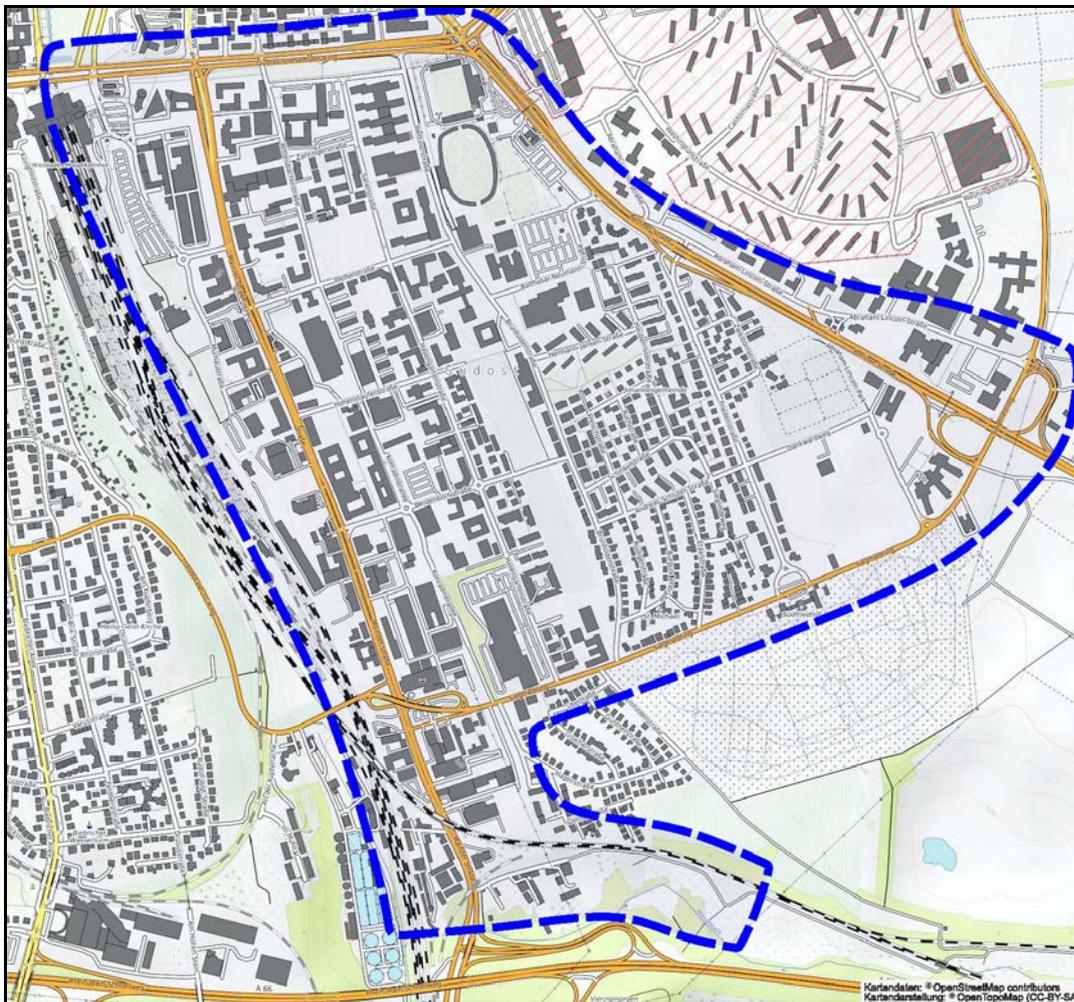

Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße

im Auftrag der SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH



Erläuterungsbericht
März 2021



Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße

im Auftrag der SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH

Erläuterungsbericht

04.März 2021

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Harald Feier
M.Eng. Yannick Seinsoth.
Christoph Göbel

HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24
65205 Wiesbaden

Telefon 0611 71464 - 0
Telefax 0611 71464 - 79
E-Mail info@heinz-feier.de

INHALT	Seite
1 AUFGABENSTELLUNG	1
2 BESTANDSAUFNAHME IM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR	3
2.1 Datengrundlagen	3
2.2 Analyse der Verkehrszustände	4
2.3 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen im Bestand	4
3 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	11
4 VERÄNDERUNG DER FLÄCHENNUTZUNG/STRUKTURDATEN	12
4.1 Überprüfung/Hochrechnung der Prognosedaten	12
4.2 Schätzung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsverteilung	15
5 ABBILDUNG DES VERKEHRSGESCHEHENS IN DEN PROGNOSEFÄLLEN	17
6 LEISTUNGSFÄHIGKEITSBETRACHTUNGEN	18
6.1 Ermittlung der Verkehrsqualitäten	18
6.2 Beurteilung der Verkehrsabwicklung	19
7 MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSABWICKLUNG	20
8 ZUSAMMENFASSUNG	26

ANLAGEN
ABBILDUNGEN

1 AUFGABENSTELLUNG

Die städtebauliche Rahmenplanung Mainzer Straße aus dem Jahr 2003 war von Verkehrsuntersuchungen (z.B. /1/, /2/) begleitet worden mit dem Ziel, die verkehrliche Erschließung des Gebietes zu sichern und eine angemessene Qualität der Verkehrsanbindung an das übergeordnete Straßennetz zu gewährleisten. Die Studien basierten in ihrem prognostischen Teil überwiegend auf Schätzungen über die künftige Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung im Gebiet. Bei den verkehrlichen Bestandsdaten handelte es sich hauptsächlich um Ergebnisse aus Verkehrszählungen der Jahre 2001 bis 2004.

Zwischenzeitlich wurde ein Teil der geplanten Bauvorhaben realisiert, weitere Vorhaben befinden sich in der Umsetzung und andere noch in der Entwicklungsphase. Unter Berücksichtigung weiterer siedlungsstruktureller und geplanter verkehrlicher Veränderungen im Untersuchungsraum sollte eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus den Jahren 2004/2005 vorgenommen werden. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse dieser Fortschreibung zusammen.

Gegenüber den früheren Untersuchungen wurde das Untersuchungsgebiet im Osten erweitert. Während es bisher bis zur Berliner Straße reichte, schließt es nun auch die Abraham-Lincoln-Straße in die Betrachtungen ein. Im Süden grenzt es im westlichen Abschnitt an den Wäschbach und verläuft dann auf Höhe der Kriemhildenstraße auf der Südseite des Siegfriedring bis zur Abraham-Lincoln-Straße. Wie bisher wird es im Norden durch den Gustav-Stresemann-Ring sowie im Westen durch die Bahnanlagen der Deutsche Bahn AG begrenzt. Ein Übersichtsplan zum Untersuchungsgebiet findet sich in **Abbildung 1**.

Im Zuge der Fortschreibung sollte auf der Grundlage der Ergebnisse der jüngsten Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Wiesbaden /3/ zunächst das künftige Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum zum Jahr 2030 näherungsweise beschrieben werden. Auf der Basis aktueller Verkehrsdaten war unter Berücksichtigung der im Verkehrsentwicklungsplan prognostizierten Verkehrszustände „Bezugsfall 2030“ und „Integriertes Handlungs-

-
- 1/ HEINZ+FEIER GmbH; Verkehrsuntersuchung Mainzer Straße auf der Grundlage aktueller Struktur- und Rahmendaten; im Auftrag von ESWE Verkehrsgesellschaft mbH; Wiesbaden 2004
 - /2/ HEINZ+FEIER GmbH; Erweiterte Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße – ESWE-Betriebsgelände-; im Auftrag der StadtBauPlan GmbH, Darmstadt; Wiesbaden 2005
 - /3/ ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH; MOBILITÄTSLÖSUNG; Schlussbericht; Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 Teil 2: Integriertes Handlungskonzept; im Auftrag der Landeshauptstadt Wiesbaden; Darmstadt 2020

konzept 2030“ (siehe /3/) eine Aktualisierung der Prognosen vorzunehmen. Diese hatten neue siedlungsstrukturelle Vorhaben und geplante Nutzungsänderungen im Untersuchungsraum einzubeziehen, die noch nicht in den Prognosen des VEP enthalten waren. Die daraus resultierenden aktualisierten Prognosezustände werden im Folgenden als Verkehrszustand bzw. Fall „Bezugsjahr 2030+“ und Zustand bzw. Fall „Integriertes Handlungskonzept Bezugsjahr 2030+ (abgekürzt „IHK 2030+“) /4/ bezeichnet.

Anschließend wurde geprüft, ob die vorhandenen und zum Teil schon geplanten Verkehrsanlagen ausreichend bemessen sind, um die in den Prognosefällen zu erwartenden Verkehre in angemessener Qualität abzuwickeln. War dies nicht der Fall, wurden soweit möglich Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität entwickelt und vorgestellt.

Im Vordergrund der zu prüfenden Anlagen standen jene Verkehrsknoten, welche die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Untersuchungsraum wesentlich bestimmen. Dazu gehören die Knoten

- Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße,
- Gustav-Stresemann-Ring / Berliner Straße / New-York-Straße / Frankfurter Straße,
- Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße,
- Berliner Straße / Friedenstraße,
- Abraham-Lincoln-Straße / Bundesstraße B 455,
- Siegfriedring / Berliner Straße / Bundesstraße B 455,
- Siegfriedring / Friedenstraße,
- Siegfriedring / Brunhildenstraße,
- Siegfriedring / Hasengartenstraße,
- Mainzer Straße / Siegfriedring / Theodor-Heuss-Ring,
- Mainzer Straße / Angrelika-Thiels-Straße,
- Mainzer Straße / Weidenbornstraße und
- Biebricher Allee / Konrad-Adenauer-Ring / Theodor-Heuss-Ring.

Die Untersuchung konzentrierte sich auf die Qualität des Verkehrsablaufs im motorisierten Individualverkehr. Der öffentliche Personennahverkehr wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme ebenfalls berücksichtigt.

Der vorliegende Bericht zeigt die Untersuchungsmethode auf und fasst die Ergebnisse der durchgeführten Studien zusammen.

/4/ ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH; MOBILITÄTSLÖSUNG; Schlussbericht; Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 Teil 2: Integriertes Handlungskonzept; im Auftrag der Landeshauptstadt Wiesbaden; Darmstadt 2020

2 Bestandsaufnahme im motorisierten Individualverkehr

2.1 Datengrundlagen

Zur Beschreibung der aktuellen Verkehrssituation im motorisierten Individualverkehr (MIV) des Untersuchungsgebietes wurden zum einen Verkehrsdaten aus jüngeren Untersuchungen (/5/, /6/) herangezogen und zum anderen Verkehrsbeobachtungen durchgeführt. Zu den Knotenpunkten

- Gustav-Stresemann-Ring/Mainzer Straße
- Biebricher Allee/Konrad-Adenauer-Ring/Theodor-Heuss-Ring
- Siegfriedring/Friedenstraße
- Siegfriedring/Brunhildenstraße
- Mainzer Straße/Siegfriedring/Theodor-Heuss-Ring
- Siegfriedring/Hasengartenstraße
- Abraham-Lincoln-Straße/Bundesstraße B 455
- Siegfriedring/Berliner Straße/Bundesstraße B 455

lagen bereits Zähldaten vor, die unmittelbar in die Fortschreibung einbezogen werden konnten. Zusätzliche Verkehrserhebungen wurden an folgenden Knotenpunkte vorgenommen:

- Gustav-Stresemann-Ring/Berliner Straße/New-York-Straße/Frankfurter Straße
- Berliner Straße/Balthasar-Neumann-Straße
- Berliner Straße/Abraham-Lincoln-Straße/Friedenstraße
- Mainzer Straße/Angelika-Thiels-Straße
- Mainzer Straße/Weidenbornstraße

Die Verkehrsbeobachtungen wurden am Dienstag, den 12. November und Donnerstag, den 14. November 2019 durchgeführt und konzentrierten sich auf die Hauptverkehrszeiten - am Vormittag von 6.00 Uhr bis 10.00 Uhr und am Nachmittag bzw. Abend von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr. Die Verkehrsbewegungen wurden mit Videokameras aufgezeichnet und anschließend getrennt nach Fahrrichtungen, Fahrstreifen und Fahrzeugarten (Rad, Krad, Pkw, Bus, Lfw, Lkw, Lastzug, Sonstige) in 15-Minuten-Intervallen ausgewertet. Die Ergebnisse dieser Auswertungen sind in **Anlage 1** dargestellt.

/5/ T+T Verkehrsmanagement GmbH; Verkehrsuntersuchung „Zweibörn“ in Wiesbaden; im Auftrag der SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH; Dreieich 2018
/6/ ZIV Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme; Verkehrsuntersuchung Ostfeld/Kalkofen; Darmstadt 2019

2.2 Analyse der Verkehrszustände

Aufgrund des vorhandenen Datenmaterials beschränkte sich die Analyse der Verkehrszustände auf die Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag. Danach verringerten sich die Belastungen an den untersuchten Knotenpunkten am Siegfriedring im Vergleich zur Erstuntersuchung /7/ um etwa 3% in der Vormittag-Spitzenstunde und um gut 10% in der Nachmittag-Spitze. Ein heterogenes Bild ergab sich für die Mainzer Straße: Während an der Einmündung Weidenbornstraße Belastungsrückgänge festgestellt wurden, traten an der Mainzer Straße im Bereich von Siegfriedring und Gustav-Stresemann-Ring leichte Verkehrszuwächse auf. Nachdem sich die verglichenen Belastungszahlen nur auf die Spitzenstunden bezogen, war eine verallgemeinerbare Aussage zur Belastungsentwicklung im und am Rande des Untersuchungsgebietes nicht möglich.

Die an den Knotenpunkten beobachteten Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag sind in **Anlage 2** Fahrtrichtungs- und überwiegend auch Fahrstreifen-bezogen dargestellt.

2.3 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen im Bestand

Die in Abschnitt 1 genannten und in **Abbildung 2** dargestellten Knotenpunkte wurden für die Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) /8/ auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht. Als Grundlage der Berechnungen dienten die festgestellten Spitzenstundenbelastungen im Kfz-Verkehr und die baulichen/betrieblichen Gegebenheiten. Unterlagen dazu wurden vom Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden zur Verfügung gestellt (z.B. Lagepläne, Signalzeitenpläne, usw.).

Beurteilungsgrundlagen

Die Bewertung erfolgte nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) /8/ ausschließlich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) an Knoten ohne und mit Lichtsignalanlagen. Wenngleich einige der signalisierten Knotenpunkte in eine Koordinierung („Grüne Welle“) eingebunden sind, werden hier alle Kreuzungen und Einmündungen als Einzel-

/7/ HEINZ+FEIER GmbH; Verkehrsuntersuchung Mainzer Straße auf der Grundlage aktueller Struktur- und Rahmendaten; im Auftrag von ESWE Verkehrsgesellschaft mbH; Wiesbaden 2004

/8/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.; HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teile S und L (Ausgabe 2015); Köln 2015

knoten geprüft. Besondere Engpässe und Kapazitätsüberschreitungen können dabei – unabhängig von einer möglichen Koordinierung - direkt erkannt werden. Als wichtige Kriterien zur Beurteilung der Verkehrsverhältnisse an nicht koordinierten plangleichen Einzelknoten gelten die mittlere Wartezeit und die Auslastung einzelner Fahrstreifen bzw. die diesbezüglichen Mittelwerte für den Gesamtknoten. Für teil- und plangleiche Knoten wird zur Beurteilung der Verkehrsqualität die Verkehrsdichte in [Kfz/km] herangezogen.

Die Berechnungen wurden für die Stundenbelastungen in den Spitzenverkehrszeiten am Vormittag und am Nachmittag durchgeführt. Außerhalb der Spitzenverkehrszeiten sind aufgrund der geringeren Belastung geringere Fahrzeugdichten, niedrigere mittlere Wartezeiten und geringere Auslastungen zu erwarten. Daher kann in diesen Zeiten in der Regel von einer besseren Qualität des Verkehrsablaufs ausgegangen werden.

teilplanfreie Knotenpunkte (ohne Lichtsignalanlage)

Der größte Teil der zu untersuchenden Anlagen war mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Nicht signalisierte Einmündungen finden sich im Zuge der Berliner Straße (Bundesstraße B 54), etwa die Knotenpunkte

Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße,
Rampen B45 / Friedenstraße oder
Rampen B54 / Siegfriedring.

Soweit sie Ein-, Ausfädelungs- und Verflechtungsbereiche aufweisen werden sie im Rahmen der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen als teilplanfreie Knotenpunkte behandelt. Als Bewertungskriterium wird in diesen Fällen die fahrstreifenbezogene Verkehrsdichte in [Kfz/km] herangezogen. Diese hängt hauptsächlich von der Verkehrsstärke, den Fahrgeschwindigkeiten und den gegebenen Trassierungselementen ab.

Die Qualitätsstufen sind in Abhängigkeit von der Verkehrsdichte eines Fahrstreifens in **Tabelle 1** angegeben. Danach sind Fahrstreifen mit einer Verkehrsdichte von bis zu 15 Kfz/km als ausreichend leistungsfähig anzusehen.

Bei Dichtewerten größer 20 [Kfz/km] pro Fahrstreifen werden bei einbahnigen Straßen und Rampen instabile Verkehrszustände und somit die Kapazitätsgrenzen erreicht, es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs (Qualitätsstufe E).

Qualitätsstufe	Verkehrsdichte	Definition
A	≤ 3 Kfz/km	Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Die Verkehrsdichte ist sehr gering. Die Fahrer können im Rahmen der streckencharakteristischen Randbedingungen und unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ihre Geschwindigkeit weitgehend frei wählen.
B	≤ 6 Kfz/km	Es treten Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Die Verkehrsdichte ist gering.
C	≤ 10 Kfz/km	Die Anwesenheit der übrigen Kraftfahrer macht sich deutlich bemerkbar. Die Verkehrsdichte liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.
D	≤ 15 Kfz/km	Es treten ständige Interaktionen zwischen den Kraftfahrern auf. Auf zweistreifigen Straßen ist der Verkehrsablauf durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
E	≤ 20 Kfz/km	Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Die Verkehrsdichte ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Der Verkehrszustand ist instabil. Für die betrachtete Fahrtrichtung wird die Kapazität der Strecke erreicht.
F	> 20 Kfz/km	Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d.h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist in der betrachteten Richtung überlastet.

Tabelle 1: Grenzwerte der fahrstreifenbezogenen Verkehrsdichte auf einbahnig zwei- und dreistreifigen Straßen sowie Rampen

plangleiche Knotenpunkte ohne Signalanlage

Der Knotenpunkt Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße stellt hingegen ein plangleicher Knotenpunkt dar. Die Verkehrsqualität wird hier in Abhängigkeit von der mittleren Wartezeit der einzelnen Kraftfahrzeugströme definiert.

Maßgebend für die Gesamtbeurteilung des Knotenpunktes ist die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme. Die einzelnen Qualitätsstufen sind in **Tabelle 2** angegeben. Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage mit einer mittleren Wartezeit des wartepflichtigen Stroms von bis zu ca. 45 Sekunden werden als ausreichend leistungsfähig angesehen.

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit	Definition
A	≤ 10 s	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
B	≤ 20 s	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
C	≤ 30 s	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
D	≤ 45 s	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück.
E	> 45 s	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.
F	-	Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 2: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen an plangleichen Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage /9/

/9/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.; HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil S (Ausgabe 2015); Köln 2015

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Grundlagen der Berechnungen für Knotenpunkte, die heute bereits mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet sind, bilden die derzeit geschalteten Signalprogramme (Freigabe- und Umlaufzeiten).

Die Beurteilung des Verkehrsablaufs wird sowohl nach der mittleren Wartezeit für den gesamten Knotenpunkt als auch nach den mittleren Wartezeiten der einzelnen Zufahrten vorgenommen. Die **Tabelle 3** zeigt die Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage ohne Koordinierung nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) /3/ auf.

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit	Definition
A	≤ 20 s	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	≤ 35 s	Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren Die Wartezeiten sind kurz.
C	≤ 50 s	Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren Die Wartezeiten sind spürbar. Es tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
D	≤ 70 s	Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Rückstau vorhanden. Die Wartezeiten sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
E	≤ 100 s	Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
F	> 100 s	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

Tabelle 3: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage ohne Koordinierung /3/

Ergebnisse

Die Ergebnisse der Berechnungen sind in **Tabelle 4** entsprechend den oben genannten Kriterien für die einzelnen Knotenpunkte zusammengefasst.

Knoten	Vormittag		Nachmittag	
	Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit in [s]	Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit in [s]
Mainzer Straße /G.-Stresemann-Ring	F	58,5	F	45,2
G.-Stresemann-Ring / Berliner Straße / Frankfurter Straße	F	136,9	F	64,7
Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße ¹⁾	Einfahrt C-D Ausfahrt C	-/30,2 24,5	Einfahrt C-C Ausfahrt B	-/29,7 11,1
Rampe B 54 / Friedenstraße	A	7,7	B	16,2
A.-Lincoln-Straße / Friedenstraße	A	8,9	B	10,2
B 455 / Abraham-Lincoln-Straße	F	74,8	E	46,5
Berliner Straße / Rampe B 455 ¹⁾	D/F	-	C/D	-
Siegfriedring / Rampe B 455	C	21,2	D	32,0
B 455 / B 54 / Rampe Siegfriedring ¹⁾	D/C	-	E/C	-
Siegfriedring / Friedenstraße / Südfriedhof ²⁾	B/A	9,4/5,2	B/A	10,9/6,7
Siegfriedring /Brunhildenstraße	B	21,5	B	26,8
Siegfriedring / Hasengartenstraße	C	18,8	E	41,7
Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße	B	13,8	F	139,5
Mainzer Straße / Siegfriedring / Schwarzenbergstraße	E	42,9	F	48,6
Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße / Theodor-Heuss-Ring	B	13,0	A	9,6
Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Str.	F	224,7	F	188,2
Mainzer Straße / Weidenbornstraße	D	17,0	C	18,3
K.-Adenauer-Ring /Theodor-Heuss-Ring /Biebricher Allee	F	49,9	F	69,1

1) Qualitätsstufe Einfahrt / Qualitätsstufe Ausfahrt

2) Qualitätsstufe signalisierter Teilknoten / Qualitätsstufe nichtsignalisierter Teilknoten

Tabelle 4: Qualität des Verkehrsablaufs an ausgewählten Knotenpunkten in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag im Bestand

Detaillierte Informationen über Auslastungen und Wartezeiten nach Zufahrten finden sich in **Anlage 3**.

Den Berechnungen für den Bestand liegt der heutige Zustand der Knotenpunkte in Bezug auf die Fahrstreifenaufteilung und Verkehrsregelung zugrunde. Der Knotenpunkt 3 Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße wurde als plangleicher Knotenpunkt (Ausfahrt in die Balthasar-Neumann-Straße) und als teilplanfreier Knotenpunkt (Einfahrt in die Berliner Straße) bewertet. In **Tabelle 4** werden für den einfahrenden Strom zwei Qualitätsstufen ausgewiesen; bei der ersten handelt es sich um die Qualität der zu befahrenden Verflechtungsstrecke und bei der zweiten um jene Qualität, die sich für diesen Strom nach dem Verfahren zur „Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts“ ergibt. Die Ausfahrt wurde ausschließlich nach dem für plangleiche Knoten mit Bevorrechtigung innerorts anzuwendenden Verfahren bewertet. Die Bewertung der Knoten 5b Berliner Straße / Rampe B 455 und 6b B 455 / B 54 / Rampe Siegfriedring erfolgte

Beurteilung

Aufgrund der starken Verkehrsströme auf dem I. Ring sind an einzelnen Zufahrten an den Knotenpunkten Mainzer Straße und Frankfurter Straße nach den durchgeführten Berechnungen bereits heute Rückstaus zu erwarten. Dies gilt hauptsächlich für die Spitzenstunde am Nachmittag, in der nennenswerte Qualitätsverluste an einzelnen Zufahrten auftreten können.

Ebenfalls hohe durchschnittliche Wartezeiten wurden für die Knotenpunkte B 455 / Abraham-Lincolnstraße, Mainzer Straße / Siegfriedring / Schwarzenbergstraße, Konrad-Adenauer-Ring / Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee und an der Einmündung Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße ermittelt. Die Knotenpunkte liegen allesamt an Radialen, die in den Spitzenstunden sehr hohe Verkehrsbelastungen aufweisen.

3 Öffentlicher Personennahverkehr

Grundlage der Bestandsanalyse bilden Ergebnisse von Einsteigerzählungen an den Haltestellen im Untersuchungsgebiet. Die Daten wurden von der ESWE Verkehrs GmbH zur Nutzung freigegeben.

Fahrgäste im Öffentlicher Personennahverkehr (Einsteiger)			
Haltestellen innerhalb und am Rande des Untersuchungsgebietes			Haltestellen Bezirke 42+45
Haltestelle	2015	1997	2015
Abraham-Lincoln-Straße	155	100	0
Andreas-Schlüter-Straße	441	265	441
Berliner Straße	1073	937	357
Berufsschulzentrum	1639	1133	1639
Brunhildenstraße	802	598	802
Freizeitbad/Velvets Theater	1248	1082	1123
Friedenstraße	897	597	897
Gartenfeldstraße	44	264	0
Hasengartenstraße	415	-	415
John-F.-Kennedy-Straße	454	182	0
Kriemhildenstraße	1	58	1
Raiffeisenplatz	276	-	0
Statistisches Bundesamt	299	670	150
Siegfriedring	121	63	61
Südfriedhof	372	360	93
Weidenbornstraße	708	434	637
Welfenstraße	687	1243	550
Summe	9632	7986	7166
Veränderungen gegenüber 1997		+ 20,61%	
Quelle: RMV-Verkehrserhebungen 1997 und 2015			

Tabelle 5: Veränderung des Fahrgastaufkommens 1997 bis 2015

Wie **Tabelle 5** zeigt stieg im Vergleich zur Erstuntersuchung die Anzahl der Einsteiger an den vergleichbaren Haltestellen um über 20 %. Nachdem sich die Bezugsjahre deutlich von den Analysejahren der Verkehrsuntersuchungen unterscheiden sind weitergehende Folgerungen daraus nicht ableitbar.

4 Veränderung der Flächennutzung/Strukturdaten

4.1 Überprüfung/Hochrechnung der Prognosedaten

Die der Verkehrsentwicklungsplanung zugrunde liegenden Strukturdaten für das Jahr 2030 wurden mit den prognostizierten Strukturdaten verglichen, die in der Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße aus dem Jahr 2004 für die Planfälle verwendet worden waren. Die Gegenüberstellung beschränkte sich auf ausgewählte, innerhalb und am Rande des Untersuchungsgebietes gelegene Verkehrsbezirke (Bezirksnummern 641400041, 641400042, 641400045, 641400046, 641400156 und 641400157).

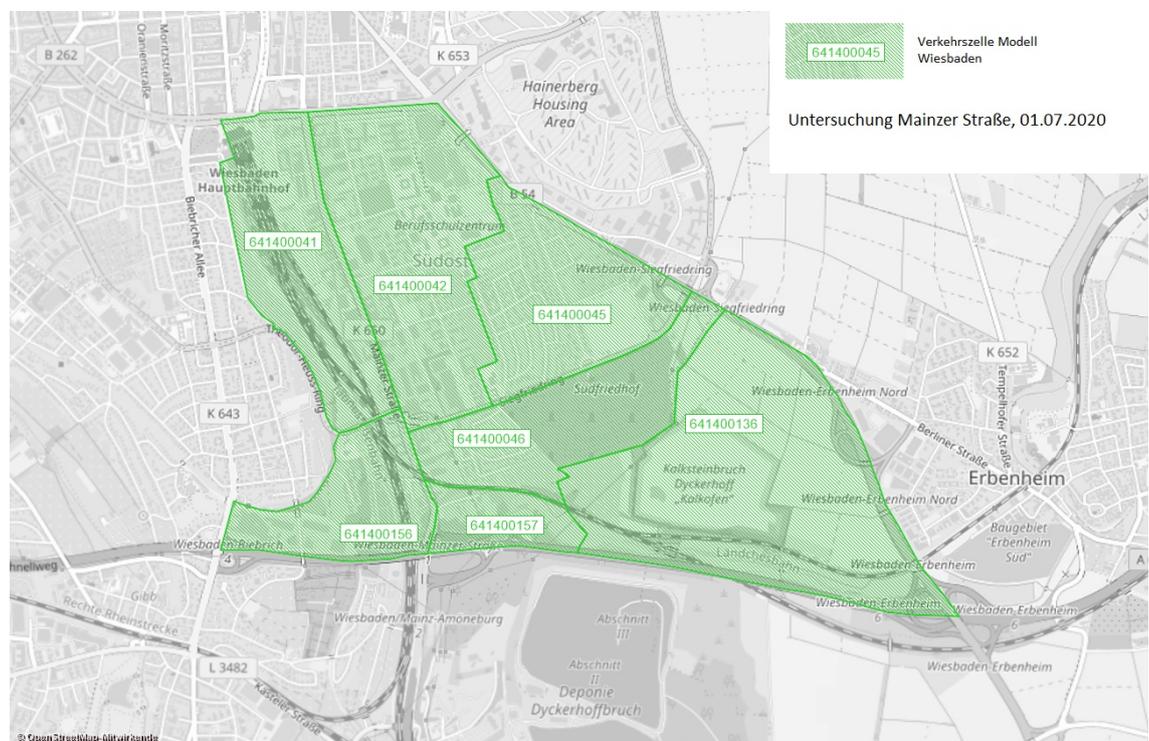


Bild 1: Verkehrsbezirke aus dem Verkehrsmodell Wiesbaden VEP 2030
(Quelle: Landeshauptstadt Wiesbaden, Tiefbau- und Vermessungsamt)

Für die Bezirke 641400156 und 641400157 lagen nur Strukturdaten für die Jahre 2015 und 2030 vor.

Strukturdaten	Verkehrsuntersuchung Rahmenplan Mainzer Str. (2005)		Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 (2020)	
	2003/04	2030	2015	2030
Bezugsjahr	2003/04	2030	2015	2030
Anzahl Einwohner	5.880	8.054 – 9.213	7.108	8.972
Anzahl Berufsschulplätze	11.074	11.000	10.417	10.972
Anzahl Arbeitsplätze	14.501	18.855 - 20.794	11.971	12.602

Tabelle 6: Gegenüberstellung von Strukturdaten für den Bereich Mainzer Straße - Bestand und Prognose aus / 10/ und / 11/

Auffällig sind die erheblichen Abweichungen bei der Anzahl an Arbeitsplätzen - sowohl im Bestand als auch in den Prognosen. Die in der Verkehrsuntersuchung verwendeten Bestandszahlen basieren auf den Ergebnissen von Erhebungen im Untersuchungsgebiet, die Quelle der Angaben im VEP ist nicht bekannt. Im VEP liegt der jährliche Zuwachs an Arbeitsplätzen bei etwa 0,3%, während in der Verkehrsuntersuchung auf der Grundlage der verfügbaren Flächen der jährliche Zuwachs auf ungefähr ein Prozent geschätzt wurde.

Wird das Plangebiet in Verkehrsbezirke unterteilt, ergeben sich auch bei der Zahl der Einwohner nennenswerte Unterschiede, etwa zwischen den Bezirken 42 und 45. Dies zeigt eine Gegenüberstellung der in den **Tabellen 7** und **8** ausgewiesenen Strukturgrößen.

Es ist zu vermuten, dass die aktuellen Planungen in Bezirk 42, etwa die Wohnbaumaßnahmen „Balthasar-Neumann-Straße“ und „Welfenquartier“, noch nicht in der VEP-Prognose 2030 berücksichtigt wurden. Hingegen dürfte das bereits umgesetzte Wohnbauprojekt „Weidenborn“ in Bezirk 45 in der Einwohnerprognose enthalten sein. Unklar blieb, ob auch die Bebauung „Zweibörn“ in der VEP-Prognose Berücksichtigung fand. Nachdem die Belastungsbilder keine Hinweise dazu lieferten, wurde davon ausgegangen, dass die Wohnbebauung „Zweibörn“ nicht in der VEP-Prognose enthalten war.

-
- /10/ HEINZ+FEIER GmbH; Verkehrsuntersuchung Mainzer Straße auf der Grundlage aktueller Struktur- und Rahmendaten; im Auftrag von ESWE Verkehrsgesellschaft mbH; Wiesbaden 2004
 - /11/ Unterlagen der Landeshauptstadt Wiesbaden; Tiefbau- und Vermessungsamt, Verkehrs- und Straßenplanung, vom 01.07.2020

Schätzung Erstuntersuchung nach Bezirken	41	42	45	46	156
Anzahl Einwohner	198 bis 218	4.256 bis 5.439	3.028	548	4
Anzahl Studien-/ Berufsschulplätze	0	11.000	0	0	0
Anzahl Beschäftigte	4.312 bis 4.747	10.813 bis 13.268	1.780	914 bis 1.143	372 bis 520

Tabelle 7: Gegenüberstellung von Strukturdaten für den Bereich Mainzer Straße - Bestand und Prognose aus / 12/ und / 13/

Schätzung VEP 2030 nach Bezirken	41	42	45	46	156
Anzahl Einwohner	296	2.168	5.392	824	292
Anzahl Studien-/ Berufsschulplätze	409	10.972	0	0	0
Anzahl Beschäftigte	4.362	6.797	1.167	23	253

Tabelle 8: Prognose ausgewählter Strukturdaten (VEP 2030)

Die vergleichsweise bescheidenen Zuwächse an Arbeitsplätzen in der VEP-Prognose lassen darauf schließen, dass das Baugebiet „Gerstengewann“ wie auch diverse Planungsabsichten in den Bezirken 42 (z.B. Neubau ESWE-Halle und Neubebauung Standort Hallenbad, Gewerbefläche „Welfenquartier“) und 46 in den Prognosen ebenfalls unberücksichtigt blieben. Dies ist nachvollziehbar, nachdem die Realisierungszeiträume einiger dieser angedachten Projekte deutlich jenseits des Prognosehorizonts 2030 liegen dürften.

Vor diesem Hintergrund werden unter Berücksichtigung der Angaben der Landeshauptstadt Wiesbaden /14/ die folgenden Projekte in die Verkehrsprognose einbezogen:

-
- /12/ HEINZ+FEIER GmbH; Verkehrsuntersuchung Mainzer Straße auf der Grundlage aktueller Struktur- und Rahmendaten; im Auftrag von ESWE Verkehrsgesellschaft mbH; Wiesbaden 2004
 - /13/ Unterlagen der Landeshauptstadt Wiesbaden; Tiefbau- und Vermessungsamt, Verkehrs- und Straßenplanung, vom 01.07.2020

- Bezirk 41: Bebauung am ehemaligen ALDI-Standort, sonstige kleinere Maßnahmen
- Bezirk 42: Bebauung „Welfenquartier“, „Balthasar-Neumann“, Hochgarage Berliner Straße, Grundschule, KiTa, 3-Feld-Halle, Neubau ESWE-Halle, Neubebauung Standort Hallenbad
- Bezirk 45: Wohnbebauung „Zweibörn“ mit KiTa, Bebauung „Gerstengewann“
- Bezirk 46: Gewerbliche Nutzungen u.a. LIDL
- Bezirk 156: Gewerbliche Nutzungen

Nähere Informationen über die am Rande oder innerhalb des Plangebietes zukünftig gelegenen und in der Prognose zu berücksichtigenden Projekte sind in **Anlage 4** dokumentiert. Die Lage der Projekte ist in **Abbildung 3** dokumentiert.

4.2 Schätzung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsverteilung

Soweit für die nicht im VEP 2030 berücksichtigten Projekte innerhalb des Untersuchungsgebietes keine Verkehrsprognosen vorlagen wurden die zu erwartenden Aufkommen geschätzt. Die Prognosen orientieren sich an /15/ und wurden mit Hilfe des in /16/ erläuterten Programmsystems „Ver_Bau“ zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens vorgenommen.

In der folgenden **Tabelle 9** sind die Ergebnisse der Aufkommensprognosen für die das Untersuchungsgebiet tangierenden relevanten Projekte zusammengefasst: Insgesamt wurde die Menge der induzierten Neuverkehre auf fast 13.400 Kfz-Fahrten pro Normalwerktag geschätzt, wovon knapp 50% auf den Bereich Wohnen, 48% auf den Bereich Gewerbe und 2% auf die restlichen Nutzungen entfallen. Der Lkw-Anteil an den neu erzeugten Gesamtfahrten liegt bei 3,1%.

-
- /14/ Unterlagen der Landeshauptstadt Wiesbaden zur städtebaulichen Rahmenplanung Mainzer Straße – Fortschreibung Verkehrsuntersuchung: verkehrsrelevante Projekte Stand 08.2019
- /15/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.; Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln 2006
- /16/ Bosserhoff, Dietmar; Programm Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Gustavsburg 2019
-

Nr.	Projekte	Bezirk	Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr/ Schwerverkehr an Normalwerktagen nach Nutzungen		
			Wohnen	Gewerbe	sonstiges
1	Weidenbornstraße Süd	42	140 / 4		
2	Welfenquartier (SOKA)	42	1.913 / 88	530/22	
3	Mainzer Straße 101 (ehem. Aldi)	41		248 / 12	
4	Mobilitäts-Center Berliner Straße	42		19 / 0	
5	Balthasar-Neumann-Straße	42	1.281 / 40	211 / 7	
6	Schule, Sporthalle, KiTa	42			241 / 6
7	Gerstengewann	45		2.152 / 40	
8	Zweibörn	45	3.170 / 82		127 / 2
9	Neubau ESWE-Halle	42		499 / 24	
10	Standort Hallenbad	46		1.071 / 29	
11	Hagenstraße	46	152 / 5		
12	Mainzer Str. 158/160	46		1.072 / 17	
13	Gustav-Stresemann-Ring 6	außer- halb		557 / 37	

Tabelle 9: Prognose des Verkehrsaufkommens ausgewählter Verkehrserzeuger

Die Verteilung der zusätzlichen (über die neuen Nutzungen induzierten) Verkehre nach Richtungen bzw. Verkehrswegen orientierte sich an den bekannten Quell-Ziel-Beziehungen der ihnen zugeordneten Verkehrsbezirke. Die Routenwahl wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells vorgenommen, das im Rahmen der Erstuntersuchung /17/ für das Untersuchungsgebiet entwickelt worden war.

/17/ HEINZ+FEIER GmbH; Verkehrsuntersuchung Mainzer Straße auf der Grundlage aktueller Struktur- und Rahmendaten; im Auftrag von ESWE Verkehrsgesellschaft mbH; Wiesbaden 2004

5 Abbildung des Verkehrsgeschehens in den Prognosefällen

Grundlagen der Beschreibung des Verkehrsgeschehens im Prognosejahr 2030 bildeten die empirischen ermittelten Verkehrsdaten aus aktuellen Verkehrsbeobachtungen, die Modelldaten aus dem VEP 2030 für den Analysefall 2015 und die Prognosefälle „Bezugsfall 2030“ und „Integriertes Handlungskonzept 2030“ bzw. „IHK 2030“. Für die Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag wurden Belastungsbilder für die Prognosezustände „Bezugsfall 2030“ und „IHK 2030“ erzeugt. Durch Addition der Neuverkehre, die durch die Umsetzung der noch nicht im VEP 2030 berücksichtigten Projekte zusätzlich zu erwarten waren (siehe Kapitel 3), wurden die finalen Belastungszustände – nun mit einem „+“-Zeichen versehen („Bezugsfall 2030+“ und „IHK 2030+“), ermittelt.

Zunächst wurden für jede einzelne Zufahrt der zu untersuchenden Knotenpunkte und jeden Prognosefall „Hochrechnungs“-Faktoren gebildet, die den Quotienten aus Belastungswert 2030 und Belastungswert 2015 entsprachen. Mit Hilfe dieser Faktoren wurden durch Multiplikation mit den erhobenen (gezählten) Verkehrswerten die an den Knotenpunkten in den Spitzenstunden an den jeweiligen Zufahrten zu erwartenden Belastungen bestimmt. Hinzugaddiert wurden anschließend die Verkehrsströme, die durch neue, noch nicht in den VEP-Prognosen enthaltenen, im Bau oder in Planung befindlichen Projekten voraussichtlich erzeugt werden. Die Verteilung dieser Verkehrsströme erfolgte mit Hilfe des Programmsystems VISUM auf der Basis des in der Erstuntersuchung /18/ entwickelten Verkehrsmodells für den Untersuchungsraum. Modifiziert wurden lediglich die Streckenführung im Bereich des Knotens Siegfriedring / Mainzer Straße und die Anbindung der Angelika-Thiels-Straße an den Siegfriedring (siehe **Abbildung 4**).

Die finalen Belastungszustände an den relevanten Knotenpunkten sind in der **Anlage 5** für den Prognosezustand „Bezugsfall 2030+“ und in der **Anlage 6** für den Prognosezustand „IHK 2030+“ ausgewiesen.

Gegenüber der Bestandssituation sind im Prognosezustand „Bezugsfall 2030+“ vor allem an den Knotenpunkten entlang des Siegfriedring beträchtliche Verkehrszunahmen zu verzeichnen, sie liegen zwischen 30% und 80%. Auch die untersuchten Knotenpunkte im Zuge der Abraham-Lincoln-Straße weisen nennenswerte Zuwächse von bis zu 30% auf. Die geringsten Belastungsänderungen waren an den beiden Knotenpunkten am Gustav-Stresemann-Ring feststellbar.

/18/ HEINZ+FEIER GmbH; Verkehrsuntersuchung Mainzer Straße auf der Grundlage aktueller Struktur- und Rahmendaten; im Auftrag von ESWE Verkehrsgesellschaft mbH; Wiesbaden 2004

6 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

6.1 Ermittlung der Verkehrsqualitäten

Die Beschreibung der Belastungszustände im Netz erfolgte für die Prognosezustände „Bezugsfall 2030+“ und „IHK 2030+“.

Qualitätsstufen Gesamtknoten	„Bezugsfall 2030+“		“IHK 2030+”	
	Vor- mittag	Nach- mittag	Vor- mittag	Nach- mittag
Mainzer Straße /Gustav-Stresemann-Ring	F	F	D	D
Gustav-Stresemann-Ring / Berliner Straße / Frankfurter Straße	F	F	F	F
Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Str. ¹⁾	C-D/C	C-E/B	C-D/B	C-D/B
Rampe B 54 / Friedenstraße	B	B	A	B
Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße	A	C	A	B
B 455 / Abraham-Lincoln-Straße	F	F	F	F
Berliner Straße / Rampe B 455 ¹⁾	D/F	C/F	D/F	C/E
Siegfriedring / Rampe B 455	F	F	F	F
B 455 / B 54 / Rampe Siegfriedring ¹⁾	E/C	F/C	E/C	F/C
Siegfriedring / Friedenstraße / Südfriedhof ²⁾	B/A	B/B	B/A	B/B
Siegfriedring /Brunhildenstraße	F	F	F	F
Siegfriedring / Hasengartenstraße	F	F	F	F
Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße	C	F	B	F
Mainzer Straße / Siegfriedring / Schwarzenbergstraße	D	D	E	C
Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße / Theodor-Heuss-Ring	B	A	B	A
Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße	F	F	F	F
Mainzer Straße / Weidenbornstraße	F	C	F	C
Konrad-Adenauer-Ring /Theodor-Heuss- Ring / Biebricher Allee	F	F	F	F

1) Qualitätsstufe Einfahrt / Qualitätsstufe Ausfahrt

2) Qualitätsstufe signalisierter Teilknoten / Qualitätsstufe nichtsignalisierter Teilknoten

Tabelle 10: Qualitäten des Verkehrsablaufs an ausgewählten Knotenpunkten in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag

In **Tabelle 10** sind die auf den Gesamtknoten bezogenen Qualitätsstufen für die beiden Prognosefälle wiedergegeben. Detaillierte Zufahrt-bezogene Auswertungen finden sich für den Planzustand „Bezugsfall 2030+“ in **Anlage 7** und für den Zustand „IHK 2030+“ in **Anlage 8**.

6.2 Beurteilung der Verkehrsabwicklung

Für die untersuchten Planfälle wurden im vorausgegangenen Abschnitt in **Tabelle 10** für ausgewählte Knotenpunkte die Qualitätsstufen ausgewiesen. Legt man die Qualitätskriterien für Straßen in Baulast des Landes Hessen zugrunde (Mindestqualitätsstufe D, d.h. mittlere Wartezeit an nicht lichtsignalgeregelten Knotenpunkten ≤ 45 [s] und an signalisierten Knotenpunkten ≤ 70 [s]), ergeben sich für mehrere Knoten Qualitätsmängel. Wie aus **Tabelle 4** (Abschnitt 2.3) ersichtlich, sind diese Engpässe vereinzelt zumindest rechnerisch bereits heute vorhanden.

Bei Betrachtung der Gesamtknoten gilt dies beispielsweise für die Knotenpunkte Mainzer Straße / Gustav-Stresemann-Ring, Gustav-Stresemann-Ring / Berliner Straße / Frankfurter Straße, B 455 / Abraham-Lincoln-Straße, Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße und Konrad-Adenauer-Ring / Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee/. Die **Abbildung 5** gibt eine Übersicht über die erzielbaren Verkehrsqualitäten bei Beibehaltung der aktuellen baulichen und betrieblichen Gegebenheiten im Bestandsfall und in den beiden Prognosezuständen „Bezugsfall 2030+“ und „IHK 2030+“.

Wenngleich sich die Planfälle beachtlich voneinander unterscheiden, treten an den Knotenpunkten – abgesehen vom ersten Knoten Mainzer Straße / Gustav-Stresemann-Ring – zwischen den Prognosefällen kaum nennenswerte Qualitätsunterschiede auf. Die Qualität der Verkehrsabwicklung gilt an vielen Knotenpunkten als unzureichend. Hier ist allerdings zu berücksichtigen, dass die an den signalisierten Knotenpunkten zugrunde gelegten Signalzeiten an der heutigen Belastungssituation orientiert sind. Sie wurden noch nicht an die Prognosebelastungen angepasst. Durch eine Anpassung der Signalzeiten, etwa durch eine veränderte Wahl der Freigabezeiten und/oder eine Verlängerung der Umlaufzeiten, können die Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer mitunter deutlich verkürzt und damit die Qualität der Verkehrsabwicklung erhöht werden.

7 Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Kapazitätsberechnungen und der Bewertungsergebnisse wurden für die festgestellten Engpässe und Schwachstellen Vorschläge zur Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs erarbeitet. Wie bereits dargelegt wird als Mangel ein Zustand an den untersuchten Verkehrsanlagen bezeichnet, wenn die Qualität der Verkehrsabwicklung nach HBS deutlich schlechter als Stufe D ist.

Im Vordergrund der Verbesserungsvorschläge standen bauliche und betriebliche Maßnahmen, die im Folgenden nach Knotenpunkten näher spezifiziert sind. Die Lage und Nummerierung der Knoten ist in **Abbildung 2** dargestellt:

Knotenpunkt 1: Mainzer Straße / Gustav-Stresemann-Ring

Im Zustand „Bezugsfall 2030+“ ist aufgrund der Überlastung in der Morgenspitze der Linksabbiegefahrstreifen in der östlichen Zufahrt des Gustav-Stresemann-Rings (von der Berliner Straße kommend) über die Einmündung der Wittelsbacherstraße hinaus zu verlängern. Die weitere Machbarkeit des Linksabbiegens in die Wittelsbacher Straße ist im Zuge dessen zu prüfen. Die Freigabezeiten werden im Rahmen der Festzeitsteuerung angepasst.

Unter den Belastungen im Fall „IHK 2030+“ genügen Anpassungen der Freigabezeiten in der Festzeitsteuerung, um eine Überlastung zu vermeiden.

Die Verlängerung der Umlaufzeiten kann weitere Verbesserungen in den Verkehrsqualitäten des Kfz-Verkehrs bewirken, geht jedoch zu Lasten der Fußgänger, die ohnehin lange Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ in der **Anlage 9.1** und für den Fall „IHK 2030+“ in der **Anlage 10.1** zusammengestellt.

Knotenpunkt 2: Gustav-Stresemann-Ring / Berliner Straße / Frankfurter Straße / New-York-Straße

In beiden Prognosefällen ist der Knotenpunkt in mehreren Zufahrten überlastet. Um eine Verkehrsabwicklung mit adäquaten Verkehrsqualitäten zu ermöglichen, ist die Umlaufzeit auf 90s zu verlängern. Weiterhin ist der linke Fahrstreifen des Linksabbiegers aus der New-York-Straße möglichst auf 50m zu verlängern.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ in der **Anlage 9.2** und für den Fall „IHK 2030+“ in der **Anlage 10.2** zusammengestellt.

Knotenpunkt 5a: Bundesstraße B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Aufgrund erheblicher Überlastungen sind umfangreiche bauliche Maßnahmen notwendig, um eine Überlastung in den Spitzenstunden zu verhindern.

Auf der nördlichen Zufahrt der B 455 ist ein zweiter Geradeausfahrstreifen herzustellen, der hinter dem Knotenpunkt in den Rechtsabbiegefahrstreifen auf die B 455 in Richtung Erbenheim mündet. In der östlichen Zufahrt (Rampe B 455) ist der Rechtsabbiegefahrstreifen auf mindestens 35m zu verlängern. Ebenso bedarf der Linksabbiegefahrstreifen in der südlichen Zufahrt einer Verlängerung auf mindestens 140m (zu Lasten der Länge des Linksabbiegefahrstreifens am Knotenpunkt 6a). Der Linksabbieger aus südlicher Richtung in die Abraham-Lincoln-Straße benötigt ein Diagonalgrün, der Rechtsabbieger aus Westen sollte ein zweites Freigabezeitfenster erhalten. Die Freigabezeiten im Rahmen der Festzeitsteuerung werden den neuen baulichen Gegebenheiten angepasst.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ in der **Anlage 9.5a** und für den Fall „IHK 2030+“ in der **Anlage 10.5a** zusammengestellt.

Knotenpunkt 5b: Berliner Straße / Rampe B 455

Zur Erhöhung der Kapazität der Abfahrtsrampe bietet sich eine Spürergänzung an. Weitere Potenziale werden nicht gesehen.

Knotenpunkt 6a: Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

Der Knotenpunkt ist mit Vorfahrtregelung unter den prognostizierten Belastungen nicht mehr leistungsfähig. Eine Signalisierung ist naheliegend. Es wird in Anlehnung an den benachbarten Knotenpunkt an der Abraham-Lincoln-Straße eine Umlaufzeit von 90s gewählt. Eine Signalisierung allein ist jedoch nicht ausreichend, um Überlastungen am Knotenpunkt zu verhindern. Gemäß der Beschreibung am Knotenpunkt 5a ist die nördliche Zufahrt 3-streifig mit vollwertigen Fahrstreifen für die Geradeausfahrer und Rechtsabbieger sowie einem Aufstellstreifen für die Linksabbieger in den Wirtschaftsweg auszuführen. Letzterer benötigt eine Aufstelllänge von ca. 40m. Der Wirtschaftsweg benötigt ebenfalls eine 3-streifige Zufahrt jeweils mit Aufstellstreifen für die

Rechtabbieger und Geradeausfahrer von ca. 40m. Die Freigabezeiten werden den Be- und Auslastungen entsprechend verteilt.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ in der **Anlage 9.6a** und für den Fall „IHK 2030+“ in der **Anlage 10.6a** zusammengestellt.

Knotenpunkt 6b: Berliner Straße / Rampe B 455

Analog zum Knotenpunkt 5b kann eine hinreichende Leistungsfähigkeit der Auffahrtsrampe zur B 455 durch einen weiteren Fahrstreifen sichergestellt werden.

Knotenpunkt 8: Siegfriedring / Brunhildenstraße

Der Knotenpunkt ist in den Prognosefällen aufgrund der hohen Belastungen im Zuge des Siegfriedrings deutlich überlastet. Bauliche Anpassungen sind notwendig. In östlicher Fahrtrichtung wird ein zweiter Geradeausfahrstreifen benötigt, in westlicher Fahrtrichtung ein vollwertiger Rechtsabbiegefahrstreifen in die Brunhildenstraße. Die Freigabezeiten werden den neuen baulichen Gegebenheiten angepasst.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ in der **Anlage 9.8** und für den Zustand „IHK 2030+“ in der **Anlage 10.8** zusammengestellt.

Knotenpunkt 9: Siegfriedring / Hasengartenstraße

Aufgrund der zu erwartenden Überlastungen unter den prognostizierten Belastungszuständen, sind bauliche Anpassungen notwendig. Überdies wird in den nachfolgenden Betrachtungen die bereits in der Abendspitze angewendete Umlaufzeit von 90s auch für Morgenspitze verwendet. Baulich ist die Schaffung eines zusätzlichen Geradeausfahrstreifens in westlicher Fahrtrichtung notwendig, um die hohen Belastungen zu bewältigen. Die Freigabezeiten werden entsprechend angepasst.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ in der **Anlage 9.9** und für den Fall „IHK 2030+“ in der **Anlage 10.9** zusammengestellt.

Knotenpunkt 10a: Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße FR Nord

Die Belastungen in der Spitzenstunde am Abend sind sowohl im Fall „Bezugsjahr 2030+“ als auch im Fall „IHK 2030+“ in einem Maß, das erhebliche bauliche Auswirkungen bedingt, um den Kfz-Verkehr adäquat abzuwickeln. Konkret ist die Knotenpunktausfahrt in westlicher Fahrtrichtung - also das Brückenbauwerk über die Mainzer Straße - um einen Fahrstreifen zu erweitern, sodass das freie Rechtseinbiegen aus der Rampe Mainzer Straße ermöglicht wird. Alternative Knotenpunktformen wurden auf ihre Leistungsfähigkeit überprüft, zeigen jedoch keine Verbesserung der Verkehrsqualitäten.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ in der **Anlage 9.10a** und für den Zustand „IHK 2030+“ in der **Anlage 10.10a** zusammengestellt.

Knotenpunkt 10d: Mainzer Straße/Rampen Siegfriedring und Theodor-Heuss-Ring

Nach den vorliegenden Unterlagen ist auf der westlichen Seite der Mainzer Straße eine zweite Rampe für die vom Siegfriedring kommenden, über die Mainzer Straße stadtauswärts fahrenden Verkehrsteilnehmer vorgesehen. Zugleich dient die Schwarzenbergstraße nicht mehr der Anbindung an den Siegfriedring. Diese Knotenpunktgestaltung ermöglicht eine zweiphasige Steuerung, da ausschließlich Geradeausverkehr im Zuge der Mainzer Straße sowie das Rechtsein- und abbiegen möglich sind. Mit einer gewählten Umlaufzeit von 90s kann der Knotenpunkt leistungsfähig gestaltet werden.

Da diese Umbaumaßnahme bereits in den Analyseszenarien als gegeben angenommen wurden, sind die detaillierten Berechnungsergebnisse in den **Anlagen 7.10d** (Zustand „Bezugsfall 2030+“) und **8.10d** (Zustand „IHK 2030+“) enthalten. Weitergehende bauliche Maßnahmen sind nicht notwendig.

Knotenpunkt 11: Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Der Knotenpunkt ist in beiden Prognoseszenarien erheblich überlastet. Bauliche Maßnahmen scheinen nur in begrenztem Umfang möglich, sodass eine Überlastung auch mit den vorgeschlagenen Maßnahmen unter den angesetzten Belastungen nicht vermeidbar ist.

Grundsätzlich ermöglicht die Verlängerung der Umlaufzeit von 70 auf 90s etwas bessere Verkehrsqualitäten. Darüber hinaus sind die beiden Fahrstreifen der Einbiegerströme in der Angelika-Thiels-Straße soweit wie möglich zu trennen. Hierzu ist der Rechtsabbiegefahrstreifen auf 85m zu verlängern. In

den Berechnungen werden zudem umfangreiche Anpassungen der Freigabezeiten vorgenommen.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ in der **Anlage 9.11** und für den Zustand „IHK 2030+“ in der **Anlage 10.11** zusammengestellt.

Knotenpunkt 12: Mainzer Straße / Weidenbornstraße

An der Einmündung der Weidenbornstraße in die Mainzer Straße genügen geringfügige Anpassungen der Freigabezeiten in den Festzeitenprogrammen, um eine ausreichende Verkehrsqualität zu gewährleisten.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ in der **Anlage 9.12** und für den Zustand „IHK 2030+“ in der **Anlage 10.12** (jeweils nur die Morgenspitze) zusammengestellt.

Knotenpunkt 13: Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Im Zustand „Bezugsfall 2030+“ sind die Belastungen in einem Maß, in dem der bestehende Knotenpunkt diese nicht mehr aufnehmen kann, sofern alle Fahrbeziehungen weiterhin bestehen bleiben. Kritisch für die Gesamtbetrachtung des Knotenpunktes sind insbesondere die Linksabbiegerströme aus der südlichen und östlichen Zufahrt. Durch den Rückstau dieser Linksabbieger, sind die benachbarten Geradeausfahrstreifen überstaut und somit die gesamten Zufahrten überlastet. Eine angemessene Abwicklung kann nur erreicht werden, wenn das Linksabbiegen aus diesen beiden Zufahrten nicht mehr möglich ist. In diesem Fall kann eine ausreichende Verkehrsqualität bei einer Umlaufzeit von 80s erzielt werden.

Im Zustand „IHK 2030+“ ist der Verzicht auf diese beiden Fahrbeziehungen grundsätzlich nicht notwendig. Unter den dort angesetzten Belastungen kann eine Überlastung des Knotenpunktes auch mit baulichen Anpassungen (Verlängerung der Aufstellstreifen für die Linksabbieger aus Süden und Osten) erreicht werden. Auch hier wurde die Umlaufzeit mit 80s festgelegt.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ in der **Anlage 9.13** und für den Zustand „IHK 2030+“ in der **Anlage 10.13** (jeweils nur die Morgenspitze) zusammengestellt.

Eine Übersicht über die nach Anwendung der empfohlenen Maßnahmen erzielbaren Verkehrsqualitäten in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag gibt die folgende **Tabelle 11**.

Qualitätsstufen Gesamtknoten	„Bezugsfall 2030+“		“IHK 2030+”	
	Vor- mittag	Nach- mittag	Vor- mittag	Nach- mittag
Mainzer Straße /Gustav-Stresemann-Ring	E	D	*	*
Gustav-Stresemann-Ring / Berliner Straße / Frankfurter Straße	E	D	E	C
B 455 / Abraham-Lincoln-Straße	E	E	E	E
Siegfriedring / Rampe B 455	E	E	E	D
Siegfriedring /Brunhildenstraße	C	D	C	D
Siegfriedring / Hasengartenstraße	C	D	D	D
Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße	*	B	*	A
Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße	E	D	F	D
Mainzer Straße / Weidenbornstraße	C	*	C	*
Konrad-Adenauer-Ring /Theodor-Heuss- Ring /Biebricher Allee	D	C	E	C

*_unkritischer Verkehrszustand

Tabelle 11: Qualitäten des Verkehrsablaufs nach Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen

Es wird sichtbar, dass an einigen Knotenpunkten das erklärte Ziel, durch geeignete Maßnahmen eine hinreichende Qualität des Verkehrsablaufs zu gewährleisten, nicht erreicht wird. In diesen Fällen ist zu überlegen, ob verkehrlenkende Maßnahmen oder auch siedlungsstrukturelle Eingriffe zur Verringerung des motorisierten Verkehrsaufkommens und damit zur Beseitigung der festgestellten Mängel beitragen können.

8 Zusammenfassung

Im ersten Teil der Untersuchung wurde eine Prognose der im Jahr 2030 zu erwartenden Verkehrszustände vorgenommen. Dazu wurden zunächst aktuelle Bestandsdaten zum Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet aufbereitet und – sofern diese nicht vorlagen – neu erfasst. Auf der Grundlage der aktuellen Daten wurde anschließend eine verkehrliche Bestandsaufnahme im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass bereits im aktuellen Zustand lokale und temporäre Kapazitätsengpässe im Straßennetz vorhanden sind (siehe **Tabelle 4**). Aufbauend auf dieser Bestandsaufnahme erfolgte eine Prognose des Verkehrsgeschehens auf der Basis der Bestandsdaten unter Berücksichtigung von Verkehrsprognosen aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden (Prognosezustände „Bezugsfall 2030“ und „Integriertes Handlungskonzept 2030“). Ergänzt wurden diese Prognosen durch das Hinzufügen zu erwartende Neuverkehre, die noch nicht in den VEP-Prognosen enthalten waren und auf der Basis voraussichtlicher Strukturgrößen geschätzt wurden.

Im zweiten Teil der Untersuchung wurde anhand der prognostizierten Verkehrszustände für das Jahr 2030 überprüft, ob die Verkehrsanlagen im weiteren Untersuchungsraum ausreichend bemessen sind, um die zu erwartenden Verkehre aufzunehmen. Nachdem die Kapazität des Verkehrsnetzes wesentlich von der Leistungsfähigkeit der Netzknoten bestimmt wird, konzentrierten sich die Betrachtungen auf eine Untersuchung der Netzknoten.

Dabei wurde festgestellt, dass in beiden Prognosefällen Kapazitätsengpässe zu befürchten sind. Betroffen hiervon waren vor allem jene Netzknoten, die Hauptverkehrsstraßen miteinander verknüpfen und die dadurch naturgemäß am stärksten belastet sind. Im Vordergrund stehen u.a. die Knotenpunkte

- Mainzer Straße /Gustav-Stresemann-Ring,
- Gustav-Stresemann-Ring / Berliner Straße / Frankfurter Straße,
- B 455 / Abraham-Lincoln-Straße,
- Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße und
- Konrad-Adenauer-Ring /Theodor-Heuss-Ring /Biebricher Allee.

Engpässe traten ebenfalls an einigen Knotenpunkten im Zuge des Siegfriedring auf, so etwa an den Knoten

- Siegfriedring /Brunhildenstraße und
- Siegfriedring / Hasengartenstraße.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Knotenpunkte wurden Vorschläge baulicher und betrieblicher Art erarbeitet und skizzenhaft vorgestellt. In **Abbildung 6** sind die Maßnahmen, soweit sie baulicher Natur waren, skizziert. Zum Teil wurden umfangreiche Um- und Ausbauten angeregt, die nach erster Einschätzung die Sicherung einer hinreichenden Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr des Untersuchungsgebietes erlauben.

Wiesbaden, 04. März 2021

HEINZ + FEIER GmbH

ANLAGEN

- 1 Ergebnisse der Verkehrszählungen
- 2 Verkehrsbelastung im Bestand
- 3 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen - Bestand
- 4 Aufkommen verkehrsrelevanter Projekte im Untersuchungsraum
- 5 Verkehrsbelastung im Zustand „Bezugsfall 2030+“
- 6 Verkehrsbelastung im Zustand „IHK 2030+“
- 7 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für den Zustand „Bezugsfall 2030+“
- 8 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für den Zustand „IHK 2030+“
- 9 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ (mit Anpassungen am Knotenpunkt)
- 10 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für den Zustand „IHK 2030+“ (mit Anpassungen am Knotenpunkt)

1 Ergebnisse der Verkehrszählungen

1963_Wiesbaden_K1 - Knotenpunkt(e)

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Di. 12 November 2019

Kreuzberger Ring 24,

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse,

Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726069, Standort: 50.072444, 8.257013

Zufahrten Richtung	Frankfurter Str. Richtung S					New-York-Str. Richtung W					Berliner Str. Richtung N					Gustav-Stresemann-Ring Richtung O					Knotenpunkt Gesamt
	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	
12-11-2019 06:00 Uhr	11	96	7	0	114	13	114	51	0	178	50	62	133	0	245	185	60	7	4	256	793
06:15 Uhr	3	132	8	0	143	11	130	65	0	206	62	106	135	0	303	224	79	14	2	319	971
06:30 Uhr	11	173	8	0	192	14	157	86	0	257	72	151	189	0	412	244	102	26	2	374	1235
06:45 Uhr	7	149	11	0	167	11	189	125	0	325	105	157	205	0	467	271	144	31	0	446	1405
Gesamtstunde	32	550	34	0	616	49	590	327	0	966	289	476	662	0	1427	924	385	78	8	1395	4404
07:00 Uhr	9	167	9	0	185	14	187	132	0	333	131	187	263	0	581	262	126	29	6	423	1522
07:15 Uhr	11	184	17	0	212	23	253	146	0	422	151	232	308	0	691	269	116	40	1	426	1751
07:30 Uhr	18	155	19	0	192	24	245	184	0	453	164	267	325	0	756	265	156	48	4	473	1874
07:45 Uhr	20	176	13	0	209	30	222	178	1	431	152	271	309	0	732	263	129	43	3	438	1810
Gesamtstunde	58	682	58	0	798	91	907	640	1	1639	598	957	1205	0	2760	1059	527	160	14	1760	6957
08:00 Uhr	20	176	9	0	205	21	235	148	0	404	142	204	303	0	649	244	151	47	3	445	1703
08:15 Uhr	22	163	15	0	200	30	219	155	0	404	143	225	336	0	704	242	100	37	4	383	1691
08:30 Uhr	17	162	15	0	194	37	208	162	0	407	103	213	328	0	644	252	134	48	2	436	1681
08:45 Uhr	30	142	19	1	192	34	207	122	0	363	135	224	348	0	707	256	117	39	1	413	1675
Gesamtstunde	89	643	58	1	791	122	869	587	0	1578	523	866	1315	0	2704	994	502	171	10	1677	6750
09:00 Uhr	20	182	14	0	216	40	160	126	0	326	83	246	255	0	584	189	103	40	3	335	1461
09:15 Uhr	32	139	10	0	181	30	175	101	0	306	75	199	294	0	568	183	104	44	0	331	1386
09:30 Uhr	32	131	19	0	182	27	171	95	0	293	76	222	303	0	601	176	109	40	2	327	1403
09:45 Uhr	26	151	22	2	201	21	162	75	0	258	70	182	244	0	496	164	105	30	1	300	1255
Gesamtstunde	110	603	65	2	780	118	668	397	0	1183	304	849	1096	0	2249	712	421	154	6	1293	5505
10:00 Uhr	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3
Gesamtstunde	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3
15:00 Uhr	37	165	14	0	216	31	168	136	0	335	87	193	249	0	529	202	189	38	4	433	1513
15:15 Uhr	30	148	23	0	201	29	137	131	0	297	119	193	255	0	567	197	216	48	4	465	1530
15:30 Uhr	23	179	30	1	233	28	145	112	2	287	106	198	252	0	556	200	215	46	0	461	1537
15:45 Uhr	24	157	22	0	203	37	146	147	1	331	115	185	274	0	574	205	216	39	1	461	1569
Gesamtstunde	114	649	89	1	853	125	596	526	3	1250	427	769	1030	0	2226	804	836	171	9	1820	6149
16:00 Uhr	19	170	26	0	215	28	138	114	0	280	117	214	247	0	578	232	259	43	5	539	1612
16:15 Uhr	11	155	26	0	192	33	130	139	0	302	113	206	234	0	553	194	204	29	0	427	1474
16:30 Uhr	12	182	21	0	215	27	137	123	2	289	141	210	266	0	617	210	213	32	2	457	1578
16:45 Uhr	7	179	21	0	207	46	122	142	0	310	134	214	259	0	607	210	197	37	0	444	1568
Gesamtstunde	49	686	94	0	829	134	527	518	2	1181	505	844	1006	0	2355	846	873	141	7	1867	6232
17:00 Uhr	18	169	23	0	210	15	151	142	0	308	131	200	247	0	578	218	212	31	2	463	1559
17:15 Uhr	9	177	19	0	205	28	158	139	0	325	131	221	296	0	648	209	238	23	3	473	1651
17:30 Uhr	21	154	29	0	204	25	138	121	0	284	123	224	249	0	596	193	173	26	1	393	1477
17:45 Uhr	19	174	23	0	216	23	116	108	0	247	132	206	247	0	585	203	197	28	0	428	1476
Gesamtstunde	67	674	94	0	835	91	563	510	0	1164	517	851	1039	0	2407	823	820	108	6	1757	6163
18:00 Uhr	24	146	10	1	181	19	137	114	0	270	124	223	240	0	587	209	201	43	0	453	1491
18:15 Uhr	15	159	18	1	193	17	103	85	0	205	124	188	239	0	551	190	184	32	0	406	1355
18:30 Uhr	16	153	26	0	195	21	107	73	0	201	116	193	228	0	537	147	148	45	0	340	1273
18:45 Uhr	15	139	16	0	170	15	102	86	0	203	109	172	244	0	525	124	134	28	0	286	1184
Gesamtstunde	70	597	70	2	739	72	449	358	0	879	473	776	951	0	2200	670	667	148	0	1485	5303
19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	2
Gesamtstunde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	2
Gesamtsumme	589	5084	562	6	6241	803	5170	3863	6	9842	3636	6389	8305	0	18330	6832	5032	1131	60	13055	47468
Abbiegebeziehung	9,4 %	81,5 %	9,0 %	0,1 %	-	8,2 %	52,5 %	39,3 %	0,1 %	-	19,8 %	34,9 %	45,3 %	0 %	-	52,3 %	38,5 %	8,7 %	0,5 %	-	-
% Gesamt	1,2 %	10,7 %	1,2 %	0 %	13,1 %	1,7 %	10,9 %	8,1 %	0 %	20,7 %	7,7 %	13,5 %	17,5 %	0 %	38,6 %	14,4 %	10,6 %	2,4 %	0,1 %	27,5 %	-
Krad	1	17	2	0	20	4	21	10	0	35	12	22	16	0	50	14	23	6	1	44	149
% Krad	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0 %	0,3 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %	0 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %	0 %	0,3 %	0,2 %	0,5 %	0,5 %	1,7 %	0,3 %	0,3 %
Pkw	548	4668	519	5	5740	721	4736	3648	4	9109	3319	5878	7407	0	16604	6155	4597	1053	53	11858	43311

Zufahrten Richtung	Frankfurter Str. Richtung S	New-York-Str. Richtung W	Berliner Str. Richtung N	Gustav-Stresemann-Ring Richtung O	
Startzeit	R G L U Total	R G L U Total	R G L U Total	R G L U Total	Knotenpunkt Gesamt
% Pkw	93,0 91,8 92,3 83,3 92,0 % % % % %	89,8 91,6 94,4 66,7 92,6 % % % % %	91,3 92,0 89,2 0 90,6 % % % % %	90,1 91,4 93,1 88,3 90,8 % % % % %	91,2 %
Lieferwagen	23 201 31 1 256	31 237 158 0 426	166 269 555 0 990	408 262 46 4 720	2392
% Lieferwagen	3,9 4,0 5,5 16,7 4,1 % % % % %	3,9 4,6 4,1 0 4,3 % % % 0 % %	4,6 4,2 6,7 0 5,4 % % % % %	6,0 5,2 4,1 6,7 5,5 % % % % %	5,0 %
Lkw ohne Anhänger	8 52 9 0 69	7 67 27 1 102	46 92 147 0 285	89 67 23 2 181	637
% Lkw ohne Anhänger	1,4 1,0 1,6 0 1,1 % % % 0 % %	0,9 1,3 0,7 16,7 1,0 % % % % %	1,3 1,4 1,8 0 1,6 % % % % %	1,3 1,3 2,0 3,3 1,4 % % % % %	1,3 %
Lkw mit Anhänger	0 20 0 0 20	2 12 5 0 19	5 13 35 0 53	24 8 0 0 32	124
% Lkw mit Anhänger	0 % 0,4 % 0 % 0 % 0,3 % % % 0 % %	0,2 % 0,2 % 0,1 % 0 % 0,2 % % % 0 % %	0,1 % 0,2 % 0,4 % 0 % 0,3 % % % % %	0,4 % 0,2 % 0 % 0 % 0,2 % % % 0 % %	0,3 %
Busse	4 116 1 0 121	5 69 13 1 88	24 114 144 0 282	142 74 2 0 218	709
% Busse	0,7 % 2,3 % 0,2 % 0 % 1,9 % % % 0 % %	0,6 % 1,3 % 0,3 % 16,7 % 0,9 % % % % %	0,7 % 1,8 % 1,7 % 0 % 1,5 % % % % %	2,1 % 1,5 % 0,2 % 0 % 1,7 % % % 0 % %	1,5 %
Fahrräder auf der Straße	5 10 0 0 15	33 28 2 0 63	64 1 1 0 66	0 1 1 0 2	146
% Fahrräder auf der Straße	0,8 % 0,2 % 0 % 0 % 0,2 % % % 0 % %	4,1 % 0,5 % 0,1 % 0 % 0,6 % % % 0 % %	1,8 % 0 % 0 % 0 % 0,4 % 0 % 0 % % %	0 % 0 % 0,1 % 0 % 0 % 0 % % 0 % %	0,3 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K1 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

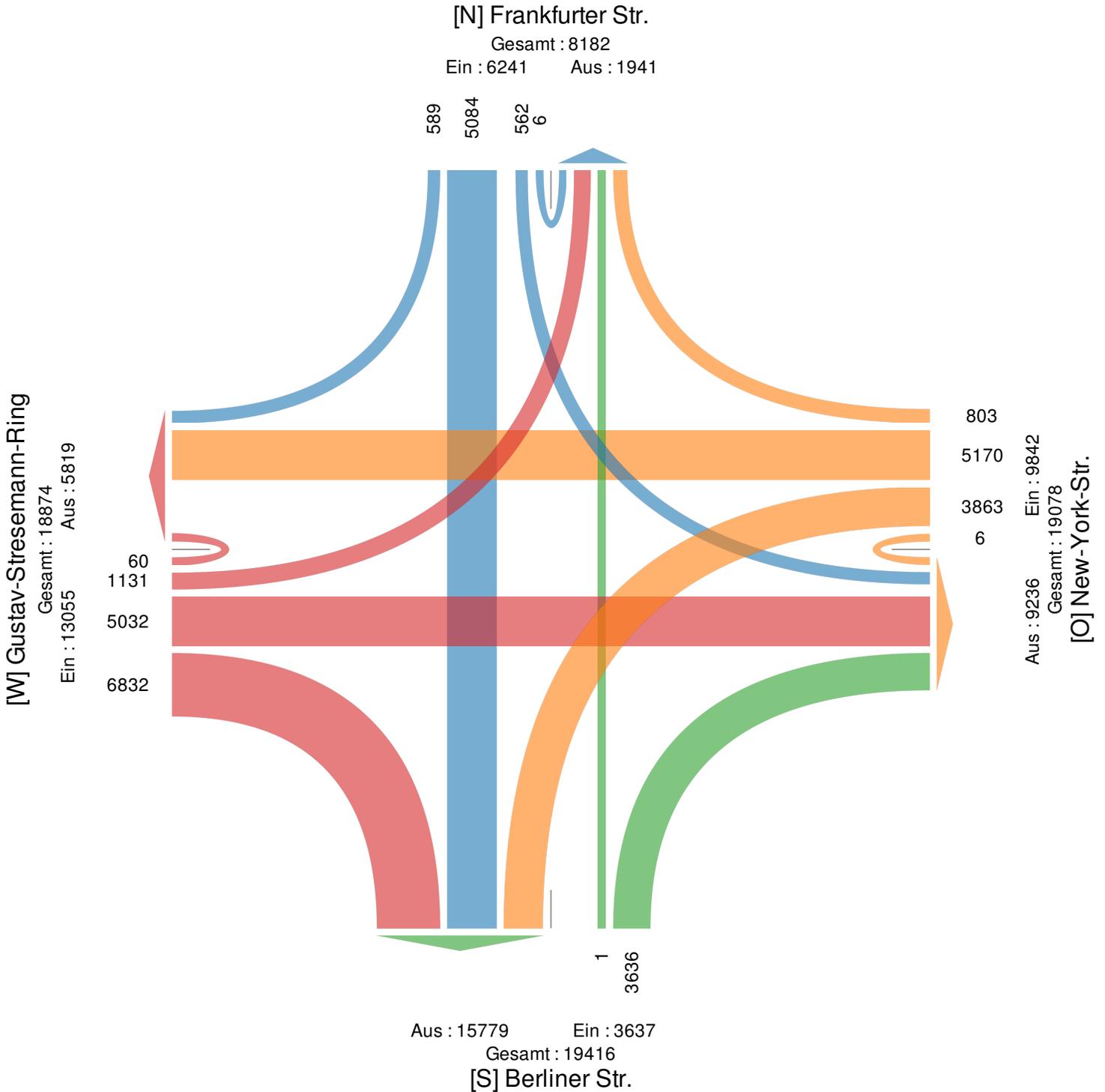
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726069, Standort: 50.072444, 8.257013

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K1 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

Spitzenstunde, morgens (07:15 - 08:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse,

Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726069, Standort: 50.072444, 8.257013

