		---	
7	815	0,088		0,912	
6	624	0,080		---	
Kapazität des Verkehrsstroms 4					
Verkehrsstrom	Kapazität (Gl. (L5-9)) bzw. (Sp. 15 * Sp. 18) $C_{PE, 4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13 / Sp. 19) $x_4$ [-]			
	19	20			
4	297	0,140			

KNOBEL Version 7.1.18

R + T Ingenieure für Verkehrsplanung Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler

Darmstadt

**Formblatt L5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)**

Knotenpunkt: A-C: L 3115 / B: Planstraße

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_ Uhrzeit \_\_\_\_\_  Planung  Analyse

Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  innerhalb eines Ballungsraums

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w = 45s$  Qualitätsstufe **D**

<b>Kapazität der Mischströme</b>						
Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)
		$x_i [-]$	$n$ [Pkw-E]	$q_{PE, i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE, m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE, m} [-]$
		21	22	23	24	25
B	4	<b>0,140</b>	5	92	652	1,005
	6	<b>0,080</b>				
C	7	<b>0,088</b>	5	358	---	1,007
	8	<b>0,159</b>	---			

<b>Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme</b>							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe
		$f_{PE, i}$ bzw. $f_{PE, m} [-]$	$C_{PE, i}$ bzw. $C_{PE, m}$ [Pkw-E/h]	$C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	$R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	$t_{W, i}$ bzw. $t_{W, m}$ [s]	Tabelle L5-1 mit Sp. 30)
		26	27	28	29	30	31
A	2	<b>1,004</b>	<b>1800</b>	<b>1793</b>	<b>1430</b>	<b>2,5</b>	<b>A</b>
	3	<b>1,019</b>	<b>1600</b>	<b>1570</b>	<b>1518</b>	<b>2,4</b>	<b>A</b>
B	4	<b>1,012</b>	<b>297</b>	<b>294</b>	<b>253</b>	<b>14,2</b>	<b>B</b>
	6	<b>1,000</b>	<b>624</b>	<b>624</b>	<b>574</b>	<b>6,3</b>	<b>A</b>
C	7	<b>1,007</b>	<b>815</b>	<b>809</b>	<b>738</b>	<b>4,9</b>	<b>A</b>
	8	<b>1,007</b>	<b>1800</b>	<b>1787</b>	<b>1503</b>	<b>2,4</b>	<b>A</b>
B	4+6	<b>1,005</b>	<b>652</b>	<b>648</b>	<b>557</b>	<b>6,5</b>	<b>A</b>
C	7+8	--	--	--	--	--	--
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>ges</sub></b>							<b>B</b>