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten Richtung	Frankfurter Str. Richtung S					New-York-Str. Richtung W					Berliner Str. Richtung N					Gustav-Stresemann-Ring Richtung O					Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	
12-11-2019 07:15 Uhr	11	184	17	0	212	23	253	146	0	422	151	232	308	0	691	269	116	40	1	426	1751
07:30 Uhr	18	155	19	0	192	24	245	184	0	453	164	267	325	0	756	265	156	48	4	473	1874
07:45 Uhr	20	176	13	0	209	30	222	178	1	431	152	271	309	0	732	263	129	43	3	438	1810
08:00 Uhr	20	176	9	0	205	21	235	148	0	404	142	204	303	0	649	244	151	47	3	445	1703
Gesamtsumme	69	691	58	0	818	98	955	656	1	1710	609	974	1245	0	2828	1041	552	178	11	1782	7138
Abbiegebeziehung	8,4 %	84,5 %	7,1 %	0 %	-	5,7 %	55,8 %	38,4 %	0,1 %	-	21,5 %	34,4 %	44,0 %	0 %	-	58,4 %	31,0 %	10,0 %	0,6 %	-	-
% Gesamt	1,0	9,7	0,8	0	11,5	1,4	13,4	9,2	0	24,0	8,5	13,6	17,4	0	39,6	14,6	7,7	2,5	0,2	25,0	-
PHF	0,850	0,936	0,763	-	0,965	0,817	0,947	0,891	0,250	0,942	0,925	0,899	0,958	-	0,935	0,967	0,885	0,927	0,688	0,942	0,952
Krad	0	7	1	0	8	0	5	3	0	8	0	3	2	0	5	2	2	0	0	4	25
% Krad	0%	1,0%	1,7%	0%	1,0%	0%	0,5%	0,5%	0%	0,5%	0%	0,3%	0,2%	0%	0,2%	0,2%	0,4%	0%	0%	0,2%	0,4%
Pkw	64	632	53	0	749	90	880	631	0	1601	533	876	1081	0	2490	966	474	162	7	1609	6449
% Pkw	92,8 %	91,5 %	91,4 %	0 %	91,6	91,8 %	92,1 %	96,2 %	0 %	93,6	87,5 %	89,9 %	86,8 %	0 %	88,0	92,8 %	85,9 %	91,0 %	63,6 %	90,3	90,3%
Lieferwagen	1	15	3	0	19	4	37	15	0	56	47	56	102	0	205	40	49	7	2	98	378
% Lieferwagen	1,4 %	2,2 %	5,2 %	0 %	2,3	4,1 %	3,9 %	2,3 %	0 %	3,3	7,7 %	5,7 %	8,2 %	0 %	7,2	3,8 %	8,9 %	3,9 %	18,2 %	5,5	5,3%
Lkw ohne Anhänger	0	8	0	0	8	1	8	2	0	11	8	18	28	0	54	11	12	9	2	34	107
% Lkw ohne Anhänger	0%	1,2%	0%	0%	1,0%	1,0 %	0,8 %	0,3 %	0%	0,6%	1,3 %	1,8 %	2,2 %	0 %	1,9%	1,1 %	2,2 %	5,1 %	18,2 %	1,9%	1,5%
Lkw mit Anhänger	0	9	0	0	9	0	0	1	0	1	0	4	8	0	12	4	0	0	0	4	26
% Lkw mit Anhänger	0%	1,3%	0%	0%	1,1%	0%	0%	0,2 %	0%	0,1%	0%	0,4 %	0,6 %	0 %	0,4	0,4 %	0%	0%	0%	0,2%	0,4%
Busse	3	14	1	0	18	3	21	4	1	29	19	17	24	0	60	18	15	0	0	33	140
% Busse	4,3 %	2,0 %	1,7 %	0 %	2,2	3,1 %	2,2 %	0,6 %	100 %	1,7	3,1 %	1,7 %	1,9 %	0 %	2,1	1,7 %	2,7 %	0 %	0 %	1,9	2,0%
Fahrräder auf der Straße	1	6	0	0	7	0	4	0	0	4	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	13
% Fahrräder auf der Straße	1,4 %	0,9 %	0 %	0 %	0,9	0 %	0,4 %	0 %	0 %	0,2	0,3 %	0 %	0 %	0 %	0,1	0 %	0 %	0 %	0 %	0	0,2%

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K1 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

Spitzenstunde, morgens (07:15 - 08:15 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

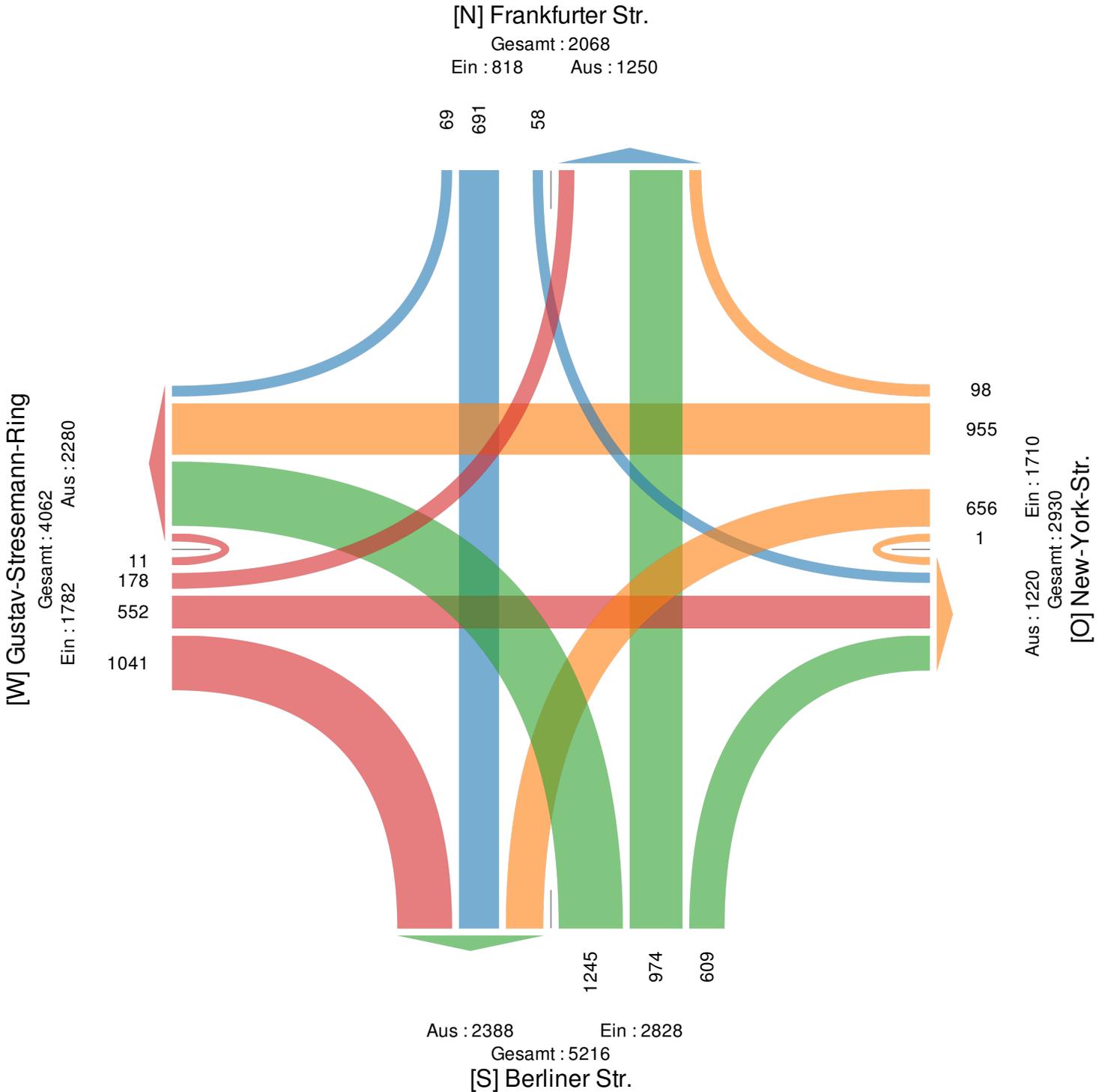
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726069, Standort: 50.072444, 8.257013

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K1 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726069, Standort: 50.072444, 8.257013

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten Richtung	Frankfurter Str. Richtung S					New-York-Str. Richtung W					Berliner Str. Richtung N					Gustav-Stresemann-Ring Richtung O					Knotenpunkt Gesamt
	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	
12-11-2019 16:30 Uhr	12	182	21	0	215	27	137	123	2	289	141	210	266	0	617	210	213	32	2	457	1578
16:45 Uhr	7	179	21	0	207	46	122	142	0	310	134	214	259	0	607	210	197	37	0	444	1568
17:00 Uhr	18	169	23	0	210	15	151	142	0	308	131	200	247	0	578	218	212	31	2	463	1559
17:15 Uhr	9	177	19	0	205	28	158	139	0	325	131	221	296	0	648	209	238	23	3	473	1651
Gesamtsumme	46	707	84	0	837	116	568	546	2	1232	537	845	1068	0	2450	847	860	123	7	1837	6356
Abbiegebeziehung	5,5 %	84,5 %	10,0 %	0 %	-	9,4 %	46,1 %	44,3 %	0,2 %	-	21,9 %	34,5 %	43,6 %	0 %	-	46,1 %	46,8 %	6,7 %	0,4 %	-	-
% Gesamt	0,7 %	11,1 %	1,3 %	0 %	13,2 %	1,8 %	8,9 %	8,6 %	0 %	19,4 %	8,4 %	13,3 %	16,8 %	0 %	38,5 %	13,3 %	13,5 %	1,9 %	0,1 %	28,9 %	-
PHF	0,639	0,971	0,913	-	0,973	0,646	0,901	0,961	0,250	0,953	0,946	0,955	0,902	-	0,945	0,971	0,903	0,831	0,583	0,971	0,963
Krad	0	2	0	0	2	0	2	2	0	4	3	1	5	0	9	2	4	2	0	8	23
% Krad	0 %	0,3 %	0 %	0 %	0,2 %	0 %	0,4 %	0,4 %	0 %	0,3 %	0,6 %	0,1 %	0,5 %	0 %	0,4 %	0,2 %	0,5 %	1,6 %	0 %	0,4 %	0,4 %
Pkw	44	656	77	0	777	105	529	513	1	1148	502	809	974	0	2285	778	815	118	7	1718	5928
% Pkw	95,7 %	92,8 %	91,7 %	0 %	92,8 %	90,5 %	93,1 %	94,0 %	50,0 %	93,2 %	93,5 %	95,7 %	91,2 %	0 %	93,3 %	91,9 %	94,8 %	95,9 %	100 %	93,5 %	93,3 %
Lieferwagen	1	28	6	0	35	1	21	25	0	47	14	20	73	0	107	42	34	3	0	79	268
% Lieferwagen	2,2 %	4,0 %	7,1 %	0 %	4,2 %	0,9 %	3,7 %	4,6 %	0 %	3,8 %	2,6 %	2,4 %	6,8 %	0 %	4,4 %	5,0 %	4,0 %	2,4 %	0 %	4,3 %	4,2 %
Lkw ohne Anhänger	1	3	1	0	5	0	6	5	1	12	3	1	2	0	6	9	2	0	0	11	34
% Lkw ohne Anhänger	2,2 %	0,4 %	1,2 %	0 %	0,6 %	0 %	1,1 %	0,9 %	50,0 %	1,0 %	0,6 %	0,1 %	0,2 %	0 %	0,2 %	1,1 %	0,2 %	0 %	0 %	0,6 %	0,5 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	6
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,7 %	0 %	0 %	0,3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,2 %	0 %	0 %	0 %	0,1 %	0,1 %
Busse	0	18	0	0	18	0	4	1	0	5	0	13	14	0	27	14	5	0	0	19	69
% Busse	0 %	2,5 %	0 %	0 %	2,2 %	0 %	0,7 %	0,2 %	0 %	0,4 %	0 %	1,5 %	1,3 %	0 %	1,1 %	1,7 %	0,6 %	0 %	0 %	1,0 %	1,1 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	0	10	2	0	0	12	15	1	0	0	16	0	0	0	0	0	28
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	8,6 %	0,4 %	0 %	0 %	1,0 %	2,8 %	0,1 %	0 %	0 %	0,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,4 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K1 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr)

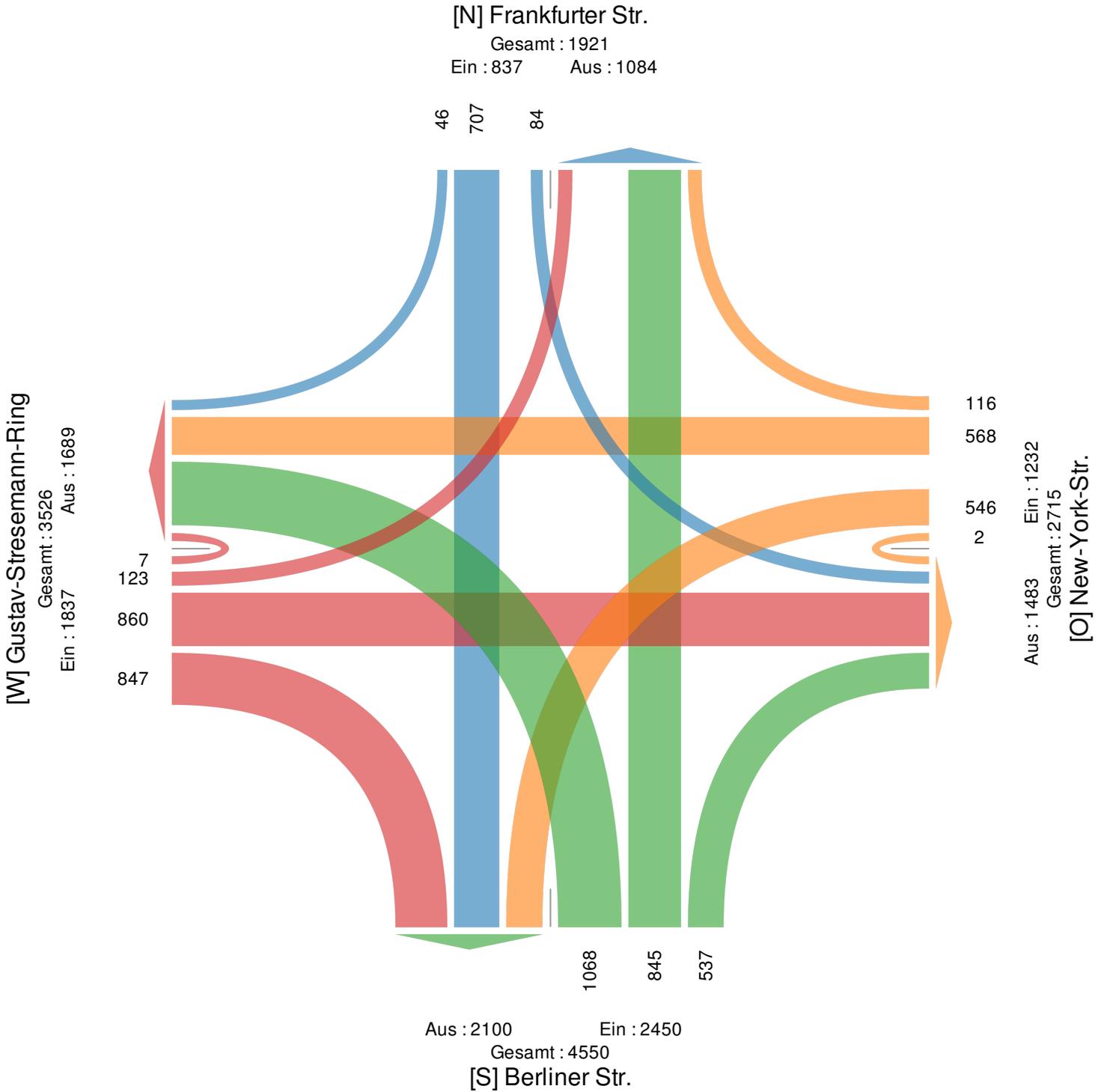
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726069, Standort: 50.072444, 8.257013

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K2 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726076, Standort: 50.069095, 8.261562

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten Richtung	Berliner Str. Nord Richtung S				Berliner Str. Süd Richtung N				Balthasar-Neumann-Str. Richtung O				Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	R	G	U	Total	G	L	U	Total	R	L	U	Total	
12-11-2019 06:00 Uhr	5	305	0	310	254	0	0	254	5	0	0	5	569
06:15 Uhr	8	399	0	407	299	0	0	299	8	0	0	8	714
06:30 Uhr	11	478	0	489	403	0	0	403	13	0	0	13	905
06:45 Uhr	24	502	0	526	469	0	0	469	12	0	0	12	1007
Gesamstunde	48	1684	0	1732	1425	0	0	1425	38	0	0	38	3195
07:00 Uhr	29	524	0	553	570	0	0	570	20	0	0	20	1143
07:15 Uhr	43	510	0	553	690	0	0	690	23	0	0	23	1266
07:30 Uhr	48	535	0	583	750	0	0	750	28	0	0	28	1361
07:45 Uhr	67	561	0	628	745	0	0	745	31	0	0	31	1404
Gesamstunde	187	2130	0	2317	2755	0	0	2755	102	0	0	102	5174
08:00 Uhr	26	563	0	589	661	0	0	661	13	0	0	13	1263
08:15 Uhr	22	558	0	580	694	0	0	694	22	0	0	22	1296
08:30 Uhr	19	566	0	585	635	0	0	635	14	0	0	14	1234
08:45 Uhr	15	517	0	532	707	0	0	707	16	0	0	16	1255
Gesamstunde	82	2204	0	2286	2697	0	0	2697	65	0	0	65	5048
09:00 Uhr	10	470	0	480	570	0	0	570	5	0	0	5	1055
09:15 Uhr	11	422	0	433	588	0	0	588	12	0	0	12	1033
09:30 Uhr	17	392	0	409	586	0	0	586	13	0	0	13	1008
09:45 Uhr	15	381	0	396	501	0	0	501	6	0	0	6	903
Gesamstunde	53	1665	0	1718	2245	0	0	2245	36	0	0	36	3999
10:00 Uhr	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	3
Gesamstunde	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	3
15:00 Uhr	13	514	0	527	531	0	0	531	32	0	0	32	1090
15:15 Uhr	14	479	0	493	551	0	0	551	29	0	0	29	1073
15:30 Uhr	15	494	0	509	563	0	0	563	48	0	0	48	1120
15:45 Uhr	22	480	0	502	555	0	0	555	37	0	0	37	1094
Gesamstunde	64	1967	0	2031	2200	0	0	2200	146	0	0	146	4377
16:00 Uhr	23	495	0	518	574	0	0	574	38	0	0	38	1130
16:15 Uhr	41	459	0	500	547	0	0	547	37	0	0	37	1084
16:30 Uhr	21	494	0	515	612	0	0	612	46	0	0	46	1173
16:45 Uhr	41	482	0	523	602	0	0	602	31	0	0	31	1156
Gesamstunde	126	1930	0	2056	2335	0	0	2335	152	0	0	152	4543
17:00 Uhr	52	520	0	572	570	0	0	570	37	0	0	37	1179
17:15 Uhr	25	489	0	514	640	0	0	640	23	0	0	23	1177
17:30 Uhr	32	489	0	521	582	0	0	582	25	0	0	25	1128
17:45 Uhr	29	453	0	482	557	0	0	557	22	0	0	22	1061
Gesamstunde	138	1951	0	2089	2349	0	0	2349	107	0	0	107	4545
18:00 Uhr	29	471	0	500	588	0	0	588	16	0	0	16	1104
18:15 Uhr	23	425	0	448	547	0	0	547	13	0	0	13	1008
18:30 Uhr	13	372	0	385	543	0	0	543	20	0	0	20	948
18:45 Uhr	19	349	0	368	530	0	0	530	15	0	0	15	913
Gesamstunde	84	1617	0	1701	2208	0	0	2208	64	0	0	64	3973
19:00 Uhr	0	4	0	4	1	0	0	1	1	0	0	1	6
Gesamstunde	0	4	0	4	1	0	0	1	1	0	0	1	6
Gesamtsumme	782	15152	0	15934	18218	0	0	18218	711	0	0	711	34863
Abbiegebeziehung	4,9 %	95,1 %	0 %	-	100 %	0 %	0 %	-	100 %	0 %	0 %	-	-
% Gesamt	2,2 %	43,5 %	0 %	45,7 %	52,3 %	0 %	0 %	52,3 %	2,0 %	0 %	0 %	2,0 %	-
Krad	4	38	0	42	40	0	0	40	5	0	0	5	87
% Krad	0,5 %	0,3 %	0 %	0,3 %	0,2 %	0 %	0 %	0,2 %	0,7 %	0 %	0 %	0,7 %	0,2 %
Pkw	756	13865	0	14621	16606	0	0	16606	677	0	0	677	31904
% Pkw	96,7 %	91,5 %	0 %	91,8 %	91,2 %	0 %	0 %	91,2 %	95,2 %	0 %	0 %	95,2 %	91,5 %
Lieferwagen	18	754	0	772	918	0	0	918	24	0	0	24	1714
% Lieferwagen	2,3 %	5,0 %	0 %	4,8 %	5,0 %	0 %	0 %	5,0 %	3,4 %	0 %	0 %	3,4 %	4,9 %

Zufahrten Richtung	Berliner Str. Nord Richtung S	Berliner Str. Süd Richtung N	Balthasar-Neumann-Str. Richtung O	
Startzeit	R G U Total	G L U Total	R L U Total	Knotenpunkt Gesamt
Lkw ohne Anhänger	4 171 0 175	279 0 0 279	4 0 0 4	458
% Lkw ohne Anhänger	0,5 % 1,1 % 0 % 1,1 %	1,5 % 0 % 0 % 1,5 %	0,6 % 0 % 0 % 0,6 %	1,3 %
Lkw mit Anhänger	0 48 0 48	54 0 0 54	0 0 0 0	102
% Lkw mit Anhänger	0 % 0,3 % 0 % 0,3 %	0,3 % 0 % 0 % 0,3 %	0 % 0 % 0 % 0 %	0,3 %
Busse	0 275 0 275	281 0 0 281	0 0 0 0	556
% Busse	0 % 1,8 % 0 % 1,7 %	1,5 % 0 % 0 % 1,5 %	0 % 0 % 0 % 0 %	1,6 %
Fahrräder auf der Straße	0 1 0 1	40 0 0 40	1 0 0 1	42
% Fahrräder auf der Straße	0 % 0 % 0 % 0 %	0,2 % 0 % 0 % 0,2 %	0,1 % 0 % 0 % 0,1 %	0,1 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K2 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

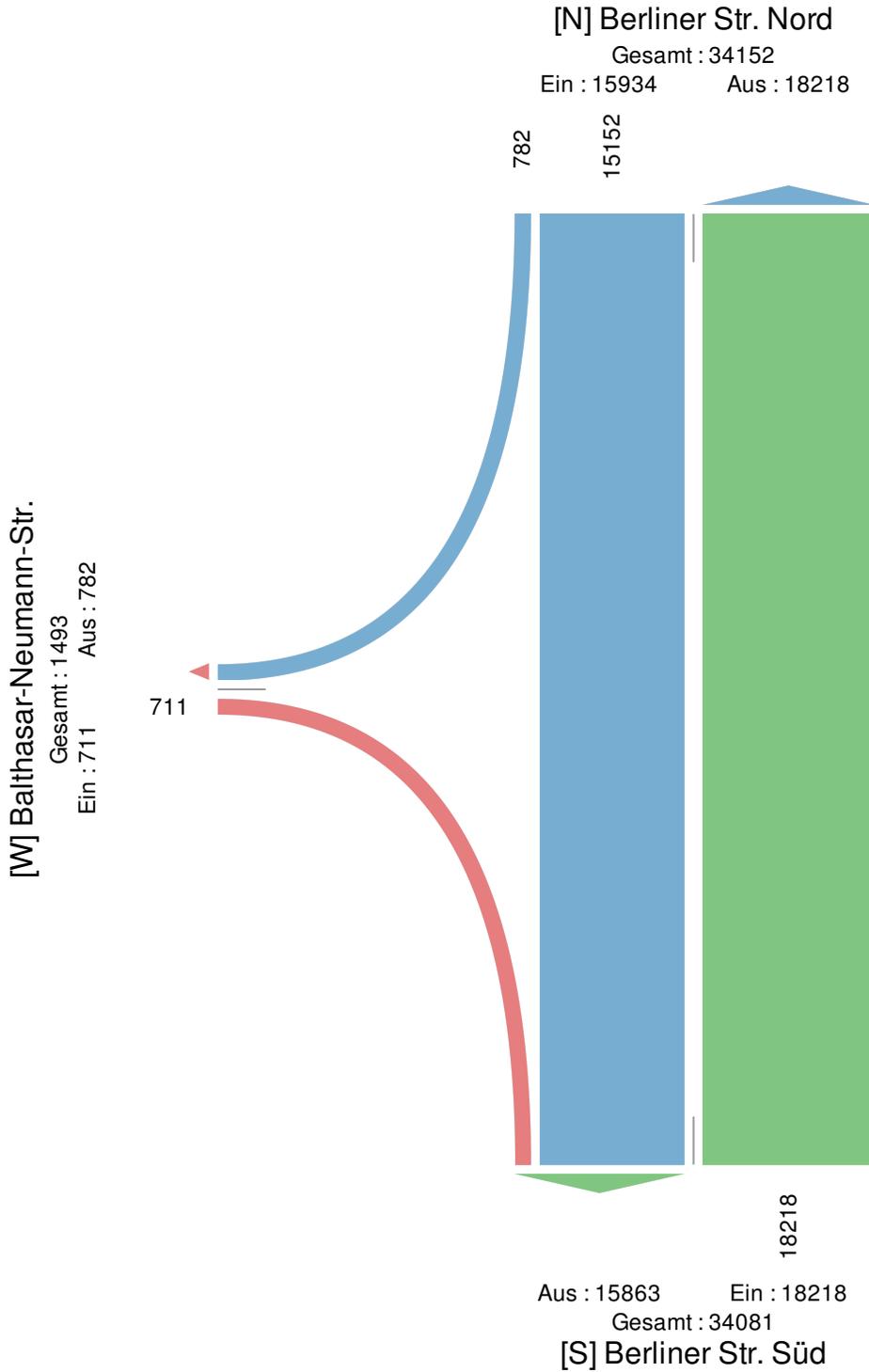
Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726076, Standort: 50.069095, 8.261562

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH
Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K2 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726076, Standort: 50.069095, 8.261562

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten Richtung	Berliner Str. Nord Richtung S				Berliner Str. Süd Richtung N				Balthasar-Neumann-Str. Richtung O				Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	R	G	U	Total	G	L	U	Total	R	L	U	Total	
12-11-2019 07:30 Uhr	48	535	0	583	750	0	0	750	28	0	0	28	1361
07:45 Uhr	67	561	0	628	745	0	0	745	31	0	0	31	1404
08:00 Uhr	26	563	0	589	661	0	0	661	13	0	0	13	1263
08:15 Uhr	22	558	0	580	694	0	0	694	22	0	0	22	1296
Gesamtsumme	163	2217	0	2380	2850	0	0	2850	94	0	0	94	5324
Abbiegebeziehung	6,8 %	93,2 %	0 %	-	100 %	0 %	0 %	-	100 %	0 %	0 %	-	-
% Gesamt	3,1 %	41,6 %	0 %	44,7 %	53,5 %	0 %	0 %	53,5 %	1,8 %	0 %	0 %	1,8 %	-
PHF	0,608	0,984	-	0,947	0,950	-	-	0,950	0,758	-	-	0,758	0,949
Krad	2	10	0	12	7	0	0	7	0	0	0	0	19
% Krad	1,2 %	0,5 %	0 %	0,5 %	0,2 %	0 %	0 %	0,2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,4 %
Pkw	158	2064	0	2222	2518	0	0	2518	84	0	0	84	4824
% Pkw	96,9 %	93,1 %	0 %	93,4 %	88,4 %	0 %	0 %	88,4 %	89,4 %	0 %	0 %	89,4 %	90,6 %
Lieferwagen	2	66	0	68	197	0	0	197	9	0	0	9	274
% Lieferwagen	1,2 %	3,0 %	0 %	2,9 %	6,9 %	0 %	0 %	6,9 %	9,6 %	0 %	0 %	9,6 %	5,1 %
Lkw ohne Anhänger	1	26	0	27	61	0	0	61	1	0	0	1	89
% Lkw ohne Anhänger	0,6 %	1,2 %	0 %	1,1 %	2,1 %	0 %	0 %	2,1 %	1,1 %	0 %	0 %	1,1 %	1,7 %
Lkw mit Anhänger	0	13	0	13	12	0	0	12	0	0	0	0	25
% Lkw mit Anhänger	0 %	0,6 %	0 %	0,5 %	0,4 %	0 %	0 %	0,4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %
Busse	0	38	0	38	54	0	0	54	0	0	0	0	92
% Busse	0 %	1,7 %	0 %	1,6 %	1,9 %	0 %	0 %	1,9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,7 %
Fahrräder auf der Straße	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K2 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

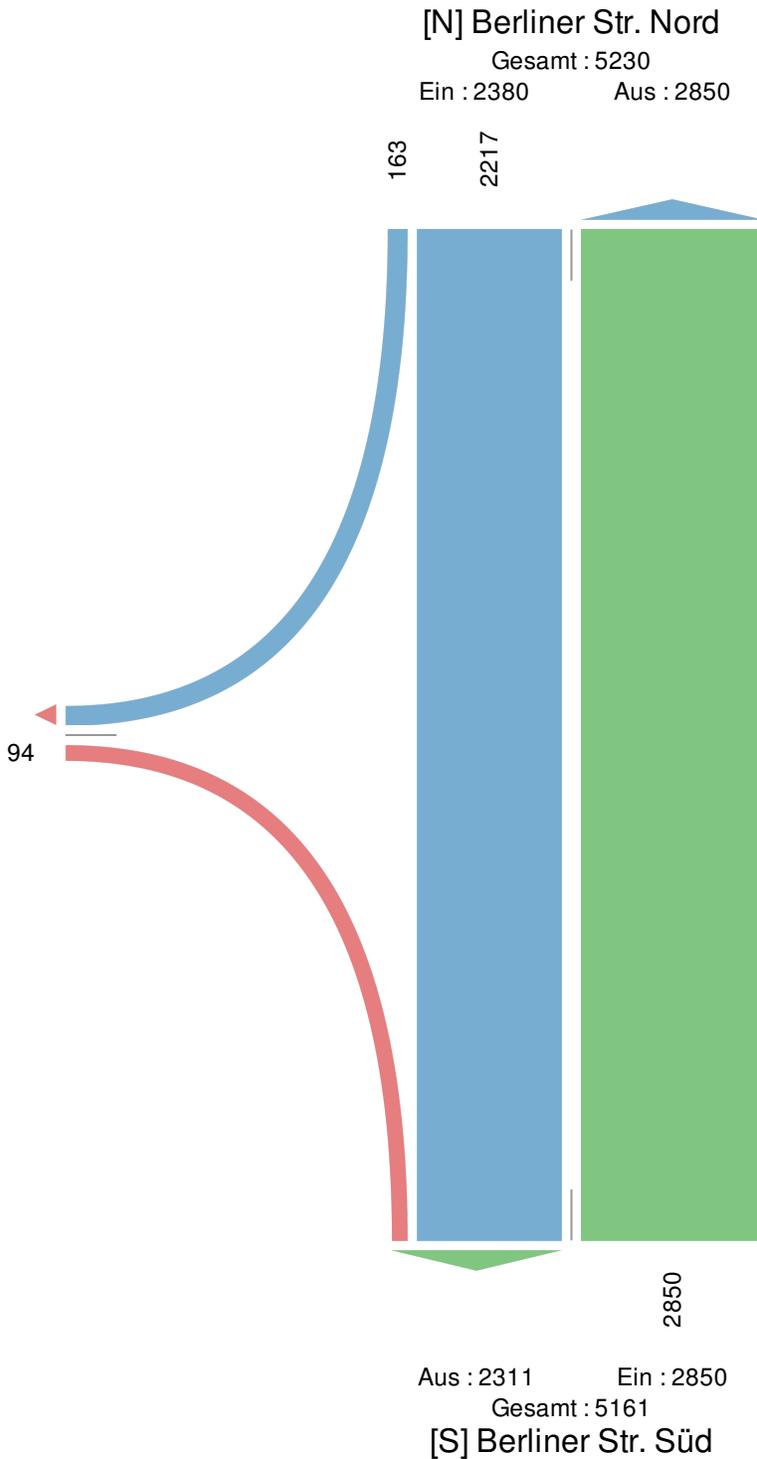
Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726076, Standort: 50.069095, 8.261562

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH
Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE

[W] Balthasar-Neumann-Str.

Gesamt : 257
Ein : 94
Aus : 163



1963_Wiesbaden_K2 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726076, Standort: 50.069095, 8.261562

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten Richtung	Berliner Str. Nord Richtung S				Berliner Str. Süd Richtung N				Balthasar-Neumann-Str. Richtung O				Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	R	G	U	Total	G	L	U	Total	R	L	U	Total	
12-11-2019 16:30 Uhr	21	494	0	515	612	0	0	612	46	0	0	46	1173
16:45 Uhr	41	482	0	523	602	0	0	602	31	0	0	31	1156
17:00 Uhr	52	520	0	572	570	0	0	570	37	0	0	37	1179
17:15 Uhr	25	489	0	514	640	0	0	640	23	0	0	23	1177
Gesamtsumme	139	1985	0	2124	2424	0	0	2424	137	0	0	137	4685
Abbiegebeziehung	6,5 %	93,5 %	0 %	-	100 %	0 %	0 %	-	100 %	0 %	0 %	-	-
% Gesamt	3,0 %	42,4 %	0 %	45,3 %	51,7 %	0 %	0 %	51,7 %	2,9 %	0 %	0 %	2,9 %	-
PHF	0,668	0,956	-	0,930	0,951	-	-	0,951	0,745	-	-	0,745	0,994
Krad	0	4	0	4	8	0	0	8	0	0	0	0	12
% Krad	0 %	0,2 %	0 %	0,2 %	0,3 %	0 %	0 %	0,3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,3 %
Pkw	130	1836	0	1966	2273	0	0	2273	136	0	0	136	4375
% Pkw	93,5 %	92,5 %	0 %	92,6 %	93,8 %	0 %	0 %	93,8 %	99,3 %	0 %	0 %	99,3 %	93,4 %
Lieferwagen	8	93	0	101	97	0	0	97	1	0	0	1	199
% Lieferwagen	5,8 %	4,7 %	0 %	4,8 %	4,0 %	0 %	0 %	4,0 %	0,7 %	0 %	0 %	0,7 %	4,2 %
Lkw ohne Anhänger	1	17	0	18	6	0	0	6	0	0	0	0	24
% Lkw ohne Anhänger	0,7 %	0,9 %	0 %	0,8 %	0,2 %	0 %	0 %	0,2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %
Lkw mit Anhänger	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
% Lkw mit Anhänger	0 %	0,1 %	0 %	0,1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Busse	0	32	0	32	28	0	0	28	0	0	0	0	60
% Busse	0 %	1,6 %	0 %	1,5 %	1,2 %	0 %	0 %	1,2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,3 %
Fahrräder auf der Straße	0	1	0	1	12	0	0	12	0	0	0	0	13
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0,1 %	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,3 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K2 - Knotenpunkt(e)

Di. 12 November 2019

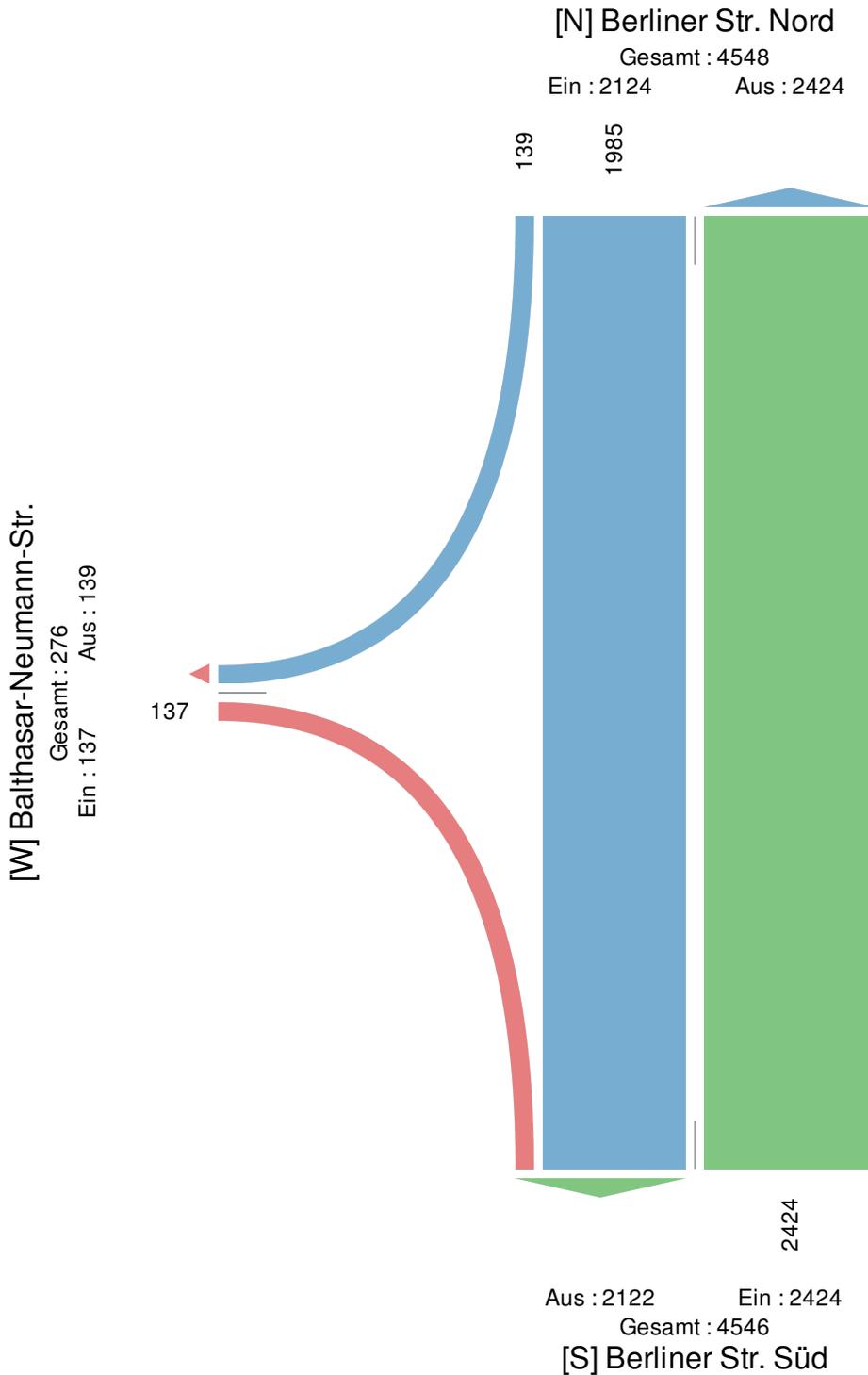
Spitzenstunde, abends (16:30 - 17:30 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726076, Standort: 50.069095, 8.261562

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH
Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K3a - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726135, Standort: 50.068161, 8.264341

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten Richtung	Abraham-Lincoln-Str. Ost				Friedensstr.l				Abraham-Lincoln-Str. West				Knotenpunkt Gesamt
	Richtung W				Richtung N				Richtung O				
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	
14-11-2019 06:00 Uhr	30	2	0	32	32	23	0	55	0	3	0	3	90
06:15 Uhr	26	4	0	30	29	18	0	47	0	0	0	0	77
06:30 Uhr	36	3	0	39	51	17	0	68	0	3	0	3	110
06:45 Uhr	38	14	2	54	48	25	0	73	1	2	0	3	130
Gesamtstunde	130	23	2	155	160	83	0	243	1	8	0	9	407
07:00 Uhr	40	18	0	58	59	30	0	89	2	2	0	4	151
07:15 Uhr	44	22	0	66	64	32	0	96	7	4	0	11	173
07:30 Uhr	37	16	0	53	66	43	0	109	8	4	0	12	174
07:45 Uhr	49	35	0	84	71	34	0	105	7	6	0	13	202
Gesamtstunde	170	91	0	261	260	139	0	399	24	16	0	40	700
08:00 Uhr	72	11	0	83	82	37	1	120	5	2	0	7	210
08:15 Uhr	73	18	1	92	72	45	0	117	11	2	0	13	222
08:30 Uhr	65	10	1	76	77	46	0	123	6	7	1	14	213
08:45 Uhr	54	15	0	69	51	46	0	97	2	5	0	7	173
Gesamtstunde	264	54	2	320	282	174	1	457	24	16	1	41	818
09:00 Uhr	45	14	0	59	33	30	0	63	9	3	0	12	134
09:15 Uhr	48	8	2	58	37	25	0	62	8	10	0	18	138
09:30 Uhr	48	8	0	56	25	31	0	56	4	4	0	8	120
09:45 Uhr	32	12	1	45	26	25	0	51	10	4	0	14	110
Gesamtstunde	173	42	3	218	121	111	0	232	31	21	0	52	502
10:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtstunde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 Uhr	50	43	0	93	17	28	0	45	21	5	0	26	164
15:15 Uhr	56	50	0	106	19	32	0	51	16	2	0	18	175
15:30 Uhr	64	59	0	123	22	26	0	48	27	2	0	29	200
15:45 Uhr	45	62	0	107	21	27	0	48	19	2	0	21	176
Gesamtstunde	215	214	0	429	79	113	0	192	83	11	0	94	715
16:00 Uhr	79	70	0	149	21	20	0	41	26	4	0	30	220
16:15 Uhr	81	84	0	165	20	24	0	44	22	3	0	25	234
16:30 Uhr	85	63	0	148	18	33	0	51	30	4	0	34	233
16:45 Uhr	76	63	0	139	12	16	0	28	28	9	0	37	204
Gesamtstunde	321	280	0	601	71	93	0	164	106	20	0	126	891
17:00 Uhr	79	71	0	150	15	16	0	31	22	4	0	26	207
17:15 Uhr	84	81	0	165	16	20	0	36	23	3	0	26	227
17:30 Uhr	78	60	0	138	12	26	0	38	14	1	0	15	191
17:45 Uhr	68	35	0	103	12	22	0	34	11	5	0	16	153
Gesamtstunde	309	247	0	556	55	84	0	139	70	13	0	83	778
18:00 Uhr	68	48	0	116	17	28	0	45	21	4	0	25	186
18:15 Uhr	51	37	0	88	11	25	0	36	14	2	0	16	140
18:30 Uhr	44	39	0	83	14	24	0	38	7	1	0	8	129
18:45 Uhr	42	24	0	66	11	15	0	26	6	1	0	7	99
Gesamtstunde	205	148	0	353	53	92	0	145	48	8	0	56	554
19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtstunde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtsumme	1787	1099	7	2893	1081	889	1	1971	387	113	1	501	5365
Abbiegebeziehung	61,8 %	38,0 %	0,2 %	-	54,8 %	45,1 %	0,1 %	-	77,2 %	22,6 %	0,2 %	-	-
% Gesamt	33,3 %	20,5 %	0,1 %	53,9 %	20,1 %	16,6 %	0 %	36,7 %	7,2 %	2,1 %	0 %	9,3 %	-
Krad	16	4	0	20	11	4	0	15	3	0	0	3	38
% Krad	0,9 %	0,4 %	0 %	0,7 %	1,0 %	0,4 %	0 %	0,8 %	0,8 %	0 %	0 %	0,6 %	0,7 %
Pkw	1504	1023	7	2534	885	788	1	1674	368	94	1	463	4671
% Pkw	84,2 %	93,1 %	100 %	87,6 %	81,9 %	88,6 %	100 %	84,9 %	95,1 %	83,2 %	100 %	92,4 %	87,1 %
Lieferwagen	51	34	0	85	25	36	0	61	13	4	0	17	163
% Lieferwagen	2,9 %	3,1 %	0 %	2,9 %	2,3 %	4,0 %	0 %	3,1 %	3,4 %	3,5 %	0 %	3,4 %	3,0 %

Zufahrten Richtung	Abraham-Lincoln-Str. Ost Richtung W				Friedensstr.l Richtung N				Abraham-Lincoln-Str. West Richtung O				Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	
Lkw ohne Anhänger	20	6	0	26	6	6	0	12	3	1	0	4	42
% Lkw ohne Anhänger	1,1 %	0,5 %	0 %	0,9 %	0,6 %	0,7 %	0 %	0,6 %	0,8 %	0,9 %	0 %	0,8 %	0,8 %
Lkw mit Anhänger	1	1	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	3
% Lkw mit Anhänger	0,1 %	0,1 %	0 %	0,1 %	0 %	0,1 %	0 %	0,1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,1 %
Busse	129	0	0	129	90	48	0	138	0	0	0	0	267
% Busse	7,2 %	0 %	0 %	4,5 %	8,3 %	5,4 %	0 %	7,0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	5,0 %
Fahrräder auf der Straße	66	31	0	97	64	6	0	70	0	14	0	14	181
% Fahrräder auf der Straße	3,7 %	2,8 %	0 %	3,4 %	5,9 %	0,7 %	0 %	3,6 %	0 %	12,4 %	0 %	2,8 %	3,4 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K3a - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

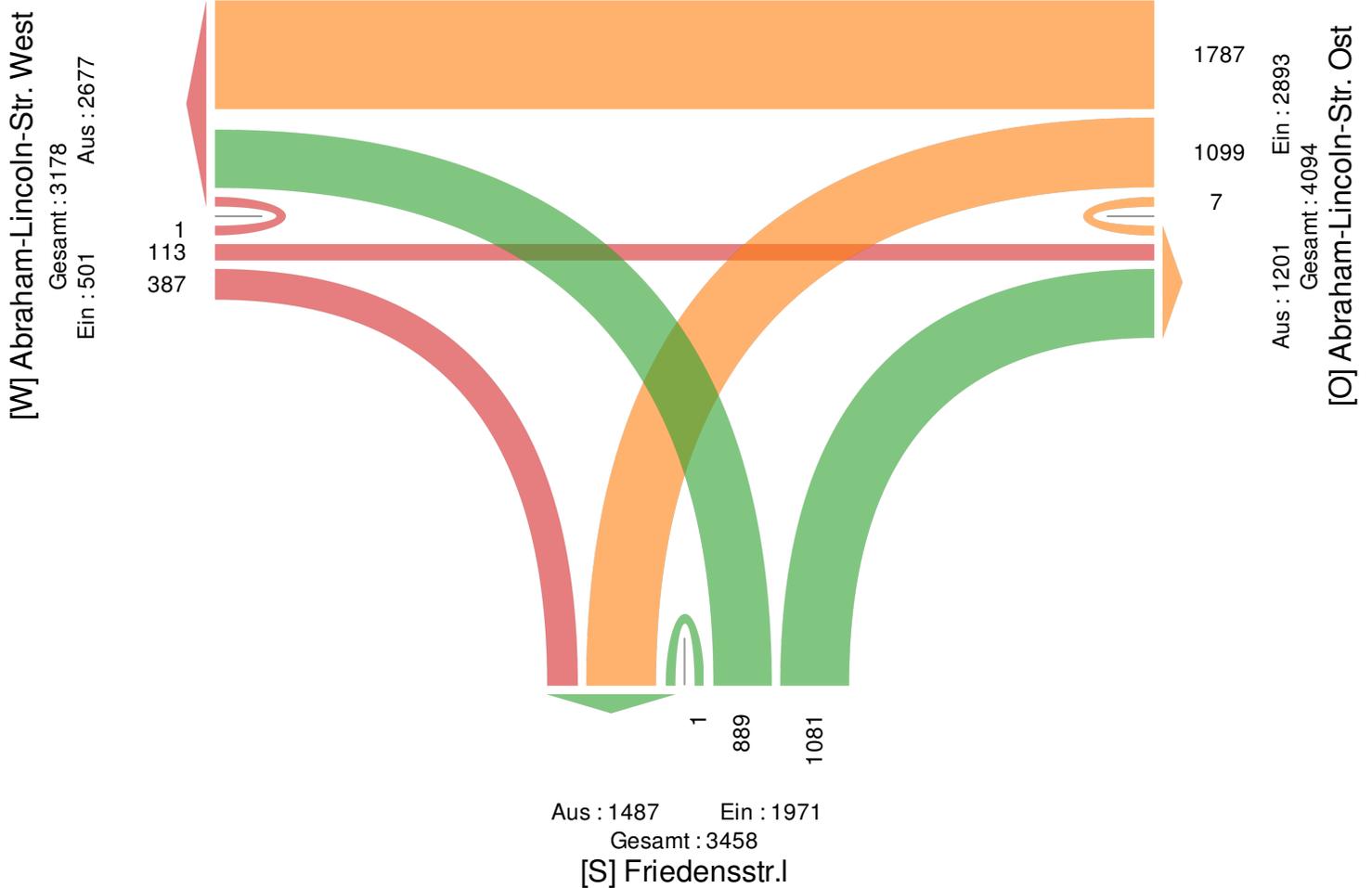
Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726135, Standort: 50.068161, 8.264341

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K3a - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Spitzenstunde, morgens (07:45 - 08:45 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726135, Standort: 50.068161, 8.264341

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten Richtung	Abraham-Lincoln-Str. Ost Richtung W				Friedensstr.l Richtung N				Abraham-Lincoln-Str. West Richtung O				Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	
14-11-2019 07:45 Uhr	49	35	0	84	71	34	0	105	7	6	0	13	202
08:00 Uhr	72	11	0	83	82	37	1	120	5	2	0	7	210
08:15 Uhr	73	18	1	92	72	45	0	117	11	2	0	13	222
08:30 Uhr	65	10	1	76	77	46	0	123	6	7	1	14	213
Gesamtsumme	259	74	2	335	302	162	1	465	29	17	1	47	847
Abbiegebeziehung	77,3 %	22,1 %	0,6 %	-	64,9 %	34,8 %	0,2 %	-	61,7 %	36,2 %	2,1 %	-	-
% Gesamt	30,6 %	8,7 %	0,2 %	39,6 %	35,7 %	19,1 %	0,1 %	54,9 %	3,4 %	2,0 %	0,1 %	5,5 %	-
PHF	0,898	0,521	0,500	0,927	0,948	0,889	0,250	0,943	0,659	0,650	0,250	0,827	0,956
Krad	0	0	0	0	3	1	0	4	0	0	0	0	4
% Krad	0 %	0 %	0 %	0 %	1,0 %	0,6 %	0 %	0,9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %
Pkw	223	67	2	292	247	147	1	395	26	12	1	39	726
% Pkw	86,1 %	90,5 %	100 %	87,2 %	81,8 %	90,7 %	100 %	84,9 %	89,7 %	70,6 %	100 %	83,0 %	85,7 %
Lieferwagen	8	5	0	13	4	6	0	10	3	1	0	4	27
% Lieferwagen	3,1 %	6,8 %	0 %	3,9 %	1,3 %	3,7 %	0 %	2,2 %	10,3 %	5,9 %	0 %	8,5 %	3,2 %
Lkw ohne Anhänger	3	1	0	4	3	0	0	3	0	0	0	0	7
% Lkw ohne Anhänger	1,2 %	1,4 %	0 %	1,2 %	1,0 %	0 %	0 %	0,6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,8 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Busse	21	0	0	21	16	6	0	22	0	0	0	0	43
% Busse	8,1 %	0 %	0 %	6,3 %	5,3 %	3,7 %	0 %	4,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	5,1 %
Fahrräder auf der Straße	4	1	0	5	29	2	0	31	0	4	0	4	40
% Fahrräder auf der Straße	1,5 %	1,4 %	0 %	1,5 %	9,6 %	1,2 %	0 %	6,7 %	0 %	23,5 %	0 %	8,5 %	4,7 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K3a - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Spitzenstunde, morgens (07:45 - 08:45 Uhr)

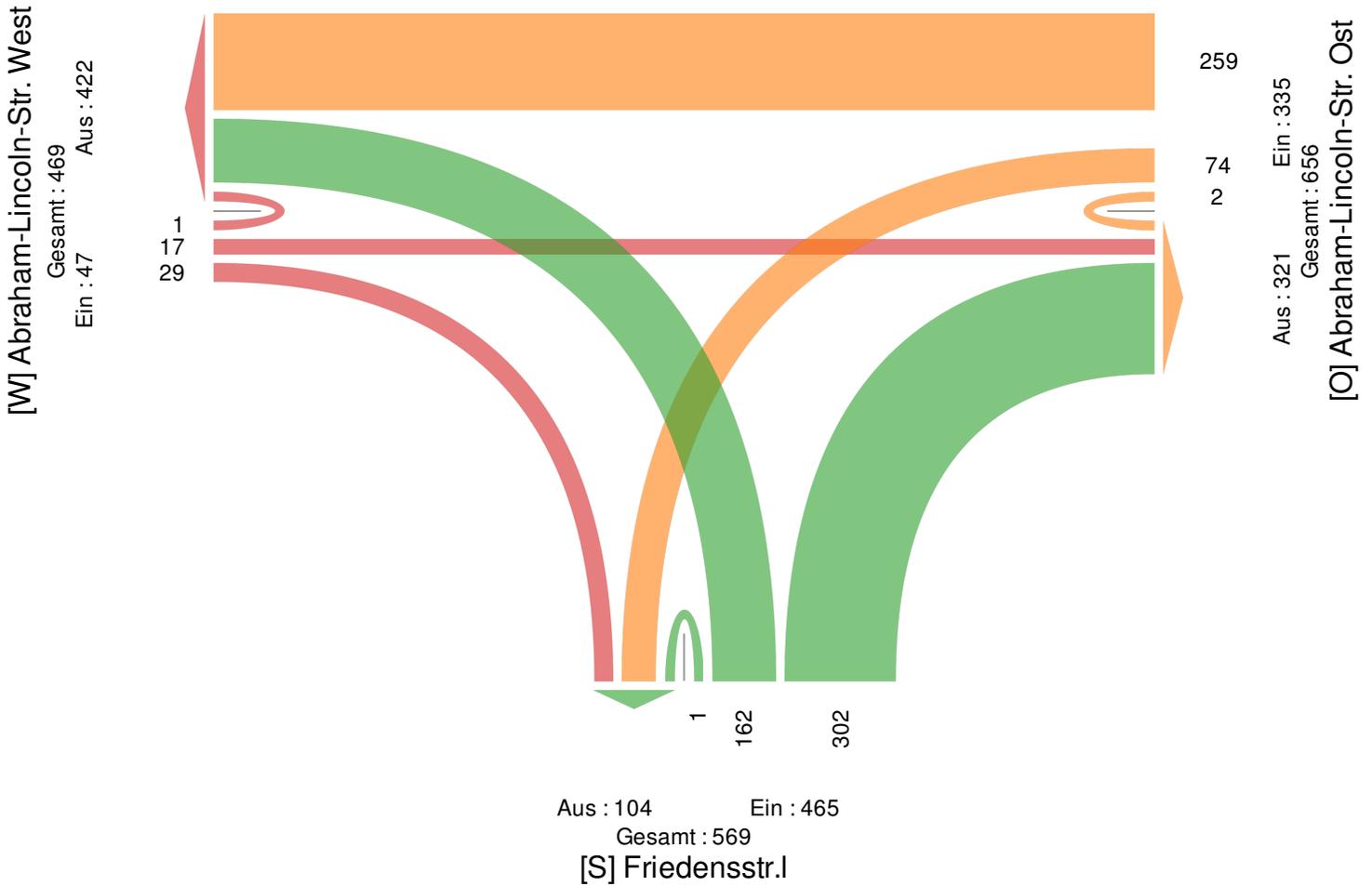
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726135, Standort: 50.068161, 8.264341

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K3a - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726135, Standort: 50.068161, 8.264341

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten Richtung	Abraham-Lincoln-Str. Ost Richtung W				Friedensstr.l Richtung N				Abraham-Lincoln-Str. West Richtung O				Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	
14-11-2019 16:00 Uhr	79	70	0	149	21	20	0	41	26	4	0	30	220
16:15 Uhr	81	84	0	165	20	24	0	44	22	3	0	25	234
16:30 Uhr	85	63	0	148	18	33	0	51	30	4	0	34	233
16:45 Uhr	76	63	0	139	12	16	0	28	28	9	0	37	204
Gesamtsumme	321	280	0	601	71	93	0	164	106	20	0	126	891
Abbiegebeziehung	53,4 %	46,6 %	0 %	-	43,3 %	56,7 %	0 %	-	84,1 %	15,9 %	0 %	-	-
% Gesamt	36,0 %	31,4 %	0 %	67,5 %	8,0 %	10,4 %	0 %	18,4 %	11,9 %	2,2 %	0 %	14,1 %	-
PHF	0,933	0,810	-	0,904	0,810	0,705	-	0,839	0,883	0,556	-	0,851	0,945
Krad	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	4
% Krad	0,6 %	0 %	0 %	0,3 %	1,4 %	0 %	0 %	0,6 %	0,9 %	0 %	0 %	0,8 %	0,4 %
Pkw	277	264	0	541	53	85	0	138	102	20	0	122	801
% Pkw	86,3 %	94,3 %	0 %	90,0 %	74,6 %	91,4 %	0 %	84,1 %	96,2 %	100 %	0 %	96,8 %	89,9 %
Lieferwagen	6	5	0	11	3	2	0	5	3	0	0	3	19
% Lieferwagen	1,9 %	1,8 %	0 %	1,8 %	4,2 %	2,2 %	0 %	3,0 %	2,8 %	0 %	0 %	2,4 %	2,1 %
Lkw ohne Anhänger	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
% Lkw ohne Anhänger	0,3 %	0 %	0 %	0,2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,1 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Busse	20	0	0	20	11	6	0	17	0	0	0	0	37
% Busse	6,2 %	0 %	0 %	3,3 %	15,5 %	6,5 %	0 %	10,4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	4,2 %
Fahrräder auf der Straße	15	11	0	26	3	0	0	3	0	0	0	0	29
% Fahrräder auf der Straße	4,7 %	3,9 %	0 %	4,3 %	4,2 %	0 %	0 %	1,8 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3,3 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K3a - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Spitzenstunde, abends (16 - 17 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

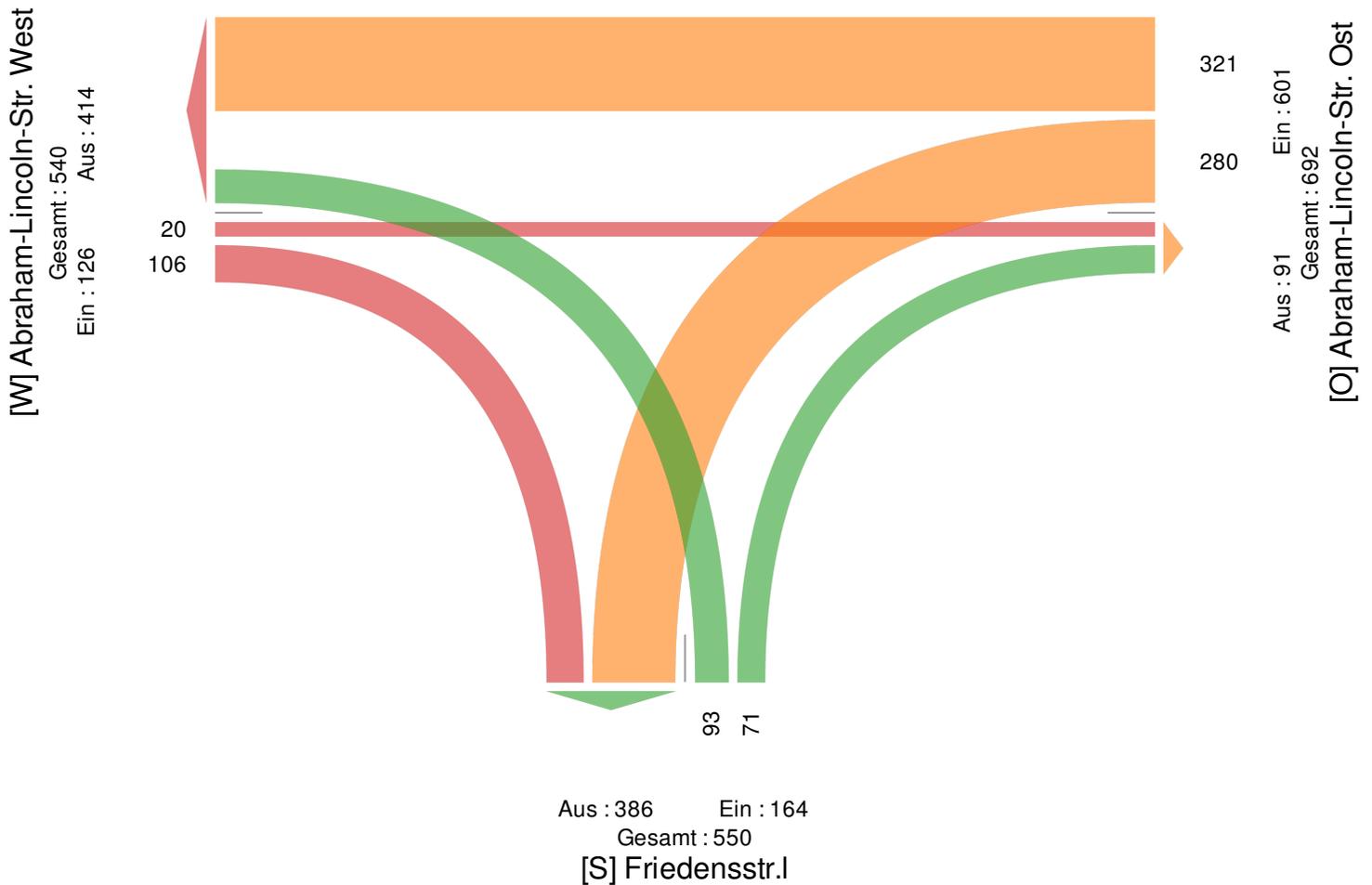
Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726135, Standort: 50.068161, 8.264341

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K3b - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726137, Standort: 50.067677, 8.26389

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten Richtung	Friedensstr. Nord Richtung S					Rampe B 54 Ost Richtung W					Friedensstr. Nord Richtung N					Rampe B 54 West Richtung O					Knotenpunkt Gesamt
	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	
14-11-2019 06:00 Uhr	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	2	11	0	0	13	5	4	43	0	52	67
06:15 Uhr	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	7	9	0	0	16	7	1	37	0	45	65
06:30 Uhr	0	3	1	0	4	0	0	0	0	0	8	7	0	0	15	6	2	62	0	70	89
06:45 Uhr	0	11	2	0	13	0	0	0	0	0	9	23	0	0	32	9	1	49	0	59	104
Gesamtsunde	0	19	4	0	23	0	0	0	0	0	26	50	0	0	76	27	8	191	0	226	325
07:00 Uhr	0	14	5	0	19	0	0	0	0	0	8	24	0	0	32	16	4	64	0	84	135
07:15 Uhr	0	17	9	1	27	0	0	0	0	0	11	21	0	0	32	13	2	74	0	89	148
07:30 Uhr	0	15	7	0	22	0	0	0	0	0	10	36	0	0	46	12	2	65	0	79	147
07:45 Uhr	0	34	10	0	44	0	0	0	0	0	11	25	0	0	36	19	3	85	0	107	187
Gesamtsunde	0	80	31	1	112	0	0	0	0	0	40	106	0	0	146	60	11	288	0	359	617
08:00 Uhr	1	13	4	0	18	0	0	0	0	0	9	24	0	3	36	22	2	100	0	124	178
08:15 Uhr	1	16	12	0	29	0	0	0	0	0	6	30	0	0	36	19	1	87	0	107	172
08:30 Uhr	0	9	8	0	17	0	0	0	0	0	3	30	0	0	33	19	2	92	0	113	163
08:45 Uhr	0	11	7	0	18	0	0	0	0	0	5	30	0	0	35	20	1	66	0	87	140
Gesamtsunde	2	49	31	0	82	0	0	0	0	0	23	114	0	3	140	80	6	345	0	431	653
09:00 Uhr	0	12	10	0	22	0	0	0	0	0	3	16	0	0	19	18	2	48	0	68	109
09:15 Uhr	0	10	6	0	16	0	0	0	0	0	3	18	0	0	21	22	4	43	0	69	106
09:30 Uhr	0	4	9	0	13	0	0	0	0	0	7	17	0	0	24	23	2	40	0	65	102
09:45 Uhr	0	7	14	0	21	0	0	0	0	0	4	11	0	0	15	23	1	37	0	61	97
Gesamtsunde	0	33	39	0	72	0	0	0	0	0	17	62	0	0	79	86	9	168	0	263	414
10:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	2	3
Gesamtsunde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	2	3
15:00 Uhr	0	26	39	0	65	0	0	0	0	0	8	23	0	0	31	22	2	25	0	49	145
15:15 Uhr	0	32	35	0	67	0	0	0	0	0	2	17	0	0	19	33	1	36	0	70	156
15:30 Uhr	0	34	47	0	81	0	0	0	0	0	2	15	0	0	17	27	2	32	0	61	159
15:45 Uhr	0	33	49	0	82	0	0	0	0	0	1	17	0	1	19	27	1	32	0	60	161
Gesamtsunde	0	125	170	0	295	0	0	0	0	0	13	72	0	1	86	109	6	125	0	240	621
16:00 Uhr	0	43	53	0	96	0	0	0	0	0	2	11	0	1	14	18	2	30	0	50	160
16:15 Uhr	0	55	53	0	108	0	0	0	0	0	5	14	0	0	19	24	1	29	0	54	181
16:30 Uhr	0	48	40	0	88	0	0	0	0	0	5	21	0	0	26	31	2	28	0	61	175
16:45 Uhr	0	53	43	0	96	0	0	0	0	0	5	10	0	0	15	30	2	20	0	52	163
Gesamtsunde	0	199	189	0	388	0	0	0	0	0	17	56	0	1	74	103	7	107	0	217	679
17:00 Uhr	0	52	40	0	92	0	0	0	0	0	2	9	0	0	11	19	4	21	0	44	147
17:15 Uhr	0	69	35	0	104	0	0	0	0	0	1	11	0	0	12	26	3	24	0	53	169
17:30 Uhr	0	50	27	0	77	0	0	0	0	0	9	11	0	0	20	16	2	28	0	46	143
17:45 Uhr	0	17	27	0	44	0	0	0	0	0	4	9	0	0	13	18	3	27	0	48	105
Gesamtsunde	0	188	129	0	317	0	0	0	0	0	16	40	0	0	56	79	12	100	0	191	564
18:00 Uhr	0	37	34	0	71	0	0	0	0	0	1	12	0	0	13	18	2	31	0	51	135
18:15 Uhr	0	28	22	0	50	0	0	0	0	0	4	10	0	0	14	14	2	27	0	43	107
18:30 Uhr	0	25	22	0	47	0	0	0	0	0	1	12	0	0	13	13	1	22	0	36	96
18:45 Uhr	0	20	10	0	30	0	0	0	0	0	1	12	0	0	13	21	1	17	0	39	82
Gesamtsunde	0	110	88	0	198	0	0	0	0	0	7	46	0	0	53	66	6	97	0	169	420
19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtsunde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtsumme	2	803	681	1	1487	0	0	0	0	0	159	547	0	5	711	610	65	1423	0	2098	4296
Abbiegebeziehung	0,1 %	54,0 %	45,8 %	0,1 %	-	0	0	0	0	-	22,4 %	76,9 %	0 %	0,7 %	-	29,1 %	3,1 %	67,8 %	0 %	-	-
% Gesamt	0 %	18,7 %	15,9 %	0 %	34,6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3,7 %	12,7 %	0 %	0,1 %	16,6 %	14,2 %	1,5 %	33,1 %	0 %	48,8 %	-
Krad	0	4	1	0	5	0	0	0	0	0	2	4	0	0	6	5	2	11	0	18	29
% Krad	0 %	0,5 %	0,1 %	0 %	0,3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-	1,3 %	0,7 %	0 %	0 %	0,8 %	0,8 %	3,1 %	0,8 %	0 %	0,9 %	0,7 %
Pkw	0	738	660	1	1399	0	0	0	0	0	149	452	0	2	603	525	15	1217	0	1757	3759

Zufahrten Richtung	Friedensstr. Nord Richtung S					Rampe B 54 Ost Richtung W					Friedensstr. Nord Richtung N					Rampe B 54 West Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
% Pkw	0	91,9	96,9	100	94,1	0	0	0	0	-	93,7	82,6	0	40,0	84,8	86,1	23,1	85,5	0	83,7	87,5 %
Lieferwagen	0	29	14	0	43	0	0	0	0	0	5	17	0	0	22	29	0	44	0	73	138
% Lieferwagen	0	3,6	2,1	0	2,9	0	0	0	0	-	3,1	3,1	0	0	3,1	4,8	0	3,1	0	3,5	3,2 %
Lkw ohne Anhänger	1	5	4	0	10	0	0	0	0	0	3	4	0	3	10	3	0	9	0	12	32
% Lkw ohne Anhänger	50,0	0,6	0,6	0	0,7	0	0	0	0	-	1,9	0,7	0	60,0	1,4	0,5	0	0,6	0	0,6	0,7 %
Lkw mit Anhänger	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	3
% Lkw mit Anhänger	0	0	0,1	0	0,1	0	0	0	0	-	0	0,2	0	0	0,1	0,2	0	0	0	0	0,1 %
Busse	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	49	0	0	49	43	47	91	0	181	231
% Busse	0	0	0,1	0	0,1	0	0	0	0	-	0	9,0	0	0	6,9	7,0	72,3	6,4	0	8,6	5,4 %
Fahrräder auf der Straße	1	27	0	0	28	0	0	0	0	0	0	20	0	0	20	4	1	51	0	56	104
% Fahrräder auf der Straße	50,0	3,4	0	0	1,9	0	0	0	0	-	0	3,7	0	0	2,8	0,7	1,5	3,6	0	2,7	2,4 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K3b - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

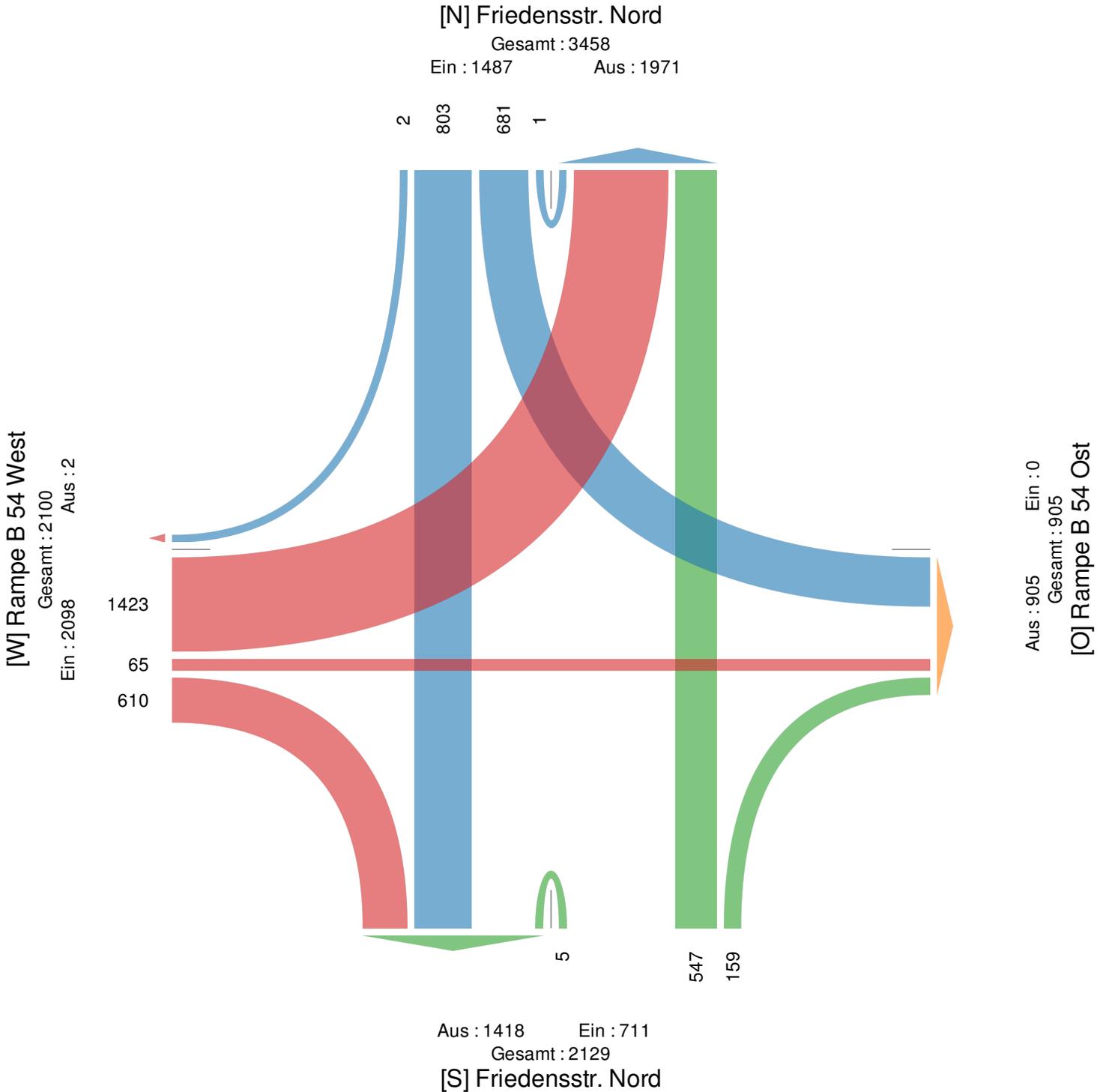
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726137, Standort: 50.067677, 8.26389

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K3b - Knotenpunkt(e)

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Do. 14 November 2019

Kreuzberger Ring 24,

Spitzenstunde, morgens (07:45 - 08:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726137, Standort: 50.067677, 8.26389

Zufahrten Richtung	Friedensstr. Nord Richtung S					Rampe B 54 Ost Richtung W					Friedensstr. Nord Richtung N					Rampe B 54 West Richtung O					Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	
14-11-2019 07:45 Uhr	0	34	10	0	44	0	0	0	0	0	11	25	0	0	36	19	3	85	0	107	187
08:00 Uhr	1	13	4	0	18	0	0	0	0	0	9	24	0	3	36	22	2	100	0	124	178
08:15 Uhr	1	16	12	0	29	0	0	0	0	0	6	30	0	0	36	19	1	87	0	107	172
08:30 Uhr	0	9	8	0	17	0	0	0	0	0	3	30	0	0	33	19	2	92	0	113	163
Gesamtsumme	2	72	34	0	108	0	0	0	0	0	29	109	0	3	141	79	8	364	0	451	700
Abbiegebeziehung	1,9 %	66,7 %	31,5 %	0 %	-	%	%	%	%	-	20,6 %	77,3 %	0 %	2,1 %	-	17,5 %	1,8 %	80,7 %	0 %	-	-
% Gesamt	0,3 %	10,3 %	4,9 %	0 %	15,4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	4,1 %	15,6 %	0 %	0,4 %	20,1 %	11,3 %	1,1 %	52,0 %	0 %	64,4 %	-
PHF	0,250	0,529	0,708	-	0,608	-	-	-	-	-	0,659	0,893	-	0,250	0,943	0,886	0,667	0,947	-	0,936	0,920
Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	1	0	4	0	5	7
% Krad	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-	3,4 %	0,9 %	0 %	0 %	1,4 %	1,3 %	0 %	1,1 %	0 %	1,1 %	1,0 %
Pkw	0	67	31	0	98	0	0	0	0	0	27	89	0	1	117	67	1	310	0	378	593
% Pkw	0 %	93,1 %	91,2 %	0 %	90,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-	93,1 %	81,7 %	0 %	33,3 %	83,0 %	84,8 %	12,5 %	85,2 %	0 %	83,8 %	84,7 %
Lieferwagen	0	5	2	0	7	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	5	0	8	0	13	23
% Lieferwagen	0 %	6,9 %	5,9 %	0 %	6,5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %	2,8 %	0 %	0 %	2,1 %	6,3 %	0 %	2,2 %	0 %	2,9 %	3,3 %
Lkw ohne Anhänger	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	2	4	0	0	3	0	3	9
% Lkw ohne Anhänger	50,0 %	0 %	2,9 %	0 %	1,9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-	3,4 %	0,9 %	0 %	66,7 %	2,8 %	0 %	0 %	0,8 %	0 %	0,7 %	1,3 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Busse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	5	7	16	0	28	34
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %	5,5 %	0 %	0 %	4,3 %	6,3 %	87,5 %	4,4 %	0 %	6,2 %	4,9 %
Fahrräder auf der Straße	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	1	0	23	0	24	34
% Fahrräder auf der Straße	50,0 %	0 %	0 %	0 %	0,9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-	0 %	8,3 %	0 %	0 %	6,4 %	1,3 %	0 %	6,3 %	0 %	5,3 %	4,9 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K3b - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Spitzenstunde, morgens (07:45 - 08:45 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726137, Standort: 50.067677, 8.26389

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE

[N] Friedensstr. Nord

Gesamt : 581

Ein : 108

Aus : 473

2
72
34

[W] Rampe B 54 West

Gesamt : 453

Ein : 451

Aus : 2

364
8
79

Aus : 71

Ein : 0

Gesamt : 71

[O] Rampe B 54 Ost

Aus : 154

Ein : 141

Gesamt : 295

[S] Friedensstr. Nord

109
29

3

1963_Wiesbaden_K3b - Knotenpunkt(e)

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Do. 14 November 2019

Kreuzberger Ring 24,

Spitzenstunde, abends (15:45 - 16:45 Uhr)

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726137, Standort: 50.067677, 8.26389

Zufahrten Richtung	Friedensstr. Nord Richtung S					Rampe B 54 Ost Richtung W					Friedensstr. Nord Richtung N					Rampe B 54 West Richtung O					Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	
14-11-2019 15:45 Uhr	0	33	49	0	82	0	0	0	0	0	1	17	0	1	19	27	1	32	0	60	161
16:00 Uhr	0	43	53	0	96	0	0	0	0	0	2	11	0	1	14	18	2	30	0	50	160
16:15 Uhr	0	55	53	0	108	0	0	0	0	0	5	14	0	0	19	24	1	29	0	54	181
16:30 Uhr	0	48	40	0	88	0	0	0	0	0	5	21	0	0	26	31	2	28	0	61	175
Gesamtsumme	0	179	195	0	374	0	0	0	0	0	13	63	0	2	78	100	6	119	0	225	677
Abbiegebeziehung	0	47,9	52,1	0	-	0	0	0	0	-	16,7	80,8	0	2,6	-	44,4	2,7	52,9	0	-	-
% Gesamt	0	26,4	28,8	0	55,2	0	0	0	0	0	1,9	9,3	0	0,3	11,5	14,8	0,9	17,6	0	33,2	-
PHF	-0,787	0,920	-	0,853	-	-	-	-	-	-0,650	0,803	-	0,792	0,806	0,750	0,944	-	0,929	0,922		
Krad	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	4	5
% Krad	0	0	0,5	0	0,3	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	2,0	0	0	0	1,8	0,7
Pkw	0	165	191	0	356	0	0	0	0	0	13	54	0	1	68	88	0	100	0	188	612
% Pkw	0	92,2	97,9	0	95,2	0	0	0	0	-	100	85,7	0	50,0	87,2	88,0	0	84,0	0	83,6	90,4
Lieferwagen	0	5	3	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0	10	18
% Lieferwagen	0	2,8	0	0	2,1	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	5,0	0	4,2	0	4,4	2,7
Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	2
% Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	1,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
% Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Busse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	5	6	10	0	21	27
% Busse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	9,5	0	0	7,7	5,0	100	8,4	0	9,3	4,0
Fahrräder auf der Straße	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0	2	13
% Fahrräder auf der Straße	0	5,0	0	0	2,4	0	0	0	0	-	0	3,2	0	0	2,6	0	0	0	0	0,9	1,9

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K3b - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Spitzenstunde, abends (15:45 - 16:45 Uhr)

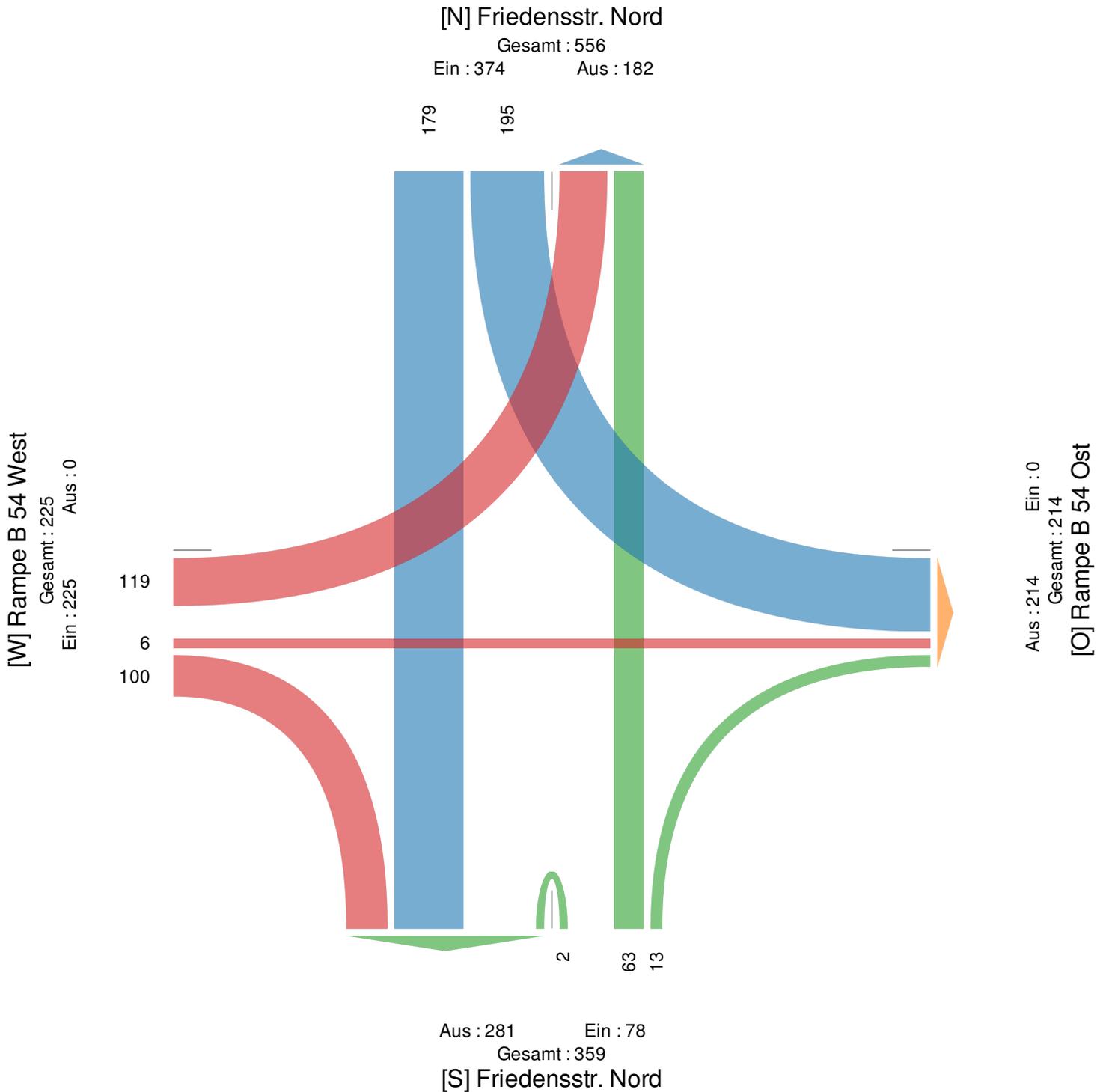
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726137, Standort: 50.067677, 8.26389

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K4 - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726837, Standort: 50.062013, 8.252989

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten Richtung	Mainzer Str. Nord Richtung S				Weidenbornstr. Richtung W				Mainzer Str. Süd Richtung N				Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	
14-11-2019 06:00 Uhr	99	20	3	122	5	20	0	25	34	154	0	188	335
06:15 Uhr	120	44	0	164	4	16	0	20	60	191	0	251	435
06:30 Uhr	171	39	1	211	8	21	0	29	56	176	1	233	473
06:45 Uhr	188	41	1	230	18	29	0	47	59	207	0	266	543
Gesamstunde	578	144	5	727	35	86	0	121	209	728	1	938	1786
07:00 Uhr	207	28	2	237	19	36	0	55	61	220	0	281	573
07:15 Uhr	258	31	0	289	39	38	0	77	69	265	0	334	700
07:30 Uhr	249	42	1	292	50	67	0	117	81	318	1	400	809
07:45 Uhr	267	44	1	312	63	91	0	154	83	299	0	382	848
Gesamstunde	981	145	4	1130	171	232	0	403	294	1102	1	1397	2930
08:00 Uhr	274	29	3	306	33	77	0	110	61	265	0	326	742
08:15 Uhr	271	45	9	325	44	46	0	90	66	292	0	358	773
08:30 Uhr	230	49	2	281	57	60	0	117	80	295	0	375	773
08:45 Uhr	213	48	9	270	41	46	0	87	76	303	0	379	736
Gesamstunde	988	171	23	1182	175	229	0	404	283	1155	0	1438	3024
09:00 Uhr	176	29	3	208	35	52	0	87	46	259	1	306	601
09:15 Uhr	194	34	9	237	38	51	0	89	45	226	0	271	597
09:30 Uhr	205	30	9	244	37	41	0	78	33	202	0	235	557
09:45 Uhr	168	35	7	210	31	49	0	80	25	207	0	232	522
Gesamstunde	743	128	28	899	141	193	0	334	149	894	1	1044	2277
10:00 Uhr	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	3
Gesamstunde	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	3
15:00 Uhr	335	30	6	371	65	130	0	195	20	209	0	229	795
15:15 Uhr	302	26	4	332	63	110	0	173	18	207	1	226	731
15:30 Uhr	366	30	8	404	66	143	0	209	17	223	0	240	853
15:45 Uhr	343	27	5	375	65	124	0	189	17	236	0	253	817
Gesamstunde	1346	113	23	1482	259	507	0	766	72	875	1	948	3196
16:00 Uhr	327	20	5	352	69	130	0	199	17	231	0	248	799
16:15 Uhr	348	22	4	374	56	149	0	205	21	232	1	254	833
16:30 Uhr	334	18	10	362	61	138	0	199	17	250	0	267	828
16:45 Uhr	328	20	4	352	50	113	0	163	22	228	0	250	765
Gesamstunde	1337	80	23	1440	236	530	0	766	77	941	1	1019	3225
17:00 Uhr	315	14	6	335	47	121	0	168	28	209	0	237	740
17:15 Uhr	321	17	5	343	47	107	0	154	19	232	0	251	748
17:30 Uhr	331	20	7	358	38	113	0	151	16	216	0	232	741
17:45 Uhr	301	15	3	319	38	75	0	113	7	199	0	206	638
Gesamstunde	1268	66	21	1355	170	416	0	586	70	856	0	926	2867
18:00 Uhr	271	20	6	297	33	61	0	94	15	221	0	236	627
18:15 Uhr	267	17	8	292	25	61	0	86	23	210	0	233	611
18:30 Uhr	248	15	4	267	30	30	0	60	5	211	0	216	543
18:45 Uhr	212	12	4	228	26	27	0	53	8	224	0	232	513
Gesamstunde	998	64	22	1084	114	179	0	293	51	866	0	917	2294
19:00 Uhr	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	3
Gesamstunde	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	3
Gesamtsumme	8241	911	149	9301	1301	2375	0	3676	1205	7418	5	8628	21605
Abbiegebeziehung	88,6 %	9,8 %	1,6 %	-	35,4 %	64,6 %	0 %	-	14,0 %	86,0 %	0,1 %	-	-
% Gesamt	38,1 %	4,2 %	0,7 %	43,1 %	6,0 %	11,0 %	0 %	17,0 %	5,6 %	34,3 %	0 %	39,9 %	-
Krad	35	9	0	44	12	15	0	27	2	38	0	40	111
% Krad	0,4 %	1,0 %	0 %	0,5 %	0,9 %	0,6 %	0 %	0,7 %	0,2 %	0,5 %	0 %	0,5 %	0,5 %
Pkw	7549	843	145	8537	1189	2177	0	3366	1146	6628	3	7777	19680
% Pkw	91,6 %	92,5 %	97,3 %	91,8 %	91,4 %	91,7 %	0 %	91,6 %	95,1 %	89,4 %	60,0 %	90,1 %	91,1 %
Lieferwagen	305	45	3	353	79	138	0	217	35	407	1	443	1013
% Lieferwagen	3,7 %	4,9 %	2,0 %	3,8 %	6,1 %	5,8 %	0 %	5,9 %	2,9 %	5,5 %	20,0 %	5,1 %	4,7 %

Zufahrten Richtung	Mainzer Str. Nord Richtung S				Weidenbornstr. Richtung W				Mainzer Str. Süd Richtung N				
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
Lkw ohne Anhänger	195	7	0	202	12	24	0	36	11	175	0	186	424
% Lkw ohne Anhänger	2,4 %	0,8 %	0 %	2,2 %	0,9 %	1,0 %	0 %	1,0 %	0,9 %	2,4 %	0 %	2,2 %	2,0 %
Lkw mit Anhänger	20	1	1	22	1	6	0	7	7	27	1	35	64
% Lkw mit Anhänger	0,2 %	0,1 %	0,7 %	0,2 %	0,1 %	0,3 %	0 %	0,2 %	0,6 %	0,4 %	20,0 %	0,4 %	0,3 %
Busse	128	1	0	129	3	3	0	6	1	128	0	129	264
% Busse	1,6 %	0,1 %	0 %	1,4 %	0,2 %	0,1 %	0 %	0,2 %	0,1 %	1,7 %	0 %	1,5 %	1,2 %
Fahrräder auf der Straße	9	5	0	14	5	12	0	17	3	15	0	18	49
% Fahrräder auf der Straße	0,1 %	0,5 %	0 %	0,2 %	0,4 %	0,5 %	0 %	0,5 %	0,2 %	0,2 %	0 %	0,2 %	0,2 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K4 - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

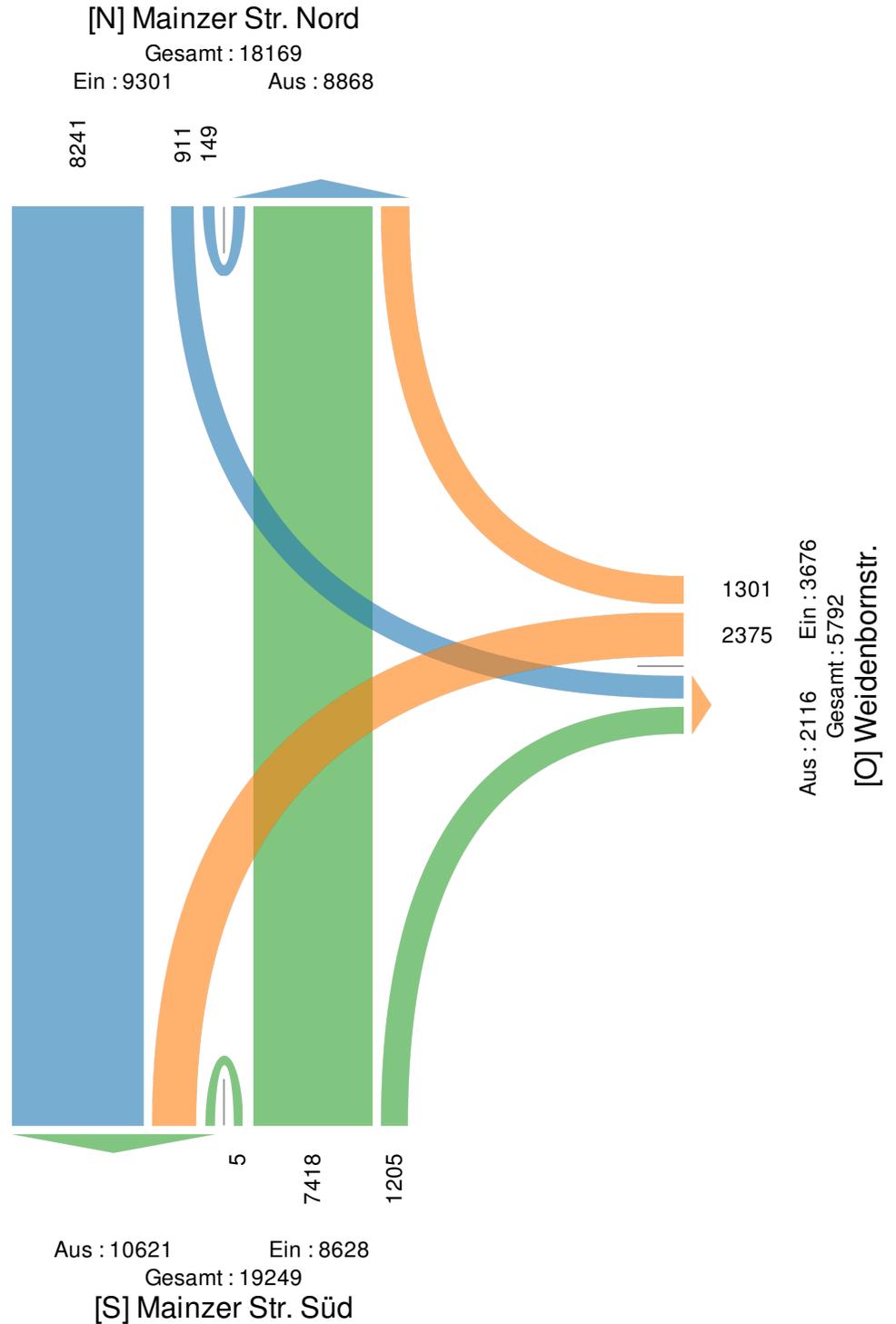
Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726837, Standort: 50.062013, 8.252989

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K4 - Knotenpunkt(e)

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Do. 14 November 2019

Kreuzberger Ring 24,

Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger,

Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726837, Standort: 50.062013, 8.252989

Zufahrten Richtung	Mainzer Str. Nord Richtung S				Weidenbornstr. Richtung W				Mainzer Str. Süd Richtung N				Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	
14-11-2019 07:30 Uhr	249	42	1	292	50	67	0	117	81	318	1	400	809
07:45 Uhr	267	44	1	312	63	91	0	154	83	299	0	382	848
08:00 Uhr	274	29	3	306	33	77	0	110	61	265	0	326	742
08:15 Uhr	271	45	9	325	44	46	0	90	66	292	0	358	773
Gesamtsumme	1061	160	14	1235	190	281	0	471	291	1174	1	1466	3172
Abbiegebeziehung	85,9 %	13,0 %	1,1 %	-	40,3 %	59,7 %	0 %	-	19,8 %	80,1 %	0,1 %	-	-
% Gesamt	33,4 %	5,0 %	0,4 %	38,9 %	6,0 %	8,9 %	0 %	14,8 %	9,2 %	37,0 %	0 %	46,2 %	-
PHF	0,966	0,889	0,389	0,951	0,762	0,772	-	0,768	0,873	0,921	0,250	0,917	0,937
Krad	3	2	0	5	1	2	0	3	1	8	0	9	17
% Krad	0,3 %	1,3 %	0 %	0,4 %	0,5 %	0,7 %	0 %	0,6 %	0,3 %	0,7 %	0 %	0,6 %	0,5 %
Pkw	962	147	14	1123	164	246	0	410	279	1031	1	1311	2844
% Pkw	90,7 %	91,9 %	100 %	90,9 %	86,3 %	87,5 %	0 %	87,0 %	95,9 %	87,8 %	100 %	89,4 %	89,7 %
Lieferwagen	40	9	0	49	17	27	0	44	4	76	0	80	173
% Lieferwagen	3,8 %	5,6 %	0 %	4,0 %	8,9 %	9,6 %	0 %	9,3 %	1,4 %	6,5 %	0 %	5,5 %	5,5 %
Lkw ohne Anhänger	30	2	0	32	5	4	0	9	3	29	0	32	73
% Lkw ohne Anhänger	2,8 %	1,3 %	0 %	2,6 %	2,6 %	1,4 %	0 %	1,9 %	1,0 %	2,5 %	0 %	2,2 %	2,3 %
Lkw mit Anhänger	6	0	0	6	0	2	0	2	3	8	0	11	19
% Lkw mit Anhänger	0,6 %	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0,7 %	0 %	0,4 %	1,0 %	0,7 %	0 %	0,8 %	0,6 %
Busse	18	0	0	18	2	0	0	2	0	20	0	20	40
% Busse	1,7 %	0 %	0 %	1,5 %	1,1 %	0 %	0 %	0,4 %	0 %	1,7 %	0 %	1,4 %	1,3 %
Fahrräder auf der Straße	2	0	0	2	1	0	0	1	1	2	0	3	6
% Fahrräder auf der Straße	0,2 %	0 %	0 %	0,2 %	0,5 %	0 %	0 %	0,2 %	0,3 %	0,2 %	0 %	0,2 %	0,2 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K4 - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr)

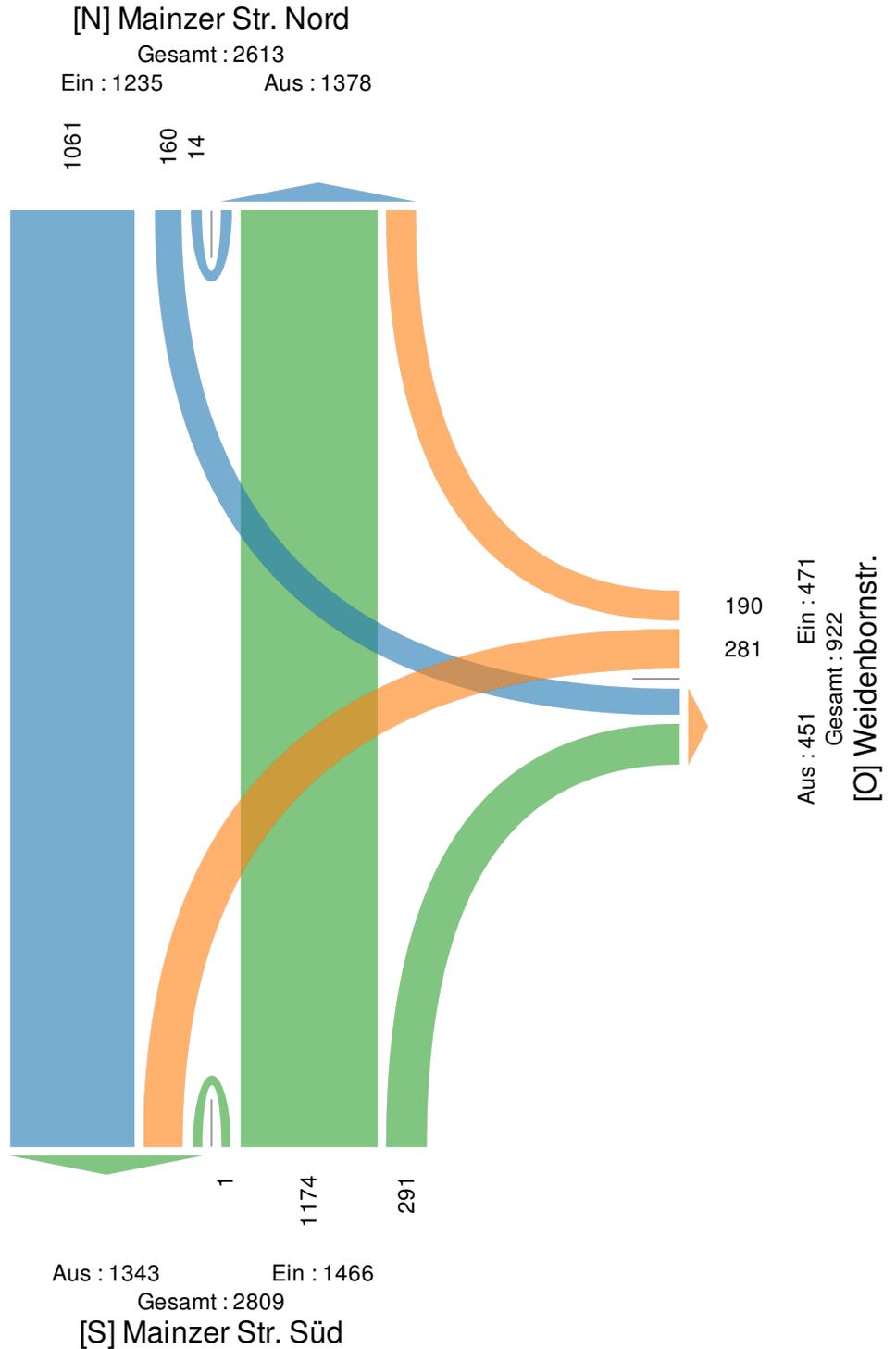
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726837, Standort: 50.062013, 8.252989

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K4 - Knotenpunkt(e)

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Do. 14 November 2019

Kreuzberger Ring 24,

Spitzenstunde, abends (15:30 - 16:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726837, Standort: 50.062013, 8.252989

Zufahrten Richtung	Mainzer Str. Nord Richtung S				Weidenbornstr. Richtung W				Mainzer Str. Süd Richtung N				Knotenpunkt Gesamt
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	
14-11-2019 15:30 Uhr	366	30	8	404	66	143	0	209	17	223	0	240	853
15:45 Uhr	343	27	5	375	65	124	0	189	17	236	0	253	817
16:00 Uhr	327	20	5	352	69	130	0	199	17	231	0	248	799
16:15 Uhr	348	22	4	374	56	149	0	205	21	232	1	254	833
Gesamtsumme	1384	99	22	1505	256	546	0	802	72	922	1	995	3302
Abbiegebeziehung	92,0 %	6,6 %	1,5 %	-	31,9 %	68,1 %	0 %	-	7,2 %	92,7 %	0,1 %	-	-
% Gesamt	41,9 %	3,0 %	0,7 %	45,6 %	7,8 %	16,5 %	0 %	24,3 %	2,2 %	27,9 %	0 %	30,1 %	-
PHF	0,944	0,817	0,688	0,929	0,928	0,914	-	0,963	0,857	0,975	0,250	0,981	0,967
Krad	7	1	0	8	3	8	0	11	1	6	0	7	26
% Krad	0,5 %	1,0 %	0 %	0,5 %	1,2 %	1,5 %	0 %	1,4 %	1,4 %	0,7 %	0 %	0,7 %	0,8 %
Pkw	1272	89	22	1383	243	518	0	761	65	835	1	901	3045
% Pkw	91,9 %	89,9 %	100 %	91,9 %	94,9 %	94,9 %	0 %	94,9 %	90,3 %	90,6 %	100 %	90,6 %	92,2 %
Lieferwagen	47	7	0	54	10	15	0	25	5	49	0	54	133
% Lieferwagen	3,4 %	7,1 %	0 %	3,6 %	3,9 %	2,7 %	0 %	3,1 %	6,9 %	5,3 %	0 %	5,4 %	4,0 %
Lkw ohne Anhänger	39	1	0	40	0	3	0	3	1	13	0	14	57
% Lkw ohne Anhänger	2,8 %	1,0 %	0 %	2,7 %	0 %	0,5 %	0 %	0,4 %	1,4 %	1,4 %	0 %	1,4 %	1,7 %
Lkw mit Anhänger	1	0	0	1	0	1	0	1	0	3	0	3	5
% Lkw mit Anhänger	0,1 %	0 %	0 %	0,1 %	0 %	0,2 %	0 %	0,1 %	0 %	0,3 %	0 %	0,3 %	0,2 %
Busse	16	0	0	16	0	0	0	0	0	14	0	14	30
% Busse	1,2 %	0 %	0 %	1,1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,5 %	0 %	1,4 %	0,9 %
Fahrräder auf der Straße	2	1	0	3	0	1	0	1	0	2	0	2	6
% Fahrräder auf der Straße	0,1 %	1,0 %	0 %	0,2 %	0 %	0,2 %	0 %	0,1 %	0 %	0,2 %	0 %	0,2 %	0,2 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K4 - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Spitzenstunde, abends (15:30 - 16:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

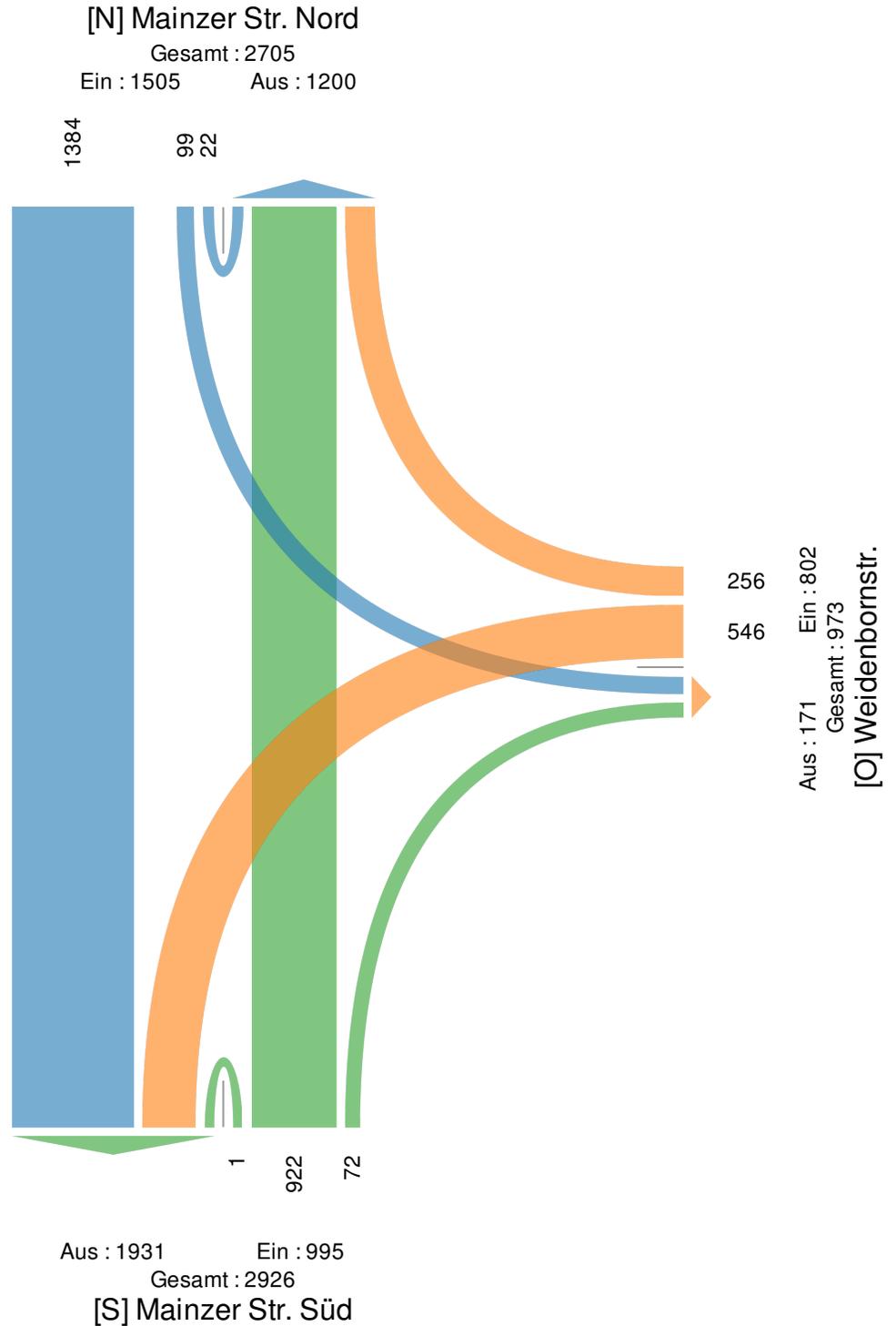
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726837, Standort: 50.062013, 8.252989

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K5 - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726840, Standort: 50.056607, 8.255804

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Zufahrten	Mainzer Str. Nord					Zufahrt Aldi					Mainzer Str. Süd					Zugang Fahrtrichtung Osten					
Richtung	Richtung S					Richtung W					Richtung N					Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
14-11-2019 06:00 Uhr	5	192	0	0	197	2	1	2	0	5	4	262	0	0	266	5	0	0	0	5	473
06:15 Uhr	1	251	0	2	254	1	0	1	0	2	0	380	0	0	380	2	0	0	0	2	638
06:30 Uhr	2	317	1	4	324	0	0	3	0	3	3	371	1	0	375	5	0	0	0	5	707
06:45 Uhr	1	339	0	2	342	0	2	1	0	3	3	403	0	0	406	4	0	0	0	4	755
Gesamtstunde	9	1099	1	8	1117	3	3	7	0	13	10	1416	1	0	1427	16	0	0	0	16	2573
07:00 Uhr	3	342	0	3	348	2	1	3	0	6	5	410	0	0	415	6	0	0	0	6	775
07:15 Uhr	6	391	1	2	400	1	1	3	0	5	5	530	0	0	535	2	0	0	0	2	942
07:30 Uhr	0	415	2	3	420	2	0	1	0	3	3	548	0	0	551	1	0	0	0	1	975
07:45 Uhr	1	445	6	3	455	0	0	1	0	1	0	544	0	0	544	4	0	0	0	4	1004
Gesamtstunde	10	1593	9	11	1623	5	2	8	0	15	13	2032	0	0	2045	13	0	0	0	13	3696
08:00 Uhr	4	424	23	0	451	8	2	2	0	12	12	488	0	0	500	2	0	0	0	2	965
08:15 Uhr	4	409	19	2	434	13	3	3	0	19	11	509	0	0	520	2	0	0	0	2	975
08:30 Uhr	2	378	15	0	395	27	0	10	0	37	11	466	0	0	477	5	0	0	0	5	914
08:45 Uhr	2	329	16	3	350	20	1	3	0	24	10	469	0	0	479	5	0	0	0	5	858
Gesamtstunde	12	1540	73	5	1630	68	6	18	0	92	44	1932	0	0	1976	14	0	0	0	14	3712
09:00 Uhr	4	301	21	0	326	18	2	7	0	27	7	370	0	0	377	0	0	0	0	0	730
09:15 Uhr	1	273	21	3	298	17	3	8	0	28	16	323	0	0	339	6	0	0	0	6	671
09:30 Uhr	3	295	20	2	320	23	0	9	0	32	4	313	0	0	317	5	0	0	0	5	674
09:45 Uhr	3	265	20	2	290	14	0	8	0	22	4	294	0	0	298	0	0	0	0	0	610
Gesamtstunde	11	1134	82	7	1234	72	5	32	0	109	31	1300	0	0	1331	11	0	0	0	11	2685
10:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtstunde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 Uhr	3	445	21	5	474	31	0	7	0	38	9	278	0	0	287	3	0	0	0	3	802
15:15 Uhr	4	524	19	3	550	21	2	6	0	29	7	299	0	0	306	4	0	0	0	4	889
15:30 Uhr	2	547	18	3	570	24	0	9	0	33	17	283	0	0	300	3	0	0	0	3	906
15:45 Uhr	1	519	21	7	548	23	2	10	0	35	16	352	0	0	368	6	0	0	0	6	957
Gesamtstunde	10	2035	79	18	2142	99	4	32	0	135	49	1212	0	0	1261	16	0	0	0	16	3554
16:00 Uhr	1	526	13	4	544	19	2	7	0	28	19	352	0	0	371	3	0	0	0	3	946
16:15 Uhr	1	547	11	2	561	27	1	6	0	34	15	384	0	0	399	7	0	0	0	7	1001
16:30 Uhr	4	509	20	2	535	19	2	7	0	28	18	370	0	0	388	2	0	0	0	2	953
16:45 Uhr	0	501	25	4	530	20	1	9	0	30	16	342	0	0	358	10	0	0	0	10	928
Gesamtstunde	6	2083	69	12	2170	85	6	29	0	120	68	1448	0	0	1516	22	0	0	0	22	3828
17:00 Uhr	3	464	18	4	489	27	0	19	0	46	20	301	0	0	321	3	0	0	0	3	859
17:15 Uhr	3	548	19	6	576	20	2	8	0	30	12	351	0	0	363	3	0	0	0	3	972
17:30 Uhr	5	533	19	7	564	23	1	13	0	37	19	311	0	0	330	3	0	0	0	3	934
17:45 Uhr	5	461	21	3	490	36	0	7	0	43	14	271	0	0	285	6	0	0	0	6	824
Gesamtstunde	16	2006	77	20	2119	106	3	47	0	156	65	1234	0	0	1299	15	0	0	0	15	3589
18:00 Uhr	2	395	20	9	426	16	2	8	0	26	14	308	0	0	322	5	0	0	0	5	779
18:15 Uhr	6	381	14	5	406	31	0	16	0	47	18	319	0	0	337	3	0	0	0	3	793
18:30 Uhr	4	335	10	1	350	35	2	7	0	44	11	295	0	0	306	5	0	0	0	5	705
18:45 Uhr	10	285	17	10	322	22	1	5	0	28	18	266	0	0	284	4	0	0	0	4	638
Gesamtstunde	22	1396	61	25	1504	104	5	36	0	145	61	1188	0	0	1249	17	0	0	0	17	2915
19:00 Uhr	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	4
Gesamtstunde	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	4
Gesamtsumme	96	12887	451	106	13540	542	34	209	0	785	341	11765	1	0	12107	124	0	0	0	124	26556
Abbiegebeziehung	0,7 %	95,2 %	3,3 %	0,8 %	-	69,0 %	4,3 %	26,6 %	0 %	-	2,8 %	97,2 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-
% Gesamt	0,4 %	48,5 %	1,7 %	0,4 %	51,0 %	2,0 %	0,1 %	0,8 %	0 %	3,0 %	1,3 %	44,3 %	0 %	0 %	45,6 %	0,5 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %	-
Krad	0	34	8	3	45	1	0	1	0	2	0	34	1	0	35	0	0	0	0	0	82
% Krad	0 %	0,3 %	1,8 %	2,8 %	0,3 %	0,2 %	0 %	0,5 %	0 %	0,3 %	0 %	0,3 %	0 %	0 %	0,3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,3 %

Zufahrten	Mainzer Str. Nord	Zufahrt Aldi	Mainzer Str. Süd	Zugang Fahrtrichtung Osten	
Richtung	Richtung S	Richtung W	Richtung N	Richtung O	
Startzeit	R G L U Total	R G L U Total	R G L U Total	R G L U Total	Knotenpunkt Gesamt

Pkw	96 11639 419 103 12257	516 34 186 0 736	321 10613 0 0 10934	119 0 0 0 119	24046
% Pkw	100 90,3 92,9 97,2 90,5 % % % % %	95,2 100 89,0 0 93,8 % % % % %	94,1 90,2 0 90,3 % % 0 % % %	96,0 0 0 0 96,0 % % % % %	90,5 %
Lieferwagen	0 624 10 0 634	13 0 7 0 20	14 637 0 0 651	4 0 0 0 4	1309
% Lieferwagen	0 % 4,8 % 2,2 % 0 % 4,7 %	2,4 % 0 % 3,3 % 0 % 2,5 %	4,1 % 5,4 % 0 % 0 % 5,4 %	3,2 % 0 % 0 % 0 % 3,2 %	4,9 %
Lkw ohne Anhänger	0 358 13 0 371	2 0 15 0 17	3 291 0 0 294	1 0 0 0 1	683
% Lkw ohne Anhänger	0 % 2,8 % 2,9 % 0 % 2,7 %	0,4 % 0 % 7,2 % 0 % 2,2 %	0,9 % 2,5 % 0 % 0 % 2,4 %	0,8 % 0 % 0 % 0 % 0,8 %	2,6 %
Lkw mit Anhänger	0 61 1 0 62	4 0 0 0 4	2 64 0 0 66	0 0 0 0 0	132
% Lkw mit Anhänger	0 % 0,5 % 0,2 % 0 % 0,5 %	0,7 % 0 % 0 % 0 % 0,5 %	0,6 % 0,5 % 0 % 0 % 0,5 %	0 % 0 % 0 % 0 % 0 %	0,5 %
Busse	0 126 0 0 126	0 0 0 0 0	0 123 0 0 123	0 0 0 0 0	249
% Busse	0 % 1,0 % 0 % 0 % 0,9 %	0 % 0 % 0 % 0 % 0 %	0 % 1,0 % 0 % 0 % 1,0 %	0 % 0 % 0 % 0 % 0 %	0,9 %
Fahrräder auf der Straße	0 45 0 0 45	6 0 0 0 6	1 3 0 0 4	0 0 0 0 0	55
% Fahrräder auf der Straße	0 % 0,3 % 0 % 0 % 0,3 %	1,1 % 0 % 0 % 0 % 0,8 %	0,3 % 0 % 0 % 0 % 0 %	0 % 0 % 0 % 0 % 0 %	0,2 %

*G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K5 - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Gesamtdauer (06-10, 15-19 Uhr)

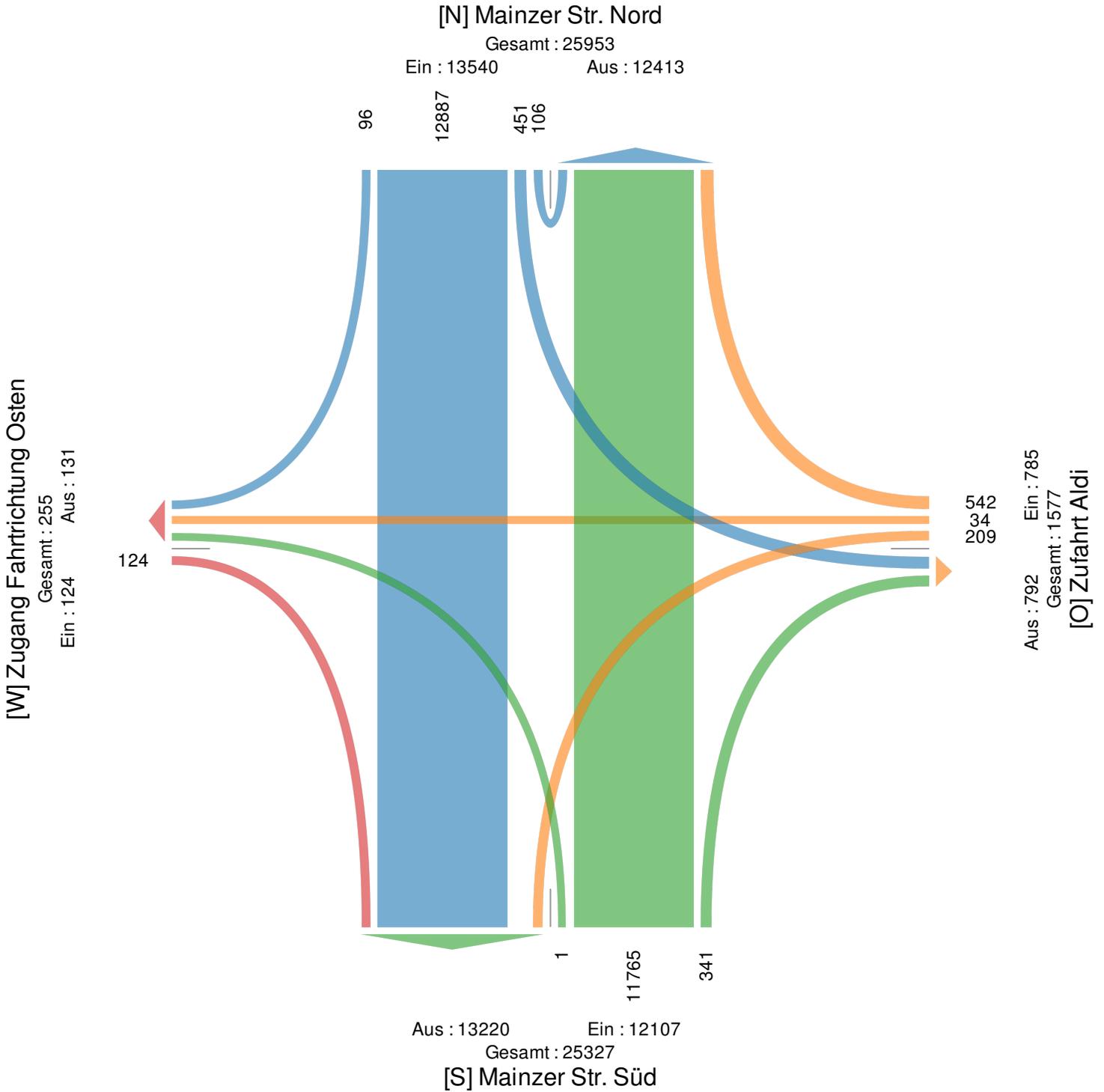
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726840, Standort: 50.056607, 8.255804

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K5 - Knotenpunkt(e)

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Do. 14 November 2019

Kreuzberger Ring 24,

Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726840, Standort: 50.056607, 8.255804

Zufahrten	Mainzer Str. Nord					Zufahrt Aldi					Mainzer Str. Süd					Zugang					Knotenpunkt Gesamt
Richtung	Richtung S					Richtung W					Richtung N					Fahrtrichtung Osten					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	
14-11-2019 07:30 Uhr	0	415	2	3	420	2	0	1	0	3	3	548	0	0	551	1	0	0	0	1	975
07:45 Uhr	1	445	6	3	455	0	0	1	0	1	0	544	0	0	544	4	0	0	0	4	1004
08:00 Uhr	4	424	23	0	451	8	2	2	0	12	12	488	0	0	500	2	0	0	0	2	965
08:15 Uhr	4	409	19	2	434	13	3	3	0	19	11	509	0	0	520	2	0	0	0	2	975
Gesamtsumme	9	1693	50	8	1760	23	5	7	0	35	26	2089	0	0	2115	9	0	0	0	9	3919
Abbiegebeziehung	0,5 %	96,2 %	2,8 %	0,5 %	-	65,7 %	14,3 %	20,0 %	0 %	-	1,2 %	98,8 %	0 %	0 %	-	100 %	0 %	0 %	0 %	-	-
% Gesamt	0,2 %	43,2 %	1,3 %	0,2 %	44,9 %	0,6 %	0,1 %	0,2 %	0 %	0,9 %	0,7 %	53,3 %	0 %	0 %	54,0 %	0,2 %	0 %	0 %	0 %	0,2 %	-
PHF	0,563	0,949	0,543	0,667	0,965	0,423	0,417	0,583	-	-0,447	0,542	0,954	-	-	-0,961	0,563	-	-	-	-0,563	0,975
Krad	0	6	2	1	9	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	15
% Krad	0 %	0,4 %	4,0 %	12,5 %	0,5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,3 %	0 %	0 %	0,3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,4 %
Pkw	9	1506	42	7	1564	20	5	5	0	30	20	1891	0	0	1911	9	0	0	0	9	3514
% Pkw	100 %	89,0 %	84,0 %	87,5 %	88,9 %	87,0 %	100 %	71,4 %	0 %	85,7 %	76,9 %	90,5 %	0 %	0 %	90,4 %	100 %	0 %	0 %	0 %	100 %	89,7 %
Lieferwagen	0	77	4	0	81	2	0	2	0	4	4	113	0	0	117	0	0	0	0	0	202
% Lieferwagen	0 %	4,5 %	8,0 %	0 %	4,6 %	8,7 %	0 %	28,6 %	0 %	11,4 %	15,4 %	5,4 %	0 %	0 %	5,5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	5,2 %
Lkw ohne Anhänger	0	69	2	0	71	0	0	0	0	0	1	47	0	0	48	0	0	0	0	0	119
% Lkw ohne Anhänger	0 %	4,1 %	4,0 %	0 %	4,0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3,8 %	2,2 %	0 %	0 %	2,3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3,0 %
Lkw mit Anhänger	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	1	14	0	0	15	0	0	0	0	0	30
% Lkw mit Anhänger	0 %	0,9 %	0 %	0 %	0,9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3,8 %	0,7 %	0 %	0 %	0,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,8 %
Busse	0	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0	0	34
% Busse	0 %	1,0 %	0 %	0 %	1,0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,8 %	0 %	0 %	0,8 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,9 %
Fahrräder auf der Straße	0	3	0	0	3	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	5
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0,2 %	0 %	0 %	0,2 %	4,3 %	0 %	0 %	0 %	2,9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,1 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K5 - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

Spitzenstunde, morgens (07:30 - 08:30 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

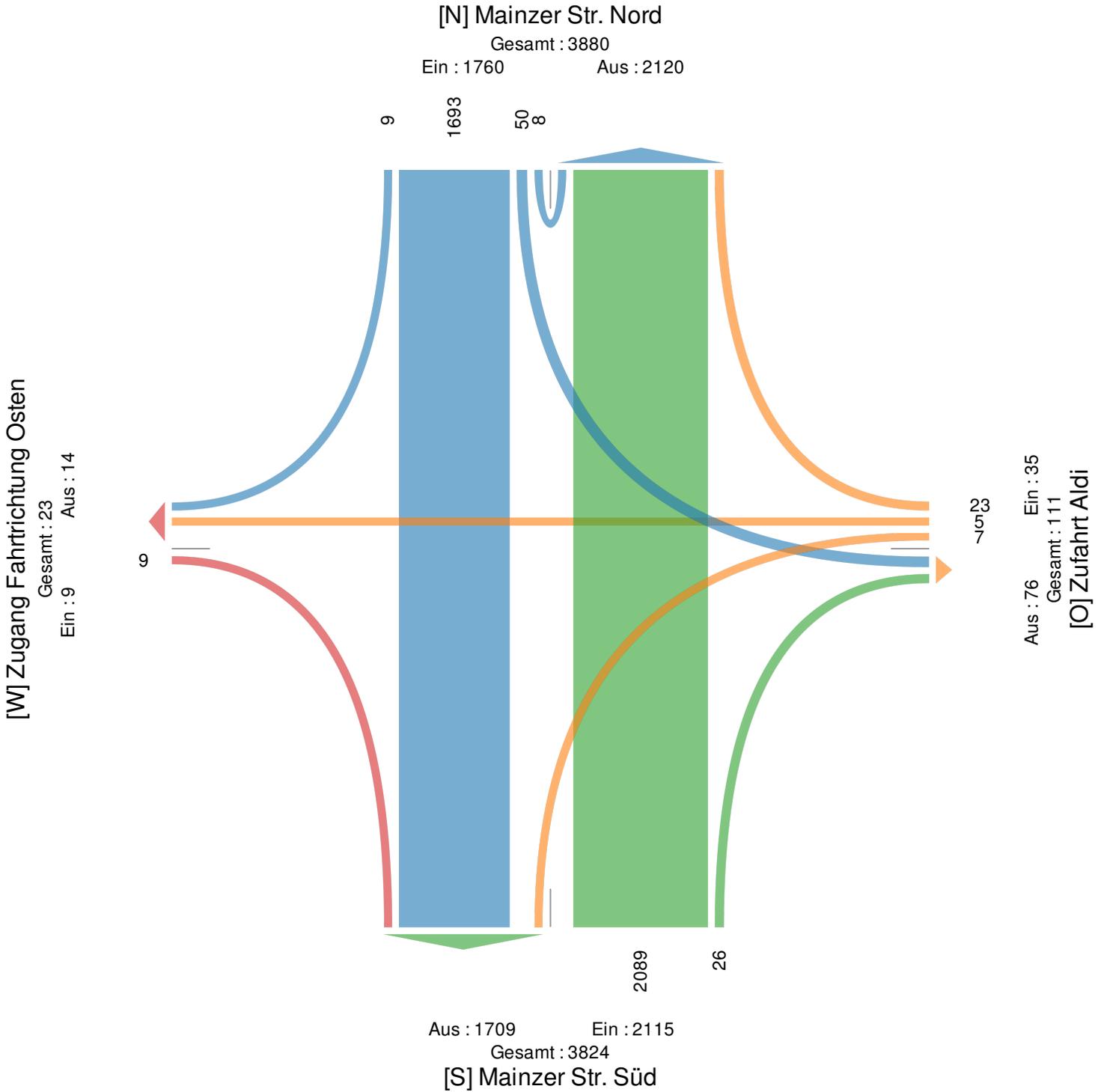
Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726840, Standort: 50.056607, 8.255804

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



1963_Wiesbaden_K5 - Knotenpunkt(e)

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH

Do. 14 November 2019

Kreuzberger Ring 24,

Spitzenstunde, abends (15:45 - 16:45 Uhr)

Wiesbaden, HE, 65205, DE

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger,

Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726840, Standort: 50.056607, 8.255804

Zufahrten	Mainzer Str. Nord					Zufahrt Aldi					Mainzer Str. Süd					Zugang					Knotenpunkt Gesamt
Richtung	Richtung S					Richtung W					Richtung N					Fahrtrichtung Osten Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	
14-11-2019 15:45 Uhr	1	519	21	7	548	23	2	10	0	35	16	352	0	0	368	6	0	0	0	6	957
16:00 Uhr	1	526	13	4	544	19	2	7	0	28	19	352	0	0	371	3	0	0	0	3	946
16:15 Uhr	1	547	11	2	561	27	1	6	0	34	15	384	0	0	399	7	0	0	0	7	1001
16:30 Uhr	4	509	20	2	535	19	2	7	0	28	18	370	0	0	388	2	0	0	0	2	953
Gesamtsumme	7	2101	65	15	2188	88	7	30	0	125	68	1458	0	0	1526	18	0	0	0	18	3857
Abbiegebeziehung	0,3 %	96,0 %	3,0 %	0,7 %	-	70,4 %	5,6 %	24,0 %	0 %	-	4,5 %	95,5 %	0 %	0 %	-	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	-
% Gesamt	0,2 %	54,5 %	1,7 %	0,4 %	56,7 %	2,3 %	0,2 %	0,8 %	0 %	3,2 %	1,8 %	37,8 %	0 %	0 %	39,6 %	0,5 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %	-
PHF	0,438	0,961	0,774	0,536	0,976	0,796	0,875	0,750	-	0,904	0,882	0,951	-	-	0,957	0,643	-	-	-	0,643	0,964
Krad	0	10	3	0	13	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	19
% Krad	0 %	0,5 %	4,6 %	0 %	0,6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,4 %	0 %	0 %	0,4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %
Pkw	7	1904	62	15	1988	86	7	29	0	122	66	1323	0	0	1389	18	0	0	0	18	3517
% Pkw	100 %	90,6 %	95,4 %	100 %	90,9 %	97,7 %	100 %	96,7 %	0 %	97,6 %	97,1 %	90,7 %	0 %	0 %	91,0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	100 %	91,2 %
Lieferwagen	0	97	0	0	97	0	0	0	0	0	1	86	0	0	87	0	0	0	0	0	184
% Lieferwagen	0 %	4,6 %	0 %	0 %	4,4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,5 %	5,9 %	0 %	0 %	5,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	4,8 %
Lkw ohne Anhänger	0	49	0	0	49	0	0	1	0	1	0	17	0	0	17	0	0	0	0	0	67
% Lkw ohne Anhänger	0 %	2,3 %	0 %	0 %	2,2 %	0 %	0 %	3,3 %	0 %	0,8 %	0 %	1,2 %	0 %	0 %	1,1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,7 %
Lkw mit Anhänger	0	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	19
% Lkw mit Anhänger	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %
Busse	0	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0	0	30
% Busse	0 %	0,6 %	0 %	0 %	0,6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,2 %	0 %	0 %	1,1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,8 %
Fahrräder auf der Straße	0	17	0	0	17	2	0	0	0	2	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	21
% Fahrräder auf der Straße	0 %	0,8 %	0 %	0 %	0,8 %	2,3 %	0 %	0 %	0 %	1,6 %	1,5 %	0,1 %	0 %	0 %	0,1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

1963_Wiesbaden_K5 - Knotenpunkt(e)

Do. 14 November 2019

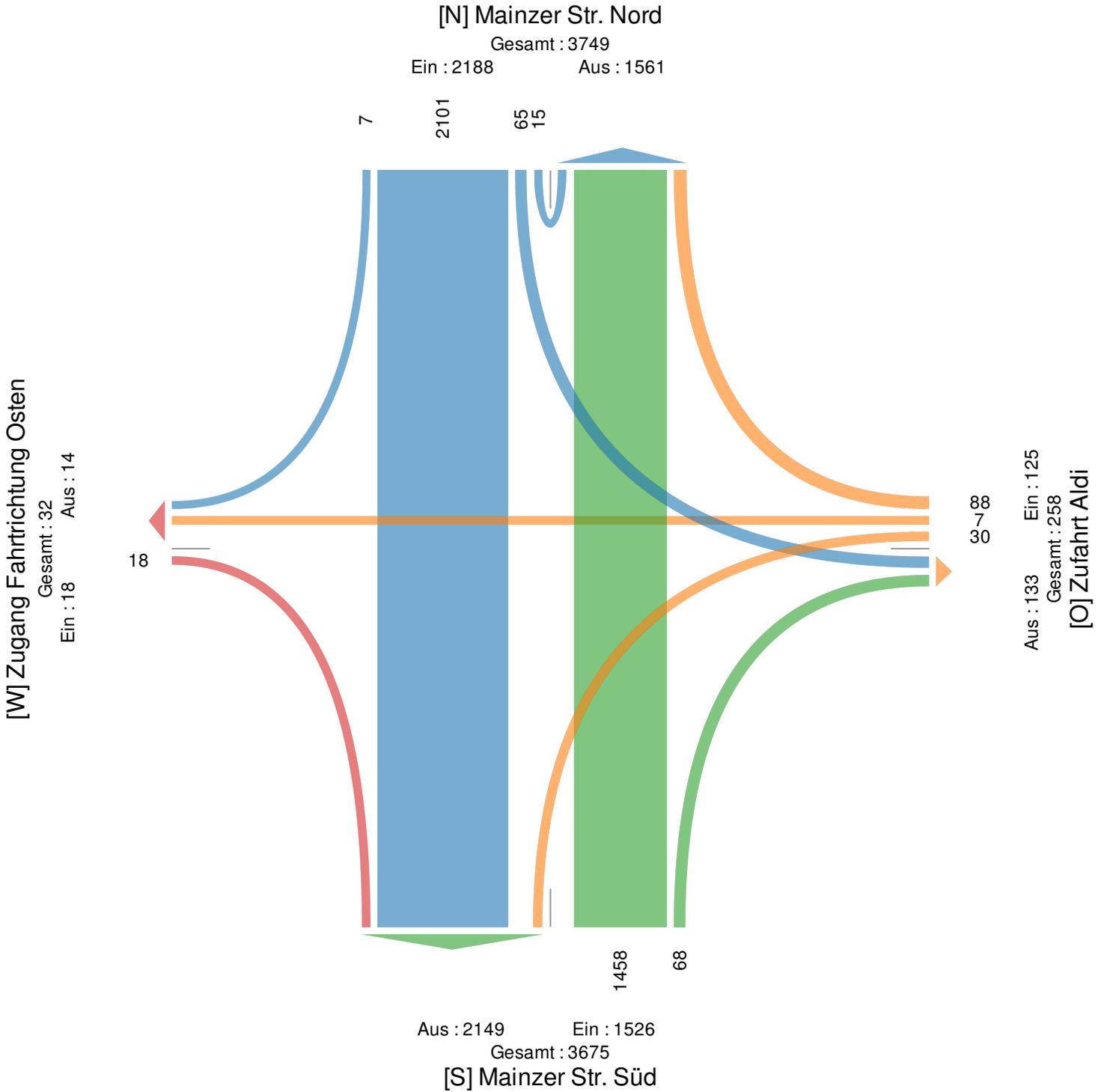
Spitzenstunde, abends (15:45 - 16:45 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 726840, Standort: 50.056607, 8.255804

Erstellt durch: HEINZ + FEIER GmbH
Kreuzberger Ring 24,
Wiesbaden, HE, 65205, DE



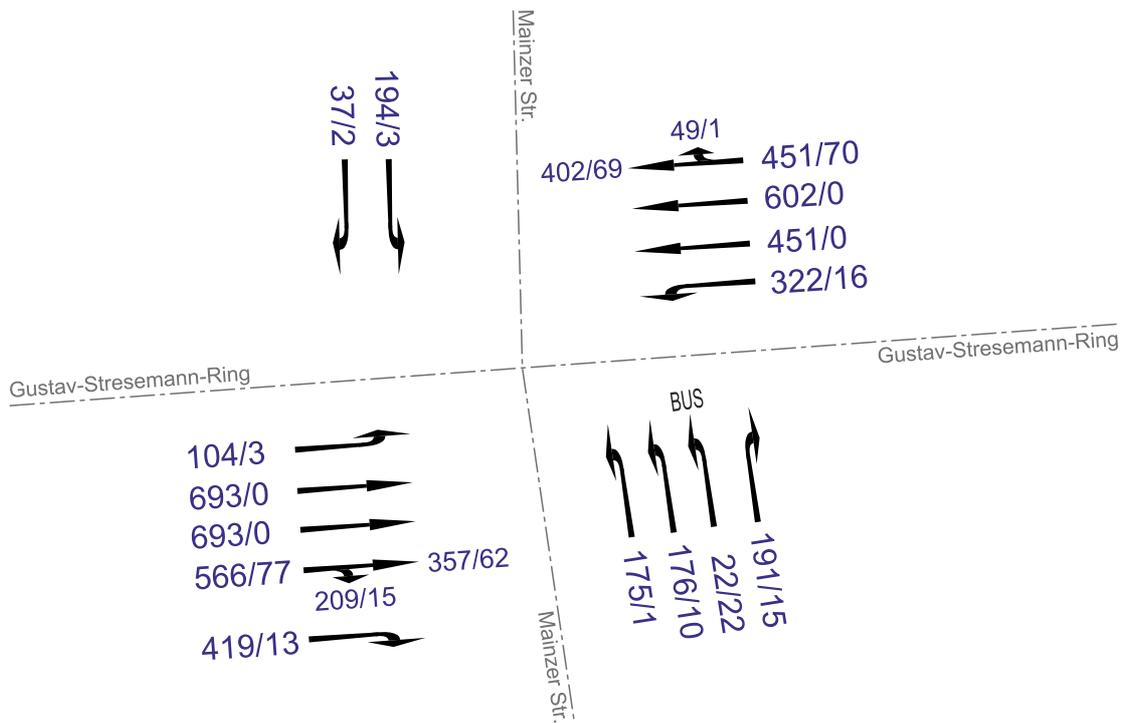
2 Verkehrsbelastung im Bestand

Verkehrsbelastung im Bestand

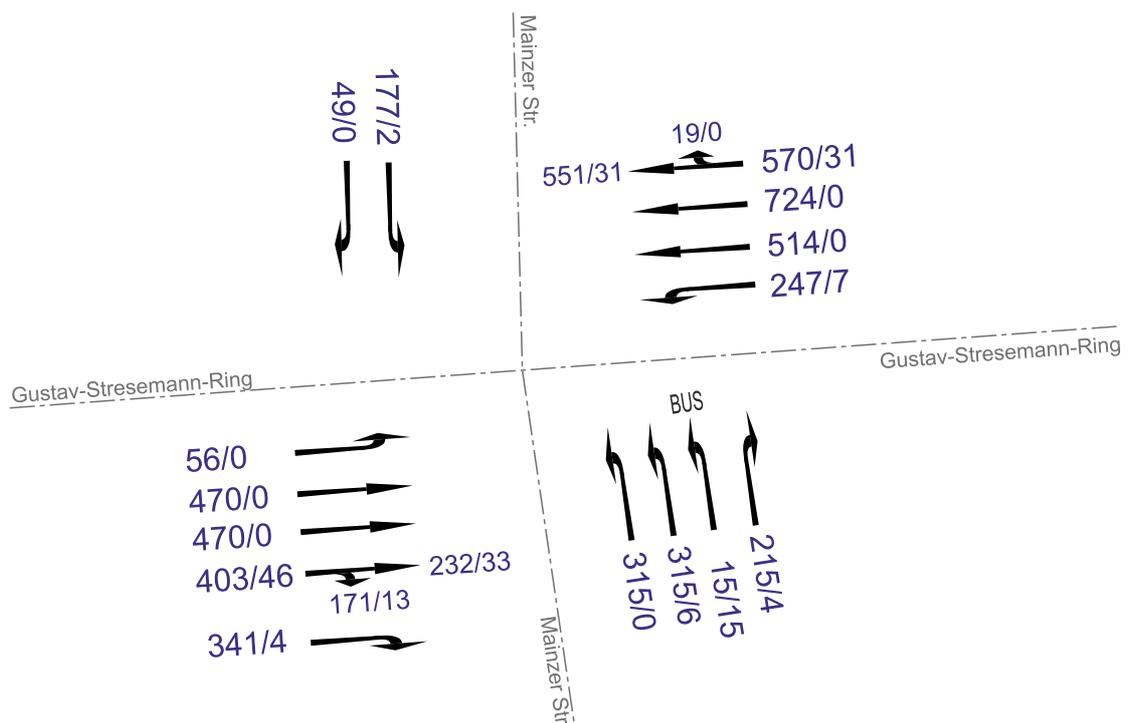
Knotenpunktzählung am Donnerstag, 22. März 2018 (ZIV Darmstadt)

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

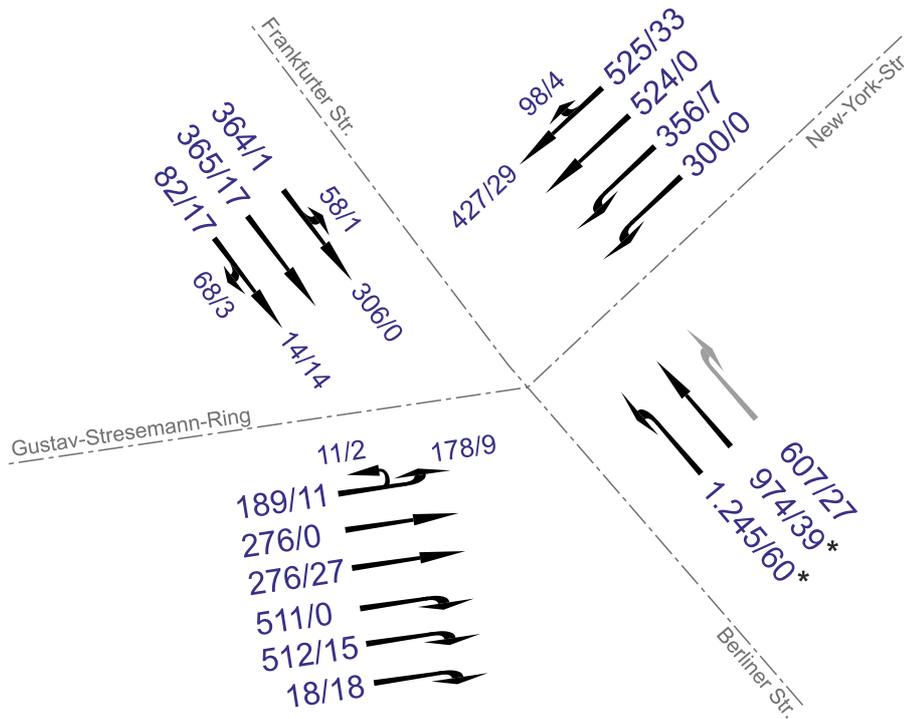


Verkehrsbelastung im Bestand

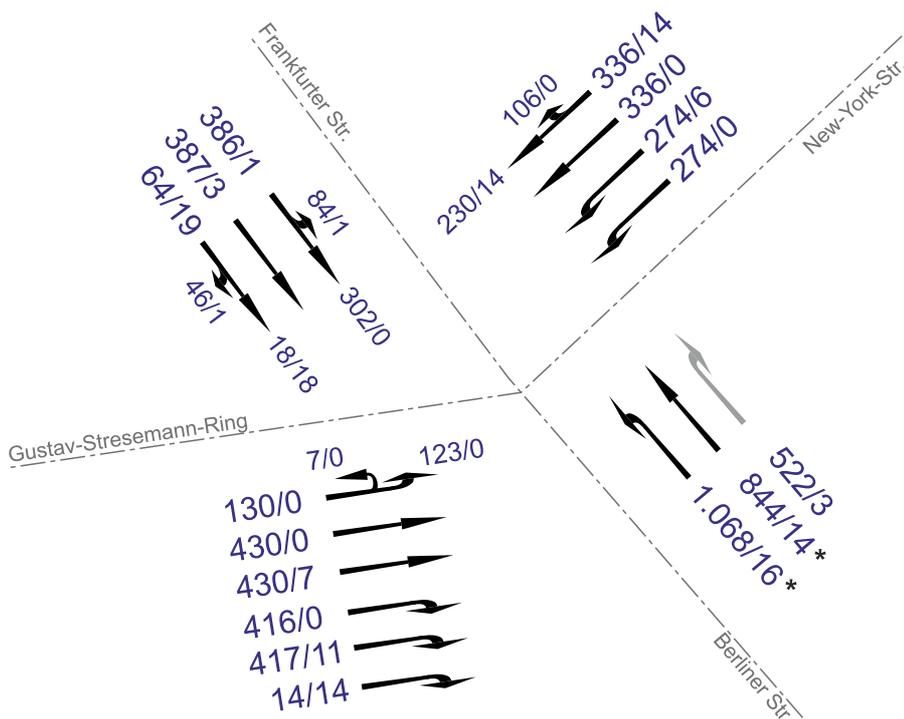
Knotenpunktzählung am Dienstag, 12. November 2019 (HEINZ + FEIER GmbH)

K2 - G.-Stresemann-Ring / Frankfurter Str. / Berliner Str. / New-York-Str.

Spitzenstunde am Vormittag, 7.15 - 8.15 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 16.30 - 17.30 Uhr [Kfz/SV / h]



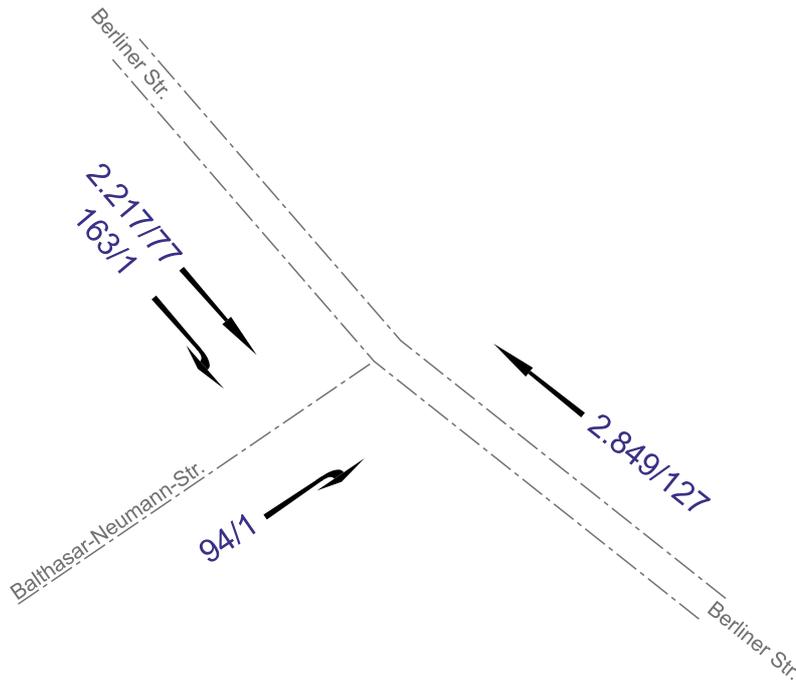
 nicht signalisiert
 * planfreie Verkehrsströme

Verkehrsbelastung im Bestand

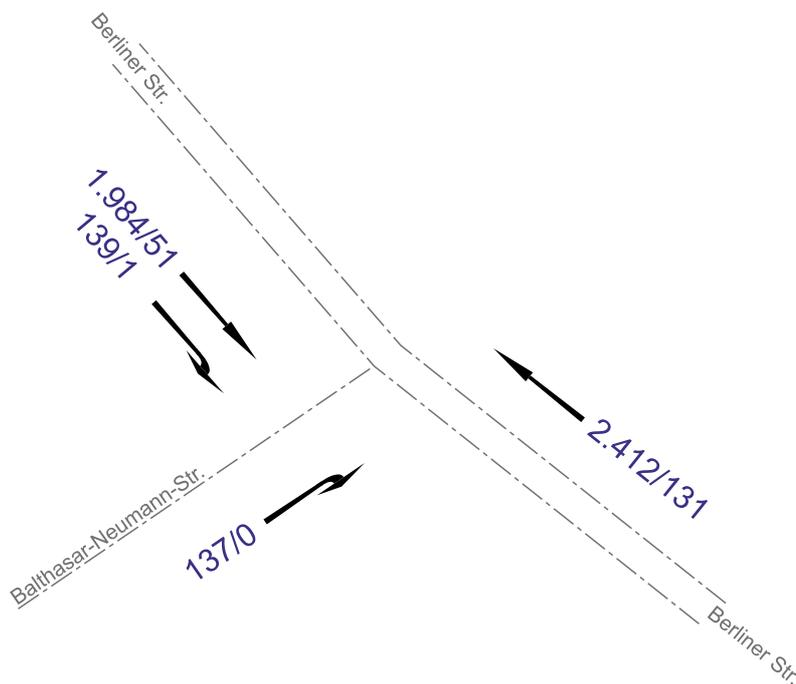
Knotenpunktzählung am Dienstag, 12. November 2019 (HEINZ + FEIER GmbH)

K3 - Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 16.30 - 17.30 Uhr [Kfz/SV / h]

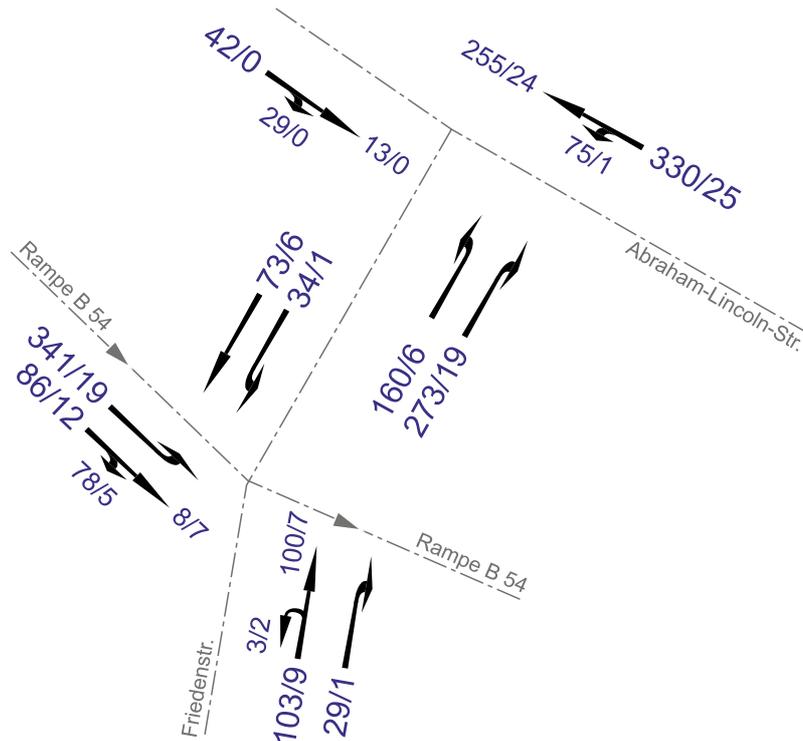


Verkehrsbelastung im Bestand

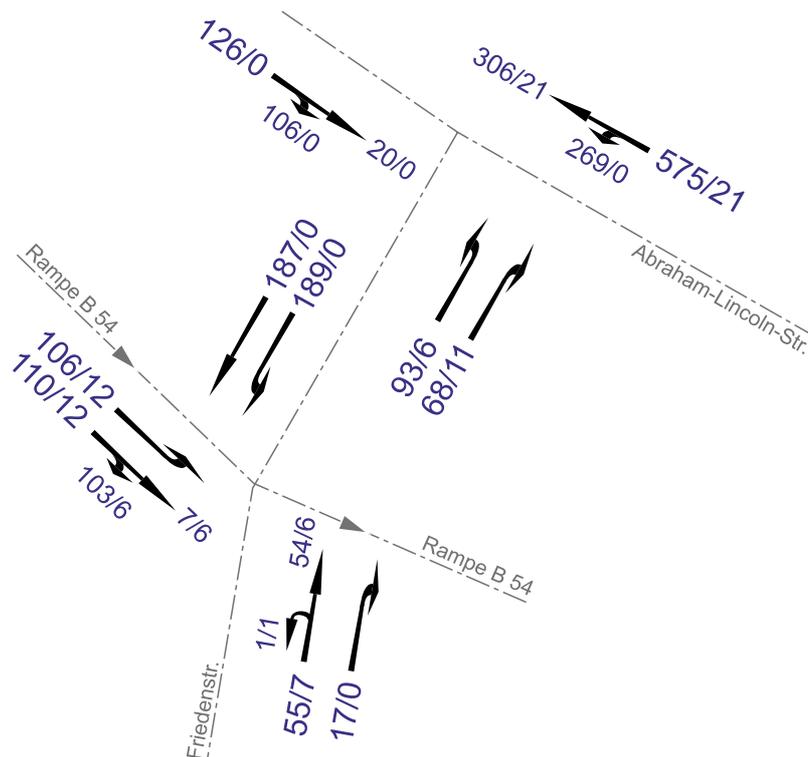
Knotenpunktzählung am Donnerstag, 14. November 2019 (HEINZ + FEIER GmbH)

K4 - Berliner Straße / Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.45 - 8.45 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 16.00 - 17.00 Uhr [Kfz/SV / h]

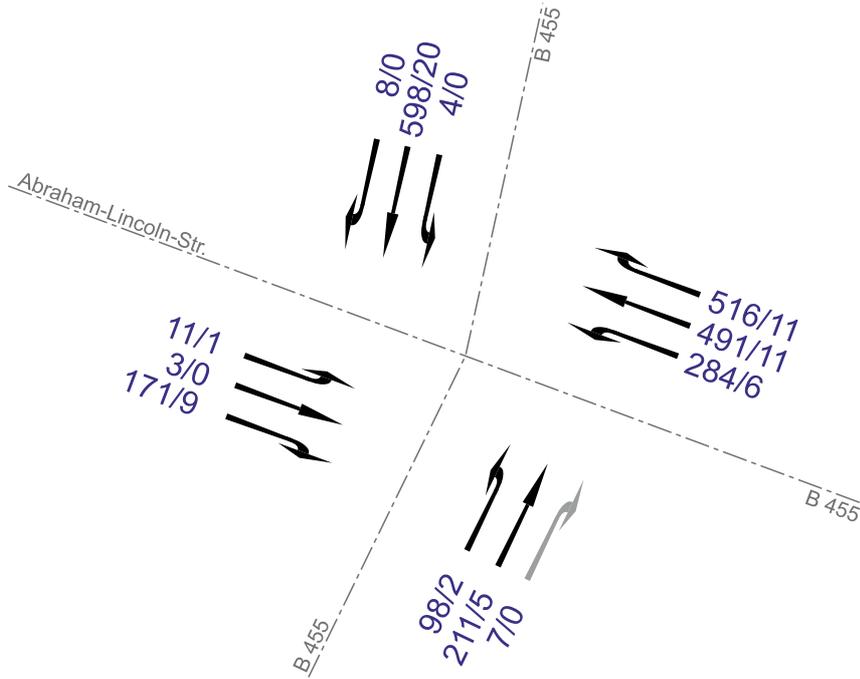


Verkehrsbelastung im Bestand

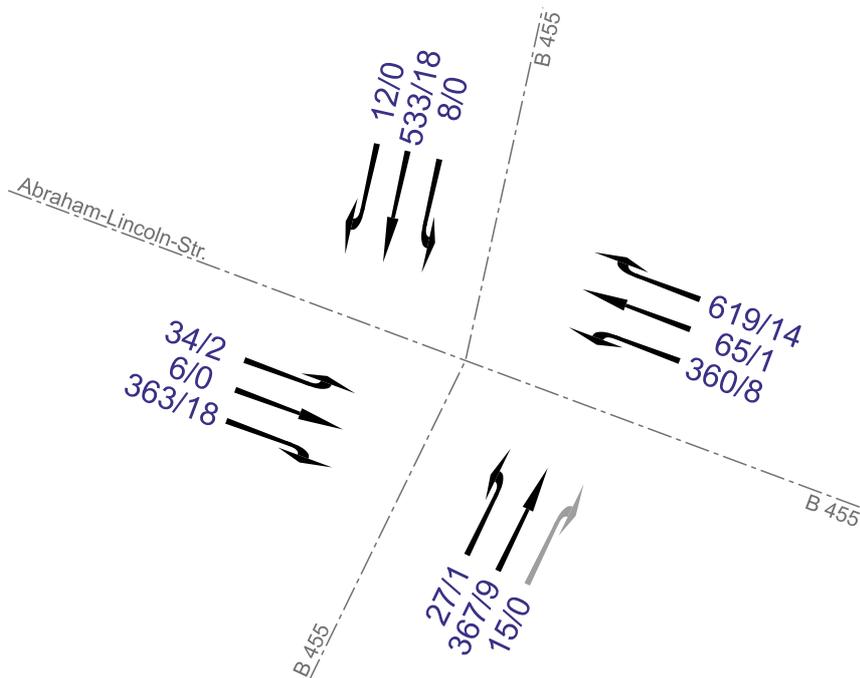
Knotenpunktzählung am Dienstag, 13. März 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]



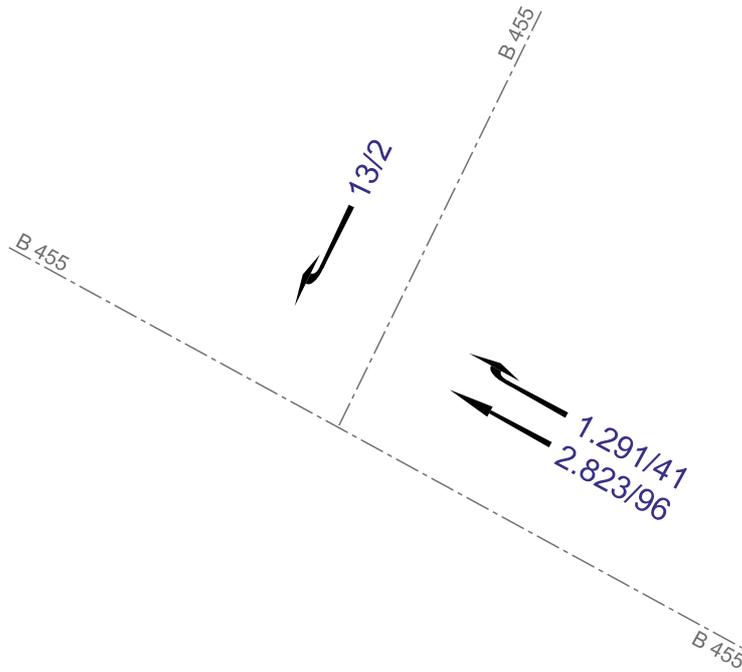
 nicht signalisiert

Verkehrsbelastung im Bestand

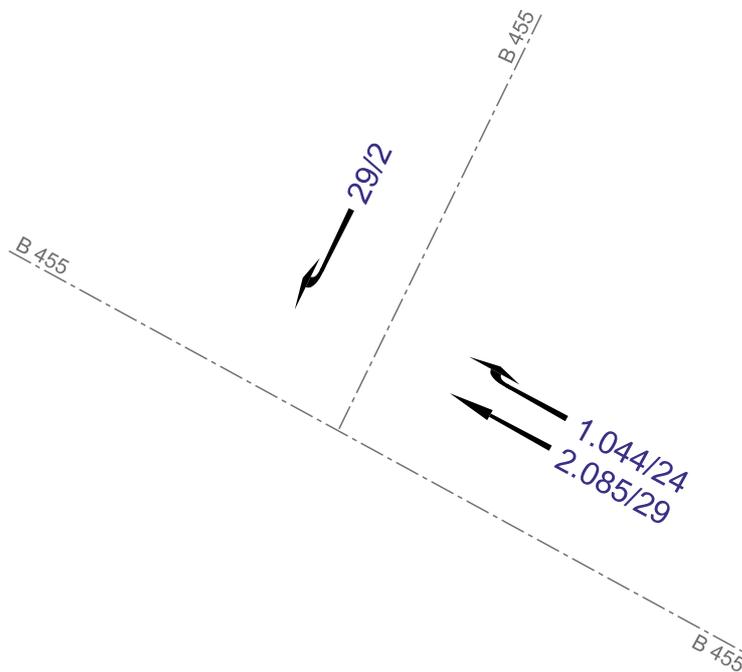
Knotenpunktzählung am Dienstag, 13. März 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K5b - B 455

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

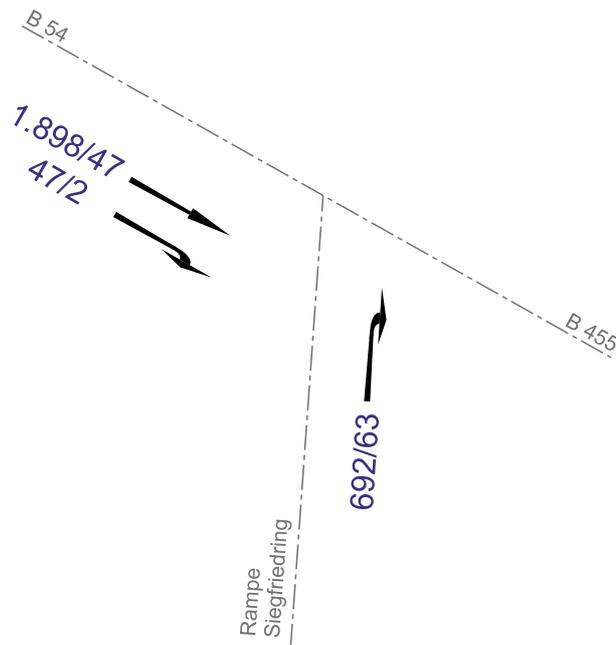


Verkehrsbelastung im Bestand

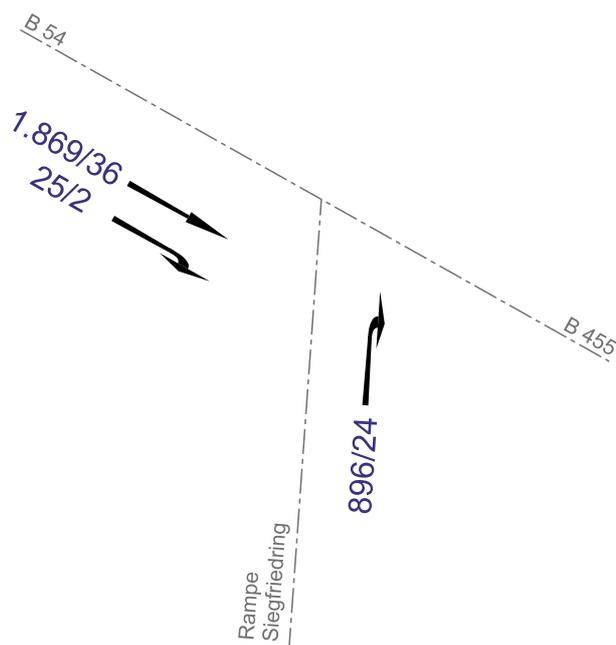
Knotenpunktzählung am Dienstag, 13. März 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K6b - B 455 / B 54 / Rampe Siegfriedring

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

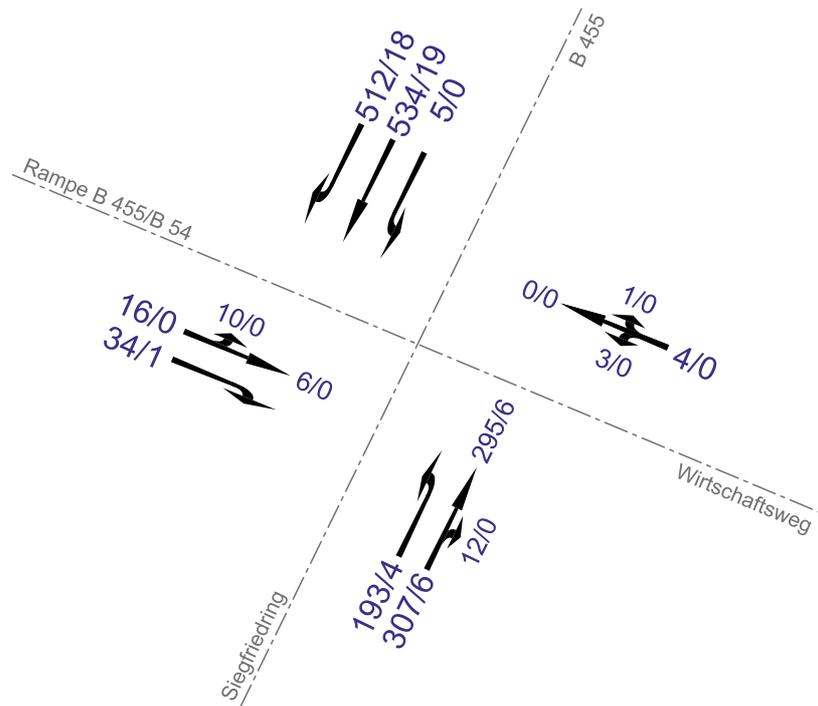


Verkehrsbelastung im Bestand

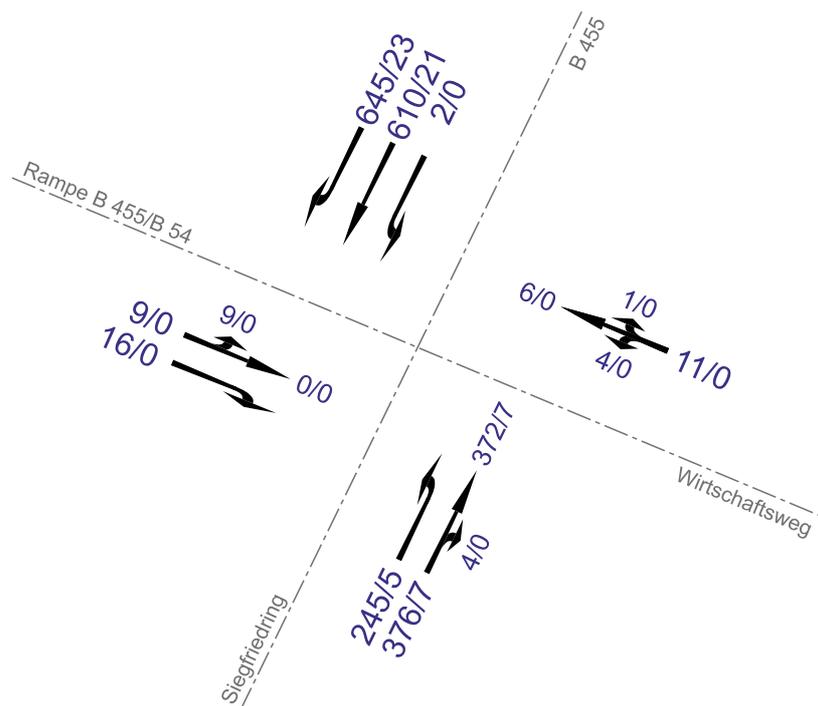
Knotenpunktzählung am Dienstag, 13. März 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K6a - B 455 / Siegfriedring / Rampe B 455/B 54

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]



Verkehrsbelastung im Bestand

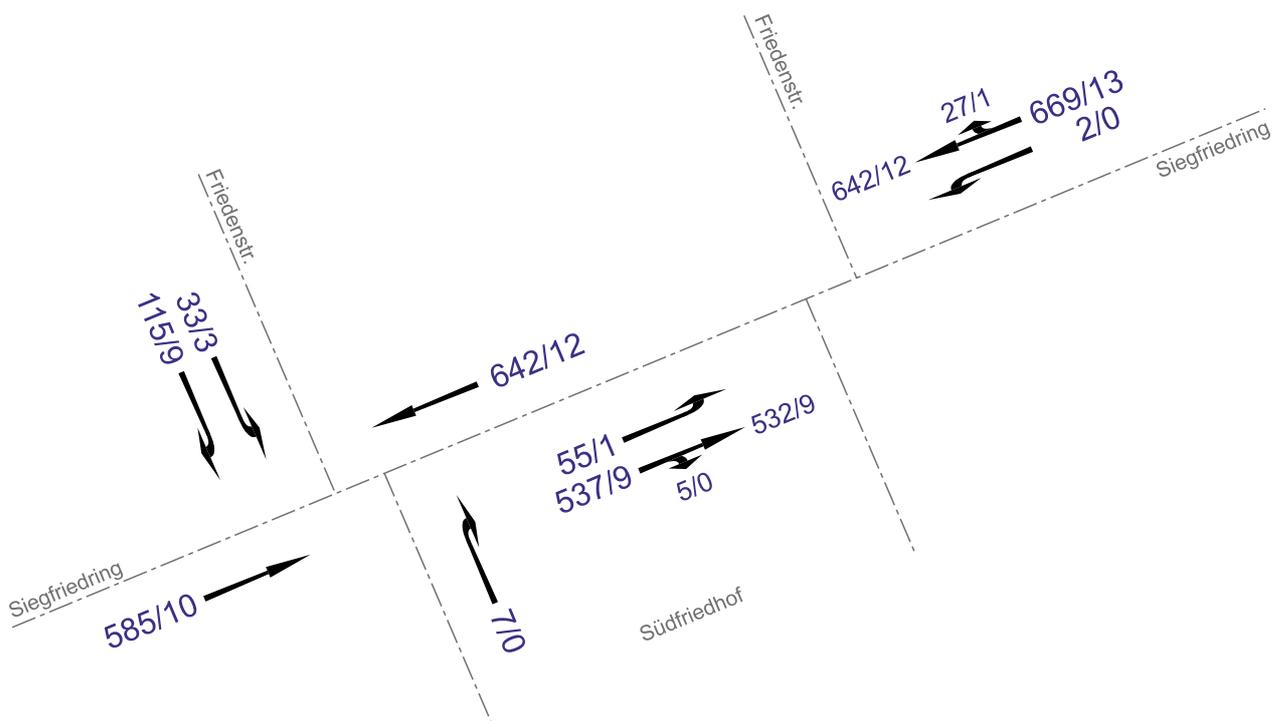
Knotenpunktzählung am Donnerstag, 15. März 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K7 - Siegfriedring / Friedenstraße / Südfriedhof

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

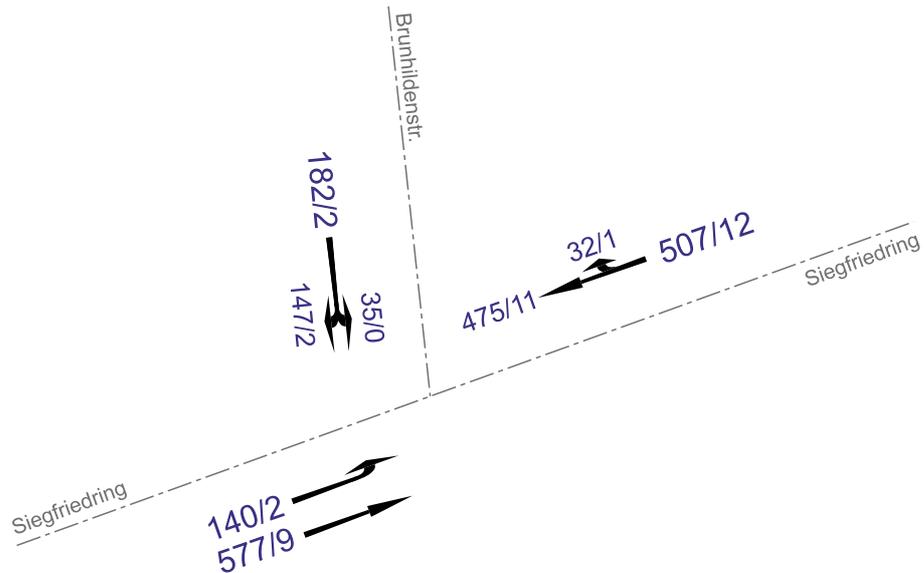


Verkehrsbelastung im Bestand

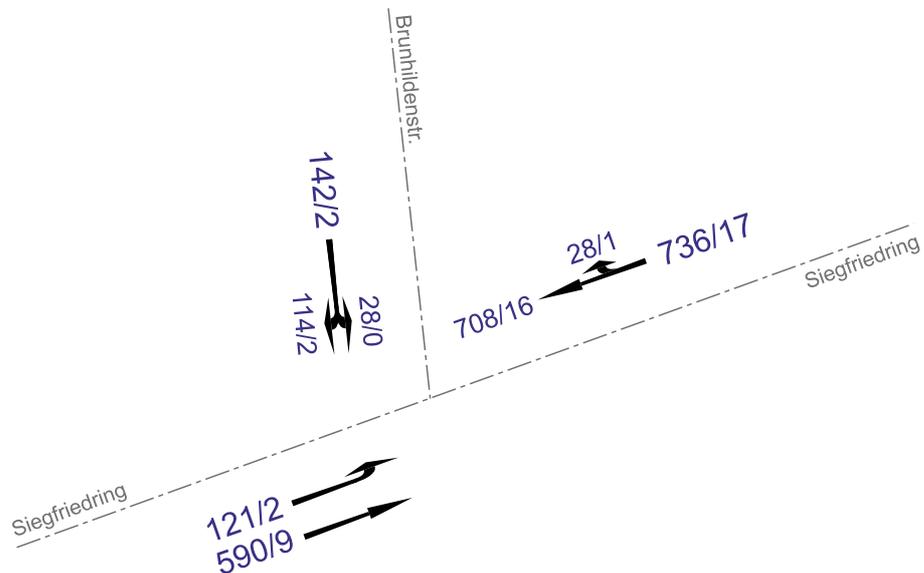
Knotenpunktzählung am Donnerstag, 15. März 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

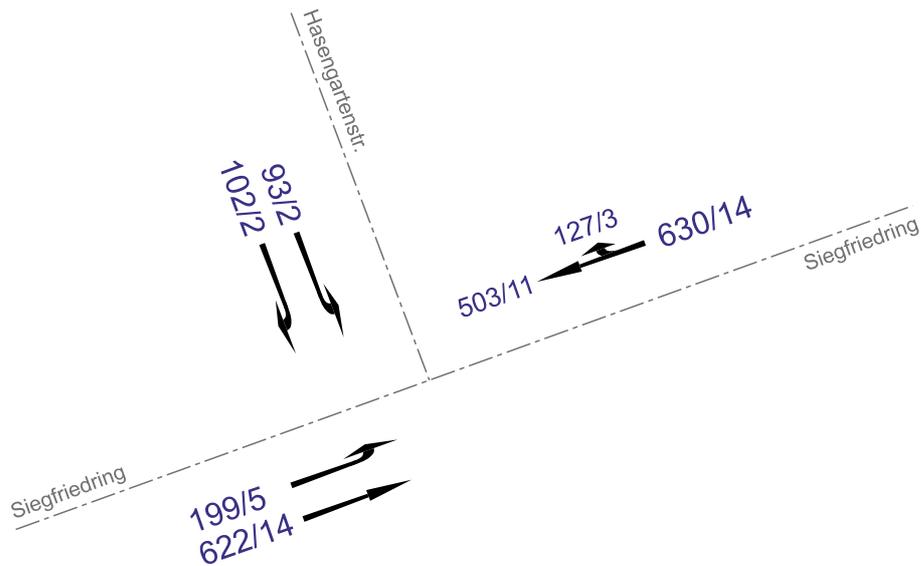


Verkehrsbelastung im Bestand

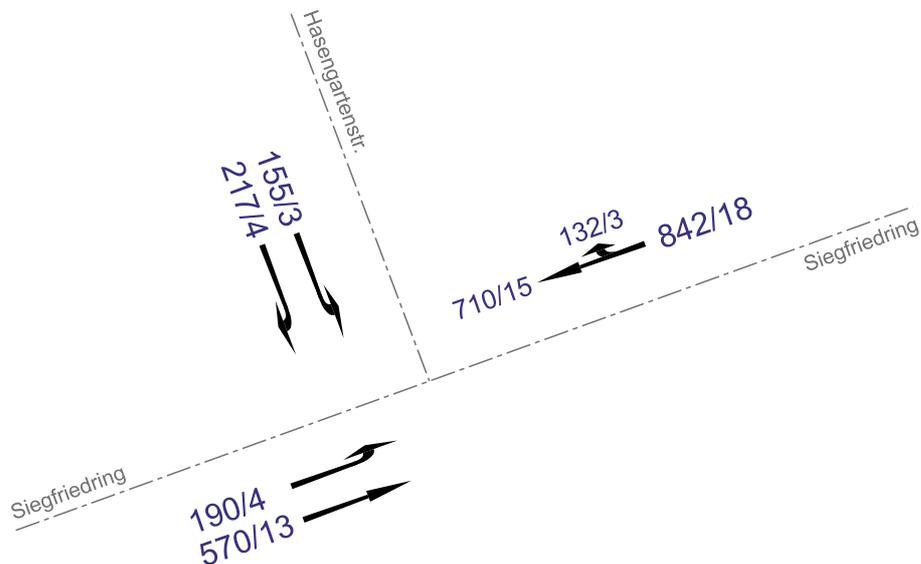
Knotenpunktzählung am Donnerstag, 15. März 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

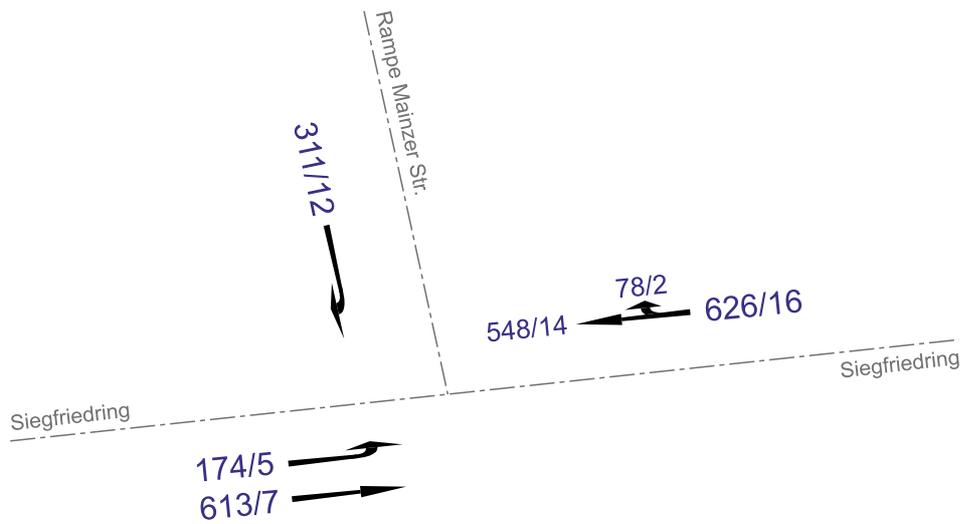


Verkehrsbelastung im Bestand

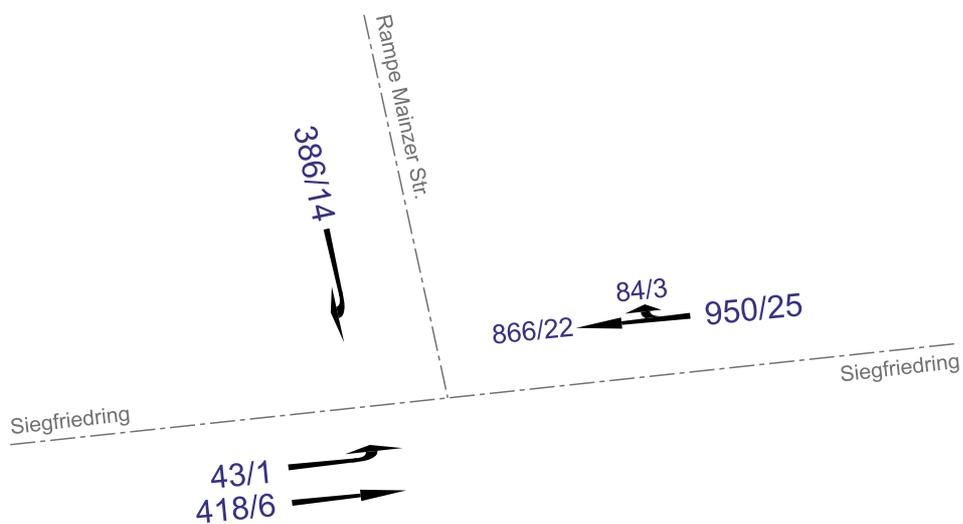
Knotenpunktzählung am Dienstag, 10. April 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

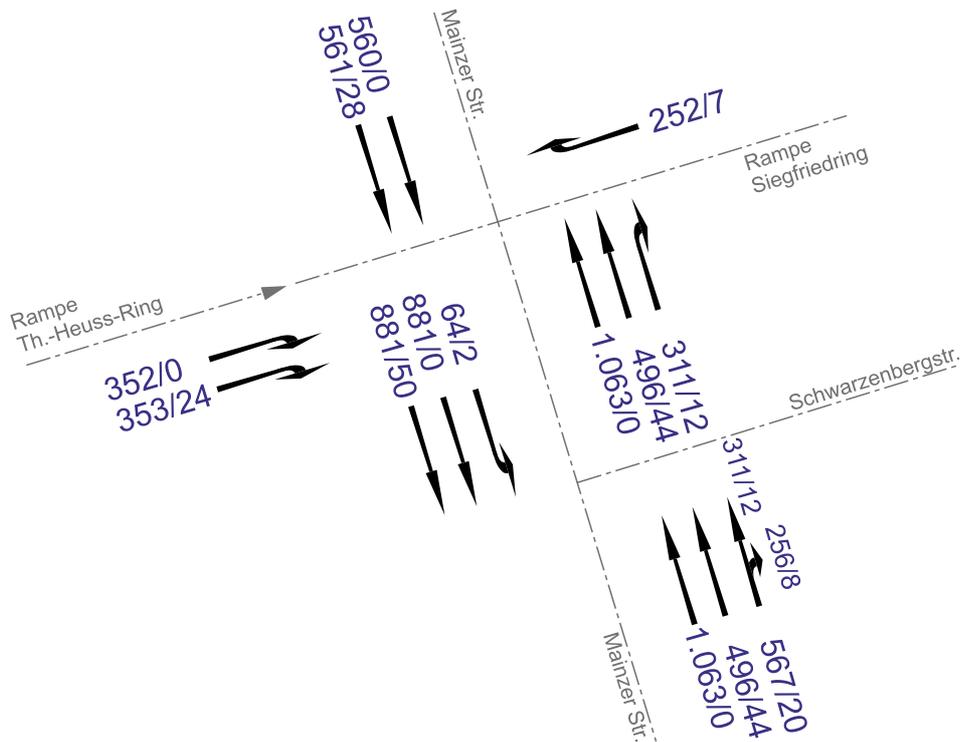


Verkehrsbelastung im Bestand

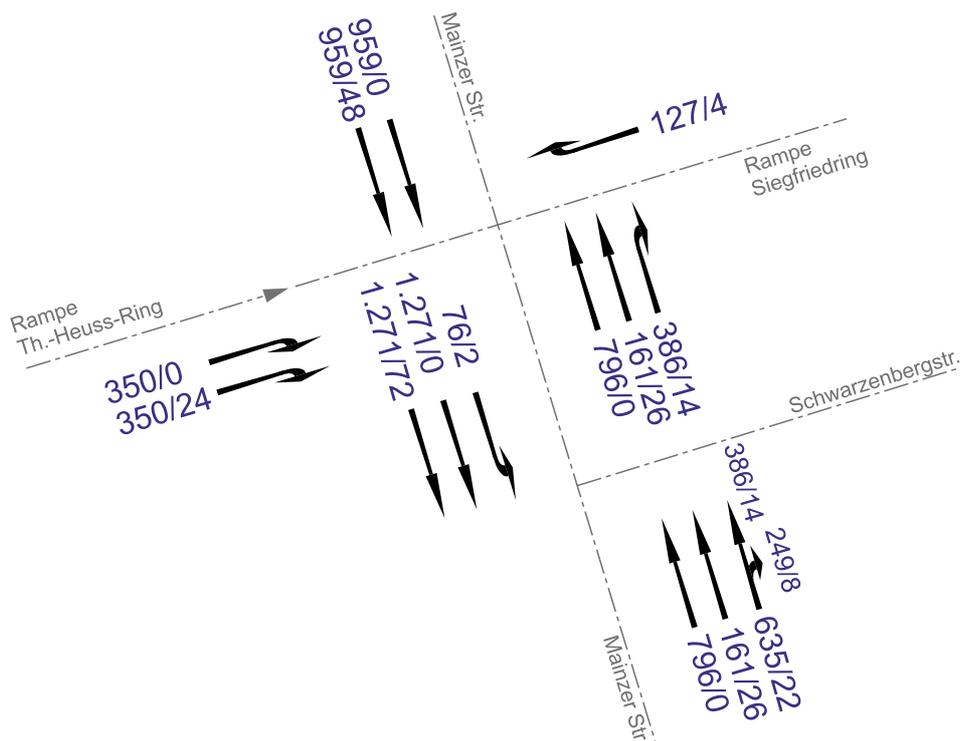
Knotenpunktzählung am Dienstag, 10. April 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K10b - Mainzer Straße / Siegfriedring / Schwarzenbergstraße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

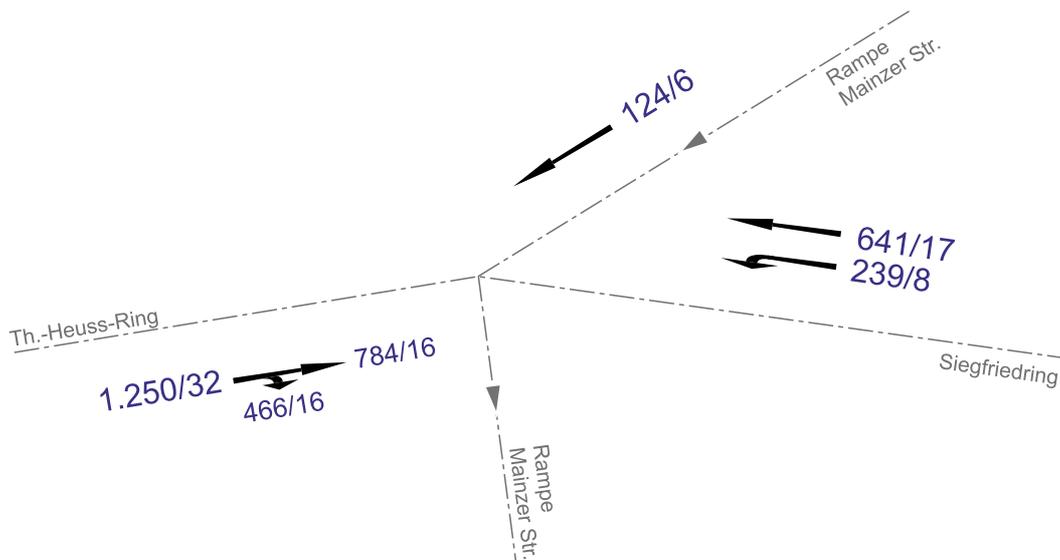


Verkehrsbelastung im Bestand

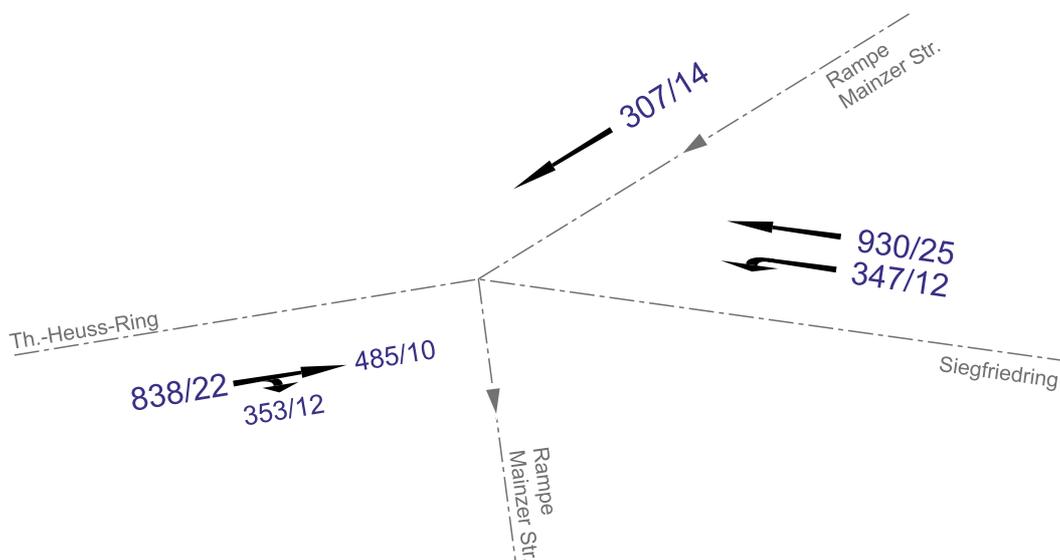
Knotenpunktzählung am Dienstag, 10. April 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K10c - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

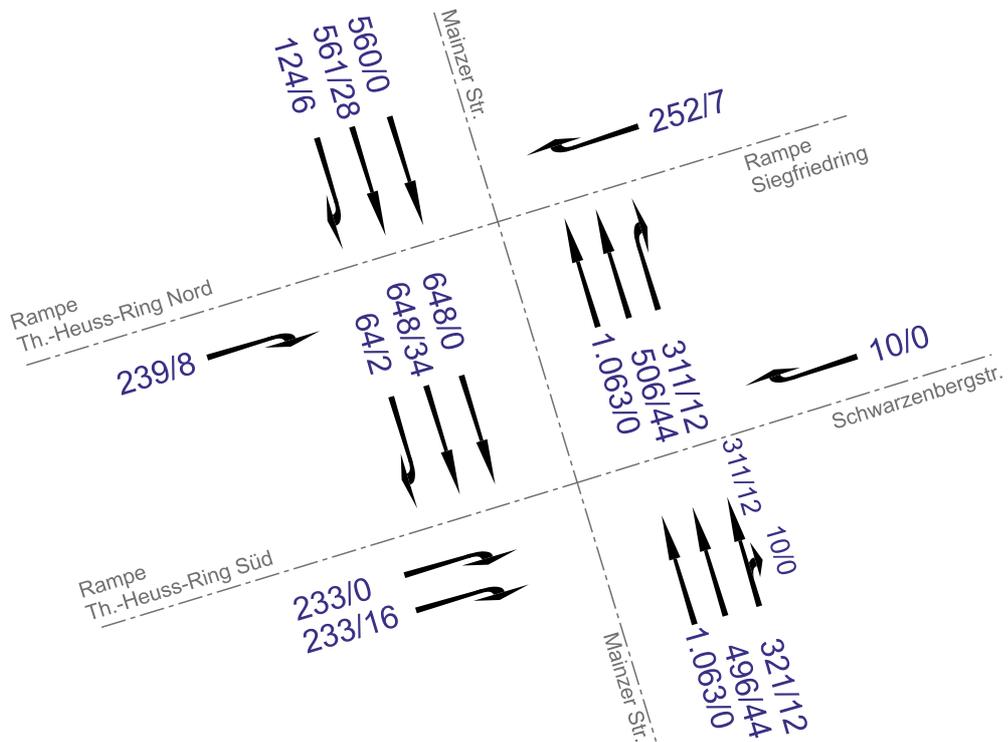


Verkehrsbelastung bei Umgestaltung des Knotenpunktes

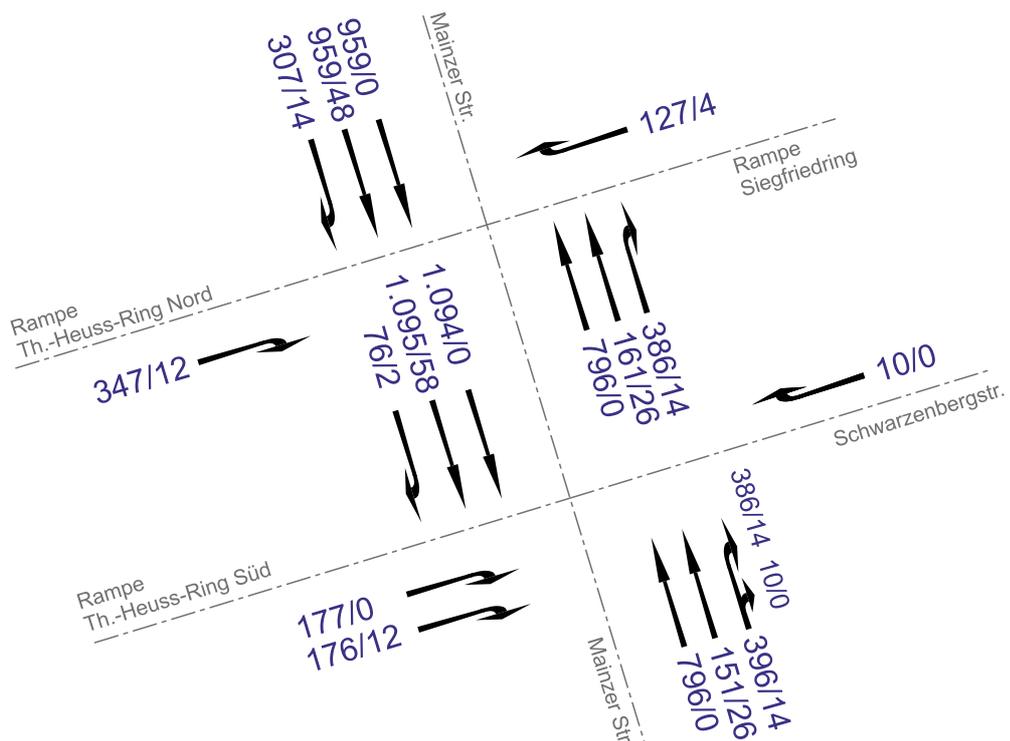
Knotenpunktzählung am Dienstag, 10. April 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K10d - Mainzer Straße / Siegfriedring / Schwarzenbergstraße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

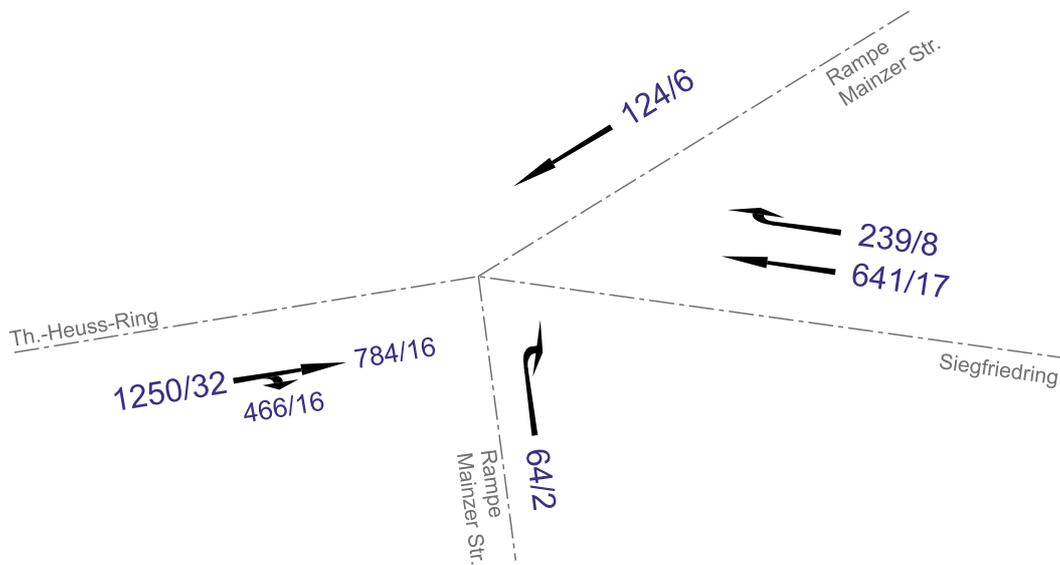


Verkehrsbelastung im Bestand bei Umgestaltung des Knotenpunktes

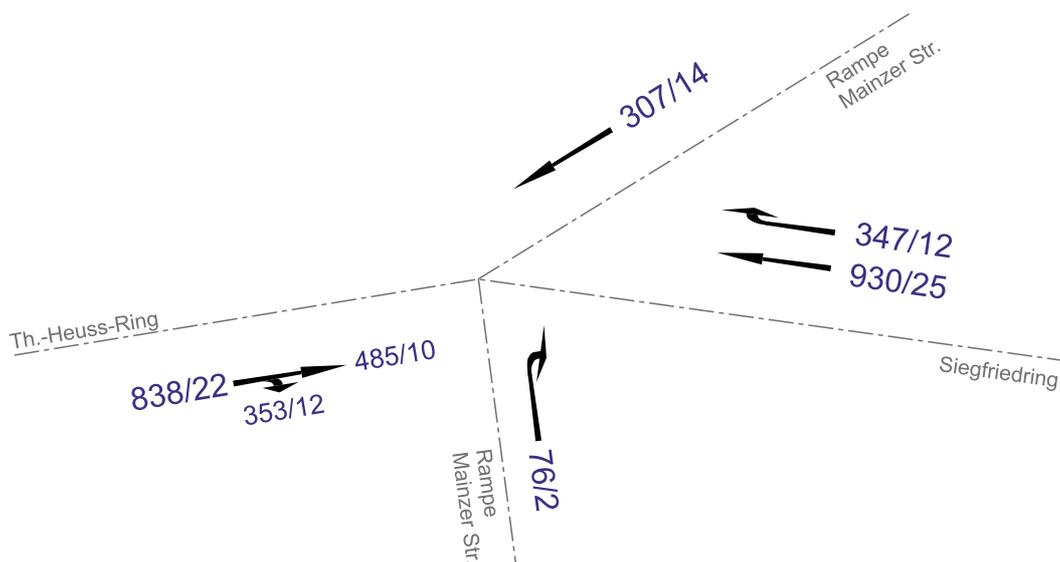
Knotenpunktzählung am Dienstag, 10. April 2018 (T+T Verkehrsmanagement GmbH)

K10e - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

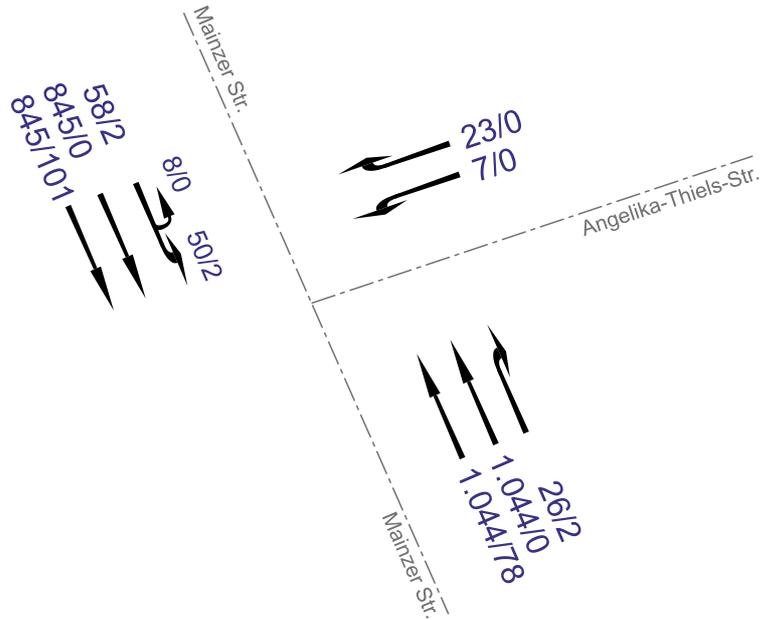


Verkehrsbelastung im Bestand

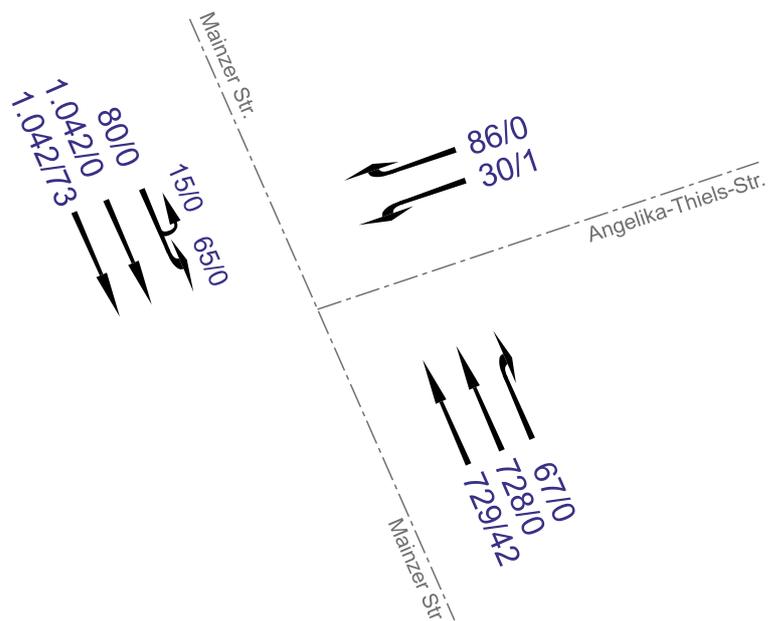
Knotenpunktzählung am Donnerstag, 14. November 2019 (HEINZ + FEIER GmbH)

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.45 - 16.45 Uhr [Kfz/SV / h]

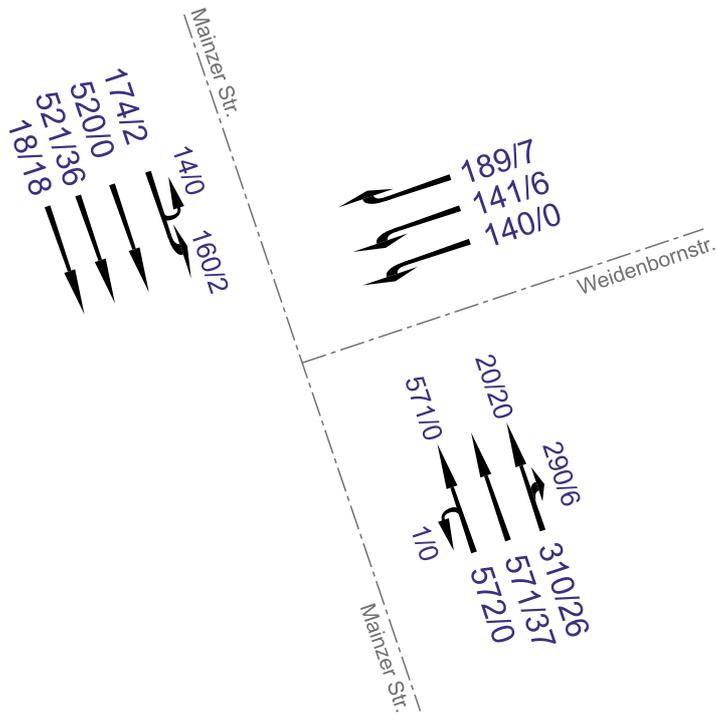


Verkehrsbelastung im Bestand

Knotenpunktzählung am Donnerstag, 14. November 2019 (HEINZ + FEIER GmbH)

K12 - Mainzer Straße / Weidenbornstraße

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.30 - 16.30 Uhr [Kfz/SV / h]

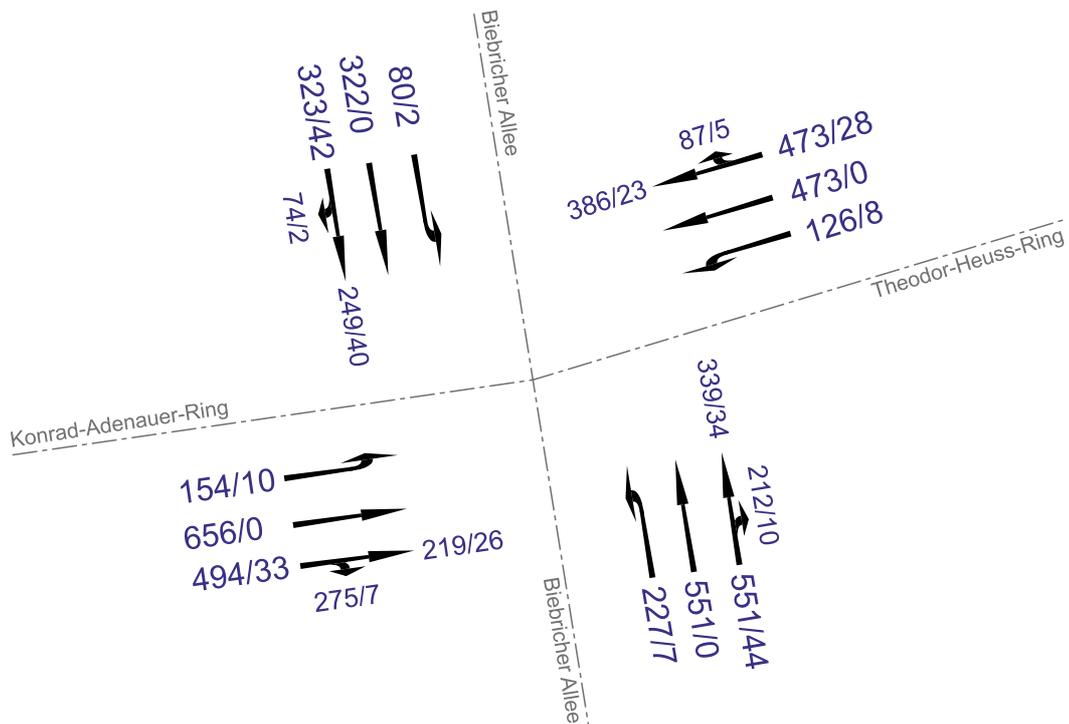


Verkehrsbelastung im Bestand

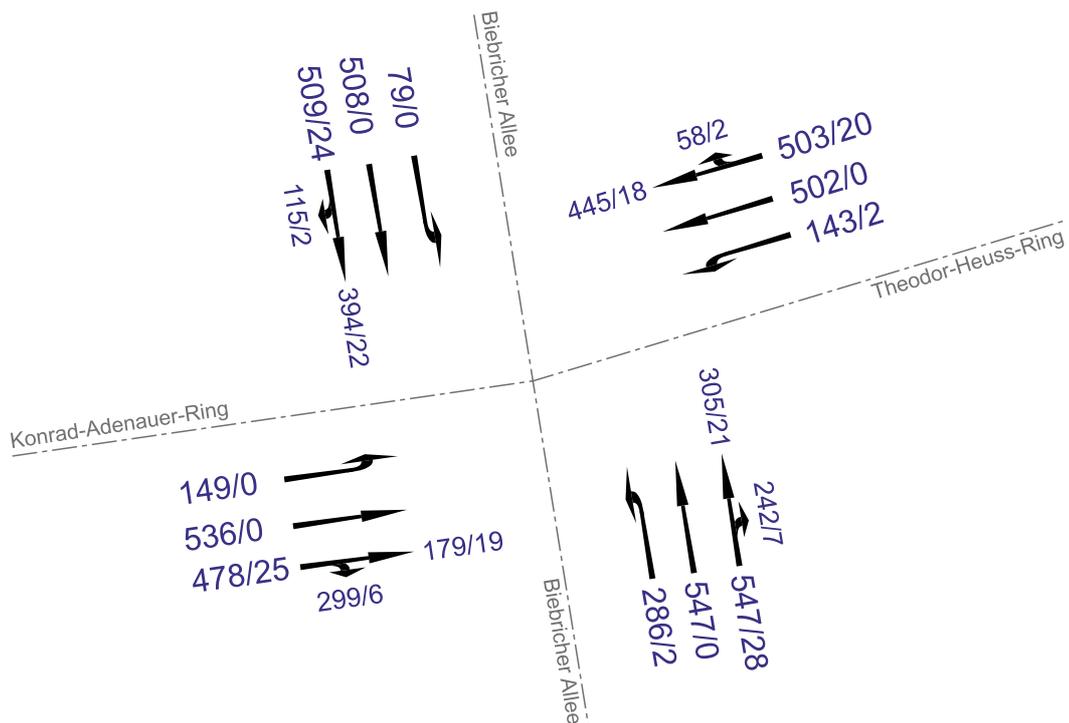
Knotenpunktzählung am Donnerstag, 26. Oktober 2017 (HEINZ + FEIER GmbH)

K13 - Konrad-Adenauer-Ring / Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Spitzenstunde am Vormittag, 7.45 - 8.45 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 15.15 - 16.15 Uhr [Kfz/SV / h]

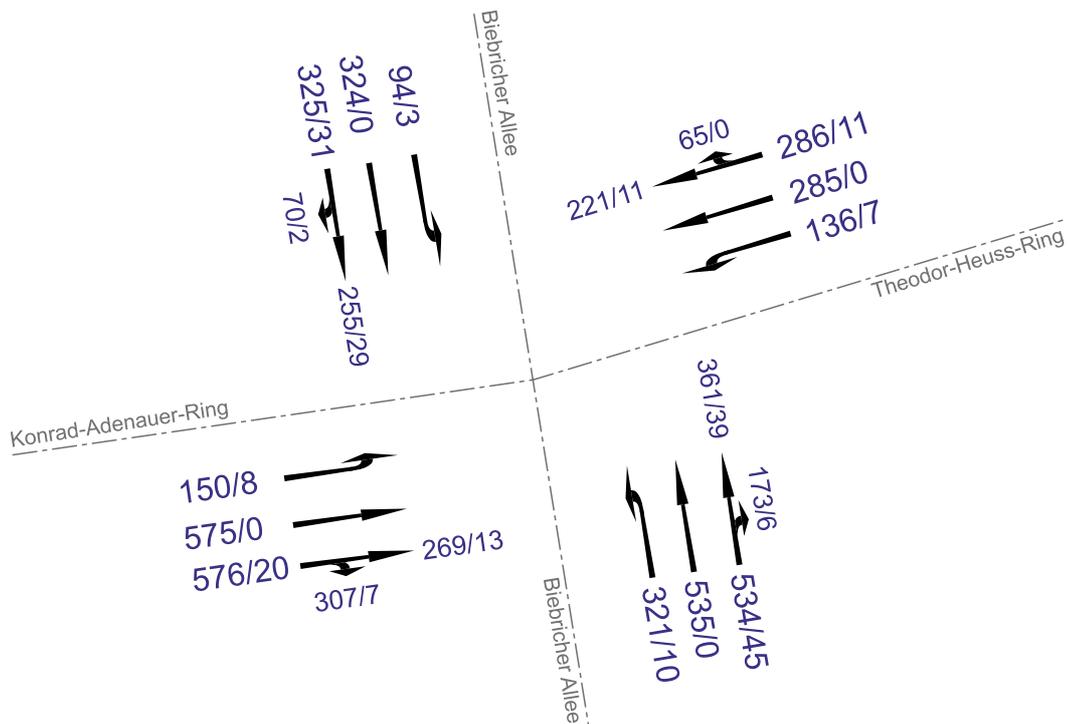


Verkehrsbelastung im Bestand

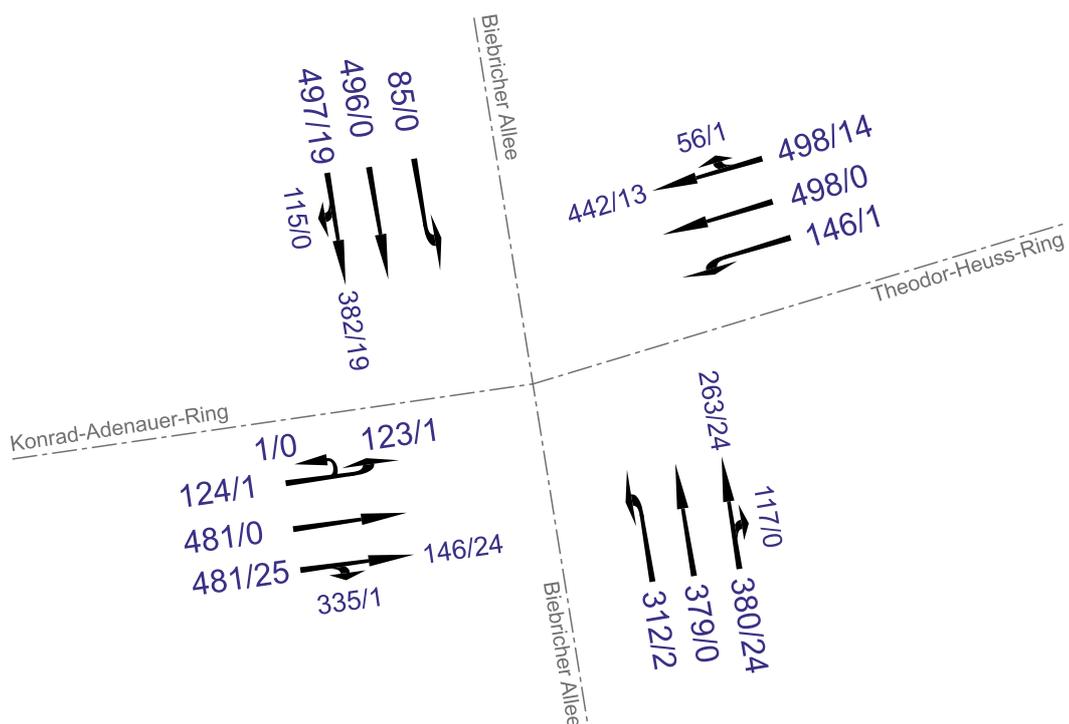
Knotenpunktzählung am Donnerstag, 22. März 2018 (ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme)

K13 - Konrad-Adenauer-Ring / Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Spitzenstunde am Vormittag, 7.30 - 8.30 Uhr [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag, 16.00 - 17.00 Uhr [Kfz/SV / h]



3 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen - Bestand

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Bestand															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _{ij} =		70	[s]	f _{in} =		1,100	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _f	t _e	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	Z1/FS12	773	1680	27	30	744	1,039	0,443	34,410	49,441	95	61,332	1,019	375	186,0	F	K4, K3 - von O - L+G
2	Z1/FS13	602	2000	27	30	886	0,680	0,443	1,449	10,779	95	16,331	1,000	98	21,4	B	K3 - von O - G (re)
3	Z1/FS14	451	1740	27	30	771	0,585	0,443	0,894	7,489	95	12,117	1,140	83	18,8	A	K3 - von O - G+R
4	Z3/FS31	104	1949	27	27	780	0,133	0,400	0,086	1,368	95	3,345	1,026	21	13,7	A	K7 - von W - L
5	Z3/FS32	693	2000	27	27	800	0,866	0,400	6,383	18,755	95	26,079	1,000	156	48,0	C	K7 - von W - G (li)
6	Z3/FS34	566	1719	27	27	688	0,823	0,400	3,958	13,803	95	20,086	1,122	135	39,5	C	K7 - von W - G+R
7	Z3/FS35	419	1810	27	27	724	0,579	0,400	0,866	7,227	95	11,774	1,028	73	20,7	B	K7 - von W - R
Phase 2																	
8	Z2/FS24	191	1814	11	20	544	0,351	0,300	0,314	3,219	95	6,254	1,071	40	21,2	B	K5 - von S - R
9																	
10	Z4/FS42	37	1799	11	12	334	0,111	0,186	0,069	0,667	95	2,049	1,049	13	24,4	B	K1 - von N - R
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	175	1990	12	9	284	0,616	0,143	1,011	4,209	95	7,678	1,005	46	41,0	C	K6 - von S - L (li)
16	Z2/FS22	176	1903	12	9	272	0,648	0,143	1,177	4,409	95	7,960	1,051	50	43,9	C	K6 - von S - L (re)
17	Z2/FS23	22	1053	12	9	150	0,146	0,143	0,096	0,470	95	1,630	1,900	19	28,6	B	K6 - von S - L (BUS)
18	Z4/FS41	194	1973	12	12	366	0,530	0,186	0,687	4,094	95	7,516	1,014	46	32,5	B	K2 - von N - L
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4403				7343											
gew. Mittelwert:							0,726								58,5		
Maximum:							1,039							375	186,0	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Bestand															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t ₀ =		70	[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	Z1/FS12	761	1955	27	34	978	0,779	0,500	2,790	14,904	95	21,433	1,008	130	24,6	B	K4, K3 - von O - L+G
2	Z1/FS13	724	2000	27	34	1000	0,724	0,500	1,895	12,928	95	19,009	1,000	114	20,5	B	K3 - von O - G (re)
3	Z1/FS14	570	1901	27	34	951	0,600	0,500	0,959	8,874	95	13,912	1,049	88	16,1	A	K3 - von O - G+R
4	Z3/FS31	56	2000	27	26	771	0,073	0,386	0,043	0,732	95	2,178	1,000	13	13,8	A	K7 - von W - L
5	Z3/FS32	470	2000	27	26	771	0,609	0,386	1,002	8,341	95	13,225	1,000	79	21,9	B	K7 - von W - G (li)
6	Z3/FS34	403	1739	27	26	671	0,601	0,386	0,960	7,226	95	11,772	1,103	78	22,3	B	K7 - von W - G+R
7	Z3/FS35	341	1841	27	26	710	0,480	0,386	0,557	5,556	95	9,542	1,011	58	19,0	A	K7 - von W - R
Phase 2																	
8	Z2/FS24	215	1910	11	21	600	0,358	0,314	0,324	3,554	95	6,743	1,017	41	20,5	B	K5 - von S - R
9																	
10	Z4/FS42	49	1887	11	7	216	0,227	0,114	0,166	1,032	95	2,751	1,000	17	31,0	B	K1 - von N - R
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	315	2000	12	10	314	1,002	0,157	13,160	19,285	95	26,712	1,000	160	180,2	F	K6 - von S - L (li)
16	Z2/FS22	315	1966	12	10	309	1,019	0,157	14,374	20,499	95	28,156	1,017	172	197,0	F	K6 - von S - L (re)
17	Z2/FS23	15	1053	12	10	165	0,091	0,157	0,055	0,305	95	1,238	1,900	14	26,4	B	K6 - von S - L (BUS)
18	Z4/FS41	177	1980	12	14	424	0,417	0,214	0,421	3,391	95	6,505	1,010	39	27,3	B	K2 - von N - L
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4411				7881											
gew. Mittelwert:							0,670								45,2		
Maximum:							1,019							172	197,0	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K2 - 1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße															
Zeitraum:		Morgenspitze Bestand															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
$t_U =$		70	[s]	$f_m =$	1,029	[-]	$T =$	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}	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	Z1/FS11	364	1830	10	10	288	1,266	0,157	40,463	47,541	95	59,202	1,002	356	536,0	F	K1 - von NW - L+G
2	Z1/FS12	365	1761	10	10	277	1,319	0,157	46,111	53,208	95	65,545	1,042	410	629,4	F	K1 - von NW - G
3	Z1/FS13	14	966	10	10	152	0,092	0,157	0,052	0,285	95	1,188	1,900	14	26,5	B	K1 - von NW - G (BUS)
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	656	3110	27	14	666	0,984	0,214	11,218	23,919	95	32,191	1,010	195	88,0	E	K3 - von NO - L
9	Z4/FS42																
10	Z4/FS43	1049	3370	27	28	1396	0,751	0,414	1,674	19,020	95	26,396	1,028	163	21,7	B	K2 - von NO - G+R
11	Z4/FS44																
12	Z2/FS26	18	1053	27	5	90	0,200	0,086	0,128	0,454	95	1,593	1,900	18	34,9	B	B1 - von W - R (BUS)
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	189	1900	20	10	299	0,633	0,157	0,906	4,346	95	7,872	1,052	50	38,5	C	K6 - von W - L
16	Z2/FS22	276	2000	20	20	600	0,460	0,300	0,447	4,805	95	8,513	1,000	51	22,6	B	K5 - von W - G (li)
17	Z2/FS23	276	1838	20	20	551	0,501	0,300	0,527	4,948	95	8,710	1,088	57	23,6	B	K5 - von W - G (re)
18	Z2/FS24	511	1928	20	20	578	0,884	0,300	3,972	13,436	95	19,635	1,000	118	48,1	C	K4 - von W - R (li)
19	Z2/FS25	512	1878	20	20	563	0,909	0,300	4,918	14,498	95	20,938	1,026	129	55,0	D	K4 - von W - R (re)
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4230				5461											
gew. Mittelwert:							0,871									136,9	
Maximum:							1,319							410	629,4	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K2 - 1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden																
Knotenpunkt:		1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße																
Zeitaltschnitt:		Abendspitze Bestand																
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH																
$t_{ij} =$		70	[s]	$f_{in} =$	1,013	[-]	$T =$	1,0	[h]									
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_f	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	N_{MSs}	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	Z1/FS11	386	1831	13	13	366	1,054	0,200	15,950	23,456	95	31,646	1,002	190	184,8	F	K1 - von NW - L+G	
2	Z1/FS12	387	1822	13	13	364	1,062	0,200	16,982	24,507	95	32,880	1,007	199	195,8	F	K1 - von NW - G	
3	Z1/FS13	18	966	13	13	193	0,093	0,200	0,052	0,337	95	1,320	1,900	15	23,8	B	K1 - von NW - G (BUS)	
4																		
5																		
6																		
7																		
Phase 2																		
8	Z4/FS41	548	3220	12	12	598	0,916	0,186	4,698	15,154	95	21,738	1,010	132	56,3	D	K3 - von NO - L	
9	Z4/FS42																	
10	Z4/FS43	672	3445	12	16	837	0,803	0,243	2,087	14,378	95	20,790	1,019	127	33,9	B	K2 - von NO - G+R	
11	Z4/FS44																	
12	Z2/FS26	14	1053	12	5	90	0,155	0,086	0,093	0,345	95	1,339	1,900	15	33,4	B	B1 - von W - R (BUS)	
13																		
14																		
Phase 3																		
15	Z2/FS21	130	2000	20	19	571	0,228	0,286	0,150	2,081	95	4,520	1,000	27	20,0	B	K6 - von W - L	
16	Z2/FS22	430	2000	20	24	714	0,602	0,357	0,774	7,621	95	12,290	1,000	74	22,3	B	K5 - von W - G (li)	
17	Z2/FS23	430	1971	20	24	704	0,611	0,357	0,803	7,678	95	12,364	1,015	75	22,6	B	K5 - von W - G (re)	
18	Z2/FS24	416	1928	20	20	578	0,719	0,300	1,305	8,526	95	13,464	1,000	81	30,0	B	K4 - von W - R (li)	
19	Z2/FS25	417	1883	20	20	565	0,738	0,300	1,433	8,723	95	13,718	1,024	84	31,2	B	K4 - von W - R (re)	
Phase 4																		
20																		
21																		
22																		
23																		
24																		
Phase 5																		
25																		
26																		
27																		
28																		
29																		
Phase 6																		
30																		
31																		
32																		
33																		
34																		
Knotenpunkt																		
Summe:	3848					5582												
gew. Mittelwert:							0,785								64,7			
Maximum:							1,062							199	195,8	F		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K3 - Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße

Formblatt L6-2: Verkehrsqualität an einer Verflechtungsstrecke				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		1963 VU Mainzer Straße Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße		
1	Verflechtungstyp	V 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		2217	1884
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		3,5	2,5
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]		96,4	99,1
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]		23,0	19,0
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]		C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		94	427
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		0,0	7,3
12	Rampentyp) indirekt aufsteigend direkt /indirekt			
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		2	1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		3	1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]		67,6	77,2
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]		1,4	5,5
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]		A	B
Verflechtungsbereich				
			Verflechtung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-9 bis Bild L6-11) QSV_i [-]		C	
Gesamtbewertung Verflechtungsstrecke				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]		C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K3 - Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße

Formblatt L6-2: Verkehrsqualität an einer Verflechtungsstrecke				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		1963 VU Mainzer Straße Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße		
1	Verflechtungstyp	V 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		1984	1905
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		2,6	1,4
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]		98,3	99,0
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]		20,2	19,2
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]		C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		137	216
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		0,0	11,1
12	Rampentyp) indirekt aufsteigend direkt /indirekt			
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		2	1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		3	1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]		66,2	80,9
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]		2,1	2,7
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]		A	A
Verflechtungsbereich				
			Verflechtung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-9 bis Bild L6-11) QSV_i [-]		C	
Gesamtbewertung Verflechtungsstrecke				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]		C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K4 - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	A-C Knotenpunkt: <i>Abraham-Lincoln-Str.</i>	/B <i>Friedenstraße</i>
Knotenverkehrsstärke: 805 Fz/h	Verkehrsdaten: Datum: <i>Bestand</i> Uhrzeit: <i>Morgenspitze</i>	Analyse
Verkehrsregelung: Zufahrt B:	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s Qualitätsstufe: D	

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]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,007	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,018	---
B	4 (3)	358	692	1,000	641	0,256	---
	6 (2)	28	1160	1,000	1160	0,247	---
C	7 (2)	42	1226	1,000	1226	0,062	0,927
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,151	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	13	1,000	1800	1800	0,007	1787	0,0	A
	3	29	1,000	1600	1600	0,018	1571	0,0	A
B	4	160	1,026	641	625	0,256	465	7,7	A
	6	273	1,049	1160	1106	0,247	833	4,3	A
C	7	75	1,009	1226	1214	0,062	1139	3,2	A
	8	255	1,066	1800	1689	0,151	1434	0,0	A
A	2+3	42	1,000	1657	1657	0,025	1615	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	330	1,053	1800	1709	0,193	1379	2,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K4 - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4	160	1,026	625	95	1,03	13
	6	273	1,049	1106	95	0,98	7
C							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K4 - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
<p style="text-align: center; margin-top: 10px;">Knotenverkehrsstärke: 862 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">A-C /B Knotenpunkt: Abraham-Lincoln-Str. /Friedenstraße</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: Bestand Analyse Uhrzeit: Abendspitze</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>	

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]	Abminderungs- faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,011	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,066	---
B	4 (3)	648	466	1,000	329	0,296	---
	6 (2)	73	1098	1,000	1098	0,069	---
C	7 (2)	126	1114	1,000	1114	0,242	0,706
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,178	---

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]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	20	1,000	1800	1800	0,011	1780	0,0	A
	3	106	1,000	1600	1600	0,066	1494	0,0	A
B	4	93	1,045	329	315	0,296	222	16,2	B
	6	68	1,113	1098	986	0,069	918	3,9	A
C	7	269	1,000	1114	1114	0,242	845	4,3	A
	8	306	1,048	1800	1717	0,178	1411	0,0	A
A	2+3	126	1,000	1629	1629	0,077	1503	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	575	1,026	1800	1755	0,328	1180	3,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

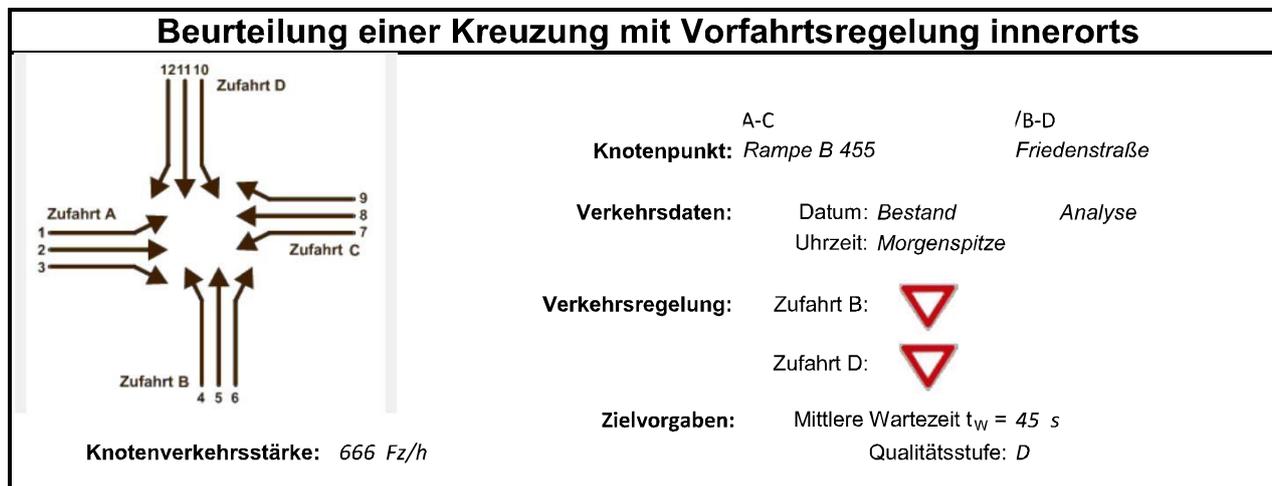
K4 - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4	93	1,045	315	95	1,24	13
	6	68	1,113	986	95	0,22	7
C							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	0	1600	1,000	1600	0,221	1,000	1,000
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,007	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,051	1,000	---
B	4 (4)	461	674	1,000	600	0,007	---	---
	5 (3)	388	731	1,000	731	0,144	0,856	0,856
	6 (2)	47	1133	1,000	1133	0,026	0,974	---
C	7 (2)	86	1600	1,000	1600	0,000	1,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000	---
D	10 (4)	517	633	1,000	528	0,066	---	---
	11 (3)	427	700	1,000	700	0,110	0,890	0,890
	12 (2)	0	1200	1,000	1200	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße

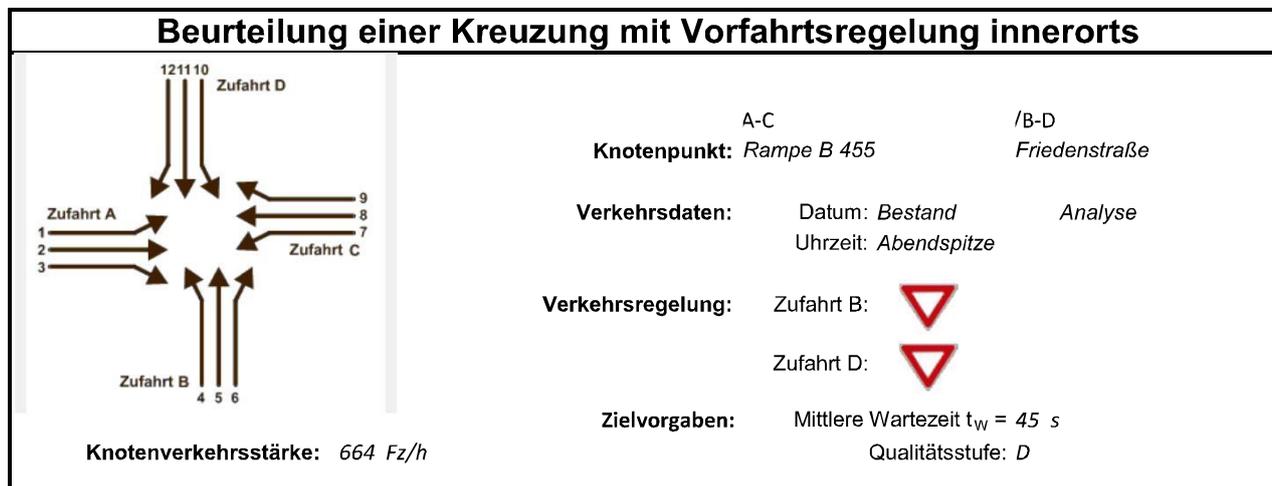
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	341	1,039	1600	1540	0,221	1199	3,0	A
	2	8	1,613	1800	1116	0,007	1108	0,0	A
	3	78	1,045	1600	1531	0,051	1453	0,0	A
B	4	3	1,467	600	409	0,007	406	8,9	A
	5	100	1,049	731	697	0,144	597	6,0	A
	6	29	1,024	1133	1106	0,026	1077	3,3	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10	34	1,021	528	518	0,066	484	7,4	A
	11	73	1,058	700	662	0,110	589	6,1	A
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	86	1,098	1625	1480	0,058	1394	0,0	A
B	5+6	129	1,043	793	760	0,170	631	5,7	A
C	7+8+9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	11+12	73	1,058	700	662	0,110	589	6,1	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C							
D	10	34	1,021	518	95	0,21	7
	11	73	1,058	662	95	0,37	7

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	0	1600	1,000	1600	0,072	1,000	1,000
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,006	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,067	1,000	---
B	4 (4)	352	761	1,000	600	0,003	---	---
	5 (3)	165	937	1,000	937	0,062	0,938	0,938
	6 (2)	59	1117	1,000	1117	0,015	0,985	---
C	7 (2)	110	1600	1,000	1600	0,000	1,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000	---
D	10 (4)	236	866	1,000	800	0,236	---	---
	11 (3)	216	885	1,000	885	0,211	0,789	0,789
	12 (2)	0	1200	1,000	1200	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße

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]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	106	1,079	1600	1483	0,072	1377	2,6	A
	2	7	1,600	1800	1125	0,006	1118	0,0	A
	3	103	1,041	1600	1537	0,067	1434	0,0	A
B	4	1	1,700	600	353	0,003	352	10,2	B
	5	54	1,078	937	869	0,062	815	4,4	A
	6	17	1,000	1117	1117	0,015	1100	3,3	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10	189	1,000	800	800	0,236	611	5,9	A
	11	187	1,000	885	885	0,211	698	5,2	A
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	110	1,076	1617	1502	0,073	1392	0,0	A
B	5+6	71	1,059	973	918	0,077	847	4,2	A
C	7+8+9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	11+12	187	1,000	885	885	0,211	698	5,2	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C							
D	10	189	1	800	95	0,92	6
	11	187	1	885	95	0,80	6

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: B 455 / Abraham-Lincoln-Straße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 90$ [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	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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	4	91	31	28	29	0,136	0,322	0,087	0,158	95	0,831	1,000	5	32,3	B	K11 - von N - L
2	Z1/FS12	598	2206	31	28	711	0,841	0,322	4,736	18,636	95	25,937	1,030	160	52,3	D	K11 - von N - G
3	Z1/FS13	8	2000	31	69	1556	0,005	0,778	0,003	0,047	95	0,416	1,000	2	2,2	A	K12 - von N - R
4	Z3/FS31	98	235	31	31	84	1,173	0,356	9,738	12,188	95	18,092	1,018	111	448,6	F	K5 - von S - L
5	Z3/FS32	211	1748	31	31	622	0,339	0,356	0,297	4,163	95	7,614	1,021	47	23,0	B	K5 - von S - G+R
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	284	1801	33	33	680	0,418	0,378	0,423	5,668	95	9,694	1,019	59	22,9	B	K8 - von O - L
9	Z4/FS42	1007	2999	33	33	1133	0,889	0,378	9,530	33,113	95	42,845	1,020	262	56,5	D	K8,K9 - von O - G+R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	11	1696	8	8	170	0,065	0,100	0,038	0,287	95	1,194	1,082	8	37,5	C	K2 - von W - L
16	Z2/FS22	3	2000	8	8	200	0,015	0,100	0,008	0,076	95	0,542	1,000	3	36,7	C	K2 - von W - G
17	Z2/FS23	171	1728	8	8	173	0,990	0,100	7,891	12,161	95	18,058	1,047	113	204,8	E	K2 - von W - R
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:		2395				5357											
gew. Mittelwert:							0,782								74,8		
Maximum:							1,173							262	448,6	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: B 455 / Abraham-Lincoln-Straße																	
Zeitraum: Abendspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 90$ [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]	QSV [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	8	90	35	35	36	0,222	0,400	0,159	0,290	95	1,201	1,000	7	33,6	B	K11 - von N - L
2	Z1/FS12	533	2206	35	35	882	0,604	0,400	0,979	11,522	95	17,263	1,030	107	25,4	B	K11 - von N - G
3	Z1/FS13	12	2000	35	74	1667	0,007	0,833	0,004	0,054	95	0,448	1,000	3	1,3	A	K12 - von N - R
4	Z3/FS31	27	169	35	34	66	0,411	0,389	0,397	0,888	95	2,482	1,033	15	41,8	C	K5 - von S - L
5	Z3/FS32	367	1747	35	34	679	0,540	0,389	0,725	7,823	95	12,554	1,022	77	25,1	B	K5 - von S - G+R
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	360	1799	19	19	400	0,901	0,222	7,053	15,804	95	22,528	1,020	138	97,5	E	K8 - von O - L
9	Z4/FS42	684	1280	19	74	1067	0,641	0,833	1,182	7,303	95	11,873	1,020	73	6,7	A	K8,K9 - von O - G+R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	34	1743	19	19	387	0,088	0,222	0,053	0,728	95	2,170	1,053	14	28,3	B	K2 - von W - L
16	Z2/FS22	6	2000	19	19	444	0,014	0,222	0,008	0,125	95	0,721	1,000	4	27,4	B	K2 - von W - G
17	Z2/FS23	363	1733	19	19	385	0,943	0,222	9,955	18,884	95	26,233	1,045	164	127,5	E	K2 - von W - R
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:	2394					6013											
gew. Mittelwert:							0,686								46,5		
Maximum:							0,943							164	127,5	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Einfahrttyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)	
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]	2823	2836	
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]	3,4	3,5	
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)	---	---	
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)	---	---	
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]	91,5	91,3	
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	30,9	31,0	
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]	D	D	
Rampe				
		Einfahrt (E)		
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]	13		
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]	15,4		
12	Rampentyp (direkt/indirekt)	direkt		
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)	1		
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)	1		
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]	91,1		
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]	0,1		
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]	A		
Einfädelsbereich				
		Einfädelsbereich		
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15) QSV_i [-]	D		
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]	D		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	4114	2823
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	3,3	3,4
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	77,4	91,5
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	53,2	30,9
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	F	D
Rampe				
				Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]		1291
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]		3,2
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)		direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)			1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)			1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]		65,1
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]		19,8
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]		E
Ausfädelungsbereich				
				Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7)	QSV_i [-]		F
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]		F

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Einfahrtstyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	2085	2114
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	1,4	1,5
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	97,7	97,5
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	21,3	21,7
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	29	
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	6,9	
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)	direkt	
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		1	
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		1	
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]	93,0	
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]	0,3	
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]	A	
Einfädelungsbereich				
			Einfädelung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15)	QSV_i [-]	C	
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

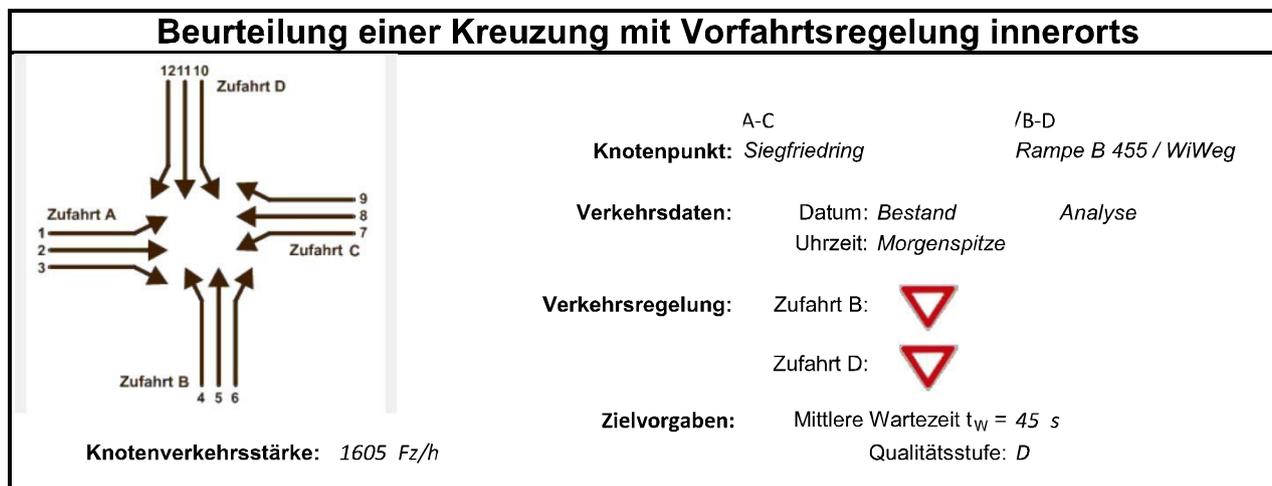
K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	3129	2085
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	1,7	1,4
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	89,1	97,7
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	35,1	21,3
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	D	C
Rampe				
				Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]		1044
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]		2,3
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)		direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)			1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)			1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]		69,6
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]		15,0
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]		D
Ausfädelungsbereich				
				Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7)	QSV_i [-]		D
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]		D

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	534	700	1,000	700	0,280	0,720	0,716
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,166	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,008	1,000	---
B	4 (4)	1073	261	1,000	172	0,017	---	---
	5 (3)	1033	256	1,000	183	0,000	1,000	0,716
	6 (2)	301	831	1,000	831	0,001	0,999	---
C	7 (2)	307	906	1,000	906	0,006	0,994	0,716
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,304	1,000	---
	9 (1)	193	948	1,000	948	0,553	1,000	---
D	10 (4)	1034	275	1,000	197	0,051	---	---
	11 (3)	1039	254	1,000	182	0,033	0,967	0,699
	12 (2)	534	625	1,000	625	0,056	0,944	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

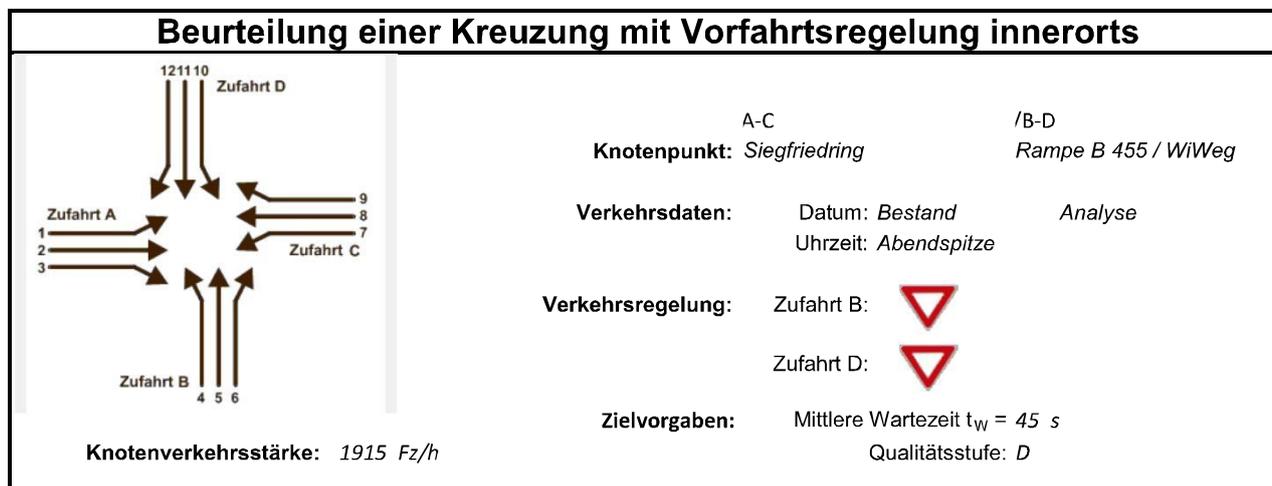
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	193	1,015	700	690	0,280	497	7,2	A
	2	295	1,014	1800	1775	0,166	1480	0,0	A
	3	12	1,000	1600	1600	0,008	1588	0,0	A
B	4	3	1,000	172	172	0,017	169	21,2	C
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	1	1,000	831	831	0,001	830	4,3	A
C	7	5	1,000	906	906	0,006	901	4,0	A
	8	534	1,025	1800	1756	0,304	1222	0,0	A
	9	512	1,025	948	925	0,553	413	8,7	A
D	10	10	1,000	197	197	0,051	187	19,3	B
	11	6	1,000	182	182	0,033	176	20,5	C
	12	34	1,021	625	612	0,056	578	6,2	A
A	2+3	307	1,014	1791	1767	0,174	1460	0,0	A
B	4+5+6	4	1,000	215	215	0,019	211	17,1	B
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11	16	1,000	191	191	0,084	175	20,6	C
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									C

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	193	1,015	690	95	1,16	13
B							
C	7	5	1	906	95	0,02	6
D	10+11	16	1	191	95	0,27	6

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	610	642	1,000	642	0,387	0,613	0,611
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,209	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
B	4 (4)	1248	206	1,000	122	0,033	---	---
	5 (3)	1231	194	1,000	119	0,051	0,949	0,592
	6 (2)	374	760	1,000	760	0,001	0,999	---
C	7 (2)	376	838	1,000	838	0,002	0,998	0,611
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,347	1,000	---
	9 (1)	251	883	1,000	883	0,749	1,000	---
D	10 (4)	1238	209	1,000	123	0,073	---	---
	11 (3)	1233	193	1,000	118	0,000	1,000	0,611
	12 (2)	610	569	1,000	569	0,031	0,969	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

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]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	245	1,014	642	633	0,387	388	9,3	A
	2	372	1,013	1800	1777	0,209	1405	0,0	A
	3	4	1,000	1600	1600	0,003	1596	0,0	A
B	4	4	1,000	122	122	0,033	118	30,5	D
	5	6	1,000	119	119	0,051	113	32,0	D
	6	1	1,000	760	760	0,001	759	4,7	A
C	7	2	1,000	838	838	0,002	836	4,3	A
	8	610	1,024	1800	1758	0,347	1148	0,0	A
	9	645	1,025	883	861	0,749	216	16,3	B
D	10	9	1,000	123	123	0,073	114	31,5	D
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	17	1,041	569	547	0,031	530	6,8	A
A	2+3	376	1,013	1798	1775	0,212	1399	0,0	A
B	4+5+6	11	1,000	130	130	0,085	119	30,3	D
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11	9	1,000	123	123	0,073	114	31,5	D
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									D

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	245	1,014	633	95	1,87	13
B							
C							
D	10+11	9	1	123	95	0,24	6

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K6b - B54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Einfahrtstyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	1898	2590
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	2,5	4,3
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	99,0	93,3
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	19,2	27,8
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	692	
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	9,1	
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)	indirekt aufsteigend	
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		2	
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		3	
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]	50,9	
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]	13,6	
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]	D	
Einfädelungsbereich				
			Einfädelung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15)	QSV_i [-]	D	
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K6b - B54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	1945	1898
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	2,5	2,5
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	98,6	99,0
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	19,7	19,2
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	C	C
Rampe				
				Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]		47
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]		4,3
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)		direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)			1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)			1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]		93,2
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]		0,5
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]		A
Ausfädelungsbereich				
				Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7)	QSV_i [-]		C
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]		C

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K6b - B54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Einfahrttyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		1869	2765
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		1,9	2,2
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]		99,2	92,2
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]		18,8	30,0
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]		C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		896	
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		2,7	
12	Rampentyp (direkt/indirekt)		indirekt aufsteigend	
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		2	
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		3	
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]		51,9	
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]		17,3	
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]		E	
Einfädelungsbereich				
			Einfädelung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15) QSV_i [-]		E	
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]		E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K6b - B54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt			
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim	
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
durchgehende Strecke			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]	1894	1869
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]	2,0	1,9
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)	---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)	---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]	99,0	99,2
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	19,1	18,8
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]	C	C
Rampe			
			Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		25
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		8,0
12	Rampentyp (direkt/indirekt)		direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]		92,3
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]		0,3
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]		A
Ausfädelungsbereich			
			Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7) QSV_i [-]		C
Gesamtbewertung Ausfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K7a - Siegfriedring / Friedenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Friedenstraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$		$[s]$	$f_m = 1,100$		$[-]$	$T = 1,0$		$[h]$									
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	Z1/FS11	539	1967	42	42	1208	0,446	0,614	0,480	6,049	95	10,208	1,017	62	8,6	A	K1 - von W - G
2	Z2/FS21	415	1962	42	42	1205	0,344	0,614	0,304	4,252	95	7,740	1,020	47	7,5	A	K3 - von O - G
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	29	1637	16	16	398	0,073	0,243	0,044	0,478	95	1,648	1,062	11	20,8	B	K2 - von N - L
9	Z3/FS32	71	1725	16	16	419	0,169	0,243	0,114	1,205	95	3,061	1,063	20	21,9	B	K2 - von N - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	1054					3230											
gew. Mittelwert:							0,377								9,4		
Maximum:							0,446							62	21,9	B	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

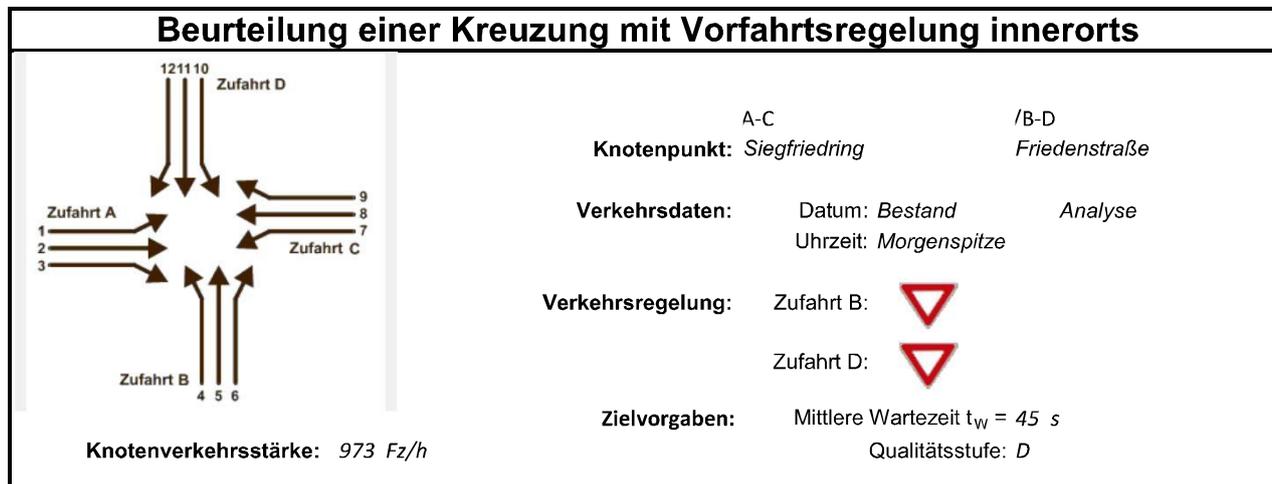
K7a - Siegfriedring / Friedenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Friedenstraße																	
Zeitabschnitt: Abendspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [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]	QSV [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	585	1970	42	42	1210	0,483	0,614	0,566	6,807	95	11,220	1,015	68	9,1	A	K1 - von W - G
2	Z2/FS21	642	1967	42	42	1208	0,531	0,614	0,700	7,848	95	12,586	1,017	77	9,8	A	K3 - von O - G
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	33	1608	16	16	390	0,085	0,243	0,051	0,547	95	1,798	1,082	12	21,0	B	K2 - von N - L
9	Z3/FS32	115	1714	16	16	416	0,276	0,243	0,218	2,033	95	4,444	1,070	29	23,4	B	K2 - von N - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	1375					3225											
gew. Mittelwert:							0,479								10,9		
Maximum:							0,531							77	23,4	B	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	432	786	1,000	786	0,107	0,893	0,893
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,256	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,002	1,000	---
B	4 (4)	963	303	1,000	271	0,000	---	---
	5 (3)	972	279	1,000	249	0,000	1,000	0,893
	6 (2)	457	687	1,000	687	0,000	1,000	---
C	7 (2)	458	763	1,000	763	0,000	1,000	0,893
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,234	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,011	1,000	---
D	10 (4)	963	303	1,000	271	0,000	---	---
	11 (3)	965	282	1,000	252	0,000	1,000	0,893
	12 (2)	424	715	1,000	715	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße

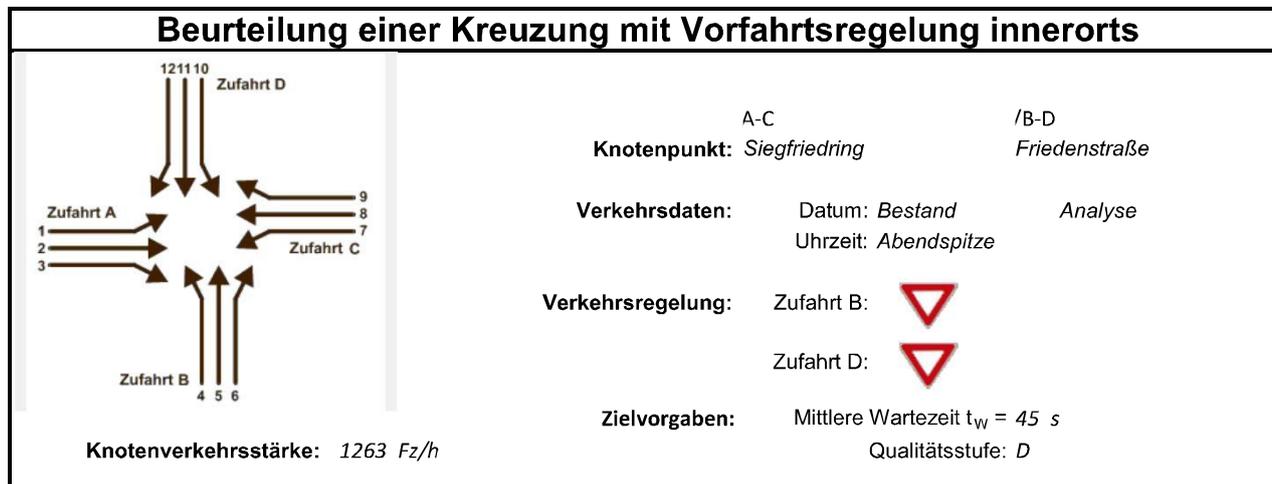
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	83	1,017	786	773	0,107	690	5,2	A
	2	455	1,012	1800	1778	0,256	1323	0,0	A
	3	3	1,000	1600	1600	0,002	1597	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	415	1,015	1800	1773	0,234	1358	0,0	A
	9	17	1,000	1600	1600	0,011	1583	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	458	1,012	1799	1777	0,258	1319	0,0	A
B	4+5+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	432	1,015	1791	1766	0,245	1334	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	83	1,017	773	95	0,36	7
B							
C							
D							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	669	600	1,000	600	0,093	0,907	0,905
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,299	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
B	4 (4)	1247	206	1,000	186	0,000	---	---
	5 (3)	1261	186	1,000	168	0,000	1,000	0,905
	6 (2)	535	624	1,000	624	0,000	1,000	---
C	7 (2)	537	697	1,000	697	0,003	0,997	0,905
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,361	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,017	1,000	---
D	10 (4)	1247	206	1,000	186	0,000	---	---
	11 (3)	1250	189	1,000	171	0,000	1,000	0,905
	12 (2)	656	539	1,000	539	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße

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]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	55	1,013	600	593	0,093	538	6,7	A
	2	532	1,012	1800	1779	0,299	1247	0,0	A
	3	5	1,000	1600	1600	0,003	1595	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	2	1,000	697	697	0,003	695	5,2	A
	8	642	1,013	1800	1777	0,361	1135	0,0	A
	9	27	1,026	1600	1560	0,017	1533	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	537	1,012	1798	1777	0,302	1240	0,0	A
B	4+5+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	669	1,014	1791	1767	0,379	1098	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	55	1,013	593	95	0,31	7
B							
C	7	2	1	697	95	0,01	6
D							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Brunhildenstraße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Bestand															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
$t_U =$		70	[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	Z1/FS11	717	1745	37	37	947	0,757	0,543	2,365	13,184	95	19,324	1,014	118	21,4	B	K1 - von W - L+G
2																	
3	Z2/FS21	507	2128	37	27	851	0,596	0,400	0,940	8,705	95	13,695	1,021	84	20,5	B	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	182	1798	17	17	462	0,394	0,257	0,380	3,305	95	6,379	1,010	39	24,4	B	K2 - von N - L+G
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		1406				2261											
gew. Mittelwert:							0,652								21,5		
Maximum:							0,757							118	24,4	B	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Brunhildenstraße																	
Zeitraum: Abendspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [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]	QSV [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	717	1484	39	39	848	0,846	0,571	5,124	16,684	95	23,592	1,014	144	34,2	B	K1 - von W - L+G
2																	
3	Z2/FS21	507	2138	39	29	916	0,553	0,429	0,772	8,156	95	12,986	1,021	80	18,0	A	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	182	1793	19	19	512	0,355	0,286	0,320	3,133	95	6,126	1,010	37	22,1	B	K2 - von N - L+G
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	1406					2277											
gew. Mittelwert:							0,677									26,8	
Maximum:							0,846							144	34,2	B	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Hasengartenstraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 80$		[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	Z1/FS11	199	402	52	52	266	0,747	0,663	2,013	4,969	95	8,739	1,023	54	36,2	C	K1, K4 - von W - L
2	Z1/FS12	622	1705	52	52	1129	0,551	0,663	0,764	8,109	95	12,925	1,020	79	9,6	A	K1 - von W - G
3	Z2/FS21	630	2218	52	37	1054	0,598	0,475	0,952	11,218	95	16,883	1,020	103	18,7	A	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	93	1752	14	14	328	0,283	0,188	0,225	1,999	95	4,390	1,019	27	30,4	B	K2 - von N - L
9	Z3/FS32	102	1767	14	14	331	0,308	0,188	0,255	2,210	95	4,724	1,018	29	30,8	B	K2 - von N - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	1646					3109											
gew. Mittelwert:							0,562									18,8	
Maximum:							0,747							103	36,2	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

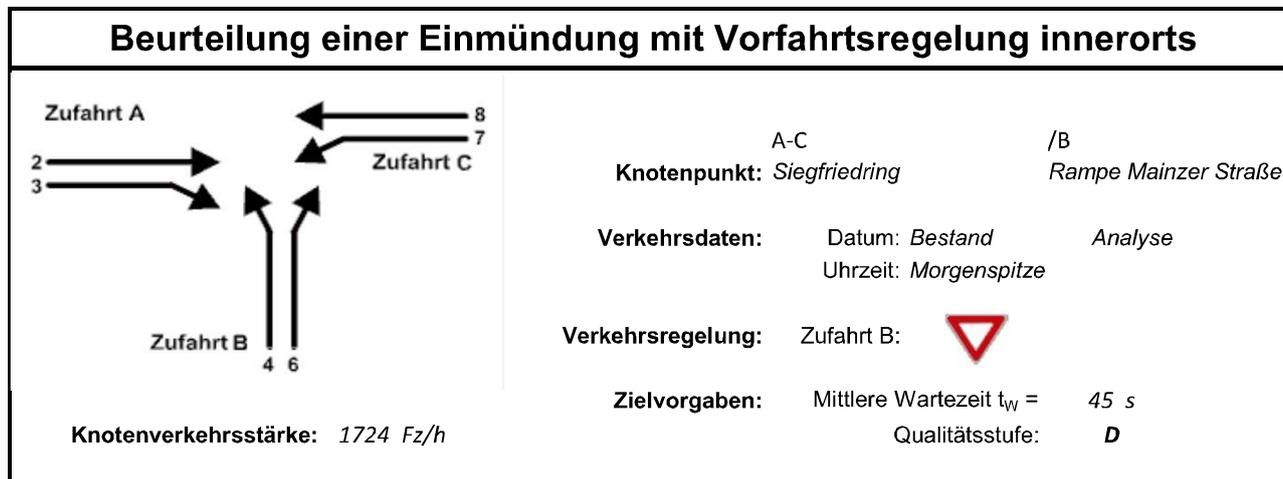
K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Hasengartenstraße																	
Zeitraum: Abendspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 90$ [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]	QSV [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	190	327	63	63	233	0,817	0,711	3,064	6,340	95	10,598	1,019	65	56,4	D	K1, K4 - von W - L
2	Z1/FS12	570	1704	63	63	1212	0,470	0,711	0,534	6,720	95	11,104	1,021	68	7,2	A	K1 - von W - G
3	Z2/FS21	842	2239	63	49	1244	0,677	0,556	1,435	16,430	95	23,285	1,019	142	18,4	A	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	372	2505	13	13	390	0,955	0,156	11,039	20,262	95	27,875	1,017	170	139,7	E	K2 - von N - L+R
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	1974					3078											
gew. Mittelwert:							0,683									41,7	
Maximum:							0,955							170	139,7	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,310	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,050	---
B	4 (3)	1374	173	1,000	125	0,000	---
	6 (2)	587	586	1,000	586	0,545	---
C	7 (2)	626	630	1,000	630	0,282	0,718
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,343	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	548	1,018	1800	1768	0,310	1220	0,0	A
	3	78	1,018	1600	1572	0,050	1494	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	311	1,027	586	570	0,545	259	13,8	B
C	7	174	1,020	630	618	0,282	444	8,1	A
	8	613	1,008	1800	1786	0,343	1173	0,0	A
A	2+3	626	1,018	1772	1741	0,360	1115	0,0	A
B	4+6	311	1,027	586	570	0,545	259	13,8	B
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									B

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

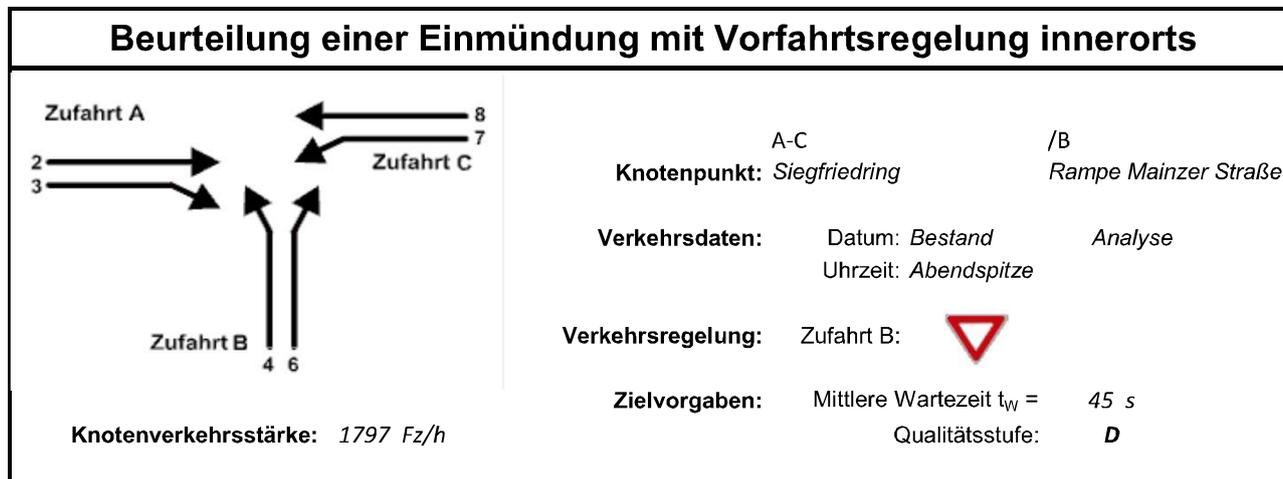
K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	6	311	1,027	570	95	3,50	25
C	7	174	1,02	618	95	1,17	13

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,490	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,054	---
B	4 (3)	1369	175	1,000	157	0,000	---
	6 (2)	908	396	1,000	396	1,001	---
C	7 (2)	950	436	1,000	436	0,100	0,900
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,235	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	866	1,018	1800	1769	0,490	903	0,0	A
	3	84	1,025	1600	1561	0,054	1477	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	386	1,025	396	386	1,001	0	139,5	F
C	7	43	1,016	436	429	0,100	386	9,3	A
	8	418	1,010	1800	1782	0,235	1364	0,0	A
A	2+3	950	1,018	1780	1748	0,543	798	0,0	A
B	4+6	386	1,025	396	386	1,001	0	139,5	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									F

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	6	386	1,025	386	95	24,05	154
C	7	43	1,016	429	95	0,33	7

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K10b - Mainzer Straße / 2. Ring

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / 2. Ring																	
Zeitraum: Morgenspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [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	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	Z1/FS12	560	2000	41	35	1029	0,544	0,514	0,742	8,088	95	12,897	1,000	77	14,1	A	K1 - von N - G (li)
2	Z1/FS13	561	1914	41	35	984	0,570	0,514	0,834	8,329	95	13,210	1,045	83	14,7	A	K1 - von N - G (re)
3	Z3/FS31	1063	2000	41	39	1143	0,930	0,571	17,408	36,316	95	46,508	1,000	279	68,6	D	K4 - von S - G (li)
4	Z3/FS32	496	1852	41	39	1058	0,469	0,571	0,530	6,175	95	10,378	1,080	67	10,6	A	K4 - von S - G (re)
5	Z3/FS33	311	1933	41	41	1160	0,268	0,600	0,209	3,092	95	6,065	1,035	38	7,3	A	K3 - von S - R
6	Z3/FS31a	1063	1928	41	41	1157	0,919	0,600	14,988	33,419	95	43,196	1,000	259	59,1	D	K8 - von S - G (li)
7	Z3/FS32a	1063	2550	41	41	1530	0,695	0,600	1,597	15,775	95	22,492	1,054	142	13,4	A	K8 - von S - G+R
Phase 2																	
8	Z2/FS21	353	1887	14	14	404	0,873	0,214	5,533	12,167	95	18,066	1,000	108	75,8	E	K5 - von W - R (li)
9	Z2/FS22	352	1682	14	14	361	0,976	0,214	12,299	19,100	95	26,491	1,061	169	150,1	E	K5 - von W - R (re)
10	Z1/FS11	64	1714	14	9	245	0,261	0,143	0,201	1,309	95	3,244	1,028	20	29,7	B	K6 - von N - L
11	Z4/FS41				8						95						K7 - von O - R
12	Z5/FS51	252	1951	14	14	418	0,603	0,214	0,961	5,382	95	9,305	1,025	57	33,1	B	K2 - von O - R
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	6138					9488											
gew. Mittelwert:							0,727								42,9		
Maximum:							0,976							279	150,1	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K10b - Mainzer Straße / 2. Ring

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / 2. Ring																	
Zeitraum: Abendspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
t _U = 70 [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]	QSV [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																	
1	Z1/FS12	959	2000	37	37	1086	0,883	0,543	8,682	25,059	95	33,526	1,000	201	42,8	C	K1 - von N - G (li)
2	Z1/FS13	959	1914	37	37	1039	0,923	0,543	14,901	31,987	95	41,553	1,045	261	66,3	D	K1 - von N - G (re)
3	Z3/FS31	796	2000	37	35	1029	0,774	0,514	2,698	15,186	95	21,776	1,000	131	23,2	B	K4 - von S - G (li)
4	Z3/FS32	161	1746	37	35	898	0,179	0,514	0,123	1,798	95	4,065	1,145	28	9,6	A	K4 - von S - G (re)
5	Z3/FS33	386	1937	37	35	996	0,388	0,514	0,371	4,924	95	8,676	1,033	54	11,7	A	K3 - von S - R
6	Z3/FS31a	796	1928	37	36	1019	0,781	0,529	2,858	15,287	95	21,899	1,000	131	23,3	B	K8 - von S - G (li)
7	Z3/FS32a	796	2150	37	36	1136	0,700	0,529	1,643	13,229	95	19,380	1,054	123	17,6	A	K8 - von S - G+R
Phase 2																	
8	Z2/FS21	350	1887	13	13	377	0,928	0,200	8,661	15,346	95	21,971	1,000	132	110,1	E	K5 - von W - R (li)
9	Z2/FS22	350	1682	13	13	336	1,040	0,200	17,322	24,127	95	32,435	1,062	207	213,4	F	K5 - von W - R (re)
10	Z1/FS11	76	1721	13	20	516	0,147	0,300	0,097	1,179	95	3,015	1,024	19	18,6	A	K6 - von N - L
11	Z4/FS41				21						95						K7 - von O - R
12	Z5/FS51	127	1945	13	14	417	0,305	0,214	0,251	2,327	95	4,907	1,028	30	25,3	B	K2 - von O - R
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		5756				8850											
gew. Mittelwert:							0,772								48,6		
Maximum:							1,040							261	213,4	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K10c - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	<p style="text-align: center;">A-C /B</p> <p>Knotenpunkt: <i>Theodor-Heuss-Ring</i> / <i>Rampe Mainzer Straße</i></p> <p>Verkehrsdaten: Datum: <i>Bestand</i> / <i>Analyse</i> Uhrzeit: <i>Morgenspitze</i></p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>	
<p>Knotenverkehrsstärke: 1664 Fz/h</p>		

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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,442	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	1664	117	1,000	63	0,000	---
	6 (2)	784	460	1,000	460	0,000	---
C	7 (2)	784	526	1,000	526	0,465	0,535
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,363	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	784	1,014	1800	1775	0,442	991	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	239	1,023	526	514	0,465	275	13,0	B
	8	641	1,019	1800	1767	0,363	1126	0,0	A
A	2+3	784	1,014	1800	1775	0,442	991	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K10c - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C	7	239	1,023	514	95	2,56	19

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K10c - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	<p style="text-align: center;">A-C /B</p> <p>Knotenpunkt: <i>Theodor-Heuss-Ring</i> / <i>Rampe Mainzer Straße</i></p> <p>Verkehrsdaten: Datum: <i>Bestand</i> / <i>Analyse</i> Uhrzeit: <i>Abendspitze</i></p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>	
<p>Knotenverkehrsstärke: 1762 Fz/h</p>		

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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,273	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	1762	102	1,000	53	0,000	---
	6 (2)	485	663	1,000	663	0,000	---
C	7 (2)	485	740	1,000	740	0,480	0,520
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,526	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	485	1,014	1800	1774	0,273	1289	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	347	1,024	740	723	0,480	376	9,6	A
	8	930	1,019	1800	1767	0,526	837	0,0	A
A	2+3	485	1,014	1800	1774	0,273	1289	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K10c - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C	7	347	1,024	723	95	2,73	19

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße																	
Zeitraum: Morgenspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,017$ [-]		$T = 1,0$ [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 [m]	t_w [s]	QSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																	
1	Z3/FS31	23	1860	13	24	664	0,035	0,357	0,018	0,309	95	1,250	1,000	7	14,7	A	K1 - von O - R
2	Z1/FS11	58	1804	13	13	361	0,161	0,200	0,098	1,030	95	2,746	1,031	17	24,1	B	K5 - von N - L
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS32	7	1860	12	12	346	0,020	0,186	0,011	0,122	95	0,712	1,000	4	23,4	B	K2 - von O - L
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z1/FS12	845	1928	31	35	991	0,852	0,514	3,017	17,226	95	24,245	1,000	145	25,7	B	K4 - von N - G (li)
16	Z1/FS13	845	1806	31	35	929	0,910	0,514	4,971	19,970	95	27,528	1,108	183	34,8	B	K4 - von N - G (re)
17	Z2/FS21	1044	1874	31	31	857	1,219	0,457	96,368	116,668	95	134,935	1,067	864	424,0	F	K3 - von S - G (li)
18	Z2/FS22	1070	1985	31	31	907	1,179	0,457	84,453	105,259	95	122,610	1,002	737	354,0	F	K3 - von S - G+R
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:	3892					5055											
gew. Mittelwert:							1,036								224,7		
Maximum:							1,219							864	424,0	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße																	
Zeitraum: Abendspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,025$ [-]		$T = 1,0$ [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 [m]	t_w [s]	QSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{17}
Phase 1																	
1	Z3/FS31	86	1860	13	26	718	0,120	0,386	0,070	1,147	95	2,958	1,000	18	14,2	A	K1 - von O - R
2	Z1/FS11	80	1860	13	13	372	0,215	0,200	0,141	1,441	95	3,472	1,000	21	24,8	B	K5 - von N - L
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS32	30	1806	12	12	335	0,089	0,186	0,050	0,533	95	1,769	1,030	11	24,1	B	K2 - von O - L
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z1/FS12	1042	1928	31	35	991	1,051	0,514	33,159	53,420	95	65,781	1,000	395	137,4	F	K4 - von N - G (li)
16	Z1/FS13	1042	1881	31	35	968	1,077	0,514	43,242	63,503	95	76,980	1,063	491	177,9	F	K4 - von N - G (re)
17	Z2/FS21	729	1901	31	23	652	1,118	0,343	42,802	56,977	95	69,743	1,052	440	259,4	F	K3 - von S - G (li)
18	Z2/FS22	795	2088	31	23	716	1,111	0,343	44,067	59,526	95	72,574	1,000	435	244,6	F	K3 - von S - G+R
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:	3804					4752											
gew. Mittelwert:							1,037								188,2		
Maximum:							1,118							491	259,4	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K12 - Mainzer Straße / Weidebornstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Weidenbornstraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_{ij} = 70$ [s]		$f_{in} = 1,045$ [-]															
$T = 1,0$ [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]	QSV [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																	
1	Z1/FS12	520	2000	33	42	1229	0,423	0,614	0,396	5,666	95	9,692	1,000	58	8,2	A	K1 - von N - G (li)
2	Z1/FS13	521	1883	33	42	1157	0,450	0,614	0,444	5,846	95	9,935	1,062	63	8,6	A	K1 - von N - G (re)
3	Z1/FS14	18	1053	33	42	647	0,028	0,614	0,015	0,152	95	0,812	1,900	9	5,4	A	K1 - von N - G (BUS)
4	Z2/FS21	572	2000	33	33	971	0,589	0,486	0,794	8,805	95	13,824	1,000	83	15,9	A	K6 - von S - G (li)
5	Z2/FS22	571	1890	33	33	918	0,622	0,486	0,920	9,102	95	14,204	1,058	90	16,9	A	K6 - von S - G (re)
6	Z2/FS23	310	1860	33	46	1249	0,248	0,671	0,175	2,552	95	5,253	1,075	34	5,0	A	K5,K6 - von S - G(BU)
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	174	1867	11	7	213	0,815	0,114	2,300	5,605	95	9,608	1,010	58	69,1	D	K2 - von N - L
9	Z3/FS33	189	1728	11	22	568	0,333	0,329	0,266	3,037	95	5,984	1,033	37	19,4	A	K3 - von O - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z3/FS31	140	1762	11	11	302	0,463	0,171	0,465	2,915	95	5,803	1,000	35	31,6	B	K4 - von O - L (li)
16	Z3/FS32	141	1817	11	11	312	0,453	0,171	0,445	2,907	95	5,791	1,038	36	31,2	B	K4 - von O - L (re)
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:		3156				7565											
gew. Mittelwert:							0,494								17,0		
Maximum:							0,815							90	69,1	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K12 - Mainzer Straße / Weidebornstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Weidenbornstraße																	
Zeitraum: Abendspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_{ij} = 70$ [s]		$f_{in} = 1,045$ [-]		$T = 1,0$ [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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	683	2000	35	41	1200	0,569	0,600	0,730	8,797	95	13,814	1,000	83	10,7	A	K1 - von N - G (li)
2	Z1/FS13	683	1900	35	41	1140	0,599	0,600	0,832	9,126	95	14,235	1,053	90	11,4	A	K1 - von N - G (re)
3	Z1/FS14	16	1053	35	41	632	0,025	0,600	0,014	0,140	95	0,773	1,900	9	5,8	A	K1 - von N - G (BUS)
4	Z2/FS21	454	2000	35	29	857	0,530	0,429	0,616	7,142	95	11,662	1,000	70	17,4	A	K6 - von S - G (li)
5	Z2/FS22	453	1938	35	29	831	0,545	0,429	0,658	7,227	95	11,773	1,032	73	17,8	A	K6 - von S - G (re)
6	Z2/FS23	86	1729	35	45	1136	0,076	0,657	0,043	0,646	95	2,006	1,157	14	4,5	A	K5,K6 - von S - G(BU)
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	120	1873	13	9	268	0,449	0,143	0,437	2,573	95	5,287	1,008	32	33,3	B	K2 - von N - L
9	Z3/FS33	256	1786	13	27	714	0,358	0,400	0,299	3,785	95	7,076	1,000	42	16,2	A	K3 - von O - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z3/FS31	272	1762	14	14	378	0,720	0,214	1,445	6,359	95	10,624	1,000	64	39,3	C	K4 - von O - L (li)
16	Z3/FS32	273	1862	14	14	399	0,684	0,214	1,209	6,097	95	10,273	1,013	62	36,2	C	K4 - von O - L (re)
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:		3296				7554											
gew. Mittelwert:							0,552								18,3		
Maximum:							0,720							90	39,3	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Morgen

K13 - Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee																	
Zeitraum: Morgenspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,021$ [-]		$T = 1,0$ [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	Z1/FS11	94	425	30	23	146	0,645	0,343	0,908	2,450	95	5,097	1,029	31	41,8	C	K1 - von N - L
2	Z1/FS12	324	2000	30	23	686	0,473	0,343	0,464	5,404	95	9,336	1,000	56	20,5	B	K1 - von N - G
3	Z1/FS13	325	1637	30	23	561	0,579	0,343	0,715	5,897	95	10,004	1,086	65	23,4	B	K1 - von N - G+R
4	Z3/FS31	856	2004	30	30	887	0,965	0,443	9,468	25,655	95	34,222	1,011	207	57,4	D	K3 - von S - L+G
5																	
6	Z3/FS33	534	1681	30	30	744	0,717	0,443	1,337	9,816	95	15,114	1,076	98	22,4	B	K3 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z2/FS21	150	678	23	23	232	0,645	0,343	0,928	3,389	95	6,503	1,048	41	33,8	B	K4 - von W - L
9	Z2/FS22	633	2000	23	23	686	0,923	0,343	5,526	17,360	95	24,406	1,000	146	51,1	D	K4 - von W - G
10	Z2/FS23	518	1701	23	23	583	0,888	0,343	3,902	13,419	95	19,614	1,035	122	45,8	C	K4 - von W - G+R
11	Z4/FS41	421	1193	23	23	409	1,029	0,343	13,680	21,866	95	29,774	1,015	181	143,4	F	K2 - von O - L+G
12																	
13	Z4/FS43	286	1795	23	23	615	0,465	0,343	0,449	4,796	95	8,500	1,035	53	20,6	B	K2 - von O - G+R
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	4141					5550											
gew. Mittelwert:							0,801								49,9		
Maximum:							1,029							207	143,4	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bestand - Spitzenstunde am Abend

K13 - Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee																	
Zeitraum: Abendspitze Bestand																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,024$ [-]		$T = 1,0$ [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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	85	462	32	23	158	0,537	0,343	0,593	1,924	95	4,270	1,000	26	32,0	B	K1 - von N - L
2	Z1/FS12	496	2000	32	23	686	0,723	0,343	1,391	9,819	95	15,118	1,000	91	27,4	B	K1 - von N - G
3	Z1/FS13	497	1753	32	23	601	0,827	0,343	2,524	11,388	95	17,095	1,034	106	36,2	C	K1 - von N - G+R
4	Z3/FS31	691	1599	32	32	754	0,917	0,471	5,443	17,950	95	25,115	1,003	151	43,2	C	K3 - von S - L+G
5																	
6	Z3/FS33	380	1687	32	32	795	0,478	0,471	0,477	5,518	95	9,491	1,057	60	14,8	A	K3 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z2/FS21	124	553	20	20	166	0,747	0,300	1,446	3,621	95	6,840	1,007	41	53,5	D	K4 - von W - L
9	Z2/FS22	481	2000	20	20	600	0,802	0,300	2,144	10,764	95	16,313	1,000	98	35,4	C	K4 - von W - G
10	Z2/FS23	481	1701	20	20	510	0,943	0,300	6,260	15,388	95	22,022	1,047	138	68,1	D	K4 - von W - G+R
11	Z4/FS41	644	1950	20	20	585	1,101	0,300	34,207	46,729	95	58,290	1,001	350	235,0	F	K2 - von O - L+G
12																	
13	Z4/FS43	498	1856	20	20	557	0,894	0,300	4,165	13,430	95	19,627	1,025	121	50,4	D	K2 - von O - G+R
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		4377				5412											
gew. Mittelwert:							0,849								69,1		
Maximum:							1,101							350	235,0	F	

4 Aufkommen verkehrsrelevanter Projekte im Untersuchungsraum

Quell-Ziel-Verkehre (nicht Binnen !)

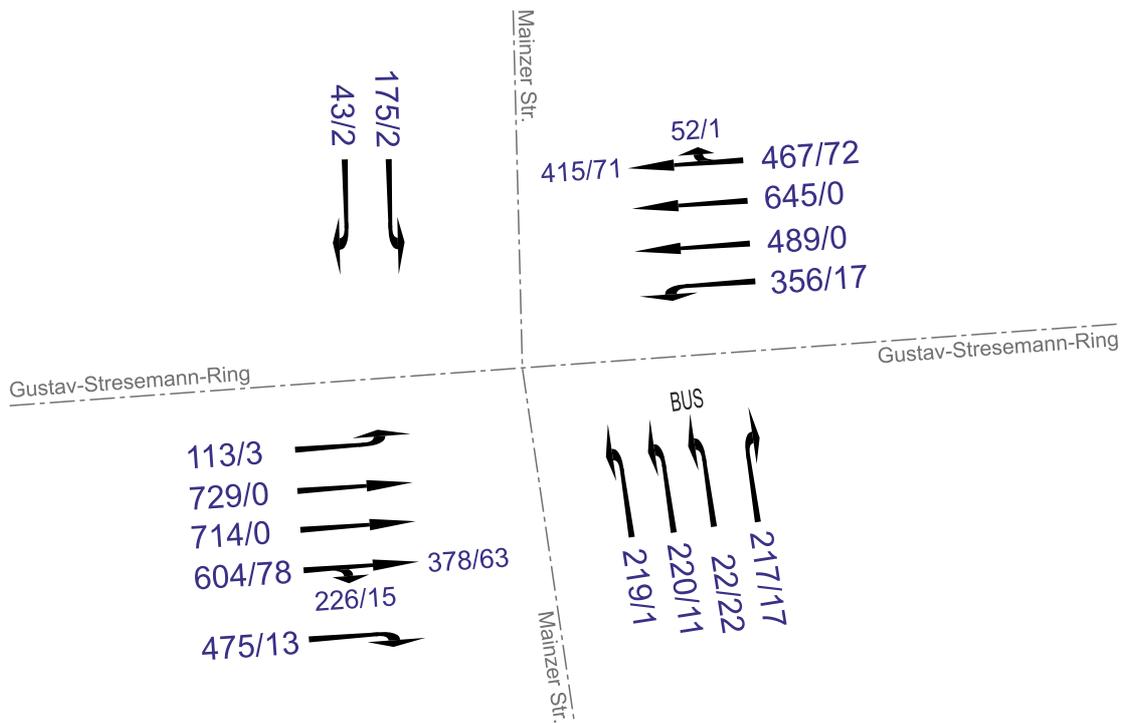
Nr.	Standort	Zustand	Vbezirk	Morgenspitze				Abendspitze			
				Quell-V.		Ziel-V.		Quell-V.		Ziel-V.	
				Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
1	Weidenbornstraße Süd	im Bau	42	9	0	2	0	6	0	10	0
2	Welfenquartier (SOKA)	im Bau	42	102	0	129	6	112	6	108	5
3	Mainzer Straße 101 (ehem. Aldi)	im Bau	41	3	0	30	0	27	1	2	0
4	Mobilitäts-Center Berliner Straße	Planung	42	1	0	1	0	1	0	1	0
5	Balthasar-Neumann-Str. (1597)	Planung	42	64	1	47	3	55	4	72	1
6	Schule, KiTa usw.	Planung	42	2	0	38	1	15	0	6	0
7	Gerstengewann	Planung	45	47	1	144	2	93	2	31	1
8	Zweibörn	Planung	45	177	2	51	4	99	3	194	3
9	Neubau ESWE-Halle	Planung	42	8	1	62	1	53	1	4	1
10	Standort Hallenbad	Planung	42	11	1	71	1	87	1	37	1
11	Hagenstraße	im Bau	46	7	0	3	0	4	0	8	0
12	Mainzer Str. 158/160	Planung	46	16	1	42	1	82	0	65	0
13	Gustav-Stresemann-Ring 6	Planung	außerhalb	52	1	12	2	23	1	27	2

5 Verkehrsbelastung im Zustand „Bezugsfall 2030+“

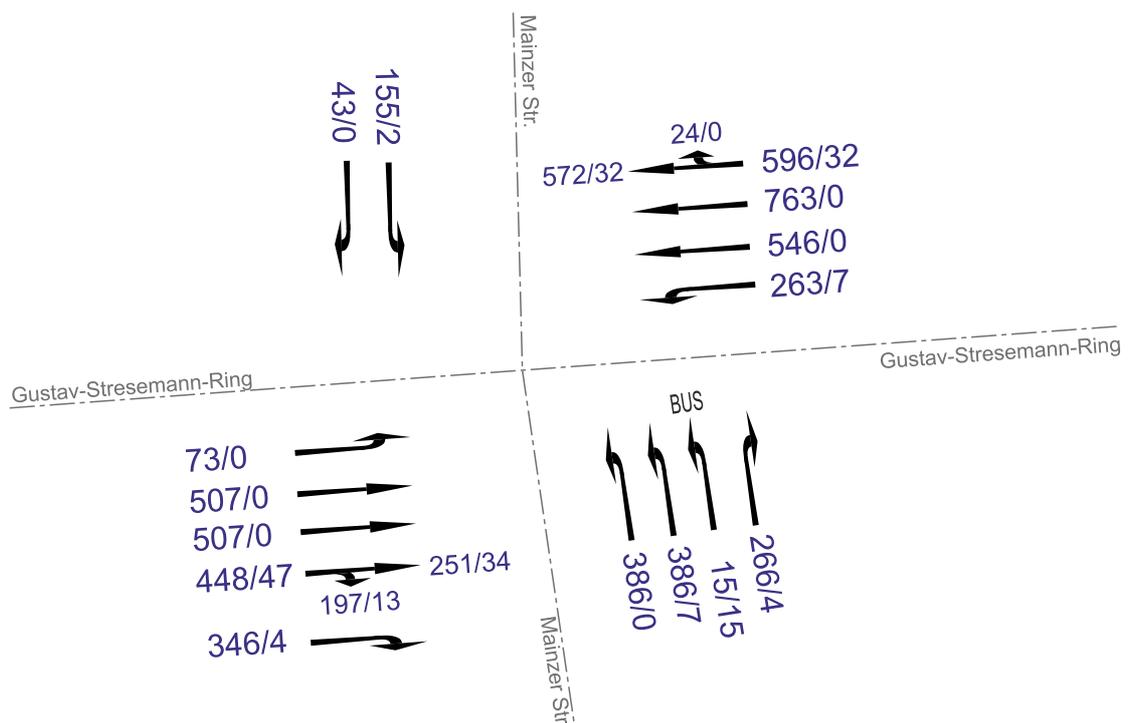
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



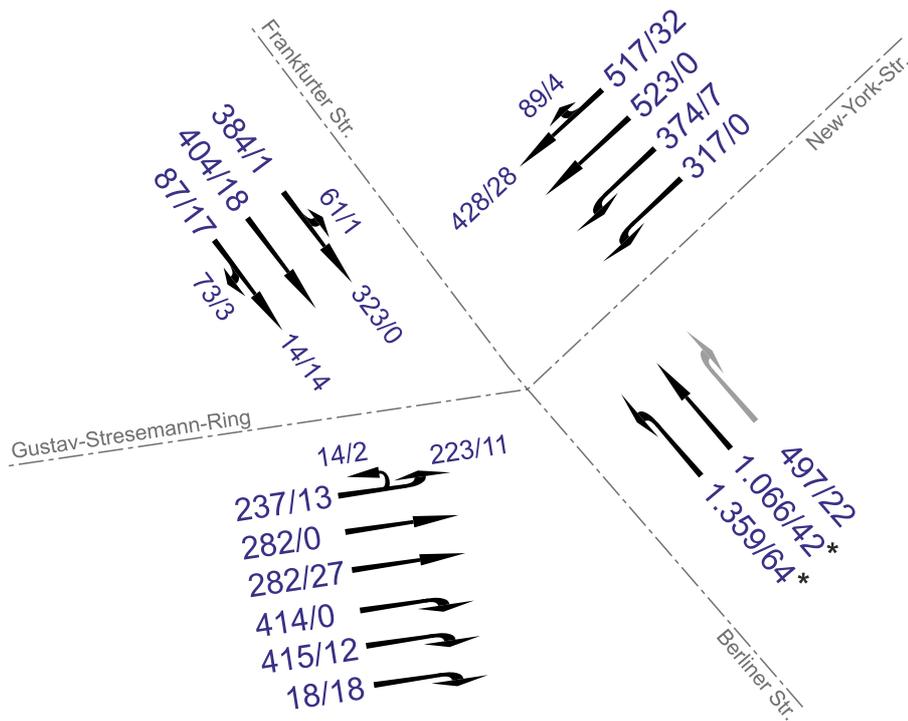
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



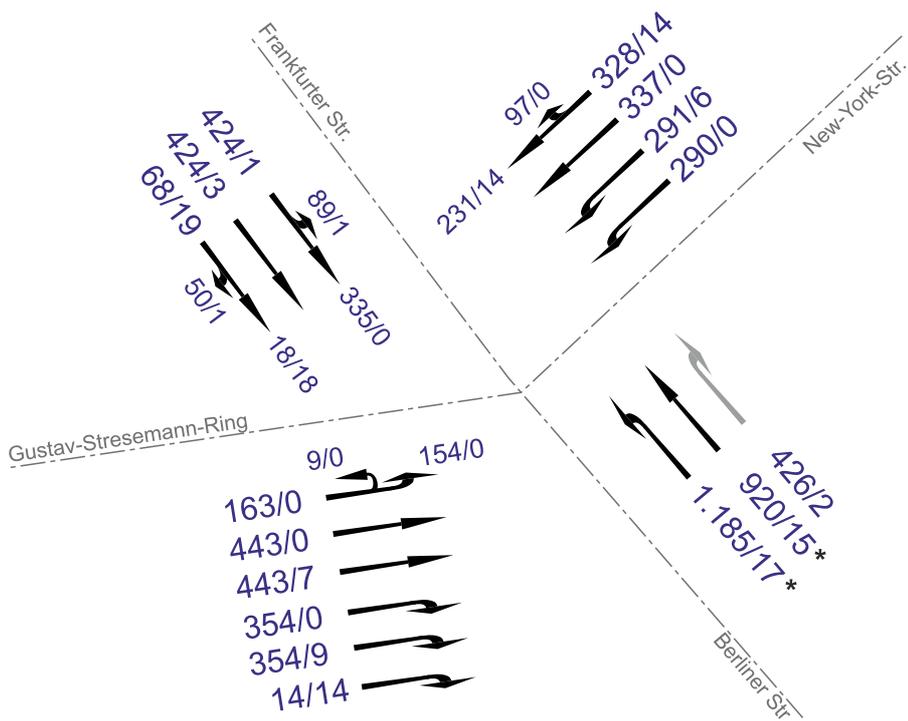
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K2 - G.-Stresemann-Ring / Frankfurter Str. / Berliner Str. / New-York-Str.

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]

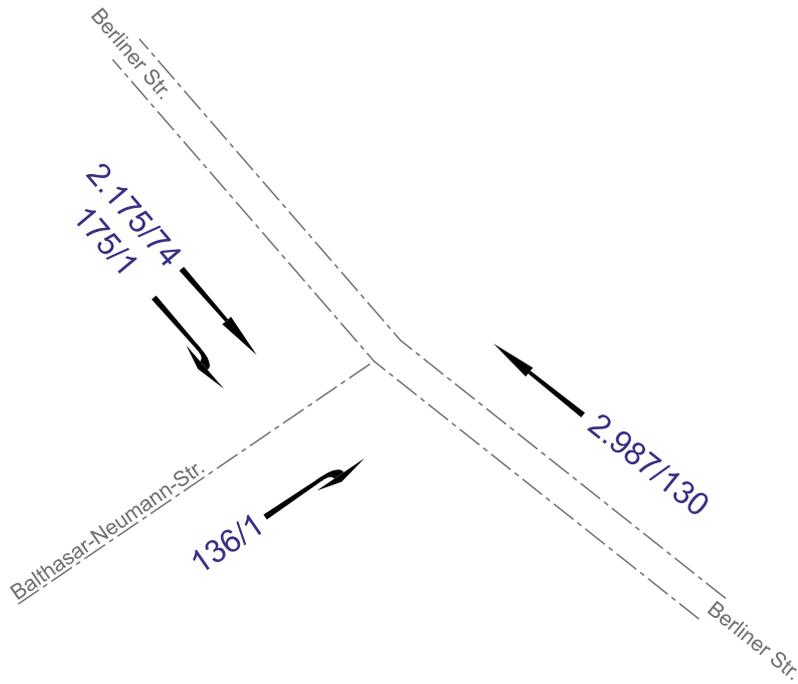


 nicht signalisiert
 * planfreie Verkehrsströme

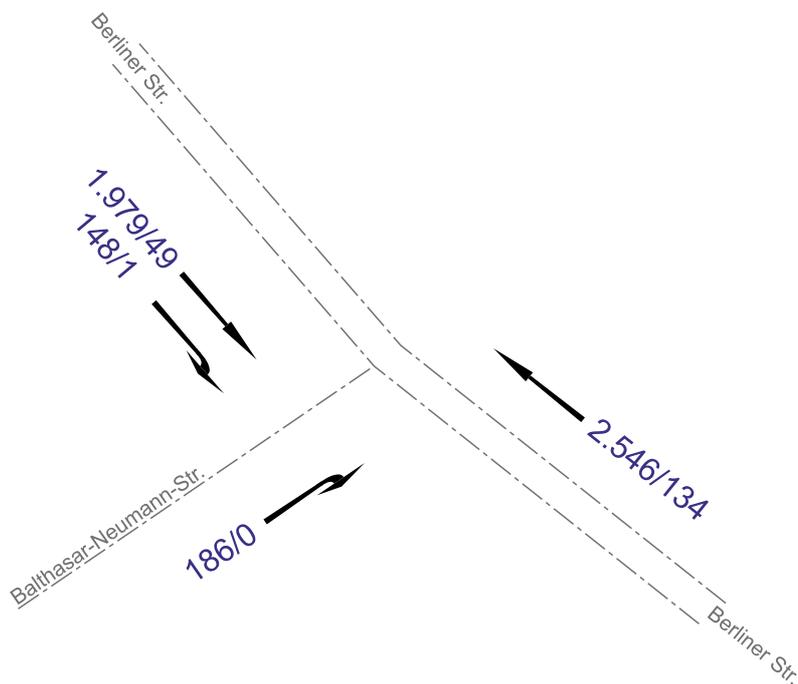
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K3 - Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



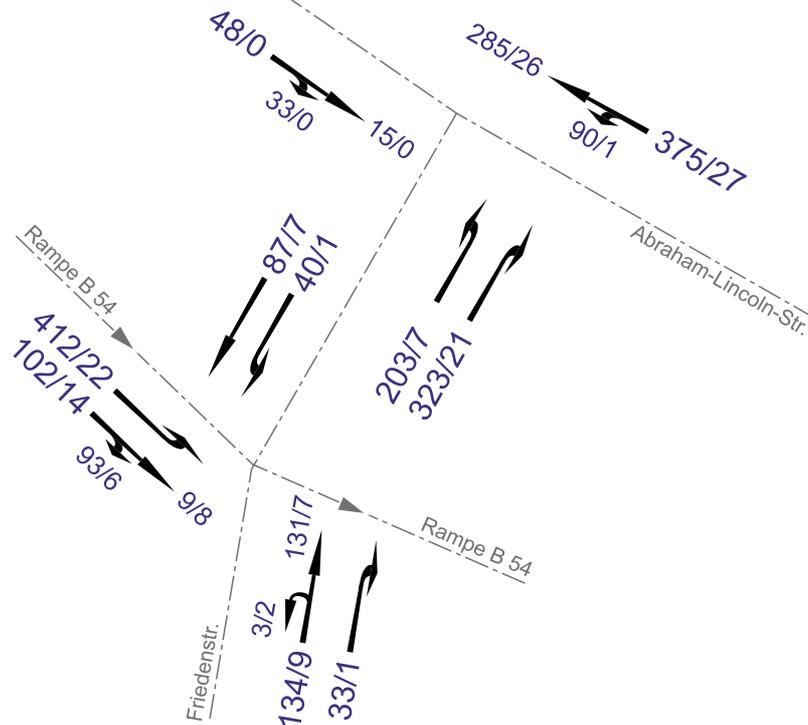
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



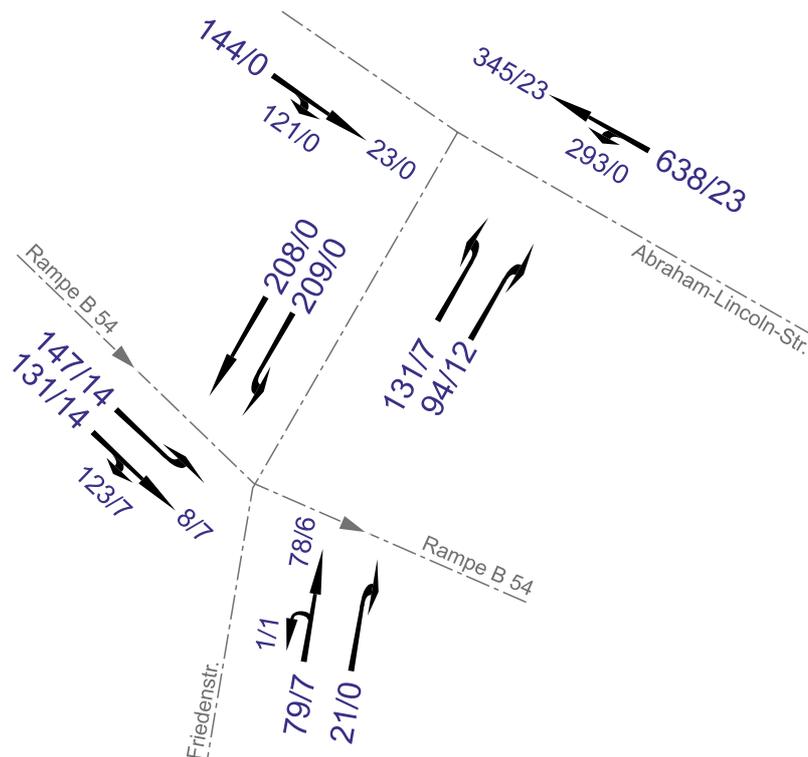
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K4 - Berliner Straße / Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



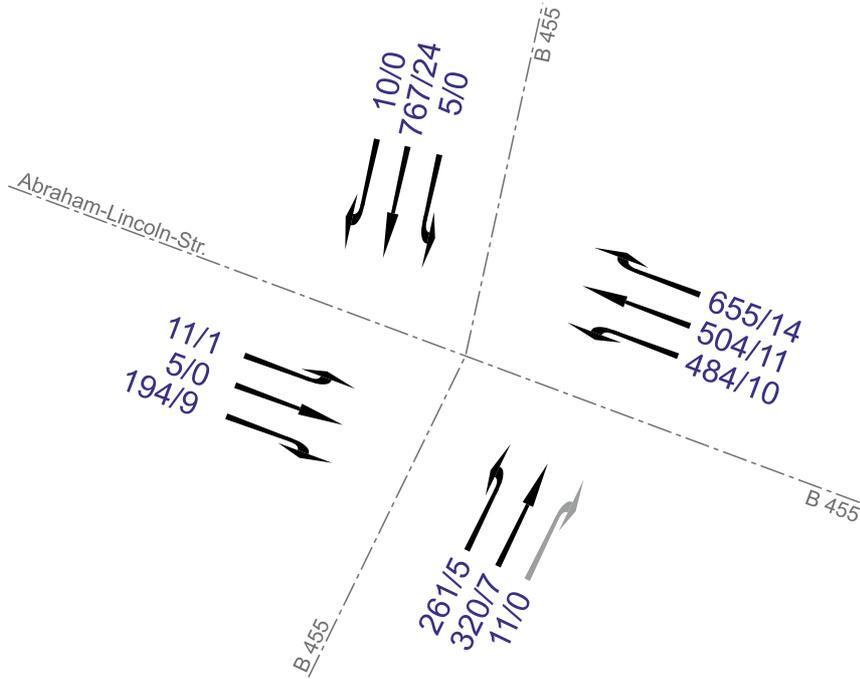
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



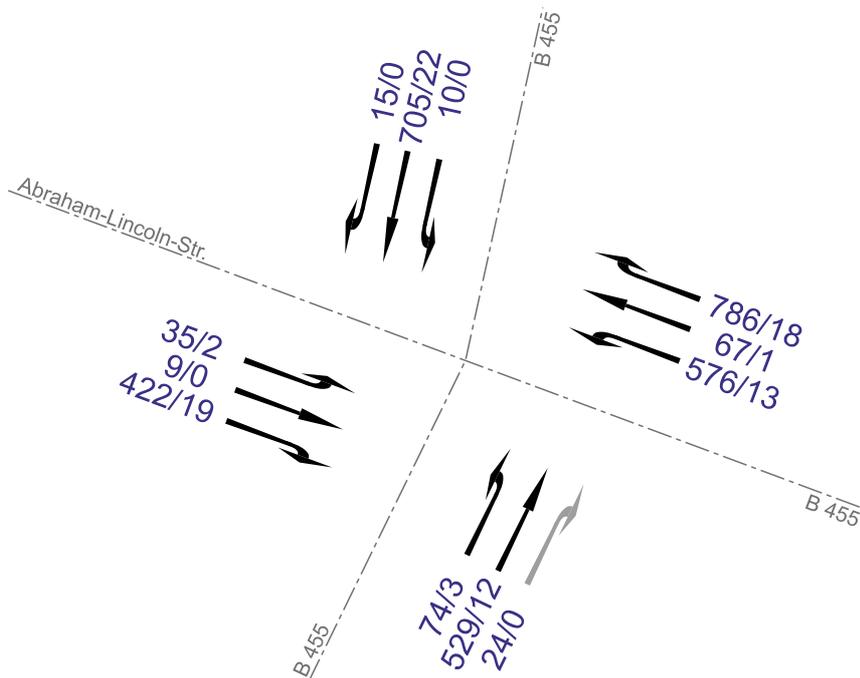
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]

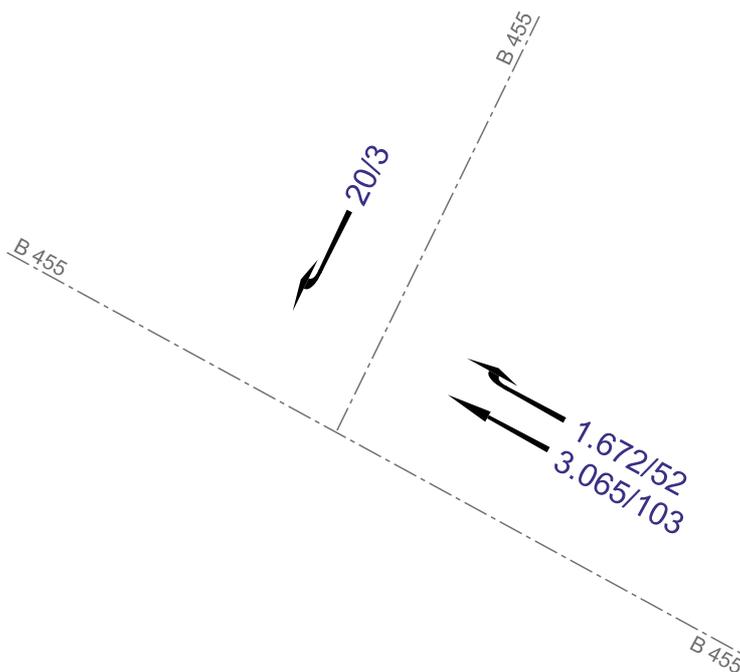


 nicht signalisiert

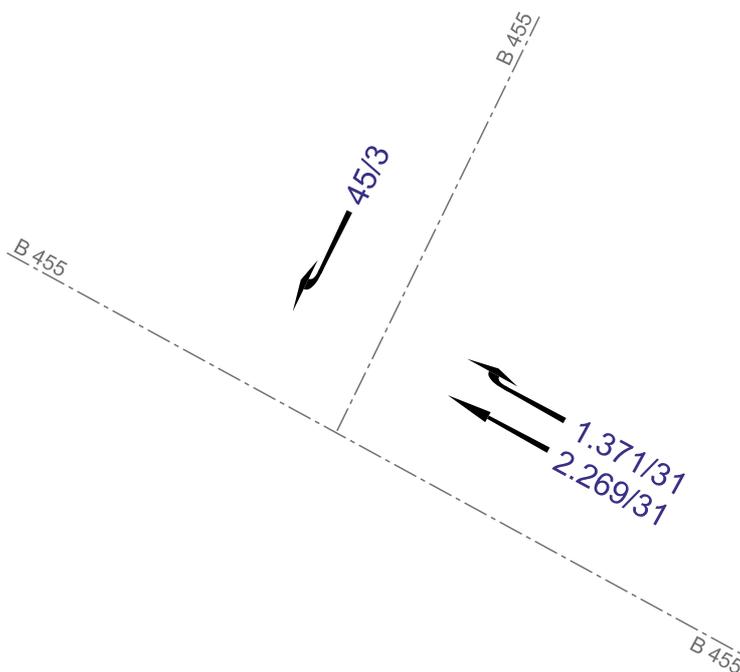
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K5b - B 455

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



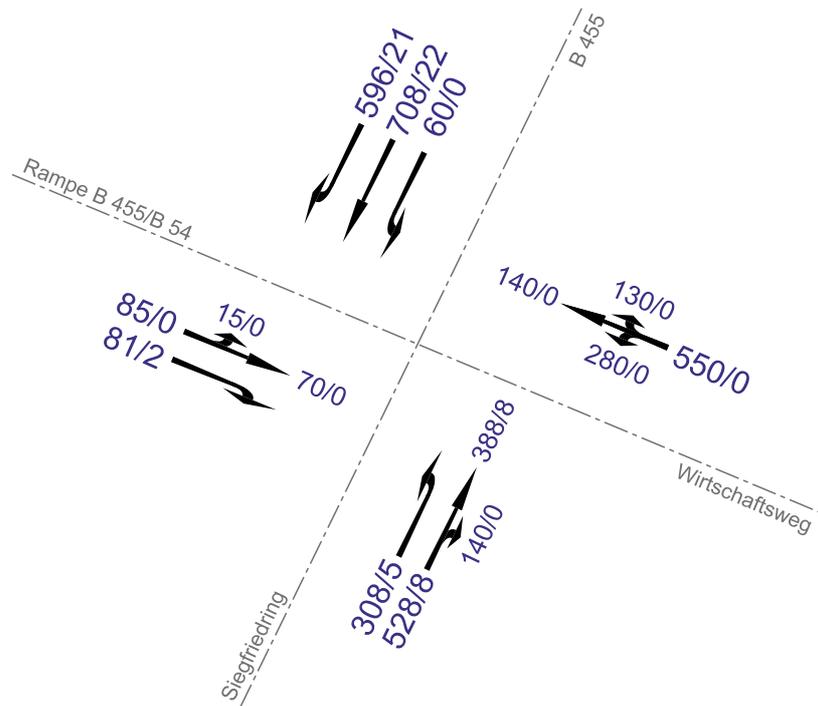
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



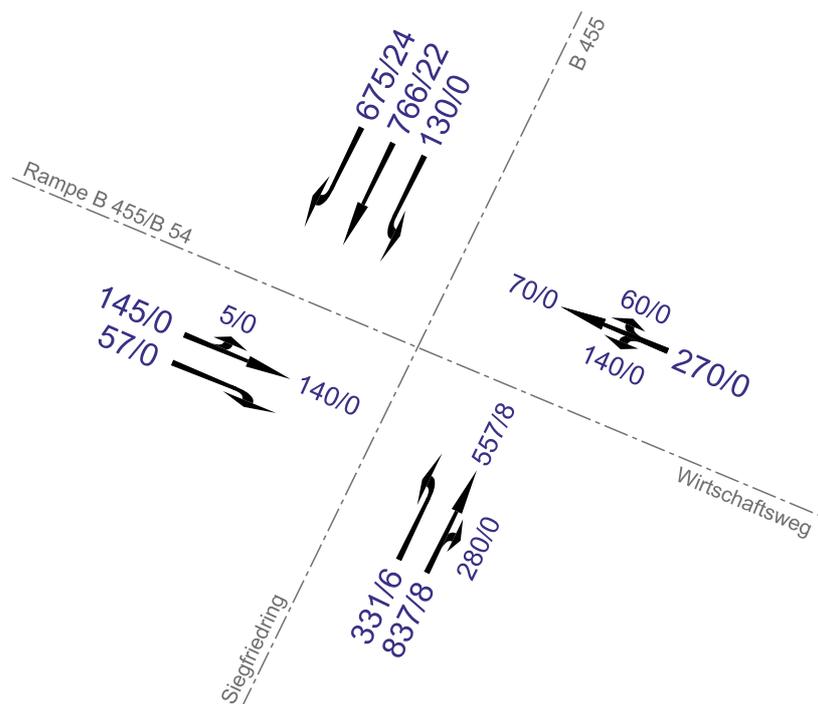
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K6a - B 455 / Siegfriedring / Rampe B 455/B 54

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



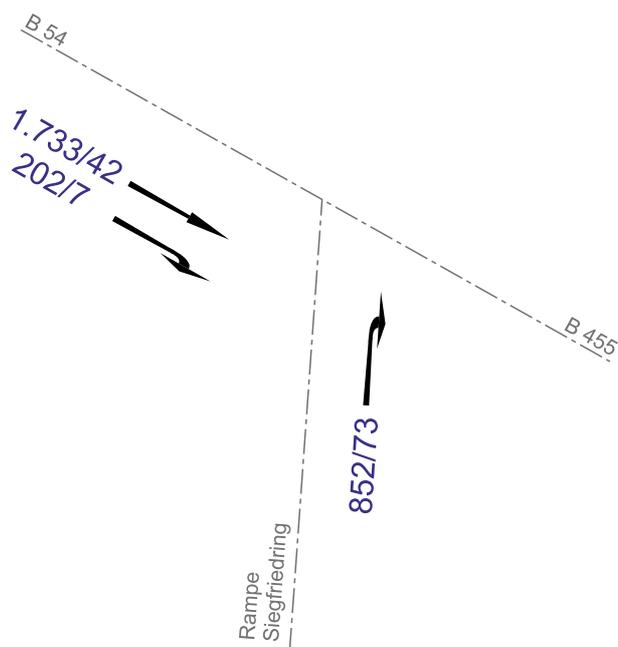
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



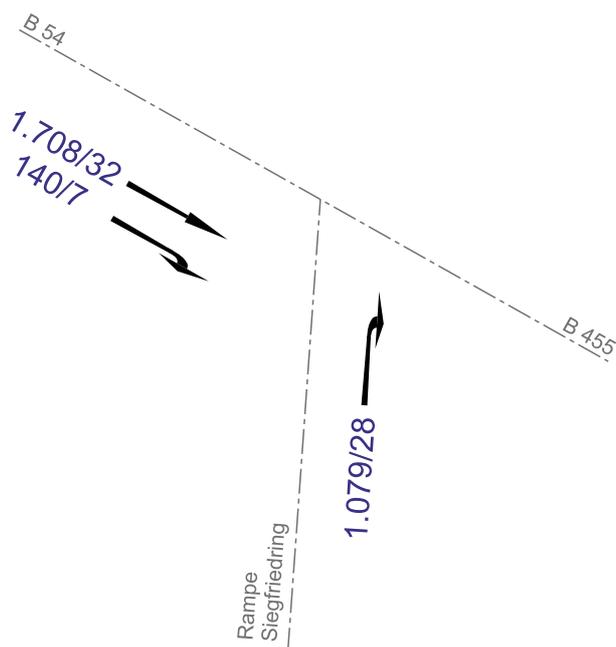
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K6b - B 455 / B 54 / Rampe Siegfriedring

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



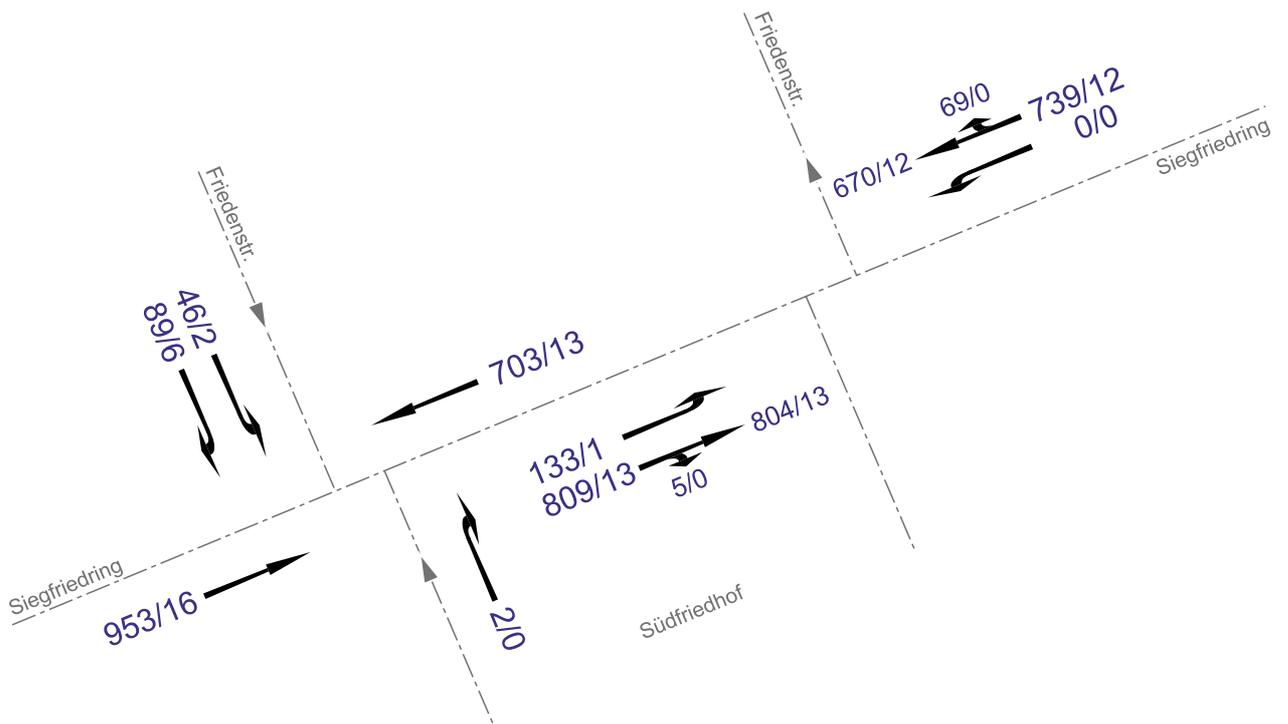
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



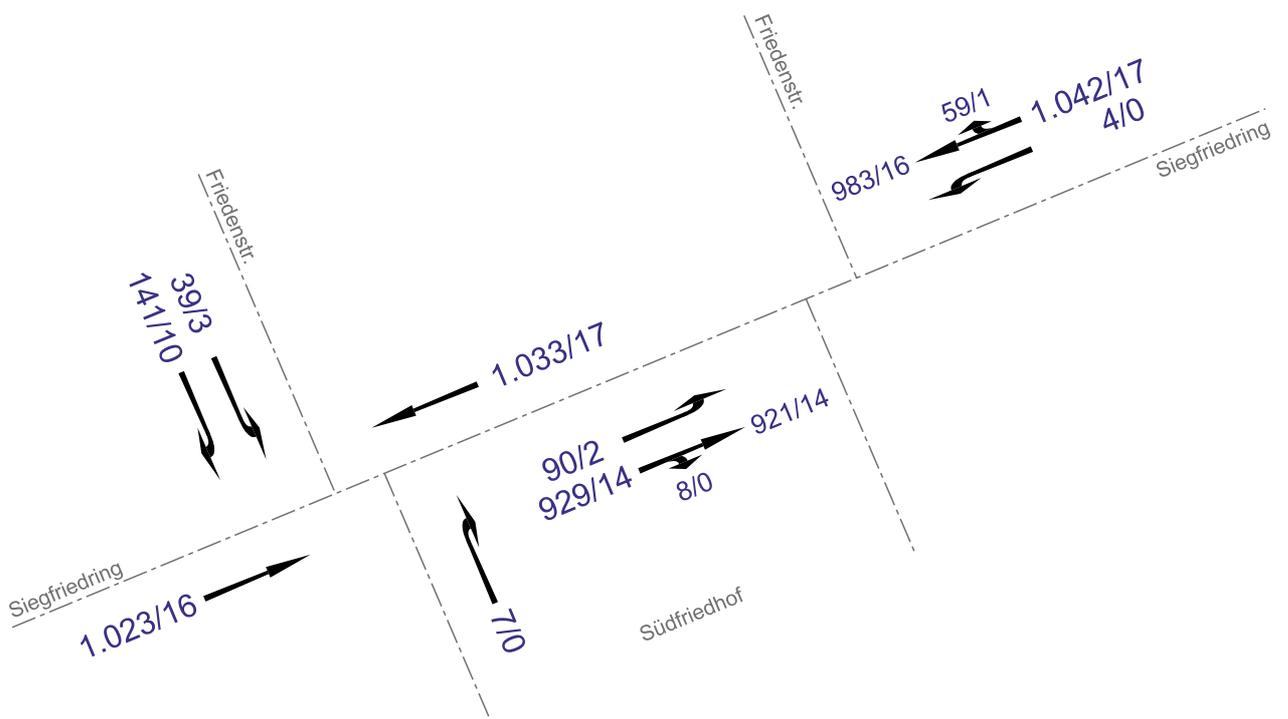
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K7 - Siegfriedring / Friedenstraße / Südfriedhof

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



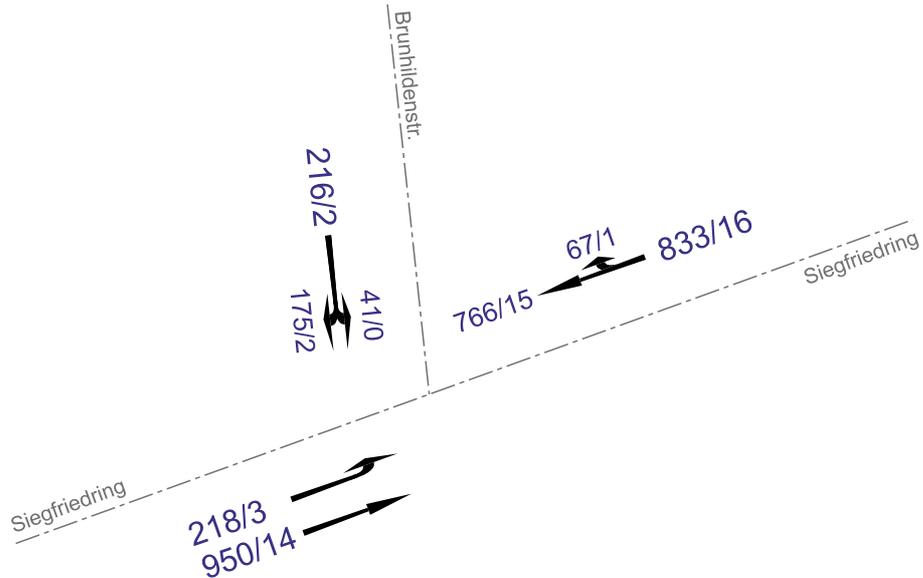
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



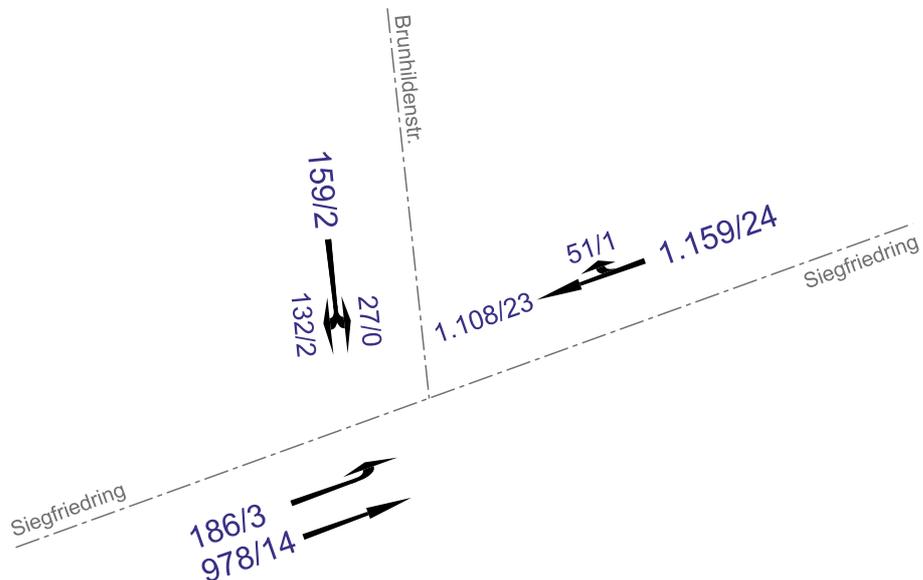
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



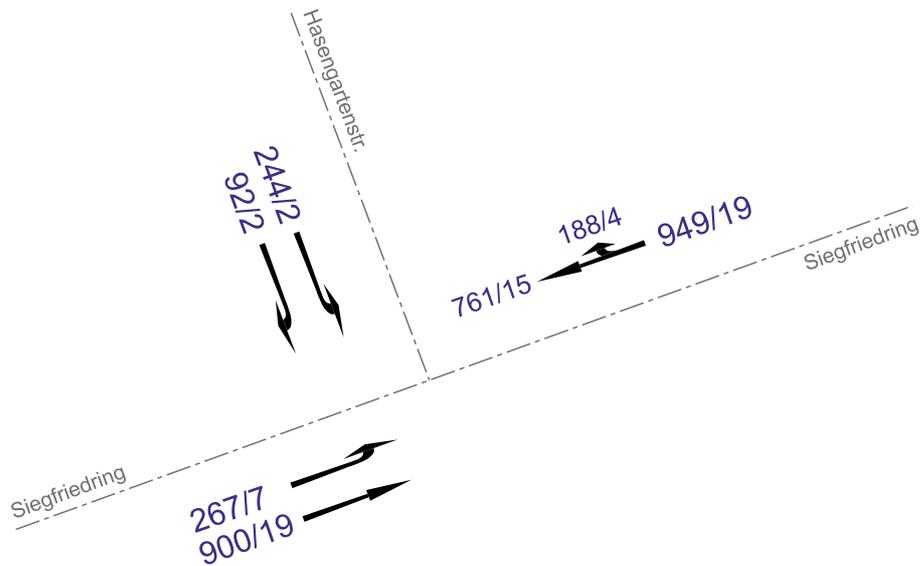
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



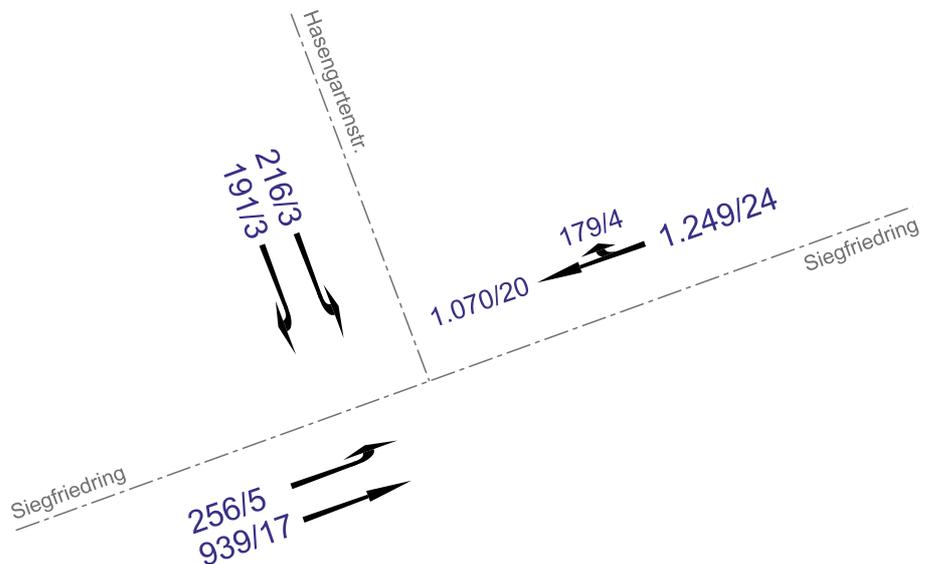
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



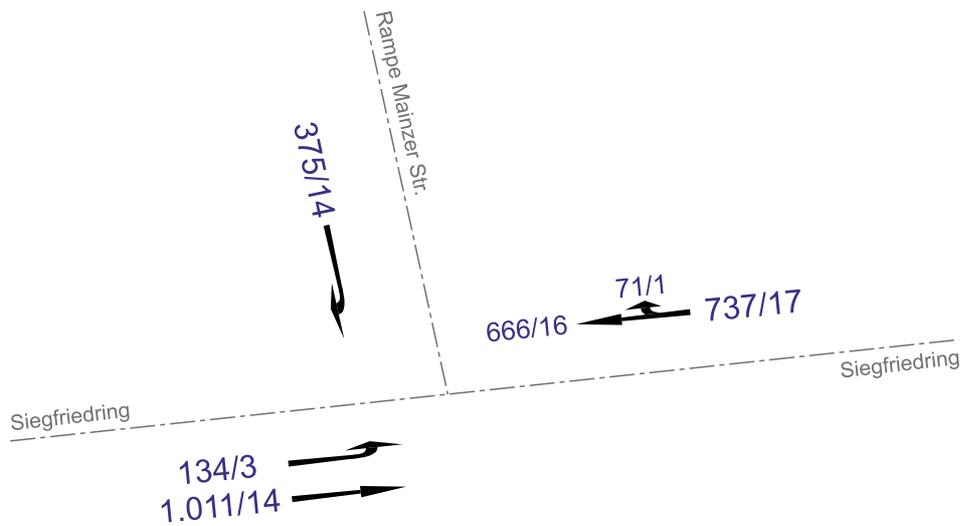
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



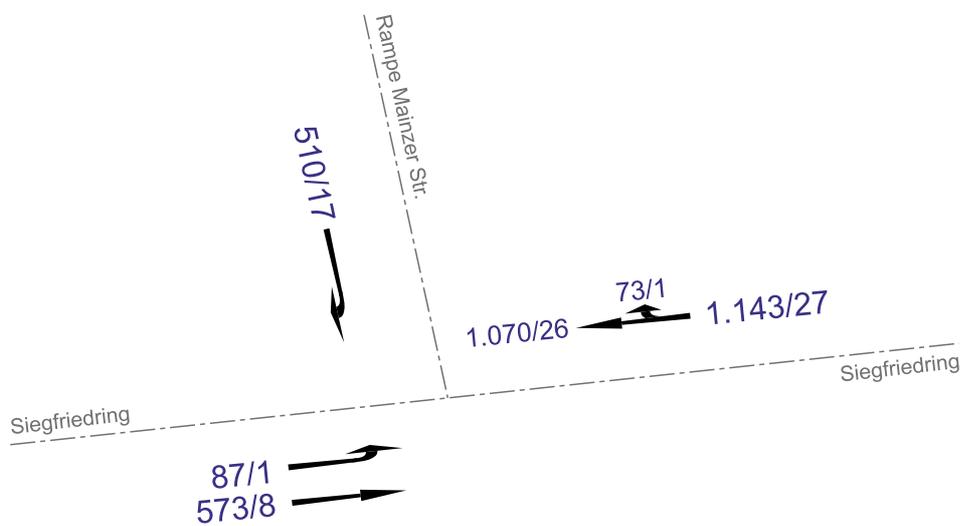
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



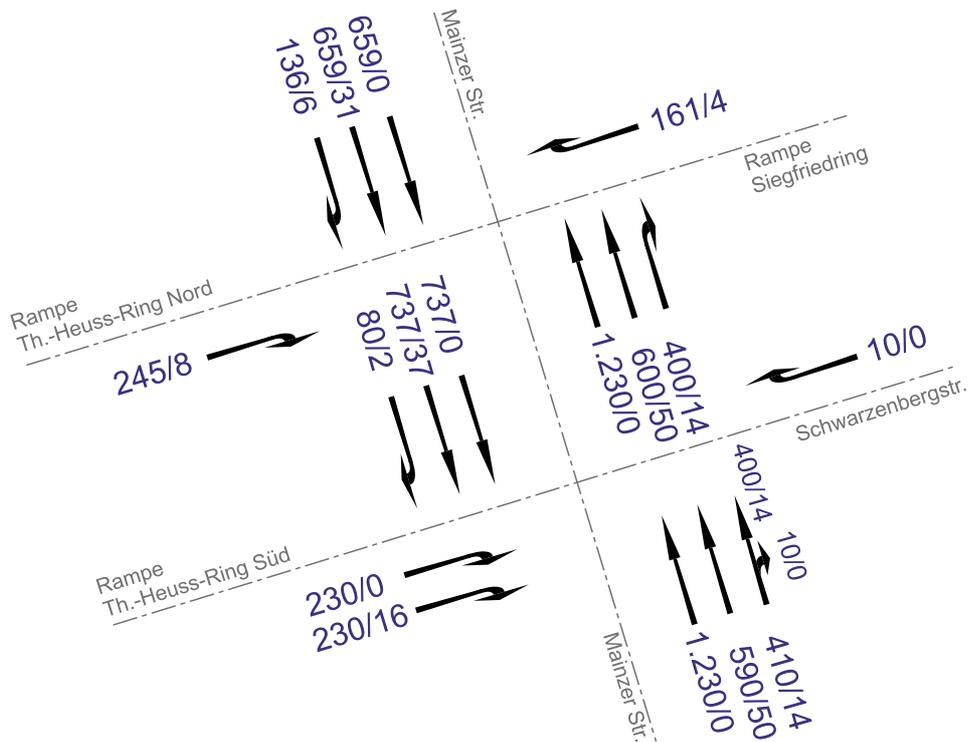
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



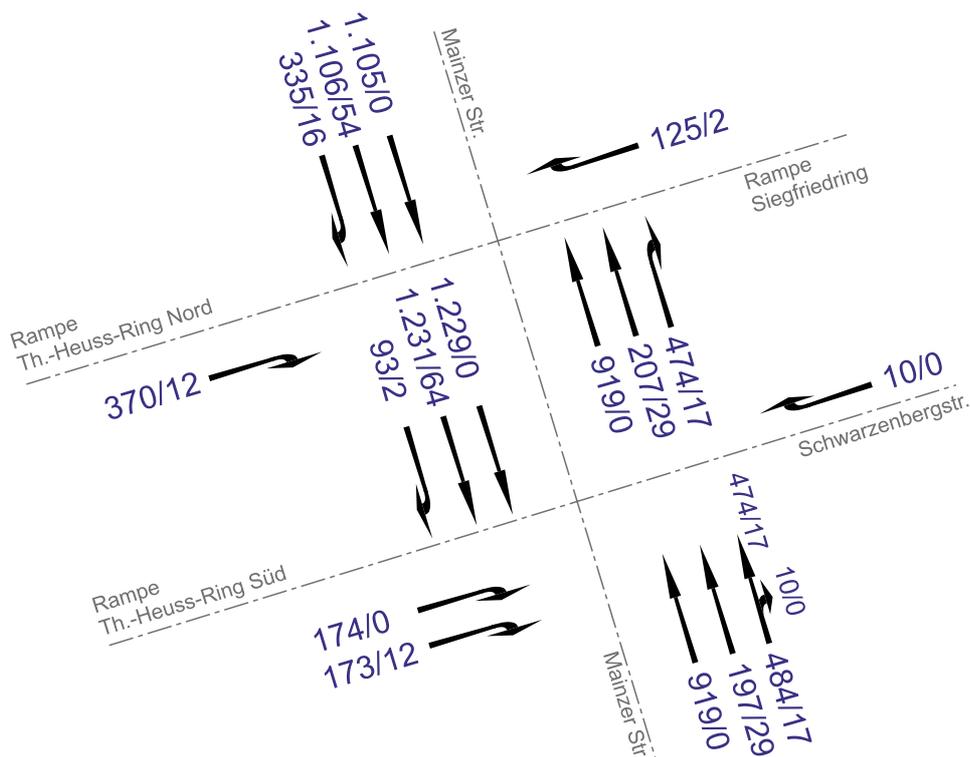
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K10d - Mainzer Straße / Siegfriedring / Schwarzenbergstraße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



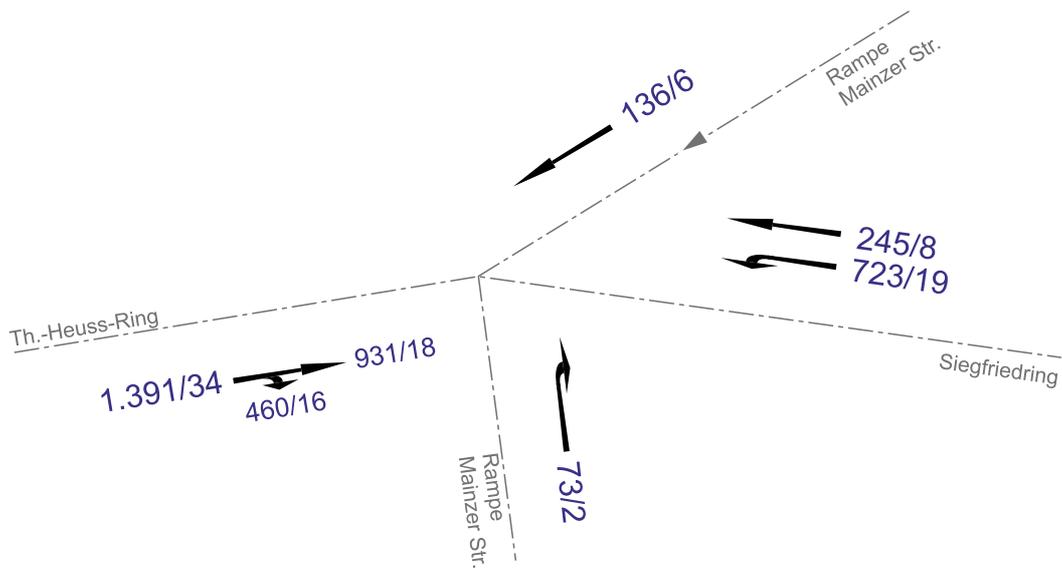
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



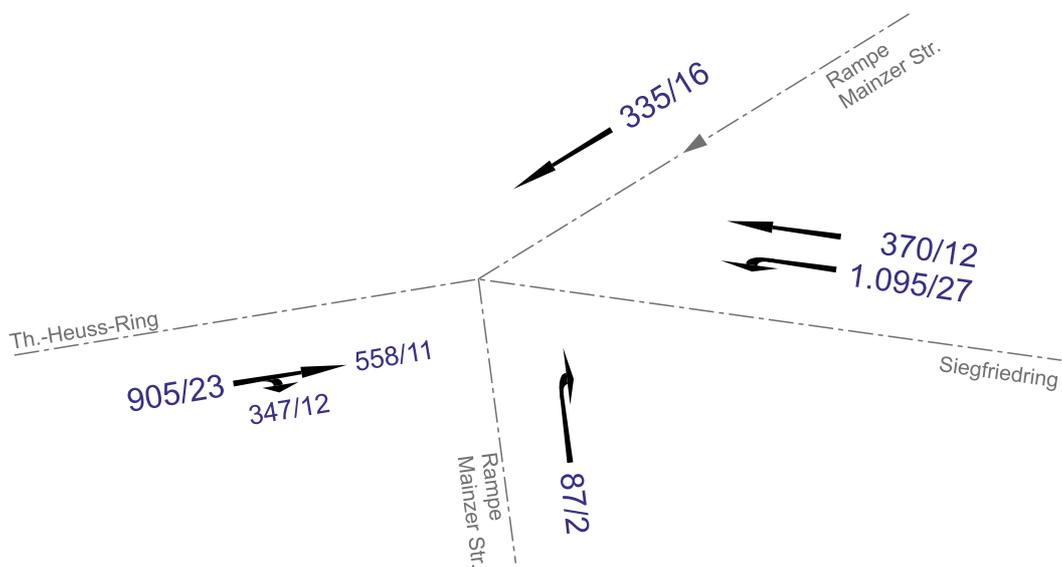
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K10e - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



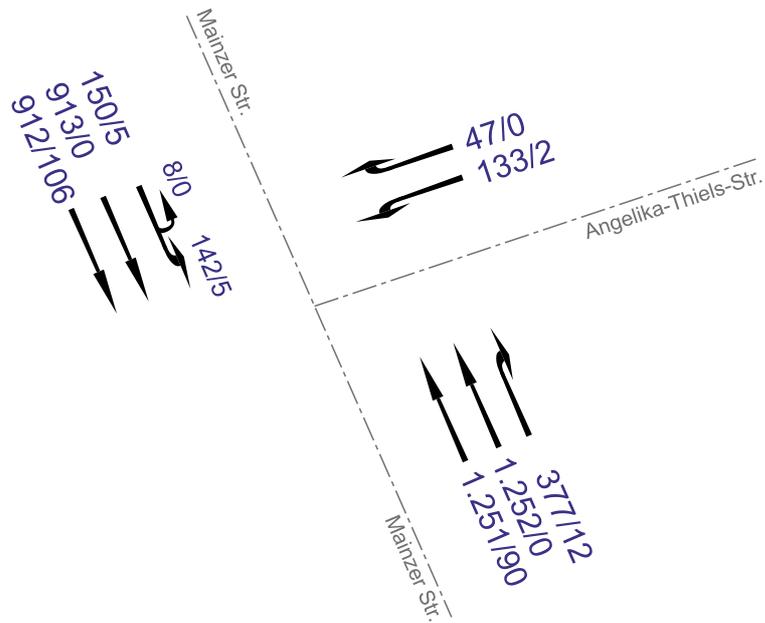
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



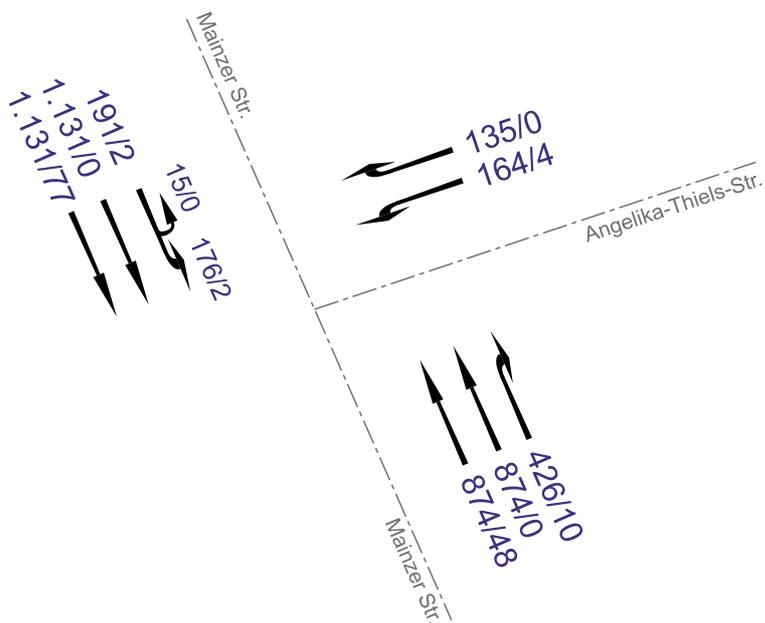
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



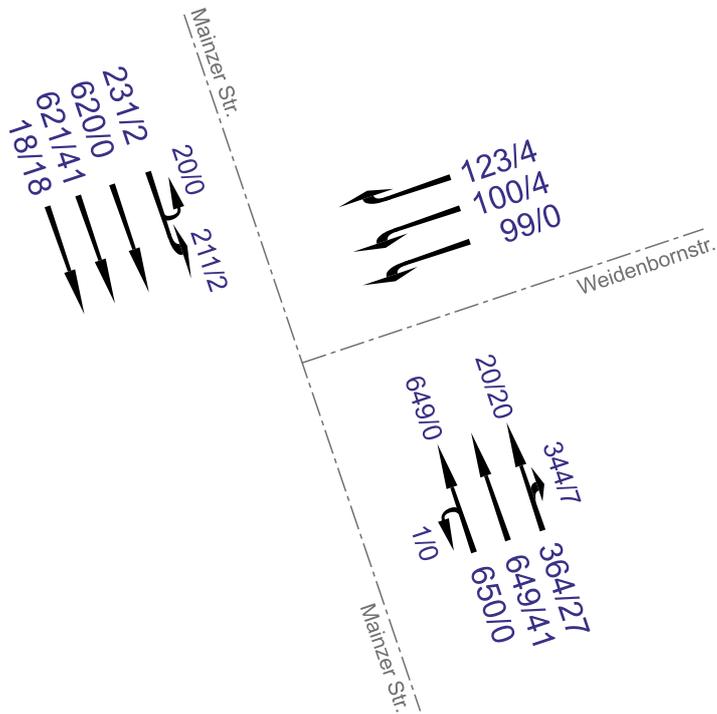
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



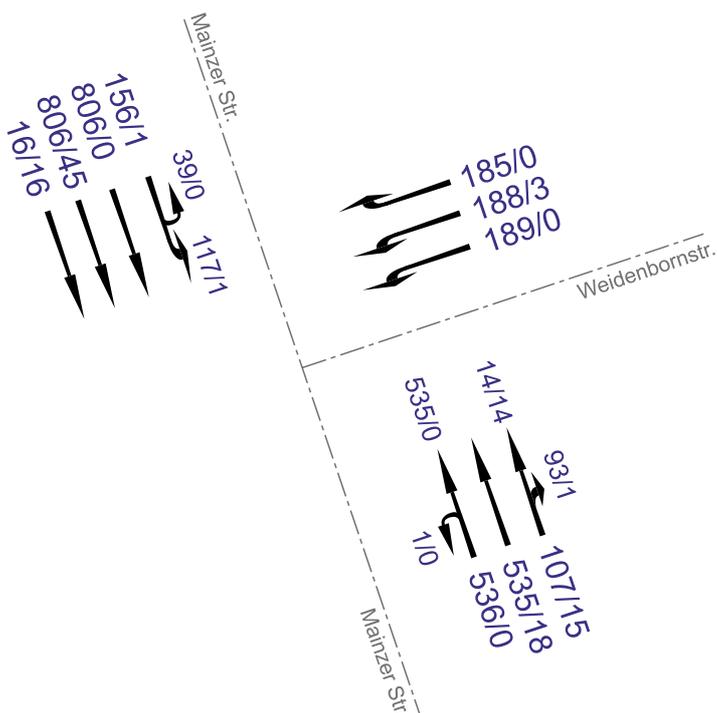
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K12 - Mainzer Straße / Weidenbornstraße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



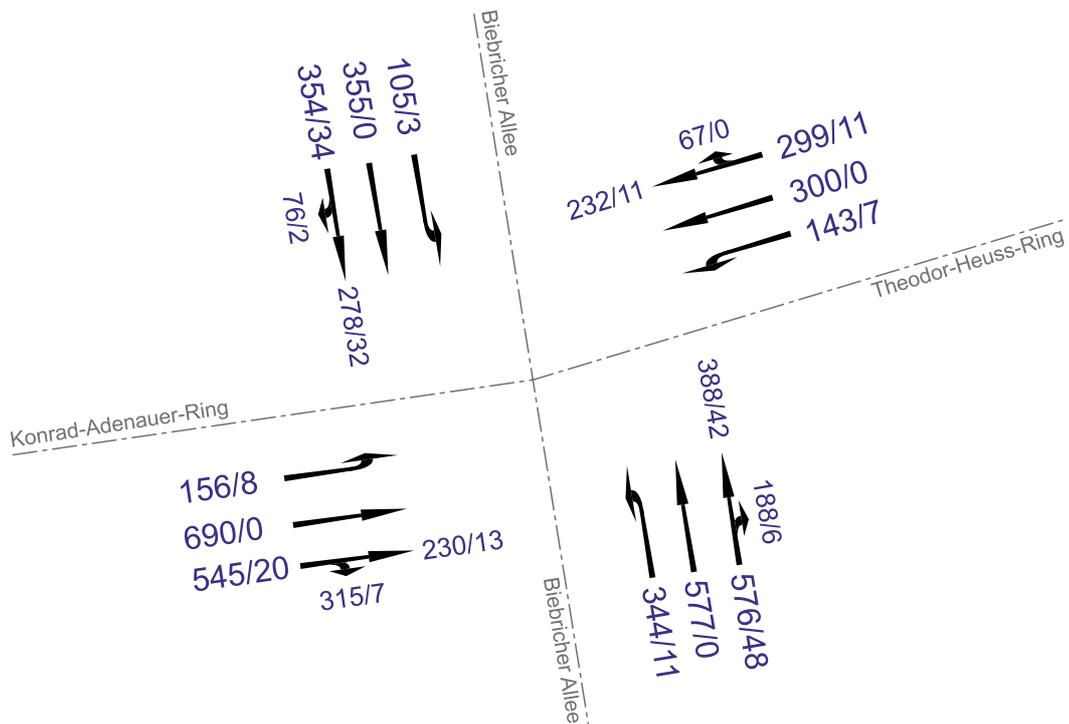
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



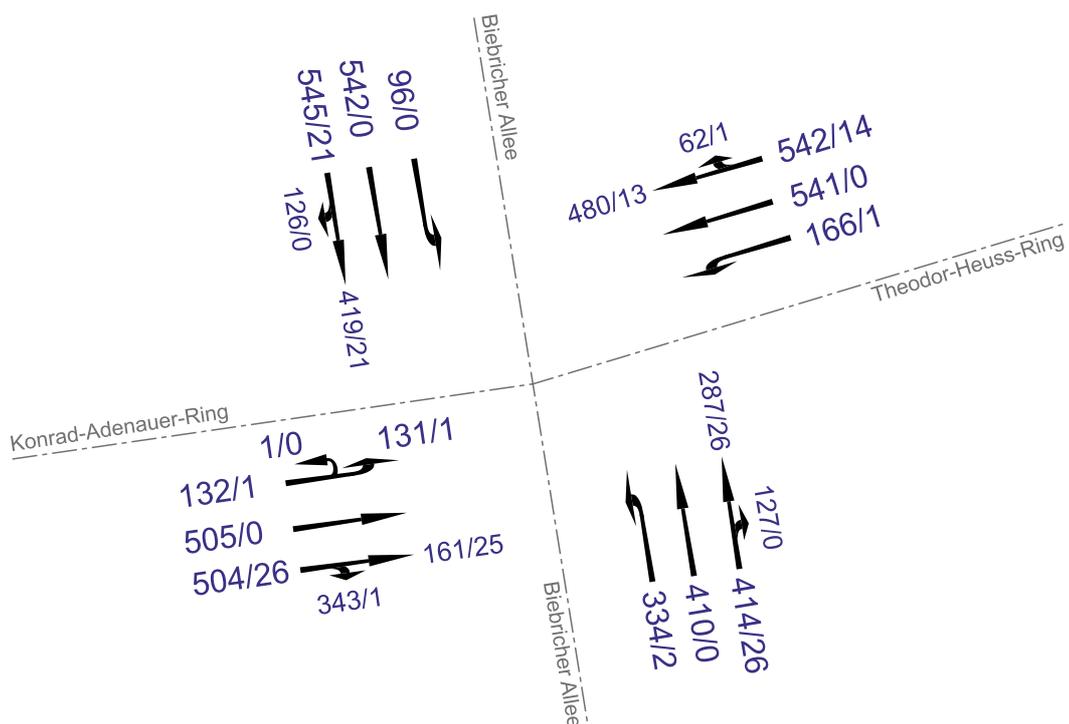
Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030+

K13 - Konrad-Adenauer-Ring / Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]

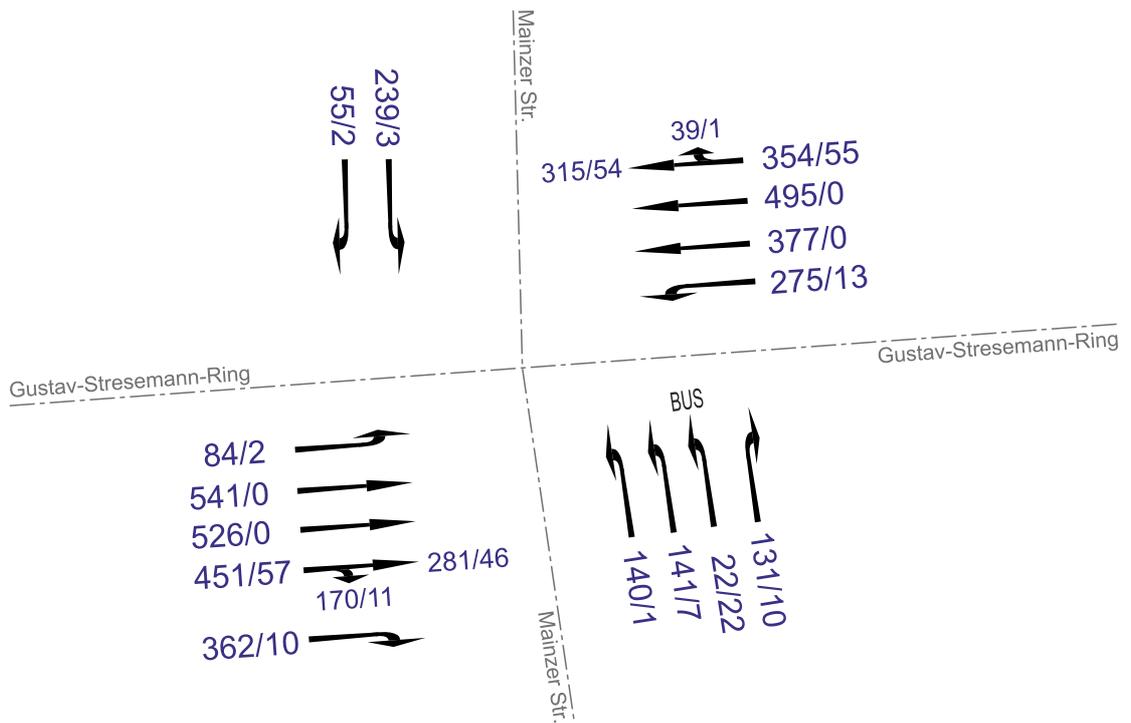


6 Verkehrsbelastung im Zustand „IHK 2030+“

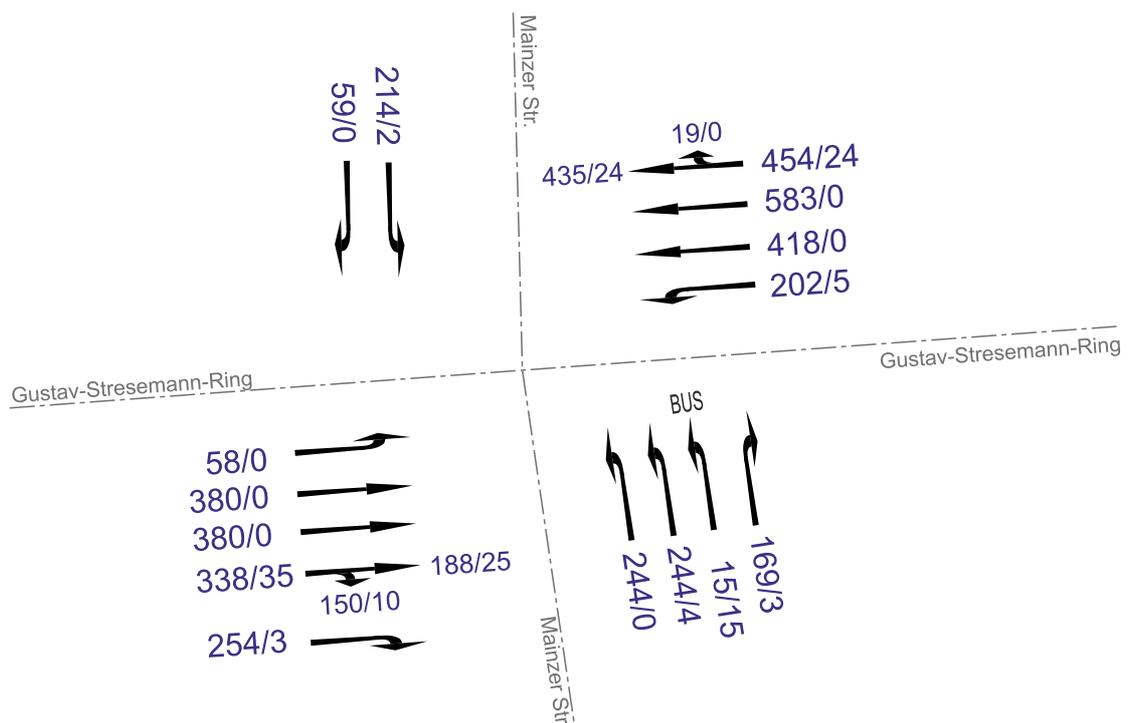
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



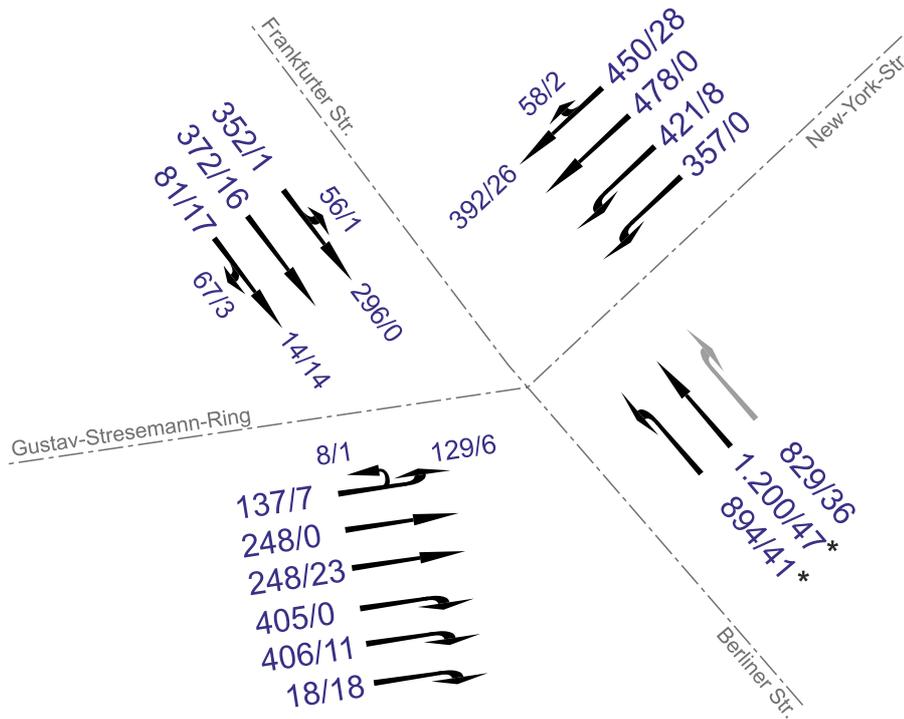
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



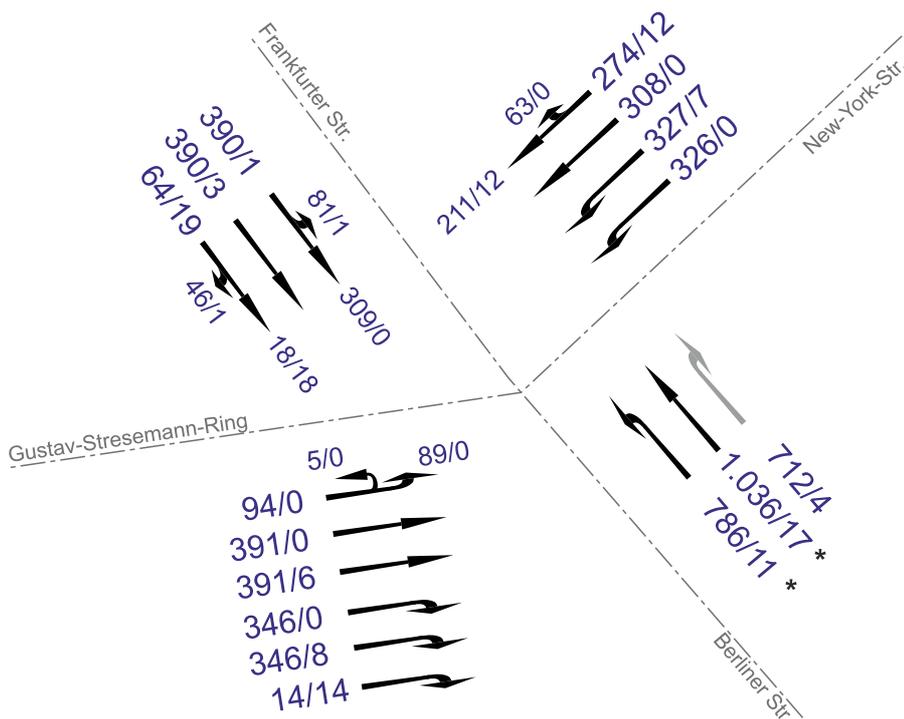
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K2 - G.-Stresemann-Ring / Frankfurter Str. / Berliner Str. / New-York-Str.

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



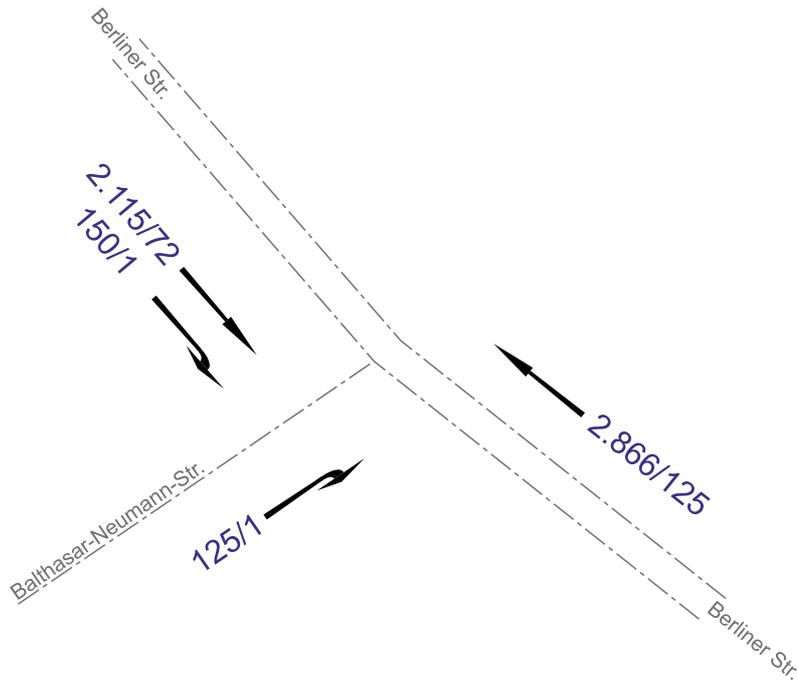
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



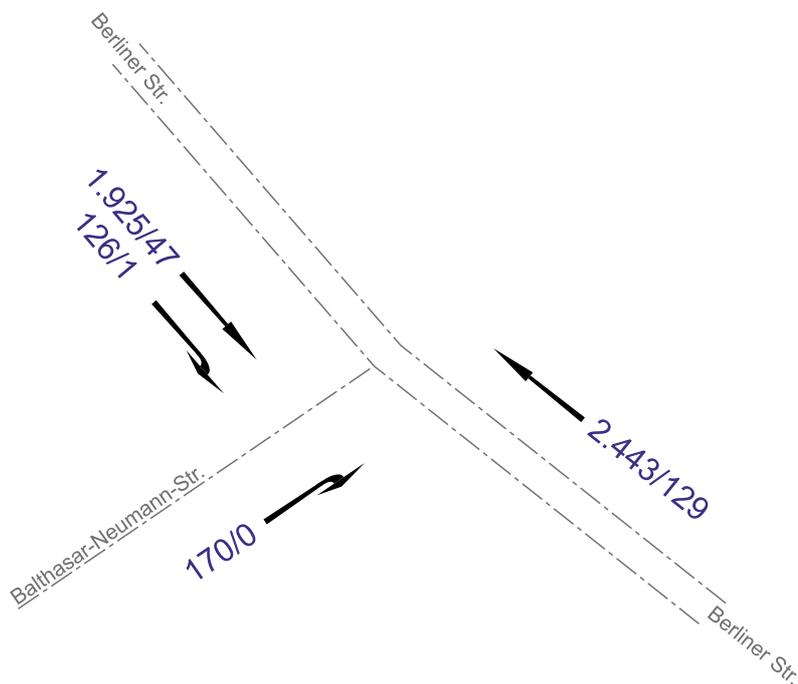
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K3 - Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



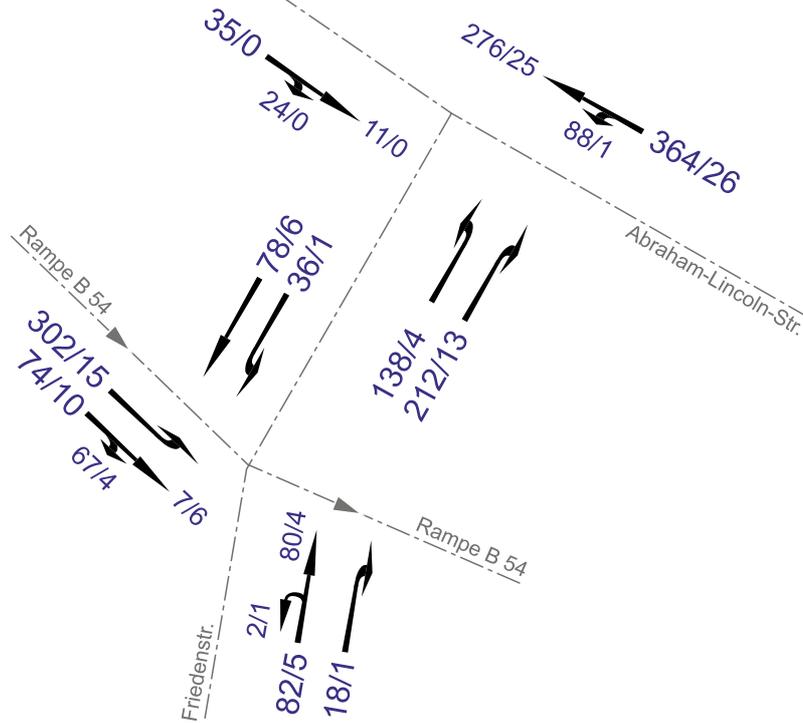
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



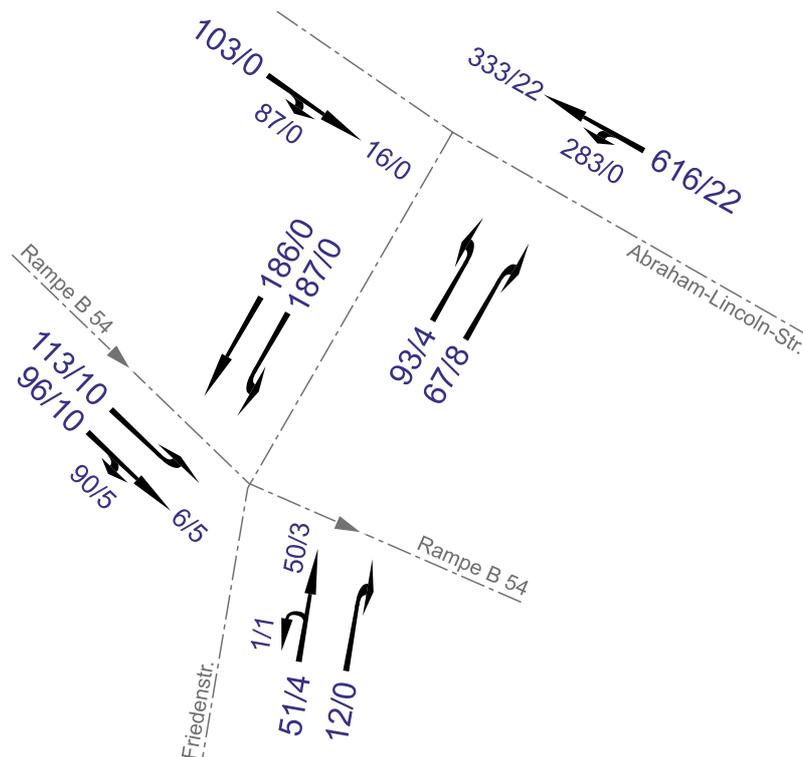
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K4 - Berliner Straße / Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



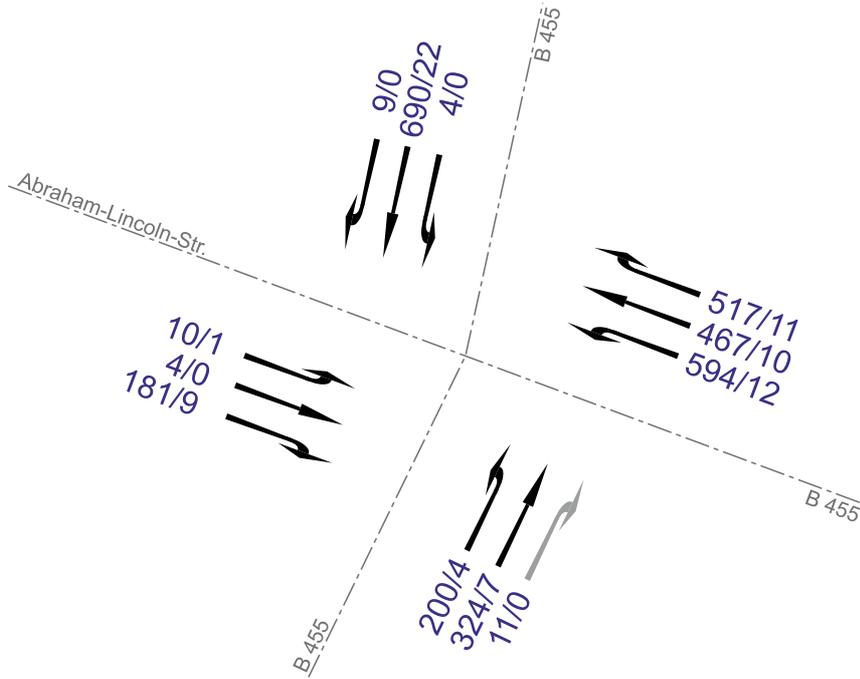
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



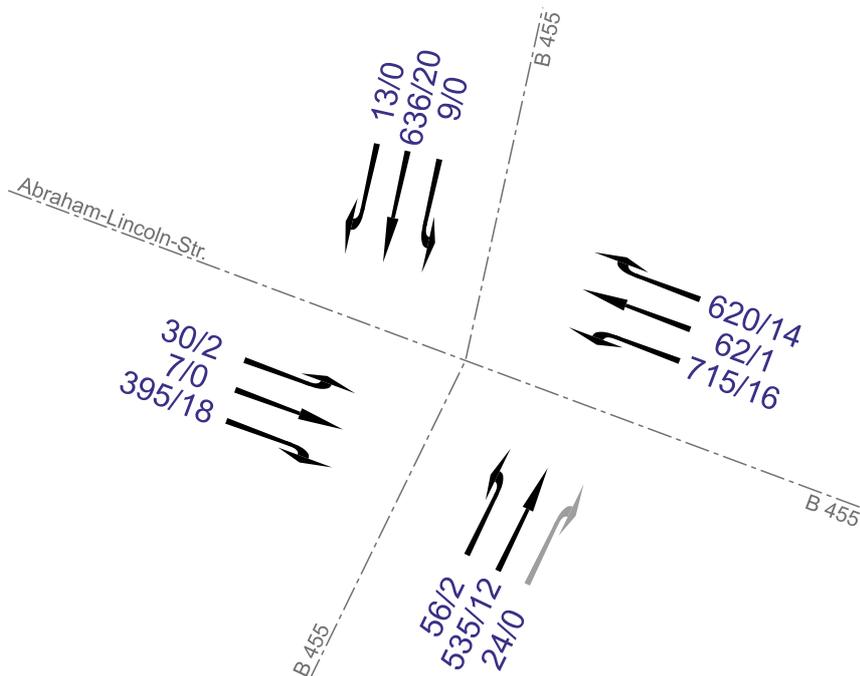
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



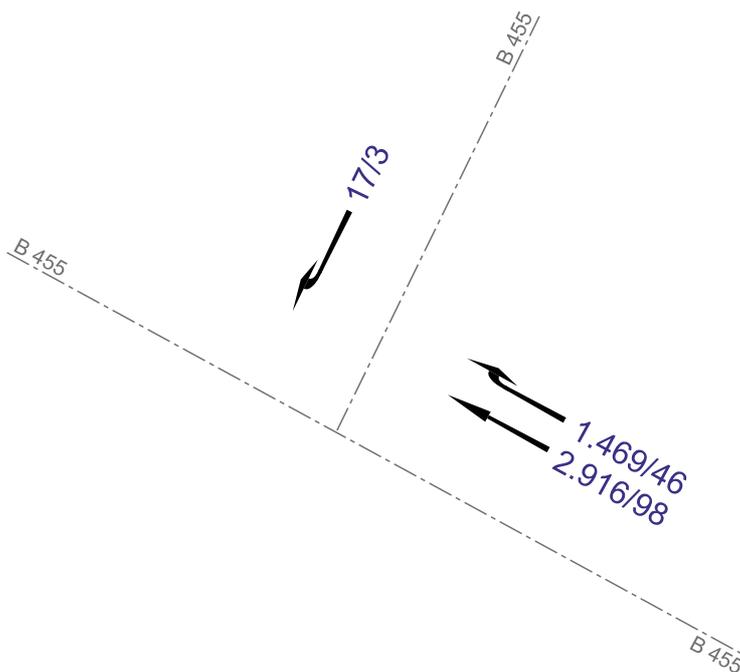
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



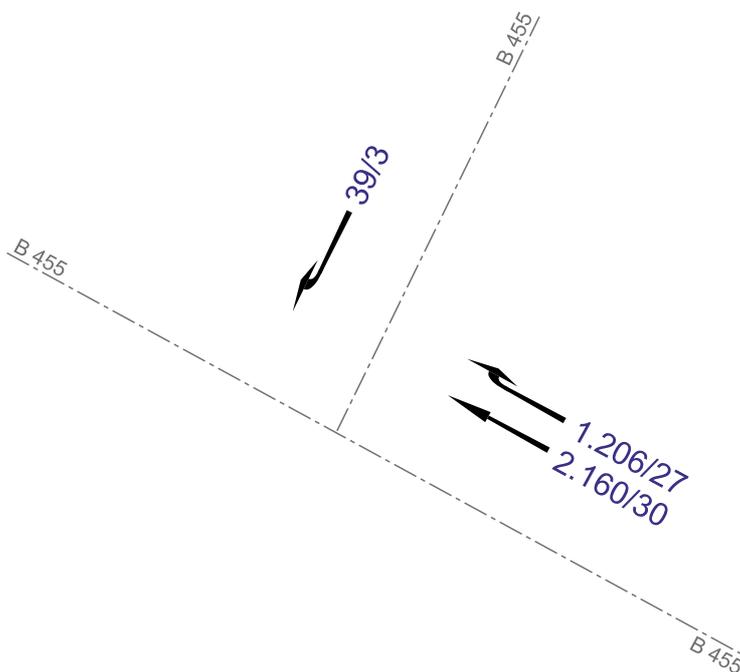
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K5b - B 455

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



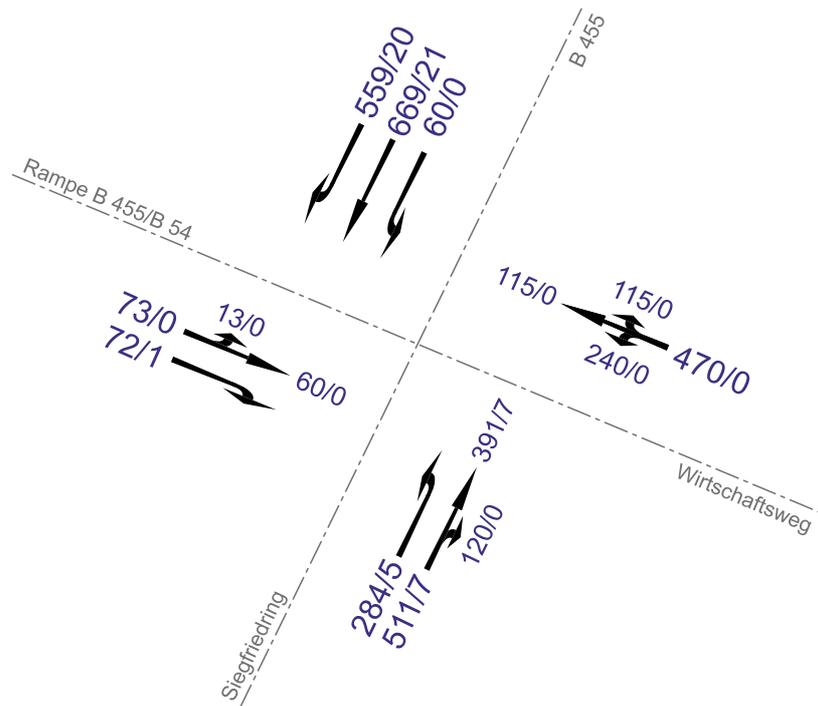
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



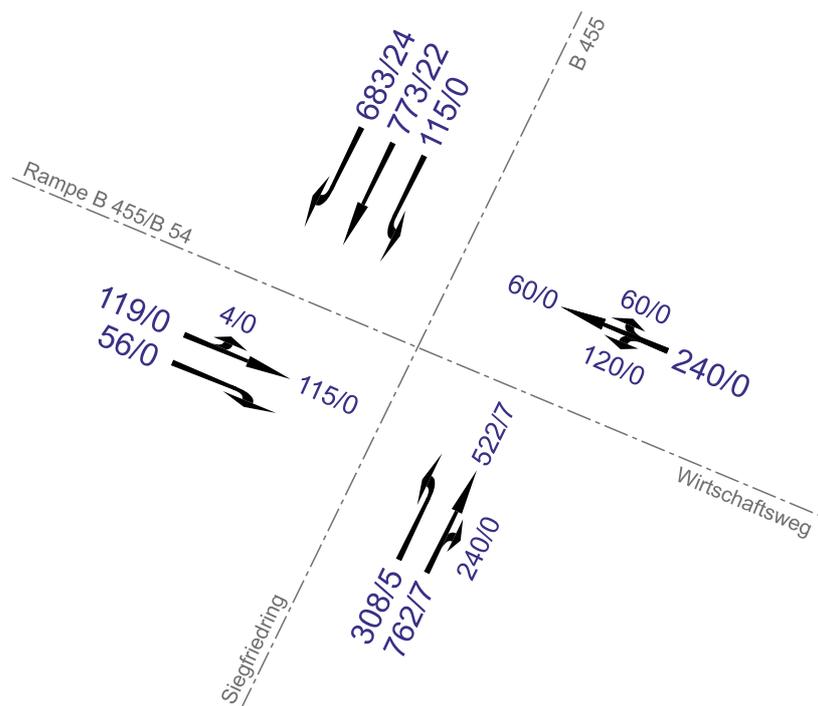
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K6a - B 455 / Siegfriedring / Rampe B 455/B 54

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



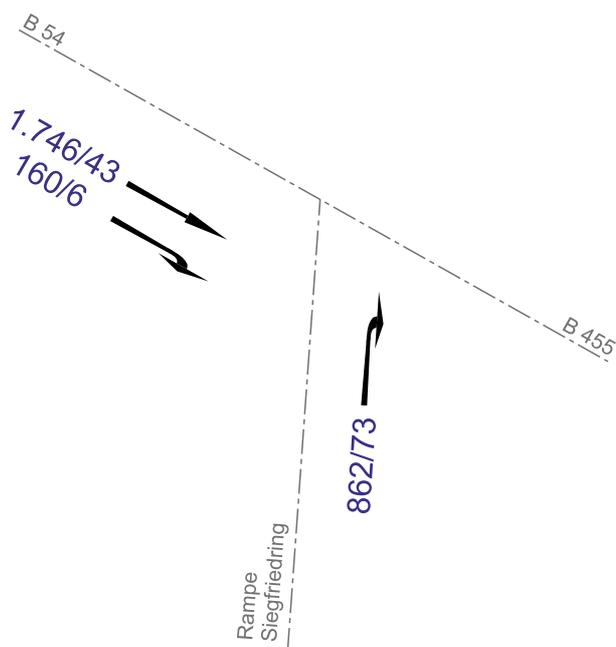
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



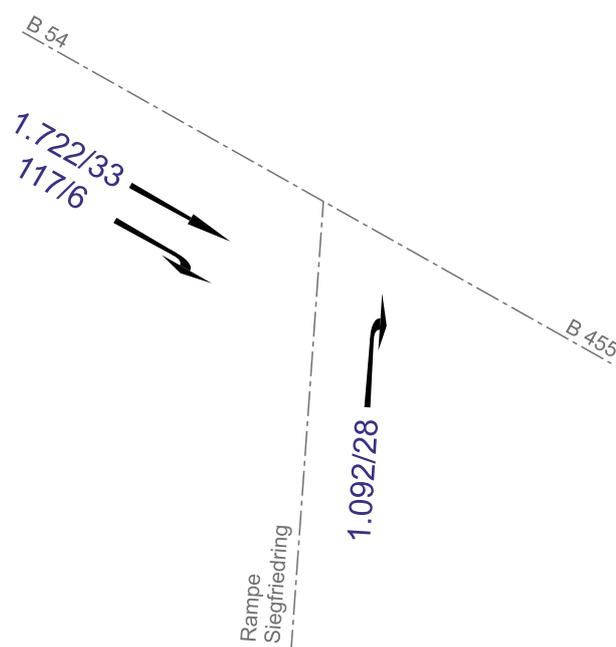
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K6b - B 455 / B 54 / Rampe Siegfriedring

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



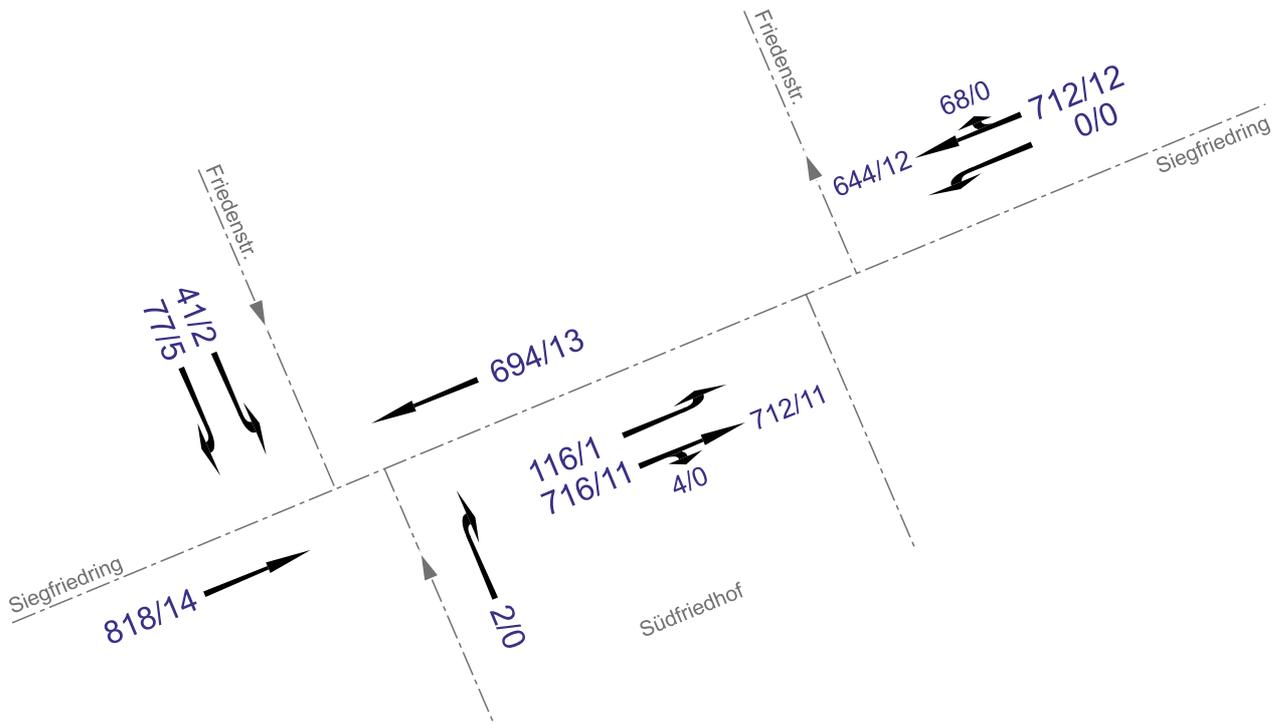
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



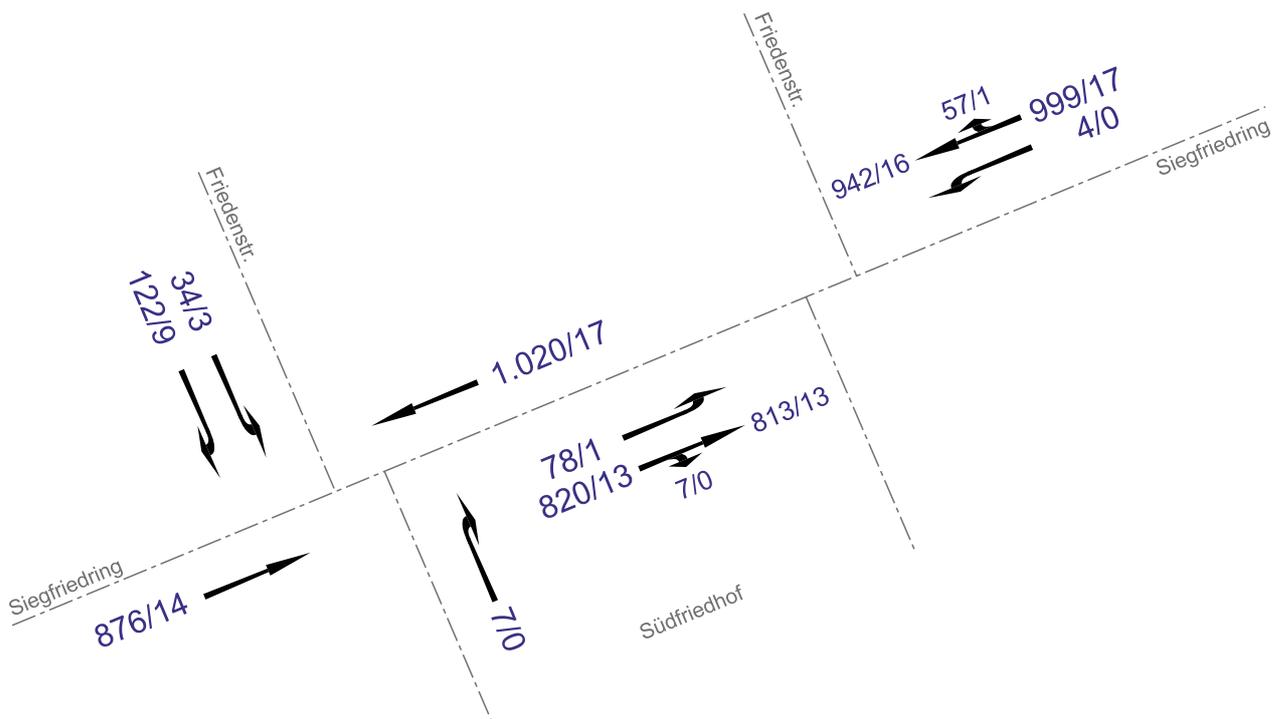
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K7 - Siegfriedring / Friedenstraße / Südfriedhof

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



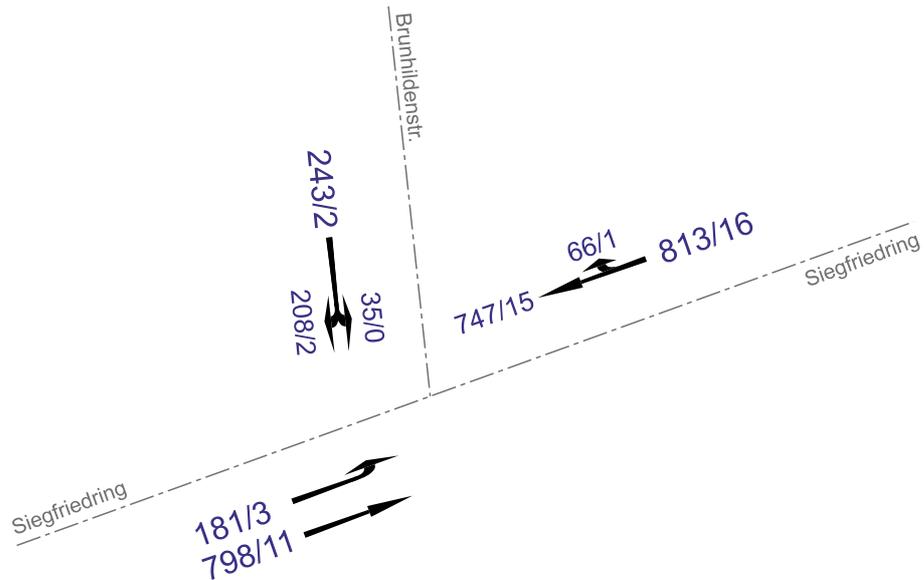
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



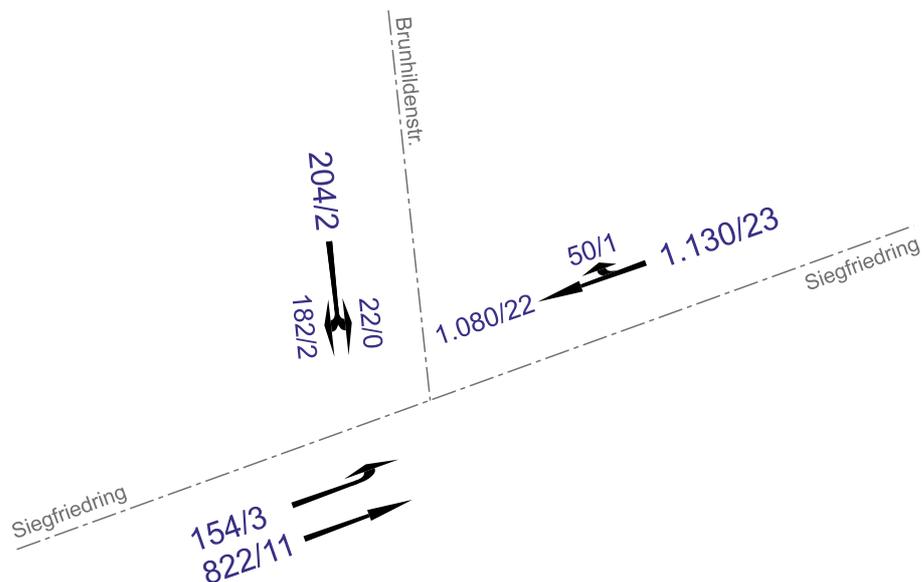
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



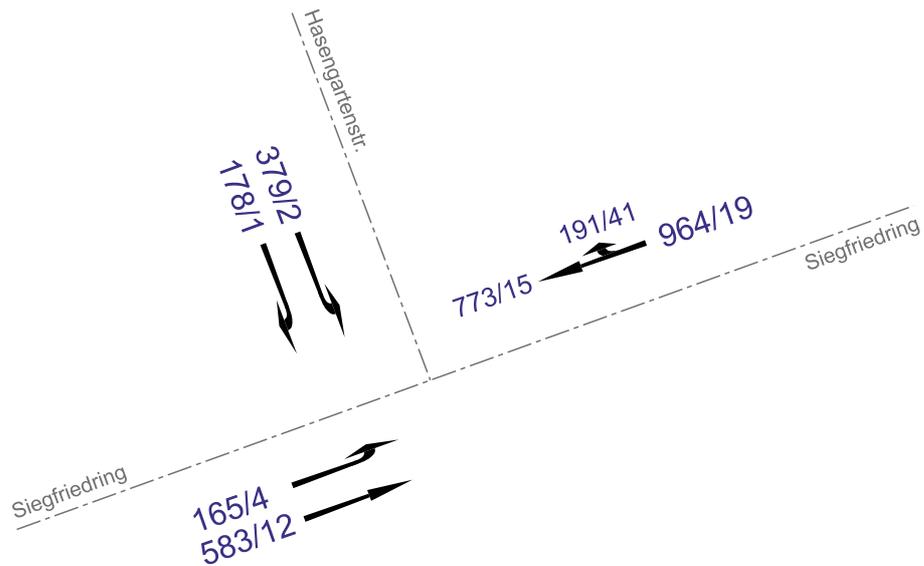
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



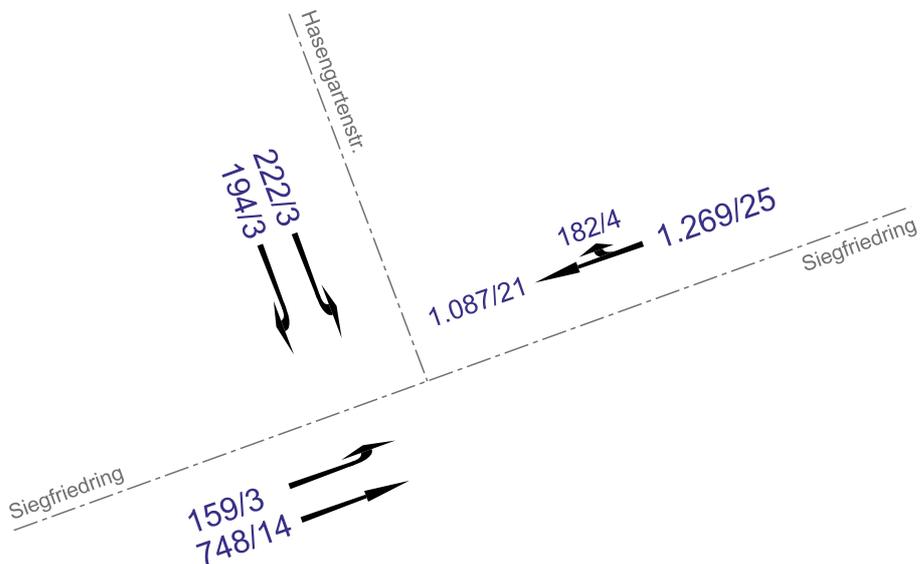
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



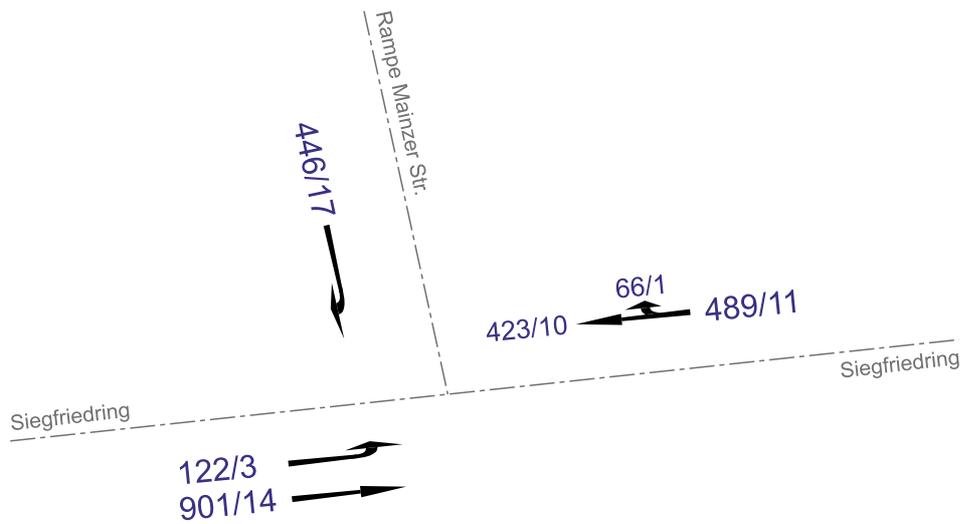
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



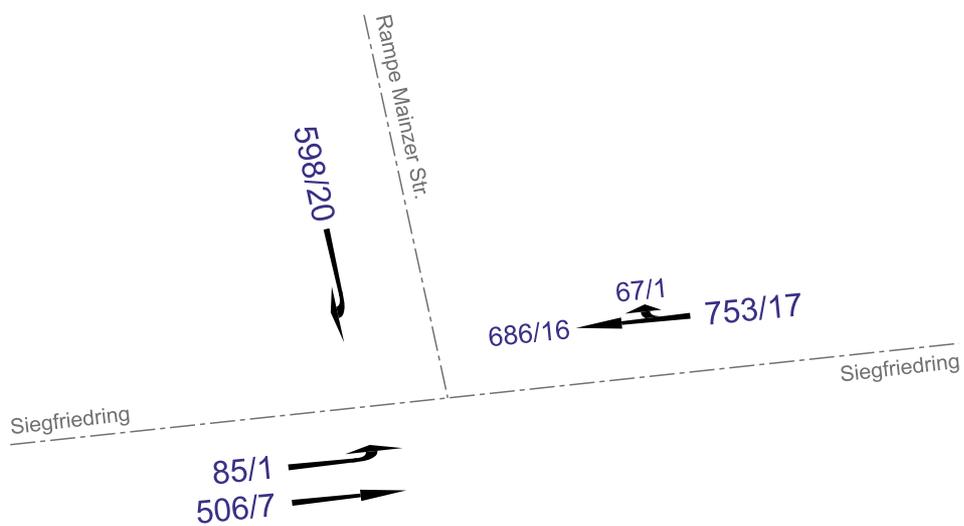
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



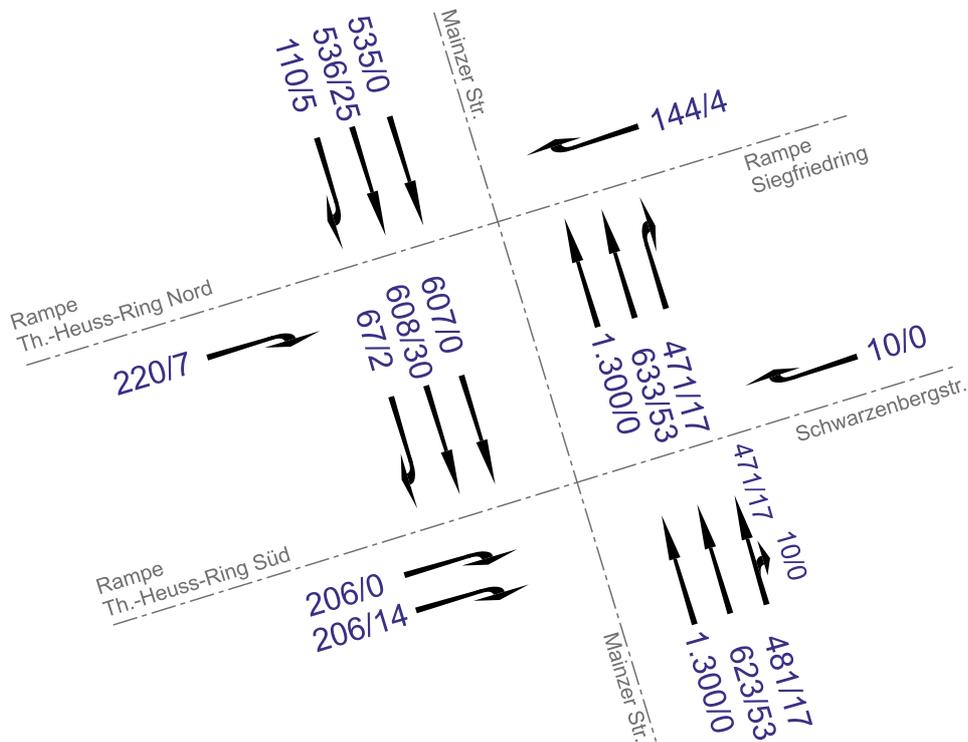
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



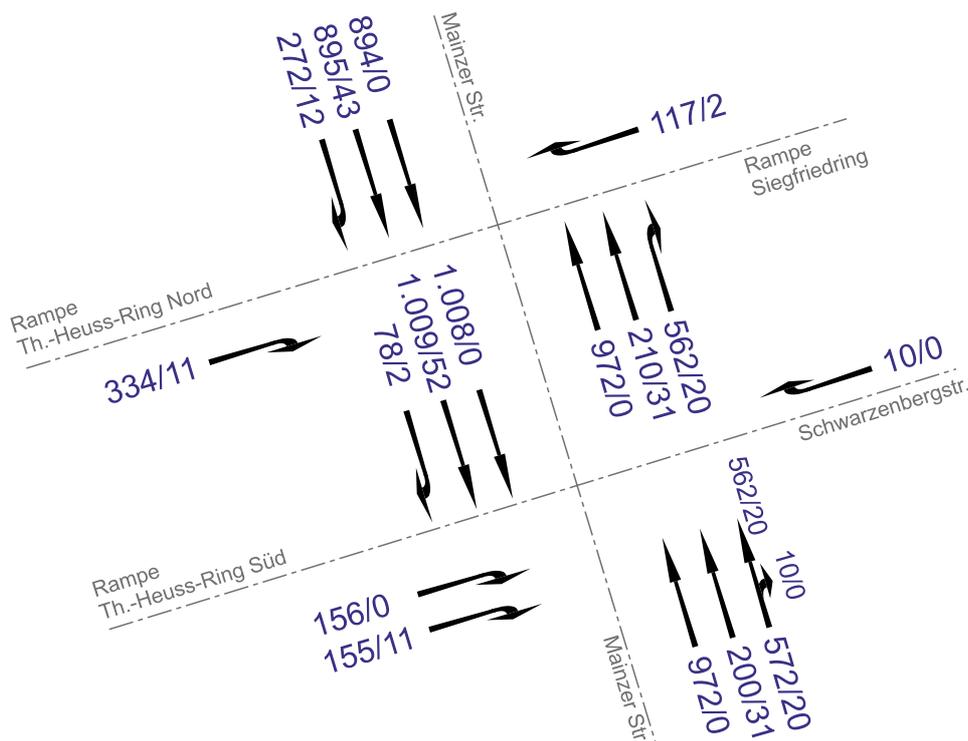
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K10d Mainzer Straße / Siegfriedring / Schwarzenbergstraße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



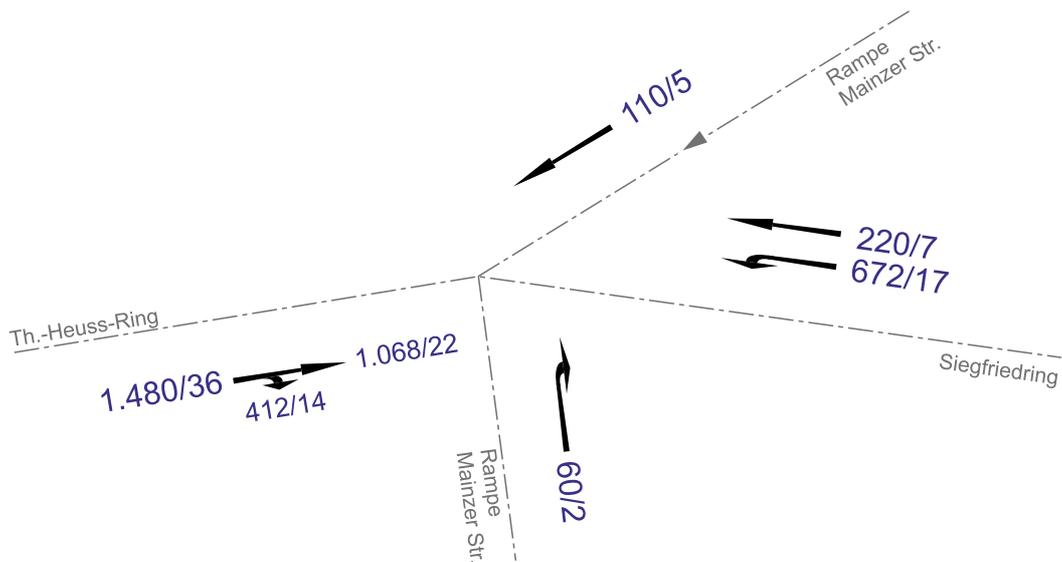
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



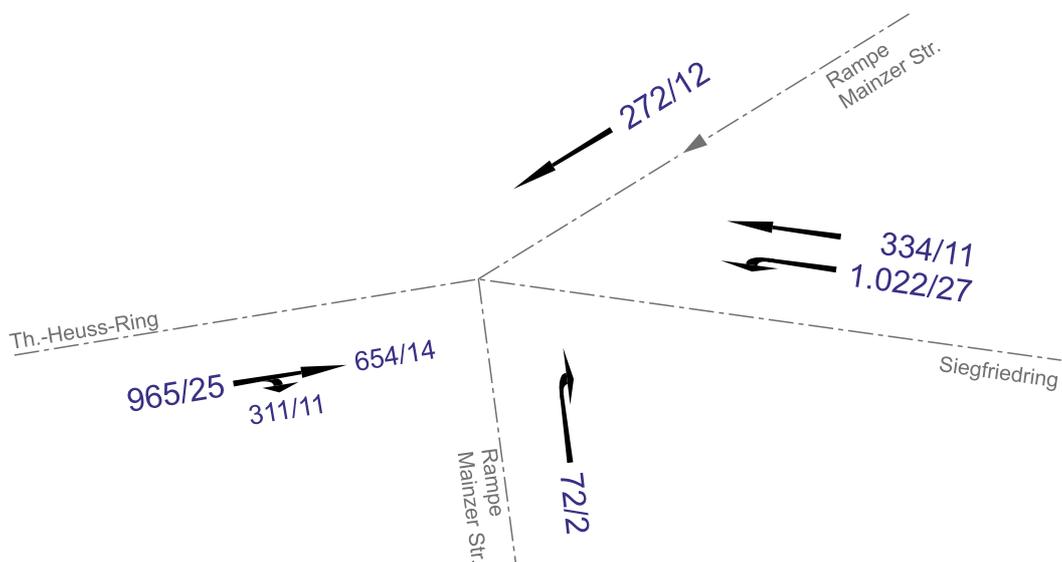
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K10e - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



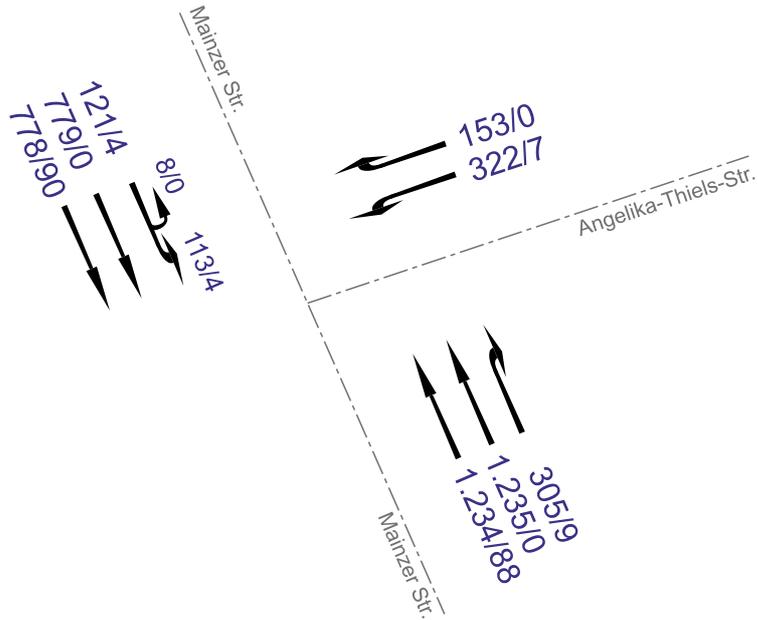
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



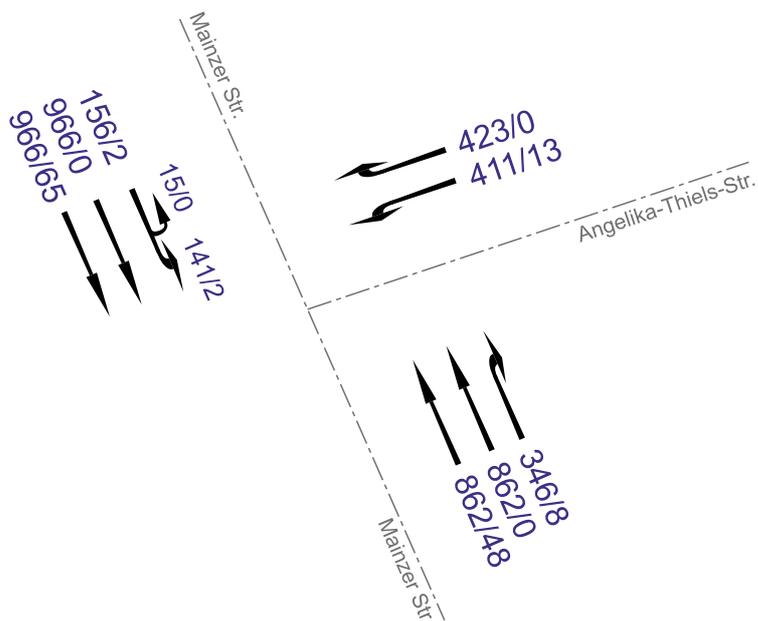
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



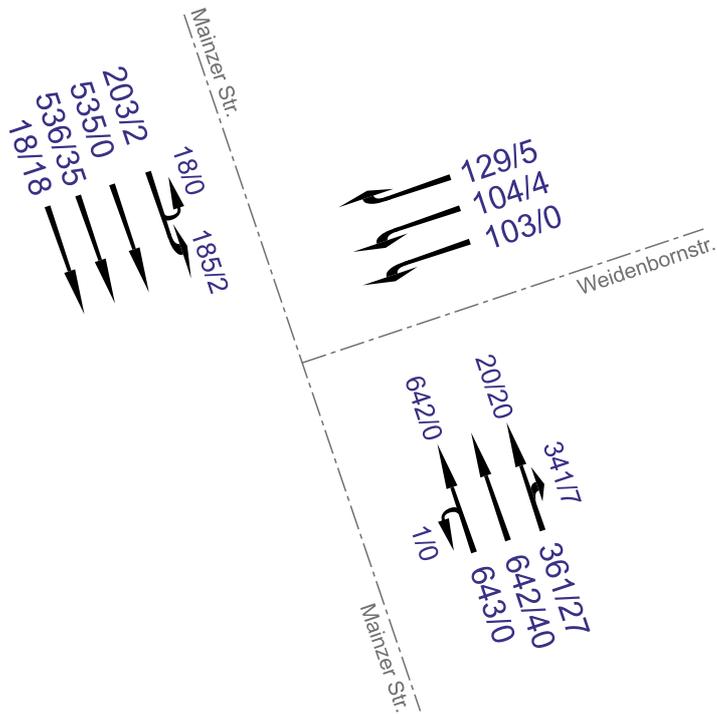
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



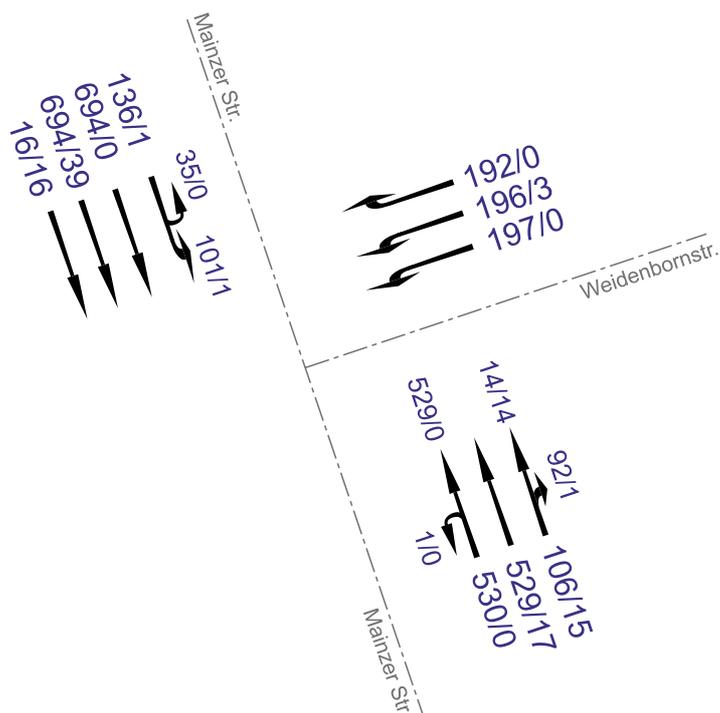
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K12 - Mainzer Straße / Weidenbornstraße

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



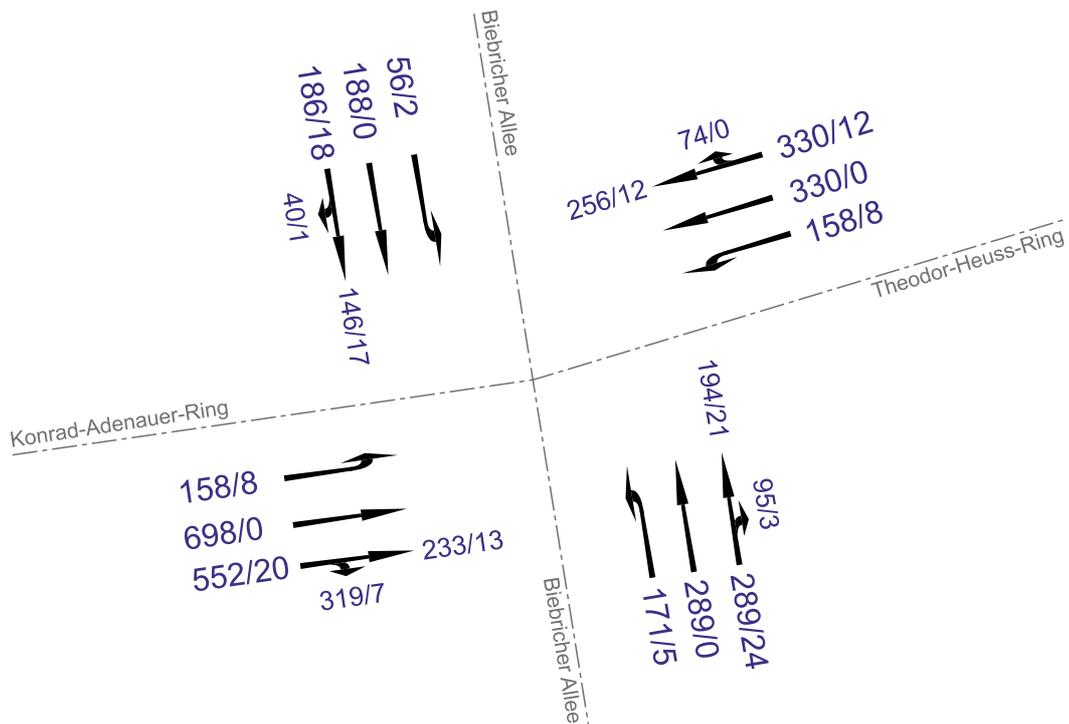
Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



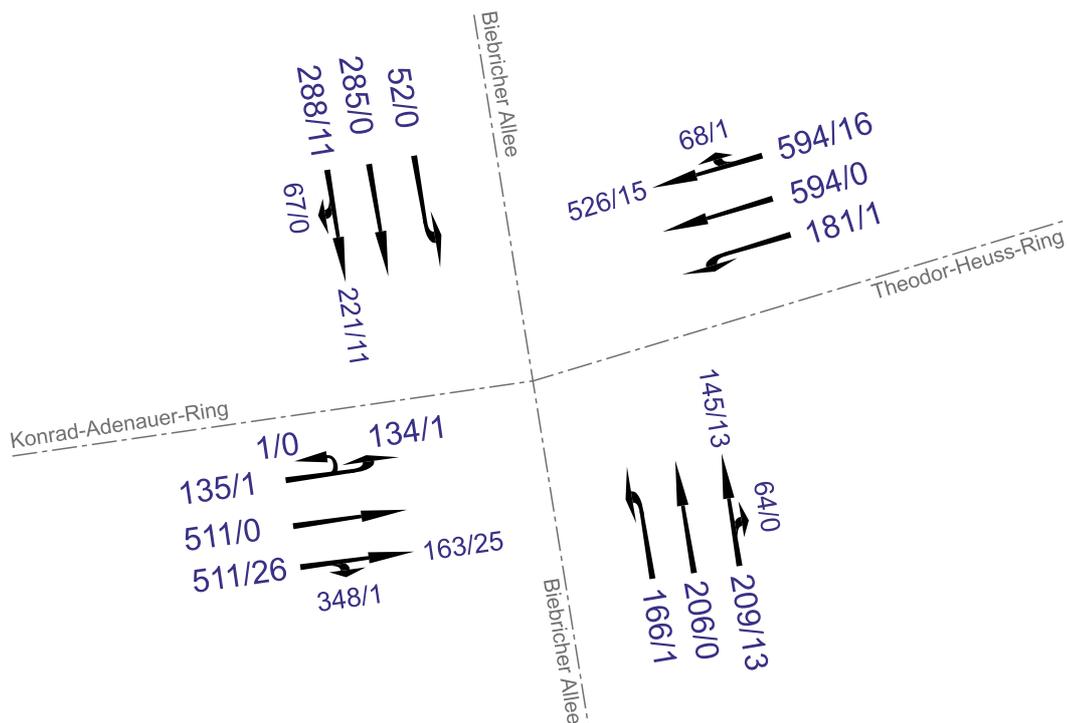
Verkehrsbelastung im Fall IHK 2030+

K13 - Konrad-Adenauer-Ring / Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Spitzenstunde am Vormittag in [Kfz/SV / h]



Spitzenstunde am Nachmittag in [Kfz/SV / h]



7 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für den Zustand „Bezugsfall 2030+“

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	845	1660	27	30	735	1,149	0,443	58,661	75,092	95	89,747	1,018	548	306,8	F	K4, K3 - von O - L+G
2	Z1/FS13	645	2000	27	30	886	0,728	0,443	1,940	12,253	95	18,173	1,000	109	23,9	B	K3 - von O - G (re)
3	Z1/FS14	467	1741	27	30	771	0,606	0,443	0,985	7,899	95	12,652	1,139	86	19,4	A	K3 - von O - G+R
4	Z3/FS31	113	1953	27	27	781	0,145	0,400	0,095	1,494	95	3,561	1,024	22	13,8	A	K7 - von W - L
5	Z3/FS32	729	2000	27	27	800	0,911	0,400	11,062	24,445	95	32,807	1,000	197	69,6	D	K7 - von W - G (li)
6	Z3/FS34	604	1727	27	27	691	0,874	0,400	6,707	17,544	95	24,628	1,116	165	54,3	D	K7 - von W - G+R
7	Z3/FS35	475	1816	27	27	726	0,654	0,400	1,255	8,760	95	13,766	1,025	85	23,3	B	K7 - von W - R
Phase 2																	
8	Z2/FS24	217	1814	11	20	544	0,399	0,300	0,389	3,744	95	7,016	1,071	45	22,1	B	K5 - von S - R
9																	
10	Z4/FS42	43	1811	11	12	336	0,128	0,186	0,082	0,779	95	2,272	1,042	14	24,6	B	K1 - von N - R
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	219	1992	12	9	285	0,770	0,143	2,331	6,432	95	10,721	1,004	65	58,4	D	K6 - von S - L (li)
16	Z2/FS22	220	1914	12	9	273	0,805	0,143	2,918	7,061	95	11,554	1,045	72	67,5	D	K6 - von S - L (re)
17	Z2/FS23	22	1053	12	9	150	0,146	0,143	0,096	0,470	95	1,630	1,900	19	28,6	B	K6 - von S - L (BUS)
18	Z4/FS41	175	1980	12	12	368	0,476	0,186	0,544	3,583	95	6,785	1,010	41	30,8	B	K2 - von N - L
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4774				7347											
gew. Mittelwert:							0,789								87,8		
Maximum:							1,149							548	306,8	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	809	1958	27	34	979	0,826	0,500	4,284	17,687	95	24,799	1,008	150	30,7	B	K4, K3 - von O - L+G
2	Z1/FS13	763	2000	27	34	1000	0,763	0,500	2,479	14,473	95	20,907	1,000	125	23,1	B	K3 - von O - G (re)
3	Z1/FS14	596	1901	27	34	951	0,627	0,500	1,097	9,538	95	14,762	1,048	93	16,9	A	K3 - von O - G+R
4	Z3/FS31	73	2000	27	26	771	0,095	0,386	0,058	0,963	95	2,623	1,000	16	14,0	A	K7 - von W - L
5	Z3/FS32	507	2000	27	26	771	0,657	0,386	1,278	9,391	95	14,573	1,000	87	23,7	B	K7 - von W - G (li)
6	Z3/FS34	448	1749	27	26	675	0,664	0,386	1,322	8,516	95	13,451	1,094	88	24,8	B	K7 - von W - G+R
7	Z3/FS35	346	1841	27	26	710	0,487	0,386	0,574	5,663	95	9,688	1,010	59	19,2	A	K7 - von W - R
Phase 2																	
8	Z2/FS24	266	1916	11	21	602	0,442	0,314	0,470	4,589	95	8,212	1,014	50	21,9	B	K5 - von S - R
9																	
10	Z4/FS42	43	1887	11	7	216	0,199	0,114	0,140	0,898	95	2,501	1,000	15	30,4	B	K1 - von N - R
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	386	2000	12	10	314	1,228	0,157	38,372	45,878	95	57,333	1,000	344	469,0	F	K6 - von S - L (li)
16	Z2/FS22	386	1968	12	10	309	1,248	0,157	40,749	48,254	95	60,003	1,016	366	503,9	F	K6 - von S - L (re)
17	Z2/FS23	15	1053	12	10	165	0,091	0,157	0,055	0,305	95	1,238	1,900	14	26,4	B	K6 - von S - L (BUS)
18	Z4/FS41	155	1977	12	14	424	0,366	0,214	0,335	2,905	95	5,787	1,012	35	26,3	B	K2 - von N - L
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4793				7888											
gew. Mittelwert:							0,745								98,1		
Maximum:							1,248							366	503,9	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K2 - 1.Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t ₀ =		70	[s]	f _{in} =		1,029	[-]	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	Z1/FS11	384	1831	10	10	288	1,335	0,157	50,054	57,520	95	70,347	1,002	423	655,8	F	K1 - von NW - L+G
2	Z1/FS12	404	1764	10	10	277	1,457	0,157	64,946	72,801	95	87,231	1,040	544	872,9	F	K1 - von NW - G
3	Z1/FS13	14	966	10	10	152	0,092	0,157	0,052	0,285	95	1,188	1,900	14	26,5	B	K1 - von NW - G (BUS)
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	691	3105	27	14	665	1,039	0,214	21,034	34,470	95	44,400	1,009	269	141,3	F	K3 - von NO - L
9	Z4/FS42																
10	Z4/FS43	1040	3450	27	28	1429	0,728	0,414	1,469	18,425	95	25,684	1,028	158	20,9	B	K2 - von NO - G+R
11	Z4/FS44																
12	Z2/FS26	18	1053	27	5	90	0,200	0,086	0,128	0,454	95	1,593	1,900	18	34,9	B	B1 - von W - R (BUS)
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	237	1906	20	10	300	0,791	0,157	1,955	6,391	95	10,666	1,049	67	51,9	D	K6 - von W - L
16	Z2/FS22	282	2000	20	20	600	0,470	0,300	0,466	4,934	95	8,691	1,000	52	22,8	B	K5 - von W - G (li)
17	Z2/FS23	282	1841	20	20	552	0,511	0,300	0,549	5,082	95	8,894	1,086	58	23,8	B	K5 - von W - G (re)
18	Z2/FS24	414	1928	20	20	578	0,716	0,300	1,357	8,533	95	13,473	1,000	81	30,3	B	K4 - von W - R (li)
19	Z2/FS25	415	1879	20	20	564	0,736	0,300	1,506	8,756	95	13,760	1,026	85	31,6	B	K4 - von W - R (re)
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4181				5495											
gew. Mittelwert:							0,872								185,6		
Maximum:							1,457							544	872,9	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K2 - 1.Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[s]	f _{in} =		1,013	[-]	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	Z1/FS11	424	1831	13	13	366	1,158	0,200	32,193	40,437	95	51,192	1,002	308	344,5	F	K1 - von NW - L+G
2	Z1/FS12	424	1823	13	13	365	1,163	0,200	32,897	41,141	95	51,989	1,006	314	352,8	F	K1 - von NW - G
3	Z1/FS13	18	966	13	13	193	0,093	0,200	0,052	0,337	95	1,320	1,900	15	23,8	B	K1 - von NW - G (BUS)
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	581	3220	12	12	598	0,972	0,186	8,529	19,754	95	27,271	1,009	165	79,7	E	K3 - von NO - L
9	Z4/FS42																
10	Z4/FS43	665	3480	12	16	845	0,787	0,243	1,892	13,995	95	20,322	1,019	124	32,9	B	K2 - von NO - G+R
11	Z4/FS44																
12	Z2/FS26	14	1053	12	5	90	0,155	0,086	0,093	0,345	95	1,339	1,900	15	33,4	B	B1 - von W - R (BUS)
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	163	2000	20	19	571	0,285	0,286	0,203	2,668	95	5,430	1,000	33	20,7	B	K6 - von W - L
16	Z2/FS22	443	2000	20	24	714	0,620	0,357	0,836	7,949	95	12,717	1,000	76	22,8	B	K5 - von W - G (li)
17	Z2/FS23	443	1972	20	24	704	0,629	0,357	0,868	8,010	95	12,796	1,014	78	23,1	B	K5 - von W - G (re)
18	Z2/FS24	354	1928	20	20	578	0,612	0,300	0,806	6,708	95	11,088	1,000	67	26,0	B	K4 - von W - R (li)
19	Z2/FS25	354	1875	20	20	563	0,629	0,300	0,866	6,806	95	11,218	1,028	69	26,7	B	K4 - von W - R (re)
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		3883				5588											
gew. Mittelwert:							0,802								104,8		
Maximum:							1,163							314	352,8	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K3 - Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße

Formblatt L6-2: Verkehrsqualität an einer Verflechtungsstrecke				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		1963 VU Mainzer Straße Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße		
1	Verflechtungstyp	V 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	2175	1797
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	3,4	2,2
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	96,8	99,7
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	22,5	18,0
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	136	514
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	0,7	7,0
12	Rampentyp) indirekt aufsteigend	$d_{(direkt/indirekt)}$		
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		2	1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		3	1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]	66,0	75,4
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]	2,1	6,8
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]	A	C
Verflechtungsbereich				
			Verflechtung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-9 bis Bild L6-11)	QSV_i [-]	C	
Gesamtbewertung Verflechtungsstrecke				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K3 - Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße

Formblatt L6-2: Verkehrsqualität an einer Verflechtungsstrecke				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		1963 VU Mainzer Straße Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße		
1	Verflechtungstyp	V 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	1979	1887
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	2,5	1,1
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	98,4	99,2
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	20,1	19,0
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	186	278
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	0,0	10,1
12	Rampentyp) indirekt aufsteigend	$d_{(direkt/indirekt)}$		
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		2	1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		3	1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]	64,9	79,2
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]	2,9	3,5
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]	A	B
Verflechtungsbereich				
			Verflechtung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-9 bis Bild L6-11)	QSV_i [-]	C	
Gesamtbewertung Verflechtungsstrecke				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K4a - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
<p style="font-size: small;">Knotenverkehrsstärke: 949 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">A-C /B Knotenpunkt: Abraham-Lincoln-Str. /Friedenstraße</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsdaten: Datum: Prog. 2030 /Analyse Uhrzeit: Morgenspitze</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p style="text-align: center;">Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>	

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_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand ρ_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,008	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,021	---
B	4 (3)	407	647	1,000	589	0,353	---
	6 (2)	32	1155	1,000	1155	0,292	---
C	7 (2)	48	1217	1,000	1217	0,075	0,910
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,168	---

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	15	1,000	1800	1800	0,008	1785	0,0	A
	3	33	1,000	1600	1600	0,021	1567	0,0	A
B	4	203	1,024	589	575	0,353	372	9,7	A
	6	323	1,046	1155	1104	0,292	781	4,6	A
C	7	90	1,008	1217	1208	0,075	1118	3,2	A
	8	285	1,064	1800	1692	0,168	1407	0,0	A
A	2+3	48	1,000	1658	1658	0,029	1610	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	375	1,050	1800	1714	0,219	1339	2,7	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									A

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K4a - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4	203	1,024	575	95	1,62	13
	6	323	1,046	1104	95	1,24	13
C							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K4a - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	<p style="text-align: center;">A-C /B Knotenpunkt: <i>Abraham-Lincoln-Str.</i> / <i>Friedenstraße</i></p> <p>Verkehrsdaten: Datum: <i>Prog. 2030</i> Analyse Uhrzeit: <i>Abendspitze</i></p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D</p>	
<p>Knotenverkehrsstärke: 1007 Fz/h</p>		

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_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand ρ_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,013	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,076	---
B	4 (3)	722	421	1,000	280	0,486	---
	6 (2)	84	1084	1,000	1084	0,095	---
C	7 (2)	144	1091	1,000	1091	0,269	0,664
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,201	---

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	23	1,000	1800	1800	0,013	1777	0,0	A
	3	121	1,000	1600	1600	0,076	1479	0,0	A
B	4	131	1,037	280	270	0,486	139	25,8	C
	6	94	1,089	1084	995	0,095	901	4,0	A
C	7	293	1,000	1091	1091	0,269	798	4,5	A
	8	345	1,047	1800	1720	0,201	1375	0,0	A
A	2+3	144	1,000	1629	1629	0,088	1485	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	638	1,025	1800	1756	0,363	1118	3,2	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									C

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

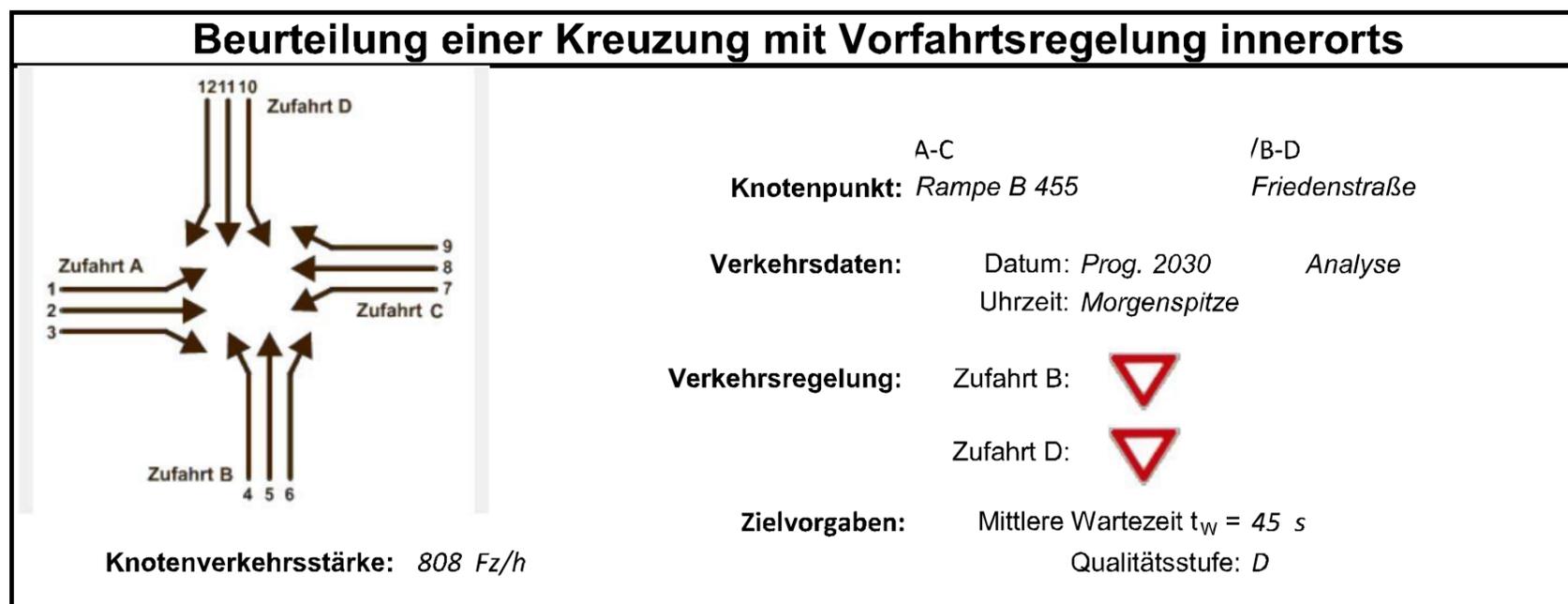
K4a - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4	131	1,037	280	95	2,55	19
	6	94	1,089	1084	95	0,28	7
C							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	0	1600	1,000	1600	0,267	1,000	1,000
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,008	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,061	1,000	---
B	4 (4)	555	608	1,000	520	0,008	---	---
	5 (3)	468	669	1,000	669	0,203	0,797	0,797
	6 (2)	56	1121	1,000	1121	0,030	0,970	---
C	7 (2)	102	1600	1,000	1600	0,000	1,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000	---
D	10 (4)	632	558	1,000	431	0,094	---	---
	11 (3)	514	636	1,000	636	0,145	0,855	0,855
	12 (2)	0	1200	1,000	1200	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße

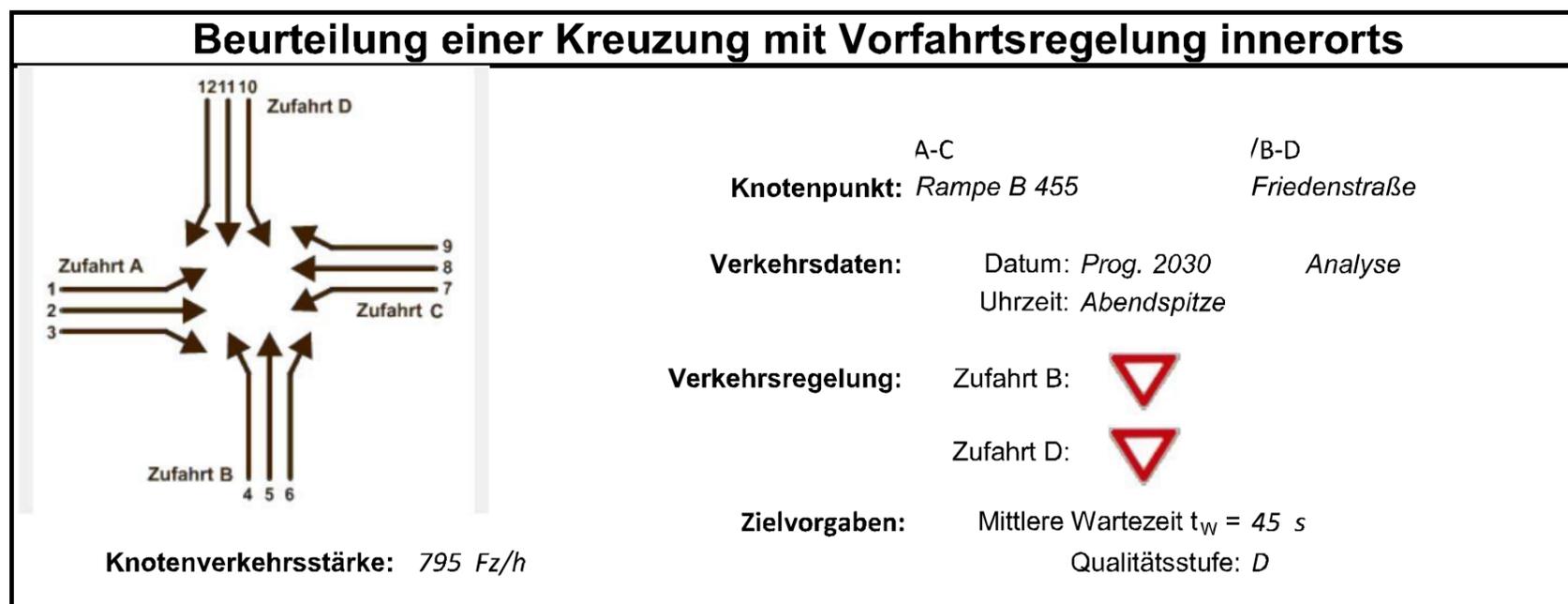
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	412	1,037	1600	1542	0,267	1130	3,2	A
	2	9	1,622	1800	1110	0,008	1101	0,0	A
	3	93	1,045	1600	1531	0,061	1438	0,0	A
B	4	3	1,467	520	354	0,008	351	10,2	B
	5	131	1,037	669	645	0,203	514	7,0	A
	6	33	1,021	1121	1098	0,030	1065	3,4	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10	40	1,018	431	424	0,094	384	9,4	A
	11	87	1,056	636	602	0,145	515	7,0	A
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	102	1,096	1624	1481	0,069	1379	0,0	A
B	5+6	164	1,034	727	703	0,233	539	6,7	A
C	7+8+9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	11+12	87	1,056	636	602	0,145	515	7,0	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C							
D	10	40	1,018	424	95	0,31	7
	11	87	1,056	602	95	0,51	7

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	0	1600	1,000	1600	0,098	1,000	1,000
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,007	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,080	1,000	---
B	4 (4)	425	702	1,000	525	0,003	---	---
	5 (3)	217	884	1,000	884	0,093	0,907	0,907
	6 (2)	70	1102	1,000	1102	0,019	0,981	---
C	7 (2)	131	1600	1,000	1600	0,000	1,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000	---
D	10 (4)	316	792	1,000	705	0,296	---	---
	11 (3)	278	826	1,000	826	0,252	0,748	0,748
	12 (2)	0	1200	1,000	1200	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße

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]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	147	1,067	1600	1500	0,098	1353	2,7	A
	2	8	1,613	1800	1116	0,007	1108	0,0	A
	3	123	1,040	1600	1539	0,080	1416	0,0	A
B	4	1	1,700	525	309	0,003	308	11,7	B
	5	78	1,054	884	839	0,093	761	4,7	A
	6	21	1,000	1102	1102	0,019	1081	3,3	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10	209	1,000	705	705	0,296	496	7,3	A
	11	208	1,000	826	826	0,252	618	5,8	A
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	131	1,075	1616	1504	0,087	1373	0,0	A
B	5+6	99	1,042	922	884	0,112	785	4,6	A
C	7+8+9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	11+12	208	1,000	826	826	0,252	618	5,8	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C							
D	10	209	1	705	95	1,26	12
	11	208	1	826	95	1,01	12

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		B 455 / Abraham-Lincoln-Straße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	5	91	31	28	29	0,171	0,322	0,114	0,203	95	0,966	1,000	6	35,8	C	K11 - von N - L
2	Z1/FS12	767	2210	31	28	712	1,077	0,322	41,093	60,268	95	73,398	1,028	453	238,2	F	K11 - von N - G
3	Z1/FS13	10	2000	31	69	1556	0,006	0,778	0,004	0,059	95	0,472	1,000	3	2,2	A	K12 - von N - R
4	Z3/FS31	261	202	31	31	72	3,634	0,356	95,274	101,799	95	118,863	1,017	725	4804,5	F	K5 - von S - L
5	Z3/FS32	320	1751	31	31	623	0,514	0,356	0,645	6,953	95	11,413	1,020	70	26,6	B	K5 - von S - G+R
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	484	1801	33	33	681	0,711	0,378	1,728	12,023	95	17,887	1,019	109	33,0	B	K8 - von O - L
9	Z4/FS42	1159	3085	33	33	1165	0,994	0,378	36,770	65,648	95	79,351	1,019	485	141,5	E	K8,K9 - von O - G+R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	11	1696	8	8	170	0,065	0,100	0,038	0,287	95	1,194	1,082	8	37,5	C	K2 - von W - L
16	Z2/FS22	5	2000	8	8	200	0,025	0,100	0,014	0,127	95	0,729	1,000	4	36,8	C	K2 - von W - G
17	Z2/FS23	194	1737	8	8	174	1,117	0,100	13,751	18,601	95	25,895	1,042	162	325,4	F	K2 - von W - R
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:		3216				5381											
gew. Mittelwert:							1,136								525,2		
Maximum:							3,634							725	4804,5	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		B 455 / Abraham-Lincoln-Straße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	10	92	35	35	37	0,272	0,400	0,207	0,376	95	1,412	1,000	8	38,5	C	K11 - von N - L
2	Z1/FS12	705	2211	35	35	884	0,797	0,400	3,234	18,760	95	26,086	1,028	161	37,0	C	K11 - von N - G
3	Z1/FS13	15	2000	35	74	1667	0,009	0,833	0,005	0,068	95	0,509	1,000	3	1,3	A	K12 - von N - R
4	Z3/FS31	74	179	35	34	70	1,063	0,389	5,547	7,397	95	11,996	1,036	75	314,4	F	K5 - von S - L
5	Z3/FS32	529	1750	35	34	681	0,777	0,389	2,695	14,279	95	20,670	1,020	127	38,3	C	K5 - von S - G+R
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	576	1798	19	19	400	1,441	0,222	89,789	104,189	95	121,452	1,020	744	843,8	F	K8 - von O - L
9	Z4/FS42	853	1480	19	74	1233	0,692	0,833	1,562	9,951	95	15,286	1,020	94	7,5	A	K8,K9 - von O - G+R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	35	1745	19	19	388	0,090	0,222	0,055	0,750	95	2,214	1,051	14	28,3	B	K2 - von W - L
16	Z2/FS22	9	2000	19	19	444	0,020	0,222	0,011	0,187	95	0,919	1,000	6	27,4	B	K2 - von W - G
17	Z2/FS23	422	1739	19	19	387	1,092	0,222	25,191	35,741	95	45,852	1,041	286	269,6	F	K2 - von W - R
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:		3228				6190											
gew. Mittelwert:							0,910								209,9		
Maximum:							1,441							744	843,8	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Einfahrttyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	3065	3085
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	3,4	3,5
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	89,3	89,1
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	34,3	34,6
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	D	D
Rampe				
			Einfahrt (E)	
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	20	
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	15,0	
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)	direkt	
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		1	
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		1	
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]	90,3	
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]	0,2	
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]	A	
Einfädelungsbereich				
			Einfädelung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15)	QSV_i [-]	D	
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Einfahrttyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	2269	2315
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	1,4	1,5
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	96,4	96,0
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	23,5	24,1
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	46	
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	6,5	
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)	direkt	
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		1	
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		1	
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]	91,9	
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]	0,5	
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]	A	
Einfädelungsbereich				
			Einfädelung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15)	QSV_i [-]	C	
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	4737	3065
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	3,3	3,4
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	64,8	89,3
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	73,1	34,3
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	F	D
Rampe				
				Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]		1672
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]		3,1
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)		direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)			1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)			1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]		60,5
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]		27,7
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]		F
Ausfädelungsbereich				
				Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7)	QSV_i [-]		F
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]		F

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

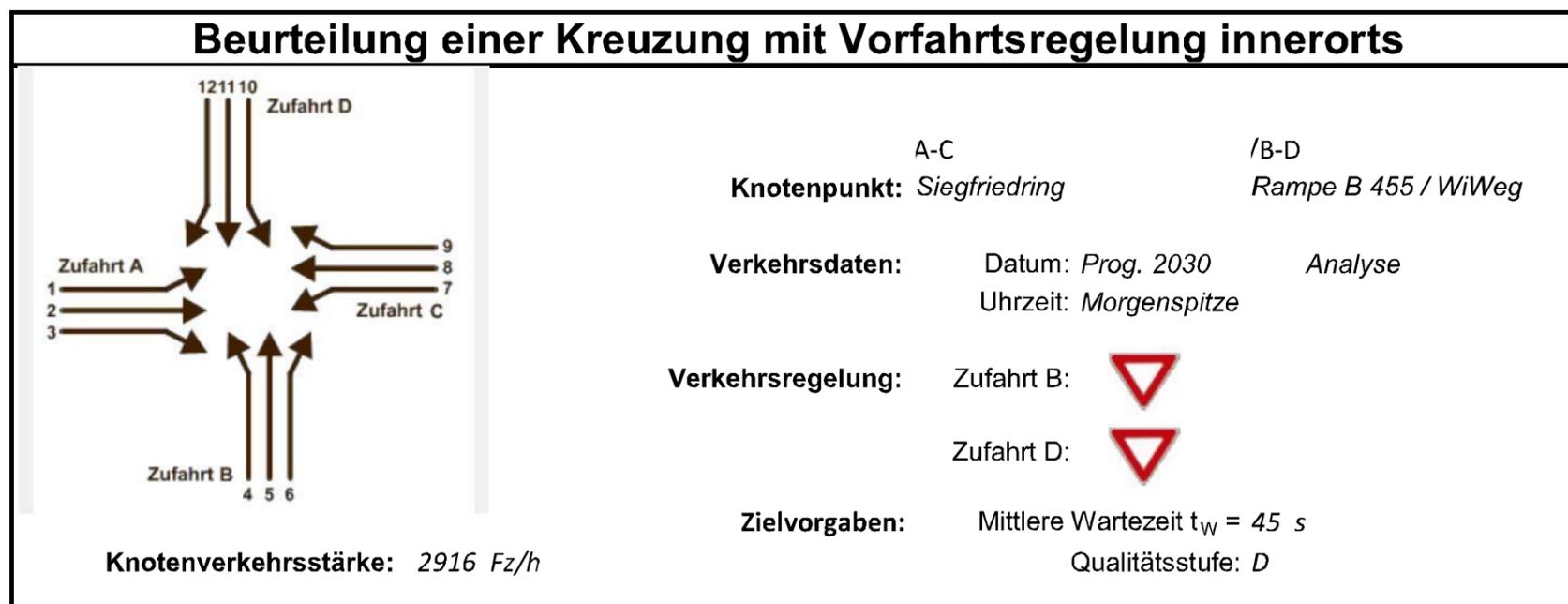
K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	3640	2269
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	1,7	1,4
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	84,0	96,4
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	43,3	23,5
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	E	C
Rampe				
				Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]		1371
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]		2,3
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)		direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)			1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)			1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]		65,3
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]		21,0
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]		F
Ausfädelungsbereich				
				Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7)	QSV_i [-]		F
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]		F

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg



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]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	708	574	1,000	574	0,543	0,457	0,418
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,219	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,088	1,000	---
B	4 (4)	1685	114	1,000	0	max	---	---
	5 (3)	1534	127	1,000	53	2,638	0,000	0,000
	6 (2)	458	686	1,000	686	0,190	0,810	---
C	7 (2)	528	705	1,000	705	0,085	0,915	0,418
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,402	1,000	---
	9 (1)	448	694	1,000	694	0,880	1,000	---
D	10 (4)	1804	97	1,000	0	max	---	---
	11 (3)	1604	115	1,000	48	1,455	0,000	0,000
	12 (2)	708	505	1,000	505	0,163	0,837	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

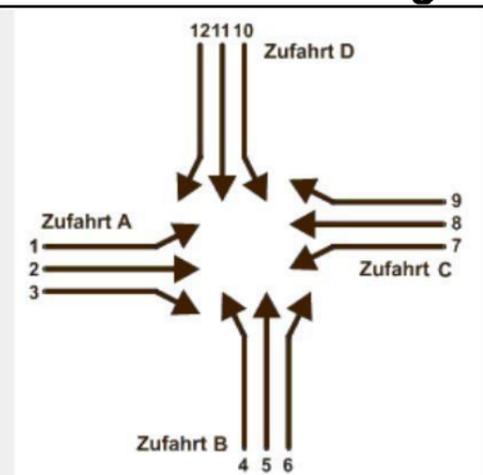
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	308	1,011	574	568	0,543	260	13,8	B
	2	388	1,014	1800	1774	0,219	1386	0,0	A
	3	140	1,000	1600	1600	0,088	1460	0,0	A
B	4	280	1,000	0	0	max	-280	max	F
	5	140	1,000	53	53	2,638	-87	3121,5	F
	6	130	1,000	686	686	0,190	556	6,5	A
C	7	60	1,000	705	705	0,085	645	5,6	A
	8	708	1,022	1800	1762	0,402	1054	0,0	A
	9	596	1,025	694	677	0,880	81	39,0	D
D	10	15	1,000	0	0	max	-15	max	F
	11	70	1,000	48	48	1,455	-22	1087,4	F
	12	81	1,017	505	497	0,163	416	8,7	A
A	2+3	528	1,011	1743	1725	0,306	1197	0,0	A
B	4+5+6	550	1,000	0	0	max	-550	max	F
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11	85	1,000	0	0	max	-85	max	F
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									F

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4+5+6	550	1	1	95	277,47	1668
C							
D	10+11	85	1	1	95	44,84	270

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	<p>Knotenpunkt: Siegfriedring</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: Prog. 2030 Uhrzeit: Abendspitze</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>	<p>A-C /B-D</p> <p>Rampe B 455 / WiWeg</p> <p>Analyse</p>
<p>Knotenverkehrsstärke: 3211 Fz/h</p>		

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]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	766	537	1,000	537	0,624	0,376	0,278
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,313	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,175	1,000	---
B	4 (4)	2121	63	1,000	0	max	---	---
	5 (3)	1924	73	1,000	20	3,437	0,000	0,000
	6 (2)	697	512	1,000	512	0,117	0,883	---
C	7 (2)	837	496	1,000	496	0,262	0,738	0,278
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,434	1,000	---
	9 (1)	401	735	1,000	735	0,941	1,000	---
D	10 (4)	2054	69	1,000	0	max	---	---
	11 (3)	2064	60	1,000	17	8,365	0,000	0,000
	12 (2)	766	471	1,000	471	0,121	0,879	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

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]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	331	1,013	537	531	0,624	200	17,9	B
	2	557	1,010	1800	1782	0,313	1225	0,0	A
	3	280	1,000	1600	1600	0,175	1320	0,0	A
B	4	140	1,000	0	0	max	-140	max	F
	5	70	1,000	20	20	3,437	-50	4799,1	F
	6	60	1,000	512	512	0,117	452	8,0	A
C	7	130	1,000	496	496	0,262	366	9,8	A
	8	766	1,020	1800	1765	0,434	999	0,0	A
	9	675	1,025	735	717	0,941	42	58,4	E
D	10	5	1,000	0	0	max	-5	max	F
	11	140	1,000	17	17	8,365	-123	13711,3	F
	12	57	1,000	471	471	0,121	414	8,7	A
A	2+3	837	1,007	1728	1717	0,488	880	0,0	A
B	4+5+6	270	1,000	0	0	max	-270	max	F
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11	145	1,000	0	0	max	-145	max	F
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									F

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4+5+6	270	1	1	95	137,44	828
C							
D	10+11	145	1	1	95	74,90	450

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K6b - B 54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Einfahrttyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	1733	2585
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	2,4	4,4
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	100,1	93,3
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	17,3	27,7
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	B	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	852	
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	8,6	
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)	indirekt aufsteigend	
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		2	
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		3	
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]	48,8	
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]	17,4	
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]	E	
Einfädelungsbereich				
			Einfädelung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15)	QSV_i [-]	E	
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K6b - B 54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	1935	1733
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	2,5	2,4
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	98,7	100,1
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	19,6	17,3
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	C	B
Rampe				
				Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]		202
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]		3,5
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)		direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)			1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)			1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]		86,0
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]		2,3
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]		A
Ausfädelungsbereich				
				Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7)	QSV_i [-]		C
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]		C

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K6b - B 54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Einfahrttyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	1708	2787
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	1,9	2,2
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	100,4	92,0
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	17,0	30,3
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	B	D
Rampe				
			Einfahrt (E)	
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	1079	
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	2,6	
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)	indirekt aufsteigend	
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		2	
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		3	
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]	49,8	
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]	21,7	
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]	F	
Einfädelungsbereich				
			Einfädelung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15)	QSV_i [-]	F	
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K6b - B 54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		1848	1708
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		2,1	1,9
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]		99,4	100,4
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]		18,6	17,0
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]		C	B
Rampe				
				Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]			140
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]			5,0
12	Rampentyp (direkt/indirekt)			direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)			1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)			1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]			88,0
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]			1,6
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]			A
Ausfädelungsbereich				
				Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7) QSV_i [-]			C
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]			C

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K7a - Siegfriedring / Friedenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Friedenstraße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	935	1970	42	42	1210	0,773	0,614	2,696	16,046	95	22,820	1,015	139	17,9	A	K1 - von W - G
2	Z2/FS21	703	1967	42	42	1208	0,582	0,614	0,882	9,087	95	14,185	1,017	87	10,7	A	K3 - von O - G
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	46	1674	16	16	406	0,113	0,243	0,071	0,767	95	2,249	1,039	14	21,3	B	K2 - von N - L
9	Z3/FS32	89	1730	16	16	420	0,212	0,243	0,152	1,533	95	3,627	1,061	23	22,5	B	K2 - von N - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		1773				3245											
gew. Mittelwert:							0,652								15,4		
Maximum:							0,773							139	22,5	B	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

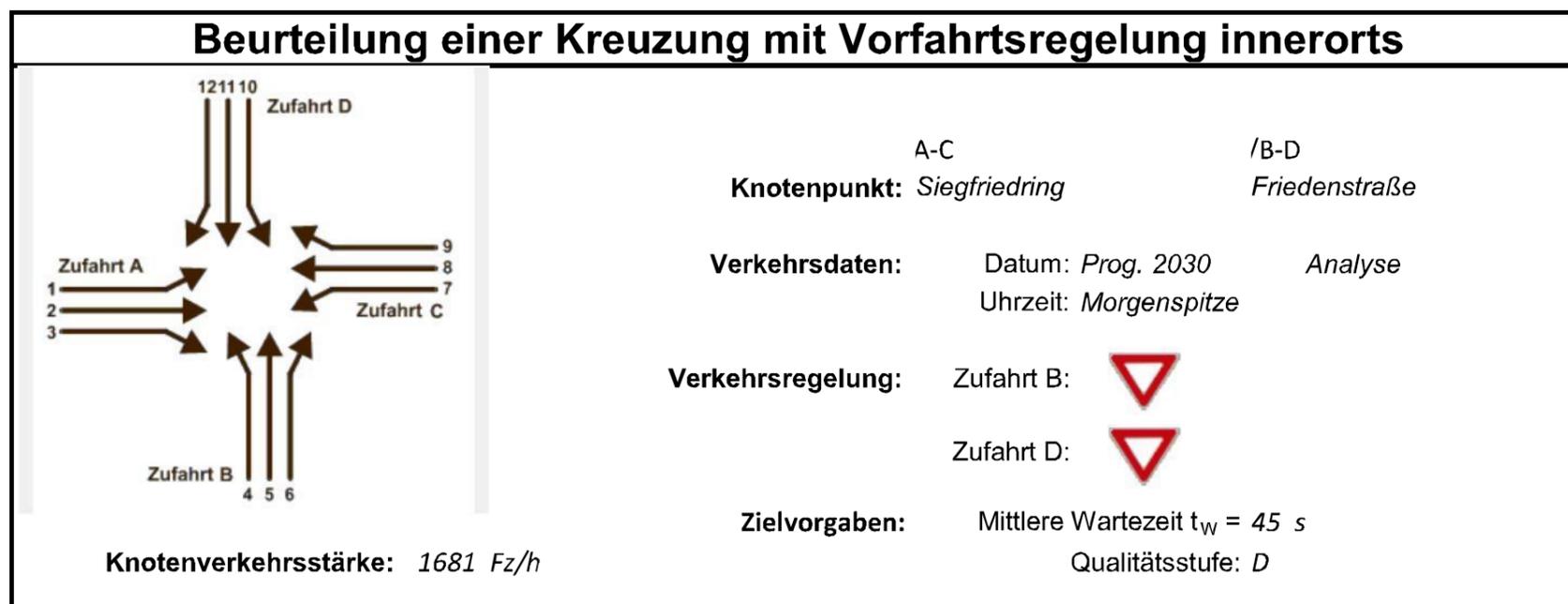
K7a - Siegfriedring / Friedenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Friedenstraße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	1023	1972	42	42	1212	0,844	0,614	5,372	21,313	95	29,121	1,014	177	26,8	B	K1 - von W - G
2	Z2/FS21	1033	1971	42	42	1211	0,853	0,614	5,982	22,264	95	30,244	1,015	184	28,7	B	K3 - von O - G
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	39	1627	16	16	395	0,099	0,243	0,061	0,649	95	2,012	1,069	13	21,1	B	K2 - von N - L
9	Z3/FS32	141	1725	16	16	419	0,337	0,243	0,293	2,554	95	5,256	1,064	34	24,4	B	K2 - von N - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		2236				3236											
gew. Mittelwert:							0,803								27,4		
Maximum:							0,853						184	28,7	B		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	739	554	1,000	554	0,241	0,759	0,759
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,452	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
B	4 (4)	1644	120	1,000	91	0,000	---	---
	5 (3)	1679	104	1,000	79	0,000	1,000	0,759
	6 (2)	807	448	1,000	448	0,000	1,000	---
C	7 (2)	809	512	1,000	512	0,000	1,000	0,759
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,377	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,043	1,000	---
D	10 (4)	1644	120	1,000	91	0,000	---	---
	11 (3)	1647	108	1,000	82	0,000	1,000	0,759
	12 (2)	705	507	1,000	507	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße

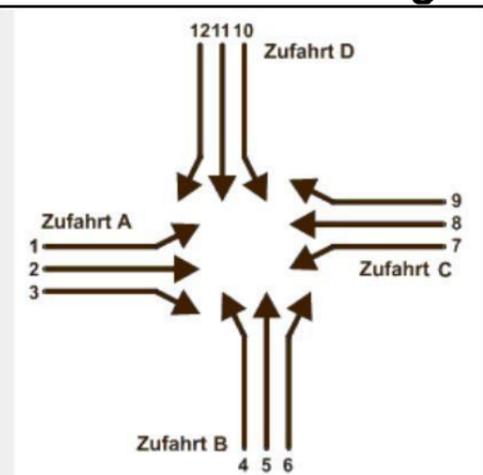
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	133	1,005	554	551	0,241	418	8,6	A
	2	804	1,011	1800	1780	0,452	976	0,0	A
	3	5	1,000	1600	1600	0,003	1595	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	670	1,013	1800	1778	0,377	1108	0,0	A
	9	69	1,000	1600	1600	0,043	1531	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	809	1,011	1799	1779	0,455	970	0,0	A
B	4+5+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	739	1,011	1779	1759	0,420	1020	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	133	1,005	551	95	0,95	7
B							
C							
D							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	<p>Knotenpunkt: Siegfriedring</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: Prog. 2030 Uhrzeit: Abendspitze</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zufahrt D: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>	<p>A-C / B-D Friedenstraße</p> <p>Analyse</p>
<p>Knotenverkehrsstärke: 2073 Fz/h</p>		

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]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	1042	392	1,000	392	0,233	0,767	0,760
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,522	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,005	1,000	---
B	4 (4)	2040	70	1,000	53	0,000	---	---
	5 (3)	2069	60	1,000	46	0,000	1,000	0,760
	6 (2)	933	384	1,000	384	0,000	1,000	---
C	7 (2)	937	442	1,000	442	0,009	0,991	0,760
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,552	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,037	1,000	---
D	10 (4)	2040	70	1,000	53	0,000	---	---
	11 (3)	2044	62	1,000	47	0,000	1,000	0,760
	12 (2)	1013	348	1,000	348	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße

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]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	90	1,016	392	386	0,233	296	12,1	B
	2	929	1,011	1800	1781	0,522	852	0,0	A
	3	8	1,000	1600	1600	0,005	1592	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	4	1,000	442	442	0,009	438	8,2	A
	8	983	1,011	1800	1780	0,552	797	0,0	A
	9	59	1,012	1600	1581	0,037	1522	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	937	1,010	1798	1779	0,527	842	0,0	A
B	4+5+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	1042	1,011	1787	1767	0,590	725	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	90	1,016	386	95	0,91	7
B							
C	7	4	1	442	95	0,03	6
D							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Brunhildenstraße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	1168	1100	37	37	597	1,956	0,543	286,448	309,159	95	338,896	1,013	2060	1742,9	F	K1 - von W - L+G
2																	
3	Z2/FS21	833	2130	37	27	852	0,978	0,400	24,149	40,109	95	50,820	1,017	310	122,7	E	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	216	1801	17	17	463	0,466	0,257	0,523	4,068	95	7,479	1,008	45	26,0	B	K2 - von N - L+G
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		2217				1912											
gew. Mittelwert:							1,443								966,9		
Maximum:							1,956							2060	1742,9	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Brunhildenstraße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	1164	1152	39	39	658	1,768	0,571	254,003	276,636	95	304,765	1,013	1853	1404,1	F	K1 - von W - L+G
2																	
3	Z2/FS21	1159	2141	39	29	918	1,263	0,429	123,069	145,605	95	166,012	1,019	1015	502,8	F	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	159	1798	19	19	514	0,310	0,286	0,257	2,680	95	5,449	1,011	33	21,4	B	K2 - von N - L+G
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		2482				2090											
gew. Mittelwert:							1,439								894,7		
Maximum:							1,768							1853	1404,1	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Hasengartenstraße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		80	[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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	267	300	52	52	199	1,343	0,663	35,980	41,914	95	52,863	1,024	325	665,2	F	K1, K4 - von W - L
2	Z1/FS12	900	1707	52	52	1131	0,796	0,663	3,258	17,539	95	24,622	1,019	151	20,0	B	K1 - von W - G
3	Z2/FS21	949	2224	52	37	1056	0,898	0,475	10,623	29,936	95	39,189	1,018	239	55,4	D	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	244	1773	14	14	332	0,734	0,188	1,903	7,011	95	11,490	1,007	69	51,2	D	K2 - von N - L
9	Z3/FS32	92	1763	14	14	331	0,278	0,188	0,220	1,972	95	4,348	1,020	27	30,3	B	K2 - von N - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		2452				3049											
gew. Mittelwert:							0,870								107,5		
Maximum:							1,343							325	665,2	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Hasengartenstraße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	256	327	63	63	233	1,101	0,711	16,678	23,078	95	31,202	1,018	191	271,2	F	K1, K4 - von W - L
2	Z1/FS12	939	1711	63	63	1217	0,772	0,711	2,673	17,701	95	24,816	1,016	151	16,2	A	K1 - von W - G
3	Z2/FS21	1249	2216	63	49	1231	1,015	0,556	45,762	76,987	95	91,826	1,017	560	153,8	F	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	407	2580	13	13	401	1,014	0,156	17,217	27,392	95	36,243	1,013	220	192,4	F	K2 - von N - L+R
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		2851				3082											
gew. Mittelwert:							0,942								124,6		
Maximum:							1,101						560	271,2	F		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	<p style="text-align: center;">A-C /B Knotenpunkt: Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: Prog. 2030 / Analyse Uhrzeit: Morgenspitze</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>	
Knotenverkehrsstärke: 2257 Fz/h		

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_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand ρ_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,376	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,045	---
B	4 (3)	1847	91	1,000	69	0,000	---
	6 (2)	702	509	1,000	509	0,756	---
C	7 (2)	737	555	1,000	555	0,245	0,755
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,567	---

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	666	1,017	1800	1770	0,376	1104	0,0	A
	3	71	1,010	1600	1584	0,045	1513	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	375	1,026	509	496	0,756	121	28,7	C
C	7	134	1,016	555	547	0,245	413	8,7	A
	8	1011	1,010	1800	1783	0,567	772	0,0	A
A	2+3	737	1,016	1779	1750	0,421	1013	0,0	A
B	4+6	375	1,026	509	496	0,756	121	28,7	C
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									C

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
	6	375	1,026	496	95	8,18	56
C							
	7	134	1,016	547	95	0,97	7

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	<p style="text-align: center;">A-C Knotenpunkt: Siegfriedring</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: Prog. 2030 Uhrzeit: Abendspitze</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D</p>	<p style="text-align: center;">/B Rampe Mainzer Straße</p> <p style="text-align: center;">Analyse</p>
<p>Knotenverkehrsstärke: 2313 Fz/h</p>		

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_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand ρ_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,605	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,046	---
B	4 (3)	1767	102	1,000	76	0,000	---
	6 (2)	1107	310	1,000	310	1,682	---
C	7 (2)	1143	350	1,000	350	0,251	0,749
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,321	---

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	1070	1,017	1800	1770	0,605	700	0,0	A
	3	73	1,010	1600	1585	0,046	1512	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	510	1,023	310	303	1,682	-207	1267,5	F
C	7	87	1,008	350	347	0,251	260	13,8	B
	8	573	1,010	1800	1783	0,321	1210	0,0	A
A	2+3	1143	1,017	1786	1757	0,651	614	0,0	A
B	4+6	510	1,023	310	303	1,682	-207	1267,5	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
	6	510	1,023	303	95	110,42	682
C							
	7	87	1,008	347	95	0,99	7

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K10d - Mainzer Straße / 2. Ring

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Mainzer Straße / 2. Ring															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	659	1919	60	60	1300	0,507	0,678	0,627	8,713	95	13,705	1,042	86	8,9	A	Mainzer v. N1 - G (re)
2	Z1/FS13	737	1914	60	65	1403	0,525	0,733	0,681	8,672	95	13,653	1,045	86	7,0	A	Mainzer v. N2 - G (re)
3	Z3/FS31	80	1820	60	65	1334	0,060	0,733	0,035	0,593	95	1,896	1,023	12	3,4	A	Mainzer v. N2 - R
4	Z3/FS32	1230	2000	60	60	1356	0,907	0,678	13,641	39,377	95	49,990	1,000	300	48,4	C	Mainzer v. S1 - G (li)
5	Z3/FS33	590	1858	60	60	1259	0,468	0,678	0,530	7,494	95	12,123	1,076	78	8,4	A	Mainzer v. S1 - G (re)
6	Z3/FS31a	1230	2000	60	65	1467	0,839	0,733	5,148	26,446	95	35,144	1,000	211	20,9	B	Mainzer v. S2 - G (li)
7	Z3/FS32a	600	1860	60	65	1364	0,440	0,733	0,467	6,372	95	10,641	1,075	69	6,0	A	Mainzer v. S2 - G (re)
Phase 2																	
8	Z2/FS21	245	1689	15	19	375	0,653	0,222	1,223	6,795	95	11,204	1,029	69	43,6	C	THR Nord - R
9	Z2/FS22	230	1887	15	15	335	0,686	0,178	1,447	6,831	95	11,251	1,000	68	50,2	D	THR Süd - R (li)
10	Z6/FS61	16	1232	15	15	219	0,073	0,178	0,044	0,377	95	1,415	1,450	12	31,5	B	THR Süd - R (re)
11	Z4/FS41	10	1860	15	19	413	0,024	0,222	0,014	0,209	95	0,983	1,000	6	27,5	B	Schwarzenb.str. - R
12	Z5/FS51	161	1956	15	15	348	0,463	0,178	0,513	4,120	95	7,552	1,022	46	38,5	C	Siegfriedring - R
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	5788					11175											
gew. Mittelwert:							0,658								23,2		
Maximum:							0,907							300	50,2	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10d - Mainzer Straße / 2. Ring

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Mainzer Straße / 2. Ring															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	1106	1916	51	56	1213	0,912	0,633	13,762	37,746	95	48,137	1,044	302	55,1	D	Mainzer v. N1 - G (re)
2	Z1/FS13	1231	1911	51	61	1316	0,935	0,689	20,549	47,466	95	59,118	1,047	371	68,4	D	Mainzer v. N2 - G (re)
3	Z3/FS31	93	1825	51	61	1257	0,074	0,689	0,044	0,806	95	2,325	1,019	14	4,7	A	Mainzer v. N2 - R
4	Z3/FS32	919	2000	51	56	1267	0,726	0,633	1,926	17,512	95	24,589	1,000	148	16,7	A	Mainzer v. S1 - G (li)
5	Z3/FS33	484	1933	51	56	1224	0,395	0,633	0,384	6,303	95	10,549	1,032	65	9,2	A	Mainzer v. S1 - G+R
6	Z3/FS31a	972	2000	51	61	1378	0,705	0,689	1,700	16,408	95	23,259	1,000	140	12,9	A	Mainzer v. S2 - G (li)
7	Z3/FS32a	474	1937	51	61	1335	0,355	0,689	0,320	5,201	95	9,058	1,032	56	6,6	A	Mainzer v. S2 - R
Phase 2																	
8	Z2/FS21	370	1690	24	23	451	0,821	0,267	3,626	12,311	95	18,245	1,029	113	60,0	D	THR Nord - R
9	Z2/FS22	174	1887	24	19	419	0,415	0,222	0,417	4,144	95	7,587	1,000	46	33,6	B	THR Süd - R (li)
10	Z6/FS61	173	1602	24	19	356	0,486	0,222	0,567	4,338	95	7,861	1,114	53	36,3	C	THR Süd - R (re)
11	Z4/FS41	10	1860	24	23	496	0,020	0,267	0,011	0,196	95	0,944	1,000	6	24,4	B	Schwarzenb.str. - R
12	Z5/FS51	125	1972	24	19	438	0,285	0,222	0,228	2,823	95	5,665	1,014	34	30,9	B	Siegfriedring - R
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		6131				11150											
gew. Mittelwert:							0,713								35,8		
Maximum:							0,935							371	68,4	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K10e - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	<p style="text-align: center;">A-C Knotenpunkt: <i>Theodor-Heuss-Ring</i></p> <p style="text-align: center;">Verkehrsdaten: Datum: <i>Bestand</i> Uhrzeit: <i>Morgenspitze</i></p> <p style="text-align: center;">Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p style="text-align: center;">Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D</p>	<p style="text-align: right;">/B Rampe Mainzer Straße</p> <p style="text-align: right;">Analyse</p>
<p>Knotenverkehrsstärke: 1664 Fz/h</p>		

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_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand ρ_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,442	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	1664	117	1,000	63	0,000	---
	6 (2)	784	460	1,000	460	0,000	---
C	7 (2)	784	526	1,000	526	0,465	0,535
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,363	---

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	784	1,014	1800	1775	0,442	991	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	239	1,023	526	514	0,465	275	13,0	B
	8	641	1,019	1800	1767	0,363	1126	0,0	A
A	2+3	784	1,014	1800	1775	0,442	991	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									B

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K10e - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C	7	239	1,023	514	95	2,56	19

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10e - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	A-C Knotenpunkt: Theodor-Heuss-Ring	/B Rampe Mainzer Straße
Knotenverkehrsstärke: 1762 Fz/h		
Verkehrsdaten:	Datum: Bestand Uhrzeit: Abendspitze	Analyse
Verkehrsregelung:	Zufahrt B:	
Zielvorgaben:	Mittlere Wartezeit $t_w =$	45 s
	Qualitätsstufe:	D

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_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand ρ_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,273	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	1762	102	1,000	53	0,000	---
	6 (2)	485	663	1,000	663	0,000	---
C	7 (2)	485	740	1,000	740	0,480	0,520
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,526	---

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	485	1,014	1800	1774	0,273	1289	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	347	1,024	740	723	0,480	376	9,6	A
	8	930	1,019	1800	1767	0,526	837	0,0	A
A	2+3	485	1,014	1800	1774	0,273	1289	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									A

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10e - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C	7	347	1,024	723	95	2,73	19

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
$t_U =$		70	[s]	$f_{in} =$		1,017	[-]	$T =$		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	Z3/FS31	47	1860	13	24	664	0,071	0,357	0,039	0,641	95	1,996	1,000	12	15,0	A	K1 - von O - R
2	Z1/FS11	150	1806	13	13	361	0,415	0,200	0,363	2,908	95	5,792	1,030	36	28,0	B	K5 - von N - L
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS32	133	1836	12	12	341	0,390	0,186	0,327	2,597	95	5,323	1,014	32	28,5	B	K2 - von O - L
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z1/FS12	913	1928	31	35	991	0,921	0,514	5,640	22,021	95	29,957	1,000	180	36,2	C	K4 - von N - G (li)
16	Z1/FS13	912	1811	31	35	931	0,979	0,514	11,078	28,433	95	37,451	1,105	248	59,5	D	K4 - von N - G (re)
17	Z2/FS21	1251	1878	31	31	859	1,457	0,457	197,738	222,063	95	247,265	1,065	1580	848,0	F	K3 - von S - G (li)
18	Z2/FS22	1629	2365	31	31	1081	1,507	0,457	275,407	307,082	95	336,719	1,007	2034	936,1	F	K3 - von S - G+R
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		5035				5229											
gew. Mittelwert:							1,217								532,6		
Maximum:							1,507							2034	936,1	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[s]	f _{in} =		1,025	[-]	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	Z3/FS31	135	1860	13	26	718	0,188	0,386	0,119	1,858	95	4,163	1,000	25	14,8	A	K1 - von O - R
2	Z1/FS11	191	1843	13	13	369	0,518	0,200	0,560	3,875	95	7,204	1,009	44	30,5	B	K5 - von N - L
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS32	164	1821	12	12	338	0,485	0,186	0,490	3,343	95	6,436	1,022	39	30,7	B	K2 - von O - L
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z1/FS12	1131	1928	31	35	991	1,141	0,514	73,642	95,634	95	112,173	1,000	673	284,4	F	K4 - von N - G (li)
16	Z1/FS13	1131	1885	31	35	969	1,167	0,514	84,262	106,254	95	123,687	1,061	788	330,0	F	K4 - von N - G (re)
17	Z2/FS21	874	1906	31	23	653	1,338	0,343	112,238	129,233	95	148,459	1,049	935	641,4	F	K3 - von S - G (li)
18	Z2/FS22	1300	2525	31	23	866	1,502	0,343	218,629	243,907	95	270,320	1,007	1633	932,2	F	K3 - von S - G+R
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4926				4904											
gew. Mittelwert:							1,205								503,5		
Maximum:							1,502						1633	932,2	F		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K12 - Mainzer Straße / Weidebornstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Mainzer Straße / Weidenbornstraße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[s]	f _{in} =		1,045	[-]	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	Z1/FS12	426	2000	33	42	1229	0,347	0,614	0,284	4,343	95	7,868	1,000	47	7,4	A	K1 - von N - G (li)
2	Z1/FS13	815	1913	33	42	1175	0,693	0,614	1,298	11,946	95	17,791	1,045	112	13,0	A	K1 - von N - G (re)
3	Z1/FS14	18	1053	33	42	647	0,028	0,614	0,015	0,152	95	0,812	1,900	9	5,4	A	K1 - von N - G (BUS)
4	Z2/FS21	650	2000	33	33	971	0,669	0,486	1,147	10,776	95	16,328	1,000	98	18,0	A	K6 - von S - G (li)
5	Z2/FS22	649	1892	33	33	919	0,706	0,486	1,380	11,258	95	16,932	1,057	107	19,5	A	K6 - von S - G (re)
6	Z2/FS23	364	1875	33	46	1259	0,289	0,671	0,216	3,102	95	6,081	1,067	39	5,3	A	K5,6 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	231	1872	11	7	214	1,080	0,114	12,970	17,461	95	24,528	1,008	148	249,2	F	K2 - von N - L
9	Z3/FS33	123	1735	11	22	570	0,216	0,329	0,145	1,874	95	4,189	1,029	26	17,9	A	K3 - von O - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z3/FS31	99	1762	11	11	302	0,328	0,171	0,259	1,949	95	4,310	1,000	26	28,5	B	K4 - von O - L (li)
16	Z3/FS32	100	1821	11	11	312	0,320	0,171	0,251	1,955	95	4,320	1,036	27	28,3	B	K4 - von O - L (re)
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:		3475				7598											
gew. Mittelwert:							0,591								30,4		
Maximum:							1,080							148	249,2	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K12 - Mainzer Straße / Weidebornstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden																
Knotenpunkt:		Mainzer Straße / Weidenbornstraße																
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose 2030																
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH																
t _U =		70	[s]	f _{in} =		1,045	[-]	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	Z1/FS12	806	2000	35	41	1200	0,672	0,600	1,164	11,665	95	17,441	1,000	105	12,9	A	K1 - von N - G (li)	
2	Z1/FS13	806	1904	35	41	1143	0,705	0,600	1,380	12,250	95	18,169	1,050	114	14,1	A	K1 - von N - G (re)	
3	Z1/FS14	16	1053	35	41	632	0,025	0,600	0,014	0,140	95	0,773	1,900	9	5,8	A	K1 - von N - G (BUS)	
4	Z2/FS21	536	2000	35	29	857	0,625	0,429	0,933	9,069	95	14,162	1,000	85	19,5	A	K6 - von S - G (li)	
5	Z2/FS22	535	1941	35	29	832	0,643	0,429	1,011	9,218	95	14,352	1,030	89	20,2	B	K6 - von S - G (re)	
6	Z2/FS23	107	1776	35	45	1167	0,092	0,657	0,053	0,812	95	2,336	1,126	16	4,5	A	K5,K6 - von S - G (BUS)	
7																		
Phase 2																		
8	Z1/FS11	156	1876	13	9	268	0,582	0,143	0,758	3,593	95	6,799	1,006	41	38,2	C	K2 - von N - L	
9	Z3/FS33	185	1786	13	27	714	0,259	0,400	0,185	2,593	95	5,317	1,000	32	15,0	A	K3 - von O - R	
10																		
11																		
12																		
13																		
14																		
Phase 3																		
15	Z3/FS31	189	1762	14	14	378	0,501	0,214	0,543	3,777	95	7,064	1,000	42	29,4	B	K4 - von O - L (li)	
16	Z3/FS32	188	1860	14	14	399	0,472	0,214	0,482	3,677	95	6,920	1,014	42	28,4	B	K4 - von O - L (re)	
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:		3524				7589												
gew. Mittelwert:							0,602								17,9			
Maximum:							0,705							114	38,2	C		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K13 - Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[s]	f _{in} =		1,021	[-]	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	Z1/FS11	105	440	30	23	151	0,696	0,343	1,128	2,890	95	5,765	1,026	35	46,8	C	K1 - von N - L
2	Z1/FS12	355	2000	30	23	686	0,518	0,343	0,557	6,072	95	10,240	1,000	61	21,3	B	K1 - von N - G
3	Z1/FS13	354	1637	30	23	561	0,631	0,343	0,891	6,662	95	11,027	1,086	72	25,0	B	K1 - von N - G+R
4	Z3/FS31	921	1895	30	30	839	1,097	0,443	45,908	63,817	95	77,327	1,011	469	216,4	F	K3 - von S - L+G
5																	
6	Z3/FS33	576	1645	30	30	729	0,791	0,443	1,996	11,599	95	17,358	1,075	112	26,6	B	K3 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z2/FS21	156	555	23	23	190	0,820	0,343	2,085	4,858	95	8,585	1,046	54	60,5	D	K4 - von W - L
9	Z2/FS22	690	2000	23	23	686	1,006	0,343	14,249	27,666	95	36,561	1,000	219	97,8	F	K4 - von W - G
10	Z2/FS23	545	1709	23	23	586	0,930	0,343	5,672	15,896	95	22,639	1,033	140	57,0	D	K4 - von W - G+R
11	Z4/FS41	443	1138	23	23	390	1,135	0,343	30,094	38,708	95	49,230	1,014	300	300,7	F	K2 - von O - L+G
12																	
13	Z4/FS43	299	1771	23	23	607	0,492	0,343	0,503	5,099	95	8,918	1,033	55	21,2	B	K2 - von O - G+R
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		4444				5425											
gew. Mittelwert:							0,883								108,8		
Maximum:							1,135							469	300,7	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K13 - Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[s]	f _{in} =		1,024	[-]	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	Z1/FS11	96	480	32	23	165	0,583	0,343	0,715	2,248	95	4,784	1,000	29	34,5	B	K1 - von N - L
2	Z1/FS12	542	2000	32	23	686	0,790	0,343	2,016	11,516	95	17,255	1,000	104	31,3	B	K1 - von N - G
3	Z1/FS13	545	1752	32	23	601	0,907	0,343	4,735	14,843	95	21,359	1,035	133	50,3	D	K1 - von N - G+R
4	Z3/FS31	744	1502	32	32	708	1,051	0,471	25,307	39,774	95	50,440	1,002	303	147,2	F	K3 - von S - L+G
5																	
6	Z3/FS33	414	1688	32	32	796	0,520	0,471	0,567	6,205	95	10,418	1,057	66	15,5	A	K3 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z2/FS21	132	543	20	20	163	0,810	0,300	1,960	4,333	95	7,854	1,007	47	66,0	D	K4 - von W - L
9	Z2/FS22	505	2000	20	20	600	0,842	0,300	2,795	11,990	95	17,846	1,000	107	39,7	C	K4 - von W - G
10	Z2/FS23	504	1712	20	20	514	0,981	0,300	9,079	18,801	95	26,134	1,046	164	87,9	E	K4 - von W - G+R
11	Z4/FS41	707	1840	20	20	552	1,281	0,300	79,717	93,464	95	109,815	1,001	660	544,4	F	K2 - von O - L+G
12																	
13	Z4/FS43	542	1858	20	20	557	0,972	0,300	8,631	19,046	95	26,427	1,023	162	80,0	E	K2 - von O - G+R
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		4731				5341											
gew. Mittelwert:							0,937								140,5		
Maximum:							1,281							660	544,4	F	

8 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für den Zustand „IHK 2030+“

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$		[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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	652	1655	27	30	733	0,890	0,443	8,169	19,824	95	27,354	1,018	167	58,1	D	K4, K3 - von O - L+G
2	Z1/FS13	495	2000	27	30	886	0,559	0,443	0,792	7,918	95	12,677	1,000	76	17,7	A	K3 - von O - G (re)
3	Z1/FS14	354	1739	27	30	770	0,460	0,443	0,509	5,324	95	9,227	1,140	63	16,0	A	K3 - von O - G+R
4	Z3/FS31	84	1958	27	27	783	0,107	0,400	0,067	1,091	95	2,857	1,021	18	13,5	A	K7 - von W - L
5	Z3/FS32	541	2000	27	27	800	0,676	0,400	1,418	10,070	95	15,437	1,000	93	23,7	B	K7 - von W - G (li)
6	Z3/FS34	451	1731	27	27	692	0,651	0,400	1,237	8,352	95	13,240	1,114	88	23,5	B	K7 - von W - G+R
7	Z3/FS35	362	1815	27	27	726	0,499	0,400	0,603	5,879	95	9,979	1,025	61	18,7	A	K7 - von W - R
Phase 2																	
8	Z2/FS24	131	1817	11	20	545	0,240	0,300	0,179	2,101	95	4,552	1,069	29	19,7	A	K5 - von S - R
9																	
10	Z4/FS42	55	1827	11	12	339	0,162	0,186	0,108	1,006	95	2,703	1,033	17	25,1	B	K1 - von N - R
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	140	1987	12	9	284	0,493	0,143	0,584	3,094	95	6,069	1,006	37	35,1	C	K6 - von S - L (li)
16	Z2/FS22	141	1914	12	9	273	0,516	0,143	0,643	3,180	95	6,196	1,045	39	36,2	C	K6 - von S - L (re)
17	Z2/FS23	22	1053	12	9	150	0,146	0,143	0,096	0,470	95	1,630	1,900	19	28,6	B	K6 - von S - L (BUS)
18	Z4/FS41	239	1978	12	12	367	0,651	0,186	1,211	5,515	95	9,487	1,011	58	38,3	C	K2 - von N - L
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		3667				7350											
gew. Mittelwert:							0,602								29,3		
Maximum:							0,890							167	58,1	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße																	
Zeitraum: Abendspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$		$[s]$	$f_m = 1,100$		$[-]$	$T = 1,0$		$[h]$									
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_f	t_f	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	N_{MS}	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	Z1/FS12	418	2000	27	34	1000	0,418	0,500	0,424	5,562	95	9,551	1,000	57	12,6	A	K3 - von O - G (li)
2	Z1/FS13	583	2000	27	34	1000	0,583	0,500	0,886	8,886	95	13,928	1,000	84	15,5	A	K3 - von O - G (re)
3	Z1/FS14	454	1902	27	34	951	0,477	0,500	0,551	6,348	95	10,610	1,048	67	13,6	A	K3 - von O - G+R
4	Z3/FS31	58	2000	27	26	771	0,075	0,386	0,045	0,759	95	2,232	1,000	13	13,8	A	K7 - von W - L
5	Z3/FS32	380	2000	27	26	771	0,493	0,386	0,588	6,192	95	10,400	1,000	62	19,0	A	K7 - von W - G (li)
6	Z3/FS34	338	1750	27	26	675	0,501	0,386	0,609	5,613	95	9,619	1,093	63	19,6	A	K7 - von W - G+R
7	Z3/FS35	254	1841	27	26	710	0,358	0,386	0,324	3,843	95	7,158	1,011	43	17,0	A	K7 - von W - R
Phase 2																	
8	Z2/FS24	169	1911	11	21	601	0,281	0,314	0,224	2,696	95	5,472	1,016	33	19,4	A	K5 - von S - R
9	Z1/FS11	202	1956	11	12	363	0,556	0,186	0,773	4,339	95	7,862	1,022	48	33,5	B	K4 - von O - L
10	Z4/FS42	59	1887	11	7	216	0,274	0,114	0,214	1,263	95	3,164	1,000	19	31,9	B	K1 - von N - R
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	244	2000	12	10	314	0,776	0,157	2,467	7,022	95	11,503	1,000	69	56,6	D	K6 - von S - L (li)
16	Z2/FS22	244	1971	12	10	310	0,788	0,157	2,658	7,222	95	11,767	1,015	72	59,3	D	K6 - von S - L (re)
17	Z2/FS23	15	1053	12	10	165	0,091	0,157	0,055	0,305	95	1,238	1,900	14	26,4	B	K6 - von S - L (BUS)
18	Z4/FS41	214	1983	12	14	425	0,504	0,214	0,614	4,279	95	7,777	1,008	47	29,4	B	K2 - von N - L
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		3632				8273											
gew. Mittelwert:							0,509								23,8		
Maximum:							0,788							84	59,3	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K2 - 1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden																
Knotenpunkt:		1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße																
Zeitabschnitt:		Morgenspitze IHK 2030																
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH																
$t_{ij} =$		70	[s]	$f_{in} =$	1,029	[-]	$T =$	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	Z1/FS11	352	1830	10	10	288	1,224	0,157	34,747	41,591	95	52,498	1,003	316	464,5	F	K1 - von NW - L+G	
2	Z1/FS12	372	1766	10	10	278	1,340	0,157	49,099	56,332	95	69,026	1,039	430	666,3	F	K1 - von NW - G	
3	Z1/FS13	14	966	10	10	152	0,092	0,157	0,052	0,285	95	1,188	1,900	14	26,5	B	K1 - von NW - G (BUS)	
4																		
5																		
6																		
7																		
Phase 2																		
8	Z4/FS41	778	3102	27	14	665	1,170	0,214	59,890	75,018	95	89,667	1,009	543	351,9	F	K3 - von NO - L	
9	Z4/FS42																	
10	Z4/FS43	928	3600	27	28	1491	0,622	0,414	0,885	15,124	95	21,702	1,027	134	18,3	A	K2 - von NO - G+R	
11	Z4/FS44																	
12	Z2/FS26	18	1053	27	5	90	0,200	0,086	0,128	0,454	95	1,593	1,900	18	34,9	B	B1 - von W - R (BUS)	
13																		
14																		
Phase 3																		
15	Z2/FS21	137	1912	20	10	300	0,456	0,157	0,438	2,856	95	5,715	1,046	36	32,0	B	K6 - von W - L	
16	Z2/FS22	248	2000	20	20	600	0,413	0,300	0,369	4,222	95	7,697	1,000	46	21,8	B	K5 - von W - G (li)	
17	Z2/FS23	248	1846	20	20	554	0,448	0,300	0,425	4,325	95	7,842	1,083	51	22,6	B	K5 - von W - G (re)	
18	Z2/FS24	405	1928	20	20	578	0,700	0,300	1,256	8,235	95	13,088	1,000	79	29,5	B	K4 - von W - R (li)	
19	Z2/FS25	406	1882	20	20	565	0,719	0,300	1,379	8,425	95	13,334	1,024	82	30,7	B	K4 - von W - R (re)	
Phase 4																		
20																		
21																		
22																		
23																		
24																		
Phase 5																		
25																		
26																		
27																		
28																		
29																		
Phase 6																		
30																		
31																		
32																		
33																		
34																		
Knotenpunkt																		
Summe:		3906				5560												
gew. Mittelwert:							0,838								190,2			
Maximum:							1,340							543	666,3	F		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K2 - 1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße															
Zeitaltschnitt:		Abendspitze IHK 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
$t_u =$		70	[s]	$f_m =$		1,013	[-]	$T =$		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	Z1/FS11	390	1831	13	13	366	1,065	0,200	17,478	25,062	95	33,528	1,002	202	199,8	F	K1 - von NW - L+G
2	Z1/FS12	390	1822	13	13	364	1,070	0,200	18,148	25,731	95	34,310	1,007	207	207,3	F	K1 - von NW - G
3	Z1/FS13	18	966	13	13	193	0,093	0,200	0,052	0,337	95	1,320	1,900	15	23,8	B	K1 - von NW - G (BUS)
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	653	3190	12	12	592	1,102	0,186	34,956	47,653	95	59,328	1,010	359	240,9	F	K3 - von NO - L
9	Z4/FS42																
10	Z4/FS43	582	3900	12	16	947	0,614	0,243	0,818	10,889	95	16,470	1,019	101	26,7	B	K2 - von NO - G+R
11	Z4/FS44																
12	Z2/FS26	14	1053	12	5	90	0,155	0,086	0,093	0,345	95	1,339	1,900	15	33,4	B	B1 - von W - R (BUS)
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	94	2000	20	19	571	0,165	0,286	0,100	1,470	95	3,520	1,000	21	19,4	A	K6 - von W - L
16	Z2/FS22	391	2000	20	24	714	0,547	0,357	0,618	6,693	95	11,069	1,000	66	21,1	B	K5 - von W - G (li)
17	Z2/FS23	391	1973	20	24	705	0,555	0,357	0,637	6,733	95	11,122	1,014	68	21,3	B	K5 - von W - G (re)
18	Z2/FS24	346	1928	20	20	578	0,598	0,300	0,761	6,500	95	10,812	1,000	65	25,6	B	K4 - von W - R (li)
19	Z2/FS25	346	1888	20	20	567	0,611	0,300	0,801	6,567	95	10,901	1,021	67	26,1	B	K4 - von W - R (re)
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		3615				5689											
gew. Mittelwert:							0,769								102,0		
Maximum:							1,102							359	240,9	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K3 - Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße

Formblatt L6-2: Verkehrsqualität an einer Verflechtungsstrecke				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		1963 VU Mainzer Straße Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße		
1	Verflechtungstyp	V 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		2115	1864
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		3,4	2,6
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]		97,2	99,2
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]		21,8	18,8
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]		C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		125	376
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		0,8	6,6
12	Rampentyp) indirekt aufsteigend direkt /indirekt			
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		2	1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		3	1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]		66,3	79,0
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]		1,9	4,8
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]		A	B
Verflechtungsbereich				
			Verflechtung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-9 bis Bild L6-11) QSV_i [-]		C	
Gesamtbewertung Verflechtungsstrecke				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]		C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K3 - Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße

Formblatt L6-2: Verkehrsqualität an einer Verflechtungsstrecke				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		1963 VU Mainzer Straße Berliner Straße / Balthasar-Neumann-Straße		
1	Verflechtungstyp	V 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		1925	1886
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		2,4	1,4
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		--	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		--	--
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]		98,8	99,2
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]		19,5	19,0
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]		C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		170	209
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		0,0	9,6
12	Rampentyp) indirekt aufsteigend d_{direkt} /indirekt			
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		2	1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		3	1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]		65,3	81,7
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]		2,6	2,6
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]		A	A
Verflechtungsbereich				
			Verflechtung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-9 bis Bild L6-11) QSV_i [-]		C	
Gesamtbewertung Verflechtungsstrecke				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]		C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K4a - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts	
<p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 749 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">A-C /B Knotenpunkt: Abraham-Lincoln-Str. /Friedenstraße</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: IHK 2030 Analyse Uhrzeit: Morgenspitze</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>

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]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,006	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,015	---
B	4 (3)	387	664	1,000	607	0,232	---
	6 (2)	23	1167	1,000	1167	0,190	---
C	7 (2)	35	1235	1,000	1235	0,072	0,914
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,163	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	11	1,000	1800	1800	0,006	1789	0,0	A
	3	24	1,000	1600	1600	0,015	1576	0,0	A
B	4	138	1,020	607	595	0,232	457	7,9	A
	6	212	1,043	1167	1119	0,190	907	4,0	A
C	7	88	1,008	1235	1226	0,072	1138	3,2	A
	8	276	1,063	1800	1693	0,163	1417	0,0	A
A	2+3	35	1,000	1658	1658	0,021	1623	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	364	1,050	1800	1714	0,212	1350	2,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K4a - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4	138	1,02	595	95	0,90	7
	6	212	1,043	1119	95	0,70	7
C							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K4a - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	A-C Knotenpunkt: <i>Abraham-Lincoln-Str.</i>	/B <i>Friedenstraße</i>
Verkehrsdaten:	Datum: <i>IHK 2030</i> Uhrzeit: <i>Abendspitze</i>	Analyse
Verkehrsregelung:	Zufahrt B:	
Zielvorgaben:	Mittlere Wartezeit $t_w =$	45 s
	Qualitätsstufe:	D

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]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,009	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,054	---
B	4 (3)	676	449	1,000	311	0,308	---
	6 (2)	60	1116	1,000	1116	0,065	---
C	7 (2)	103	1143	1,000	1143	0,248	0,693
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,194	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	16	1,000	1800	1800	0,009	1784	0,0	A
	3	87	1,000	1600	1600	0,054	1513	0,0	A
B	4	93	1,030	311	302	0,308	209	17,2	B
	6	67	1,084	1116	1030	0,065	963	3,7	A
C	7	283	1,000	1143	1143	0,248	860	4,2	A
	8	333	1,046	1800	1720	0,194	1387	0,0	A
A	2+3	103	1,000	1628	1628	0,063	1525	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	616	1,025	1800	1756	0,351	1140	3,2	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

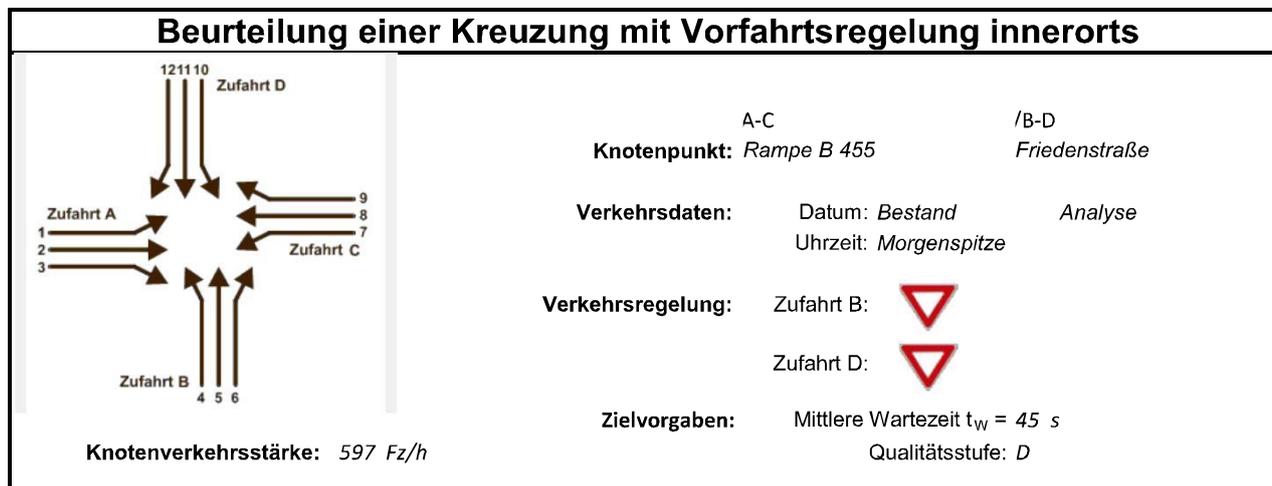
K4a - Abraham-Lincoln-Straße / Friedenstraße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4	93	1,03	302	95	1,32	13
	6	67	1,084	1030	95	0,21	7
C							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	0	1600	1,000	1600	0,195	1,000	1,000
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,006	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,051	1,000	---
B	4 (4)	424	702	1,000	624	0,004	---	---
	5 (3)	346	766	1,000	766	0,108	0,892	0,892
	6 (2)	44	1137	1,000	1137	0,016	0,984	---
C	7 (2)	81	1600	1,000	1600	0,000	1,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000	---
D	10 (4)	444	687	1,000	603	0,061	---	---
	11 (3)	383	735	1,000	735	0,112	0,888	0,888
	12 (2)	0	1200	1,000	1200	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße

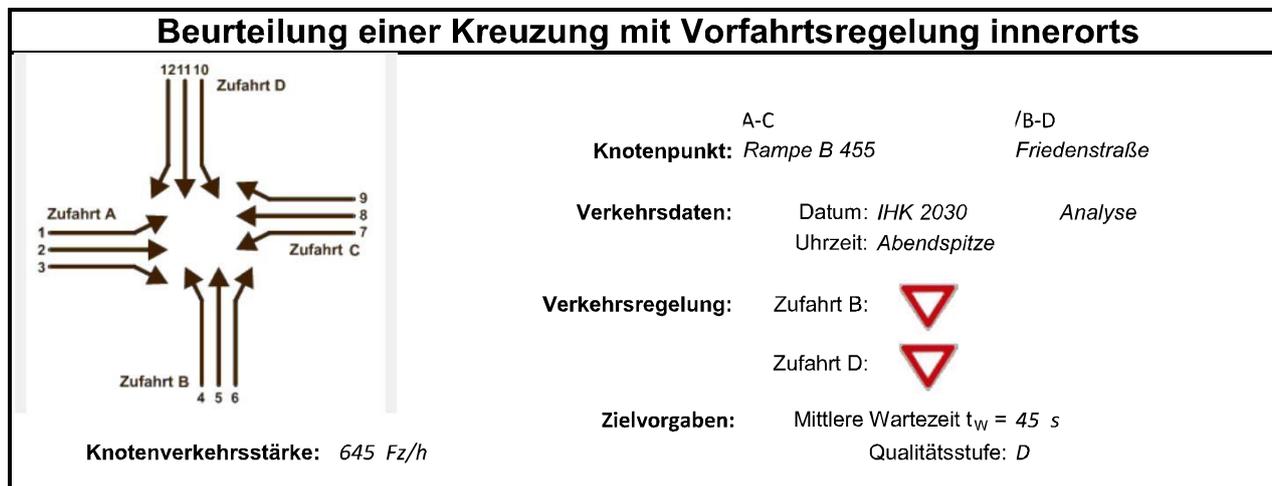
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	302	1,035	1600	1546	0,195	1244	2,9	A
	2	7	1,600	1800	1125	0,006	1118	0,0	A
	3	74	1,095	1600	1462	0,051	1388	0,0	A
B	4	2	1,350	624	462	0,004	460	7,8	A
	5	80	1,035	766	740	0,108	660	5,5	A
	6	18	1,039	1137	1095	0,016	1077	3,3	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10	36	1,019	603	591	0,061	555	6,5	A
	11	78	1,054	735	698	0,112	620	5,8	A
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	81	1,138	1622	1425	0,057	1344	0,0	A
B	5+6	98	1,036	815	787	0,125	689	5,2	A
C	7+8+9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	11+12	78	1,054	735	698	0,112	620	5,8	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C							
D	10	36	1,019	591	95	0,19	7
	11	78	1,054	698	95	0,38	7

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	0	1600	1,000	1600	0,075	1,000	1,000
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,005	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,058	1,000	---
B	4 (4)	350	763	1,000	604	0,003	---	---
	5 (3)	164	938	1,000	938	0,056	0,944	0,944
	6 (2)	51	1127	1,000	1127	0,011	0,989	---
C	7 (2)	96	1600	1,000	1600	0,000	1,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000	---
D	10 (4)	226	875	1,000	818	0,229	---	---
	11 (3)	209	892	1,000	892	0,209	0,791	0,791
	12 (2)	0	1200	1,000	1200	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K4b - Rampe B 455 / Friedenstraße

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]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	113	1,062	1600	1507	0,075	1394	2,6	A
	2	6	1,583	1800	1137	0,005	1131	0,0	A
	3	90	1,039	1600	1540	0,058	1450	0,0	A
B	4	1	1,700	604	355	0,003	354	10,2	B
	5	50	1,042	938	900	0,056	850	4,2	A
	6	12	1,000	1127	1127	0,011	1115	3,2	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
	9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10	187	1,000	818	818	0,229	631	5,7	A
	11	186	1,000	892	892	0,209	706	5,1	A
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	96	1,073	1617	1507	0,064	1411	0,0	A
B	5+6	62	1,034	968	936	0,066	874	4,1	A
C	7+8+9	---	---	---	---	---	---	---	---
D	11+12	186	1,000	892	892	0,209	706	5,1	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C							
D	10	187	1	818	95	0,89	6
	11	186	1	892	95	0,79	6

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: B 455 / Abraham-Lincoln-Straße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 90$		[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}	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	Z1/FS11	4	91	31	28	29	0,136	0,322	0,087	0,158	95	0,831	1,000	5	32,3	B	K11 - von N - L
2	Z1/FS12	690	2209	31	28	712	0,969	0,322	19,349	36,350	95	46,547	1,029	287	127,9	E	K11 - von N - G
3	Z1/FS13	9	2000	31	69	1556	0,006	0,778	0,003	0,053	95	0,444	1,000	3	2,2	A	K12 - von N - R
4	Z3/FS31	200	202	31	31	72	2,785	0,356	64,860	69,860	95	83,995	1,018	513	3280,0	F	K5 - von S - L
5	Z3/FS32	324	1752	31	31	623	0,520	0,356	0,663	7,068	95	11,564	1,019	71	26,8	B	K5 - von S - G+R
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	594	1802	33	33	681	0,873	0,378	6,541	20,324	95	27,949	1,018	171	60,6	D	K8 - von O - L
9	Z4/FS42	984	3045	33	33	1150	0,855	0,378	6,086	28,701	95	37,761	1,019	231	44,8	C	K8,K9 - von O - G+R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	10	1683	8	8	168	0,059	0,100	0,035	0,261	95	1,126	1,090	7	37,4	C	K2 - von W - L
16	Z2/FS22	4	2000	8	8	200	0,020	0,100	0,011	0,101	95	0,640	1,000	4	36,7	C	K2 - von W - G
17	Z2/FS23	181	1732	8	8	173	1,045	0,100	10,301	14,826	95	21,338	1,045	134	254,6	F	K2 - von W - R
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:	3000					5364											
gew. Mittelwert:							0,982								293,2		
Maximum:							2,785							513	3280,0	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: B 455 / Abraham-Lincoln-Straße																	
Zeitaltschnitt: Abendspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 90$ [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}	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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	9	87	35	35	35	0,259	0,400	0,194	0,344	95	1,336	1,000	8	38,1	C	K11 - von N - L
2	Z1/FS12	636	2210	35	35	884	0,719	0,400	1,833	15,228	95	21,827	1,028	135	30,2	B	K11 - von N - G
3	Z1/FS13	13	2000	35	74	1667	0,008	0,833	0,004	0,059	95	0,469	1,000	3	1,3	A	K12 - von N - R
4	Z3/FS31	56	210	35	34	82	0,686	0,389	1,261	2,428	95	5,063	1,032	31	78,5	E	K5 - von S - L
5	Z3/FS32	535	1750	35	34	681	0,786	0,389	2,881	14,652	95	21,126	1,020	129	39,4	C	K5 - von S - G+R
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	715	1799	19	19	400	1,789	0,222	158,777	176,652	95	199,130	1,020	1219	1465,1	F	K8 - von O - L
9	Z4/FS42	682	1280	19	74	1067	0,639	0,833	1,170	7,253	95	11,808	1,020	72	6,6	A	K8,K9 - von O - G+R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	30	1731	19	19	385	0,078	0,222	0,047	0,641	95	1,994	1,060	13	28,1	B	K2 - von W - L
16	Z2/FS22	7	2000	19	19	444	0,016	0,222	0,009	0,145	95	0,790	1,000	5	27,4	B	K2 - von W - G
17	Z2/FS23	395	1739	19	19	386	1,022	0,222	17,549	27,424	95	36,281	1,041	227	198,5	F	K2 - von W - R
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:	3078					6030											
gew. Mittelwert:							0,988								382,3		
Maximum:							1,789							1219	1465,1	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Einfahrtstyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	2916	2933
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	17,6	17,6
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	88,0	87,8
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	33,1	33,4
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	D	D
Rampe				
			Einfahrt (E)	
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	17	
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	15,0	
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)	direkt	
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		1	
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		1	
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]	90,7	
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]	0,2	
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]	A	
Einfädelungsbereich				
			Einfädelung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15)	QSV_i [-]	D	
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	4385	2916
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	3,3	3,4
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	73,1	90,6
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	60,0	32,2
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	F	D
Rampe				
				Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]		1469
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]		3,1
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)		direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)			1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)			1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]		62,9
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]		23,3
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]		F
Ausfädelungsbereich				
				Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7)	QSV_i [-]		F
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]		F

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Einfahrtstyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	2160	2199
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	1,4	1,5
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	97,2	96,9
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	22,2	22,7
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	C	C
Rampe				
			Einfahrt (E)	
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	39	
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	7,7	
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)	direkt	
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		1	
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		1	
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]	91,3	
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]	0,4	
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]	A	
Einfädelungsbereich				
			Einfädelung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15)	QSV_i [-]	C	
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

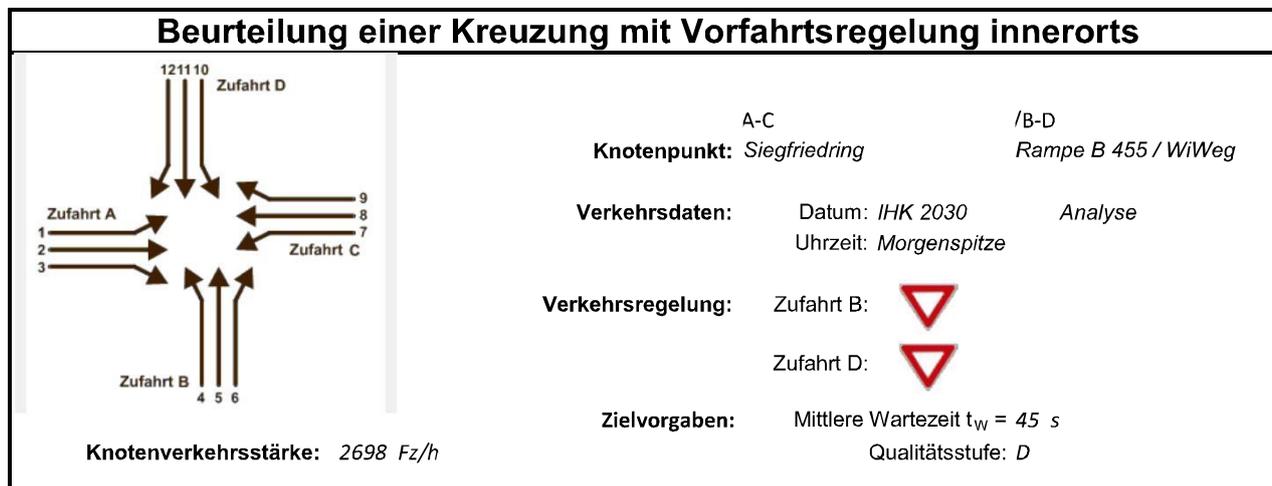
K5b - B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Mainzer Straße B 54 / B 455, Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	3366	2160
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	1,7	1,4
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	86,8	97,2
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	38,8	22,2
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	D	C
Rampe				
				Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]		1206
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]		2,2
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)		direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)			1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)			1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]		67,5
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]		17,9
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]		E
Ausfädelungsbereich				
				Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7)	QSV_i [-]		E
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teil-knotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]		E

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	669	600	1,000	600	0,479	0,521	0,477
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,220	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,075	1,000	---
B	4 (4)	1596	128	1,000	2	96,782	---	---
	5 (3)	1464	140	1,000	67	1,721	0,000	0,000
	6 (2)	451	691	1,000	691	0,166	0,834	---
C	7 (2)	511	718	1,000	718	0,084	0,916	0,477
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,380	1,000	---
	9 (1)	399	737	1,000	737	0,778	1,000	---
D	10 (4)	1694	112	1,000	0	max	---	---
	11 (3)	1524	129	1,000	61	0,977	0,023	0,022
	12 (2)	669	530	1,000	530	0,137	0,863	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

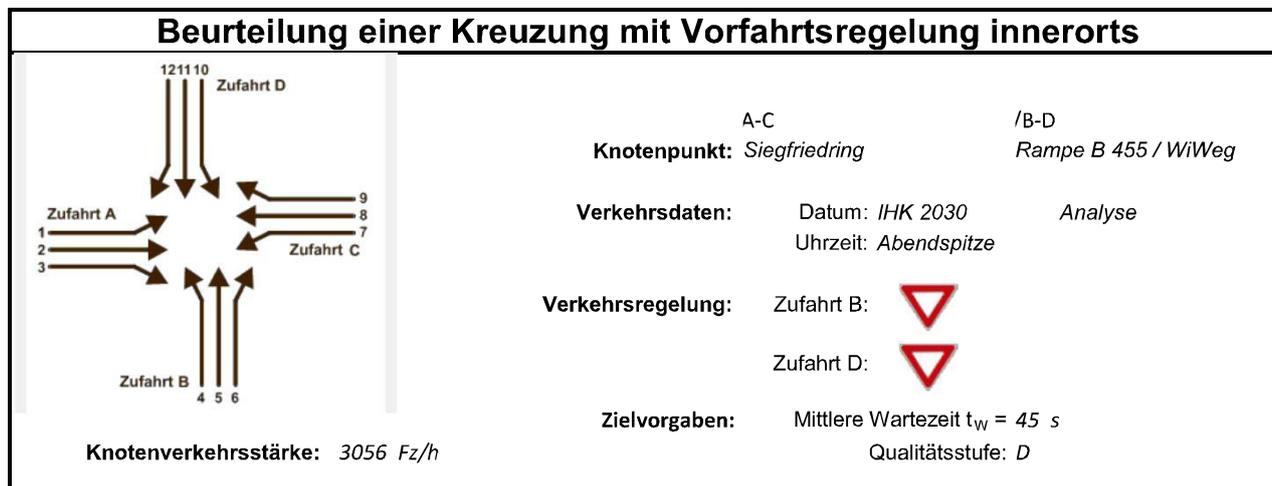
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	284	1,012	600	593	0,479	309	11,6	B
	2	391	1,013	1800	1778	0,220	1387	0,0	A
	3	120	1,000	1600	1600	0,075	1480	0,0	A
B	4	240	1,000	2	2	96,782	-238	175313,5	F
	5	115	1,000	67	67	1,721	-48	1470,4	F
	6	115	1,000	691	691	0,166	576	6,2	A
C	7	60	1,000	718	718	0,084	658	5,5	A
	8	669	1,022	1800	1761	0,380	1092	0,0	A
	9	559	1,025	737	719	0,778	160	21,8	C
D	10	13	1,000	0	0	max	-13	max	F
	11	60	1,000	61	61	0,977	1	359,7	E
	12	72	1,010	530	525	0,137	453	8,0	A
A	2+3	511	1,010	1749	1733	0,295	1222	0,0	A
B	4+5+6	470	1,000	5	5	98,669	-465	177321,1	F
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11	73	1,000	0	0	max	-73	max	F
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									F

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4+5+6	470	1	5	95	235,49	1416
C							
D	10+11	73	1	1	95	38,82	234

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	773	533	1,000	533	0,584	0,416	0,327
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,293	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,150	1,000	---
B	4 (4)	2009	73	1,000	0	max	---	---
	5 (3)	1838	83	1,000	27	2,215	0,000	0,000
	6 (2)	642	548	1,000	548	0,110	0,890	---
C	7 (2)	762	540	1,000	540	0,213	0,787	0,327
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,438	1,000	---
	9 (1)	368	765	1,000	765	0,914	1,000	---
D	10 (4)	1958	78	1,000	0	max	---	---
	11 (3)	1958	70	1,000	23	5,024	0,000	0,000
	12 (2)	773	467	1,000	467	0,120	0,880	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

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]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	308	1,011	533	527	0,584	219	16,3	B
	2	522	1,009	1800	1783	0,293	1261	0,0	A
	3	240	1,000	1600	1600	0,150	1360	0,0	A
B	4	120	1,000	0	0	max	-120	max	F
	5	60	1,000	27	27	2,215	-33	2540,2	F
	6	60	1,000	548	548	0,110	488	7,4	A
C	7	115	1,000	540	540	0,213	425	8,5	A
	8	773	1,020	1800	1765	0,438	992	0,0	A
	9	683	1,025	765	747	0,914	64	45,5	E
D	10	4	1,000	0	0	max	-4	max	F
	11	115	1,000	23	23	5,024	-92	7591,6	F
	12	56	1,000	467	467	0,120	411	8,8	A
A	2+3	762	1,006	1732	1721	0,443	959	0,0	A
B	4+5+6	240	1,000	0	0	max	-240	max	F
C	---	---	---	---	---	---	---	---	---
D	10+11	119	1,000	0	0	max	-119	max	F
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									F

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4+5+6	240	1	1	95	122,44	738
C							
D	10+11	119	1	1	95	61,88	372

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K6b - B 54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Einfahrtstyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)	
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]	1746	2608	
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]	2,5	4,5	
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)	---		
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)	---	---	
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]	100,0	93,1	
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	17,5	28,0	
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]	B	C	
Rampe				
		Einfahrt (E)		
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]	862		
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]	8,5		
12	Rampentyp (direkt/indirekt)	indirekt aufsteigend		
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)	2		
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)	3		
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]	48,8		
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]	17,7		
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]	E		
Einfädelungsbereich				
		Einfädelung		
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15) QSV_i [-]	E		
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]	E		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K6b - B 54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)	
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]	1906	1746	
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]	2,6	2,5	
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)	---	---	
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)	---	---	
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]	98,9	100,0	
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	19,3	17,5	
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]	C	B	
Rampe				
			Ausfahrt (A)	
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]		160	
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]		3,8	
12	Rampentyp (direkt/indirekt)		direkt	
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)		1	
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)		1	
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]		87,4	
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]		1,8	
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]		A	
Ausfädelungsbereich				
			Ausfädelung	
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7) QSV_i [-]		C	
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]		C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K6b - B 54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Einfahrtstyp	E 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)	
3	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]	1722	2814	
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]	1,9	12,0	
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)	---	---	
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)	---	---	
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8) V_F [km/h]	100,3	89,8	
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2)) k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	17,2	31,3	
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8) QSV_i [-]	B	D	
Rampe				
		Einfahrt (E)		
10	Bemessungsverkehrsstärke q_B [Kfz/h]	1092		
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil b_{SV} [%]	28,0		
12	Rampentyp (direkt/indirekt)	indirekt aufsteigend		
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)	2		
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)	3		
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2) V_F [km/h]	42,0		
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1)) k_{FS} [Kfz/km]	26,0		
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1) QSV_i [-]	F		
Einfädelungsbereich				
		Einfädelung		
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-13 bis Bild L6-15) QSV_i [-]	F		
Gesamtbewertung Einfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18) QSV_i [-]	F		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K6b - B 54 / B 455 Richtung Erbenheim

Formblatt L6-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt				
Bezeichnung des Teilknotenpunkts:		Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Mainzer Straße B 54 / B 455 Richtung Erbenheim		
1	Ausfahrttyp	A 1-2 RQ 21		
2	angestrebte Qualitätsstufe	D		
durchgehende Strecke				
			Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]	1839	1722
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]	2,1	1,9
5	Kurvigkeitsklasse (Tabelle L3-2)		---	---
6	Steigungsklasse (Tabelle L3-3)		---	---
7	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-8)	V_F [km/h]	99,4	100,3
8	Verkehrsdichte (Gl. (L3-1) oder Gl. (L3-2))	k_{FS} bzw. k [Kfz/km]	18,5	17,2
9	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L3-1 oder Bild L3-1 bis Bild L3-8)	QSV_i [-]	C	B
Rampe				
				Ausfahrt (A)
10	Bemessungsverkehrsstärke	q_B [Kfz/h]		117
11	bemessungsrelevanter SV-Anteil	b_{SV} [%]		5,1
12	Rampentyp	(direkt/indirekt)		direkt
13	äquivalente Steigungsklasse (Tabelle L6-2)			1
14	äquivalente Kurvigkeitsklasse (Tabelle L6-2)			1
15	mittlere Pkw-Fahrtgeschwindigkeit (Bild L3-1 bis Bild L3-2)	V_F [km/h]		89,0
16	Verkehrsdichte (Gl. (L6-1))	k_{FS} [Kfz/km]		1,3
17	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle L6-1)	QSV_i [-]		A
Ausfädelungsbereich				
				Ausfädelung
18	erreichbare Qualitätsstufe (Zeile 8 und 16) (Bild L6-5 bis Bild L6-7)	QSV_i [-]		C
Gesamtbewertung Ausfahrt				
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe Teilknotenpunkts (Zeile 9, 17 und 18)	QSV_i [-]		C

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K7a - Siegfriedring / Friedenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Friedenstraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$		$[s]$	$f_m = 1,100$		$[-]$	$T = 1,0$		$[h]$									
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	N_{MSs}	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	Z1/FS11	818	1970	42	42	1210	0,676	0,614	1,428	11,921	95	17,760	1,015	108	13,2	A	K1 - von W - G
2	Z2/FS21	694	1967	42	42	1208	0,574	0,614	0,852	8,895	95	13,940	1,017	85	10,6	A	K3 - von O - G
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	41	1666	16	16	405	0,101	0,243	0,063	0,682	95	2,078	1,044	13	21,1	B	K2 - von N - L
9	Z3/FS32	77	1734	16	16	421	0,183	0,243	0,126	1,312	95	3,249	1,058	21	22,1	B	K2 - von N - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	1630					3244											
gew. Mittelwert:							0,595									12,7	
Maximum:							0,676							108	22,1	B	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

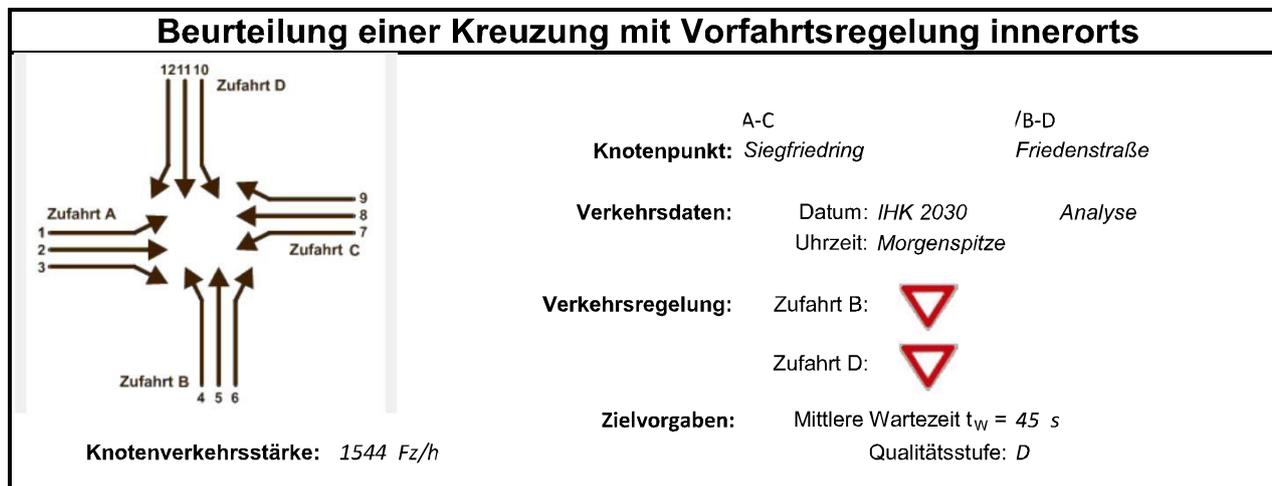
K7a - Siegfriedring / Friedenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Friedenstraße																	
Zeitabschnitt: Abendspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [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	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	N_{MS}	f_{SV}	L_s	t_w	GSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	876	1972	42	42	1211	0,723	0,614	1,896	13,719	95	19,983	1,014	122	15,0	A	K1 - von W - G
2	Z2/FS21	1020	1970	42	42	1210	0,843	0,614	5,264	21,124	95	28,897	1,015	176	26,5	B	K3 - von O - G
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	34	1611	16	16	391	0,087	0,243	0,053	0,564	95	1,834	1,079	12	21,0	B	K2 - von N - L
9	Z3/FS32	122	1721	16	16	418	0,292	0,243	0,236	2,169	95	4,660	1,066	30	23,6	B	K2 - von N - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	2052					3231											
gew. Mittelwert:							0,746								21,3		
Maximum:							0,843							176	26,5	B	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	712	571	1,000	571	0,204	0,796	0,796
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,400	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
B	4 (4)	1508	144	1,000	115	0,000	---	---
	5 (3)	1542	125	1,000	100	0,000	1,000	0,796
	6 (2)	714	501	1,000	501	0,000	1,000	---
C	7 (2)	716	569	1,000	569	0,000	1,000	0,796
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,362	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,043	1,000	---
D	10 (4)	1508	144	1,000	115	0,000	---	---
	11 (3)	1510	131	1,000	104	0,000	1,000	0,796
	12 (2)	678	524	1,000	524	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße

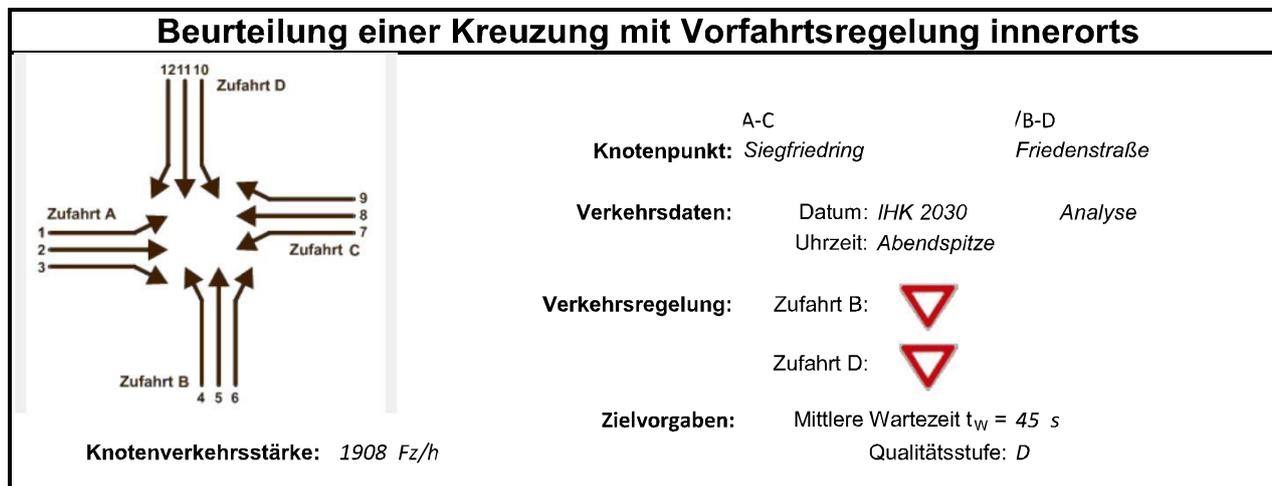
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	116	1,006	571	568	0,204	452	8,0	A
	2	712	1,011	1800	1781	0,400	1069	0,0	A
	3	4	1,000	1600	1600	0,003	1596	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	644	1,013	1800	1777	0,362	1133	0,0	A
	9	68	1,000	1600	1600	0,043	1532	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	716	1,011	1799	1780	0,402	1064	0,0	A
B	4+5+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	712	1,012	1779	1758	0,405	1046	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	78	1,009	408	95	0,71	7
B							
C	7	4	1	501	95	0,02	6
D							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße



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]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	999	412	1,000	412	0,191	0,809	0,803
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,461	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,004	1,000	---
B	4 (4)	1876	88	1,000	70	0,000	---	---
	5 (3)	1905	75	1,000	61	0,000	1,000	0,803
	6 (2)	824	439	1,000	439	0,000	1,000	---
C	7 (2)	827	501	1,000	501	0,008	0,992	0,803
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,530	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,036	1,000	---
D	10 (4)	1876	88	1,000	70	0,000	---	---
	11 (3)	1880	78	1,000	63	0,000	1,000	0,803
	12 (2)	971	366	1,000	366	0,000	1,000	---

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K7b - Siegfriedring / Friedenstraße

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]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	78	1,009	412	408	0,191	330	10,9	B
	2	820	1,011	1800	1780	0,461	960	0,0	A
	3	7	1,000	1600	1600	0,004	1593	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	4	1,000	501	501	0,008	497	7,2	A
	8	942	1,012	1800	1779	0,530	837	0,0	A
	9	57	1,012	1600	1581	0,036	1524	0,0	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	827	1,011	1798	1779	0,465	952	0,0	A
B	4+5+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	999	1,012	1787	1766	0,566	767	0,0	A
D	10+11+12	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	78	1,009	408	95	0,71	7
B							
C	7	4	1	501	95	0,02	6
D							

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Brunhildenstraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [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	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	N_{MS}	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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	979	1150	37	37	624	1,568	0,543	178,727	197,763	95	221,546	1,013	1346	1046,6	F	K1 - von W - L+G
2																	
3	Z2/FS21	813	2129	37	27	852	0,955	0,400	19,153	34,498	95	44,431	1,018	271	101,4	E	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	243	1807	17	17	465	0,523	0,257	0,669	4,725	95	8,401	1,007	51	27,5	B	K2 - von N - L+G
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	2035					1941											
gew. Mittelwert:							1,198								547,3		
Maximum:							1,568							1346	1046,6	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden																
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Brunhildenstraße																
Zeitabschnitt:		Abendspitze IHK 2030																
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH																
$t_U =$		70	[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}	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	Z1/FS11	976	1160	39	39	663	1,472	0,571	158,115	177,092	95	199,599	1,013	1213	873,7	F	K1 - von W - L+G	
2																		
3	Z2/FS21	1130	2141	39	29	918	1,232	0,429	108,811	130,783	95	150,124	1,018	917	446,9	F	K3 - von O - G+R	
4																		
5																		
6																		
7																		
Phase 2																		
8	Z3/FS31	204	1799	19	19	514	0,397	0,286	0,386	3,581	95	6,782	1,009	41	22,8	B	K2 - von N - L+G	
9																		
10																		
11																		
12																		
13																		
14																		
Phase 3																		
15																		
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:	2310					2094												
gew. Mittelwert:							1,260								589,8			
Maximum:							1,472							1213	873,7	F		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Hasengartenstraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
t _U = 80 [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	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	Z1/FS11	165	279	52	52	185	0,893	0,663	4,669	7,698	95	12,390	1,022	76	102,1	E	K1, K4 - von W - L
2	Z1/FS12	583	1707	52	52	1131	0,515	0,663	0,652	7,291	95	11,858	1,019	72	9,0	A	K1 - von W - G
3	Z2/FS21	964	2224	52	37	1056	0,913	0,475	12,993	32,845	95	42,537	1,018	260	63,7	D	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31,32	557	2305	14	14	432	1,289	0,188	64,563	76,941	95	91,776	1,003	552	570,3	F	K2 - von N - L+R
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	2269					2805											
gew. Mittelwert:							0,901								176,8		
Maximum:							1,289							552	570,3	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

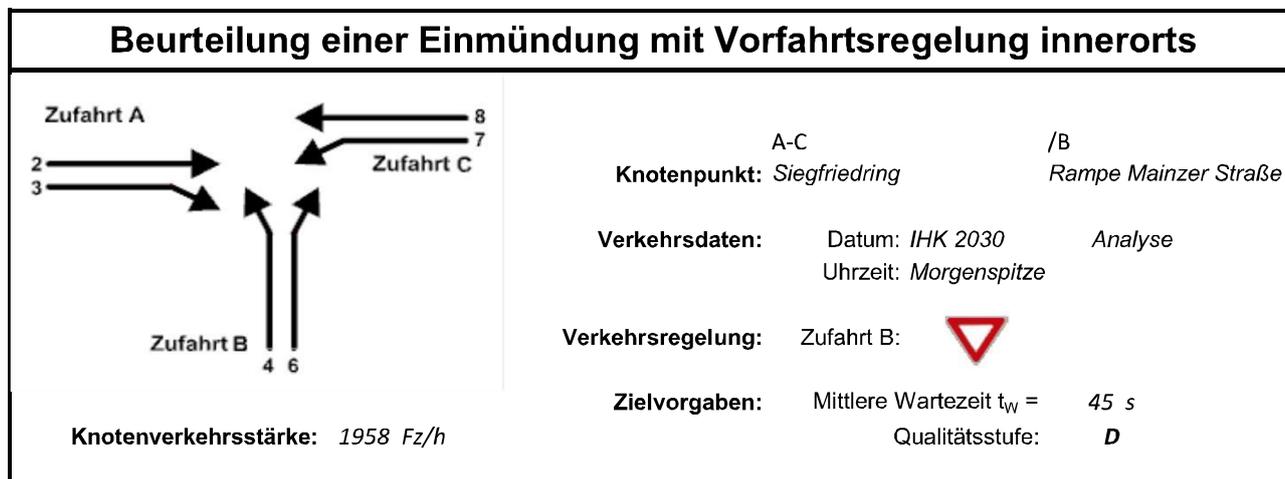
K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Hasengartenstraße																	
Zeitaltschnitt: Abendspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 90$ [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_{MSs} [Kfz]	f_{sv} [-]	L_s [m]	t_w [s]	QSV [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	159	201	63	63	143	1,112	0,711	11,492	15,467	95	22,119	1,017	135	302,4	F	K1, K4 - von W - L
2	Z1/FS12	748	1710	63	63	1216	0,615	0,711	1,036	10,638	95	16,154	1,017	99	9,7	A	K1 - von W - G
3	Z2/FS21	1269	2248	63	49	1249	1,016	0,556	46,945	78,670	95	93,670	1,018	572	155,3	F	K3 - von O - G+R
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	416	2580	13	13	401	1,037	0,156	19,688	30,088	95	39,364	1,013	239	214,6	F	K2 - von N - L+R
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	2592					3009											
gew. Mittelwert:							0,910								131,8		
Maximum:							1,112							572	302,4	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße



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]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,239	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,042	---
B	4 (3)	1479	150	1,000	125	0,000	---
	6 (2)	456	687	1,000	687	0,666	---
C	7 (2)	489	737	1,000	737	0,168	0,832
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,506	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	423	1,017	1800	1771	0,239	1348	0,0	A
	3	66	1,011	1600	1583	0,042	1517	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	446	1,027	687	669	0,666	223	15,9	B
C	7	122	1,017	737	724	0,168	602	6,0	A
	8	901	1,011	1800	1781	0,506	880	0,0	A
A	2+3	489	1,016	1770	1743	0,281	1254	0,0	A
B	4+6	446	1,027	687	669	0,666	223	15,9	B
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									B

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	6	446	1,027	669	95	5,70	37
C	7	122	1,017	724	95	0,61	7

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	A-C Knotenpunkt: Siegfriedring	/B Rampe Mainzer Straße
Verkehrsdaten: Datum: IHK 2030 Analyse Uhrzeit: Abendspitze		
Verkehrsregelung: Zufahrt B:		
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D		
Knotenverkehrsstärke: 1942 Fz/h		

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]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,387	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,042	---
B	4 (3)	1311	189	1,000	159	0,000	---
	6 (2)	720	498	1,000	498	1,229	---
C	7 (2)	753	545	1,000	545	0,157	0,843
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,284	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	686	1,016	1800	1771	0,387	1085	0,0	A
	3	67	1,010	1600	1583	0,042	1516	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	598	1,023	498	487	1,229	-111	455,7	F
C	7	85	1,008	545	541	0,157	456	7,9	A
	8	506	1,010	1800	1783	0,284	1277	0,0	A
A	2+3	753	1,016	1780	1753	0,430	1000	0,0	A
B	4+6	598	1,023	498	487	1,229	-111	455,7	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									F

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	6	598	1,023	487	95	68,56	424
C	7	85	1,008	541	95	0,56	7

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K10d - Mainzer Straße / 2. Ring

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / 2. Ring																	
Zeitaltschnitt: Morgenspitze IHK-Planfall 2030 - tU = 90s																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
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	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS S}	f _{SV}	L _S	t _W	GSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																	
1	Z1/FS12	536	1919	63	61	1322	0,405	0,689	0,402	6,186	95	10,392	1,042	65	7,1	A	Mainzer v. N1 - G (re)
2	Z1/FS13	608	1915	63	66	1426	0,426	0,744	0,441	6,132	95	10,321	1,044	65	5,4	A	Mainzer v. N2 - G (re)
3	Z3/FS31	67	1812	63	66	1349	0,050	0,744	0,029	0,473	95	1,637	1,027	10	3,1	A	Mainzer v. N2 - R
4	Z3/FS32	1300	2000	63	61	1378	0,944	0,689	23,841	52,730	95	65,011	1,000	390	74,7	E	Mainzer v. S1 - G (li)
5	Z3/FS33	623	1858	63	61	1280	0,487	0,689	0,574	7,865	95	12,608	1,077	81	8,2	A	Mainzer v. S1 - G (re)
6	Z3/FS31a	1300	2000	63	66	1489	0,873	0,744	8,202	31,932	95	41,489	1,000	249	28,2	B	Mainzer v. S2 - G (li)
7	Z3/FS32a	633	1860	63	66	1385	0,457	0,744	0,505	6,635	95	10,992	1,075	71	5,8	A	Mainzer v. S2 - G (re)
Phase 2																	
8	Z2/FS21	220	1691	16	18	357	0,616	0,211	1,022	6,009	95	10,155	1,029	63	42,5	C	THR Nord - R
9	Z2/FS22	206	1887	16	14	314	0,655	0,167	1,230	6,048	95	10,207	1,000	61	49,2	C	THR Süd - R (li)
10	Z6/FS61	206	1683	16	14	280	0,734	0,167	1,878	6,768	95	11,168	1,061	71	59,7	D	THR Süd - R (re)
11	Z4/FS41	10	1860	16	18	393	0,025	0,211	0,014	0,213	95	0,993	1,000	6	28,3	B	Schwarzenb.str. - R
12	Z5/FS51	145	1952	16	14	325	0,446	0,167	0,476	3,740	95	7,010	1,025	43	39,0	C	Siegfriedring - R
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	5854					11298											
gew. Mittelwert:							0,670								32,1		
Maximum:							0,944							390	74,7	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10d - Mainzer Straße / 2. Ring

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / 2. Ring																	
Zeitschnitt: Abendspitze IHK-Planfall 2030 - tU = 90s																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
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	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS S}	f _{SV}	L _S [m]	t _W [s]	QSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	895	1917	55	55	1193	0,750	0,622	2,277	18,131	95	25,332	1,043	159	18,9	A	Mainzer v. N1 - G (re)
2	Z1/FS13	1009	1911	55	60	1295	0,779	0,678	2,841	20,057	95	27,632	1,046	173	17,8	A	Mainzer v. N2 - G (re)
3	Z3/FS31	78	1818	55	60	1233	0,063	0,678	0,037	0,694	95	2,103	1,023	13	5,0	A	Mainzer v. N2 - R
4	Z3/FS32	972	2000	55	55	1244	0,781	0,622	2,887	20,747	95	28,450	1,000	171	20,8	B	Mainzer v. S1 - G (li)
5	Z3/FS33	572	1934	55	55	1203	0,475	0,622	0,546	8,217	95	13,065	1,031	81	10,8	A	Mainzer v. S1 - G+R
6	Z3/FS31a	972	2000	55	60	1356	0,717	0,678	1,827	17,060	95	24,046	1,000	144	13,9	A	Mainzer v. S2 - G (li)
7	Z3/FS32a	562	1938	55	60	1313	0,428	0,678	0,444	6,820	95	11,237	1,032	70	7,8	A	Mainzer v. S2 - R
Phase 2																	
8	Z2/FS21	245	1689	20	24	469	0,522	0,278	0,667	5,841	95	9,928	1,029	61	32,6	B	THR Nord - R
9	Z2/FS22	230	1887	20	20	440	0,522	0,233	0,667	5,688	95	9,721	1,000	58	35,6	C	THR Süd - R (li)
10	Z6/FS61	16	1232	20	20	287	0,056	0,233	0,033	0,343	95	1,334	1,450	12	27,2	B	THR Süd - R (re)
11	Z4/FS41	10	1860	20	24	517	0,019	0,278	0,011	0,192	95	0,934	1,000	6	23,7	B	Schwarzenb.str. - R
12	Z5/FS51	161	1956	20	20	456	0,353	0,233	0,316	3,678	95	6,922	1,022	42	31,3	B	Siegfriedring - R
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	5722					11008											
gew. Mittelwert:							0,653								17,7		
Maximum:							0,781							173	35,6	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K10e - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts	
<p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 1664 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">A-C /B Knotenpunkt: Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: Bestand Analyse Uhrzeit: Morgenspitze</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>

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]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,442	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	1664	117	1,000	63	0,000	---
	6 (2)	784	460	1,000	460	0,000	---
C	7 (2)	784	526	1,000	526	0,465	0,535
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,363	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	784	1,014	1800	1775	0,442	991	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	239	1,023	526	514	0,465	275	13,0	B
	8	641	1,019	1800	1767	0,363	1126	0,0	A
A	2+3	784	1,014	1800	1775	0,442	991	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K10e - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C	7	239	1,023	514	95	2,56	19

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10e - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	<p style="text-align: center;">A-C /B</p> <p>Knotenpunkt: <i>Theodor-Heuss-Ring</i> / <i>Rampe Mainzer Straße</i></p> <p>Verkehrsdaten: Datum: <i>Bestand</i> / <i>Analyse</i> Uhrzeit: <i>Abendspitze</i></p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>	
<p>Knotenverkehrsstärke: 1762 Fz/h</p>		

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]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,273	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	1762	102	1,000	53	0,000	---
	6 (2)	485	663	1,000	663	0,000	---
C	7 (2)	485	740	1,000	740	0,480	0,520
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,526	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	485	1,014	1800	1774	0,273	1289	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	347	1,024	740	723	0,480	376	9,6	A
	8	930	1,019	1800	1767	0,526	837	0,0	A
A	2+3	485	1,014	1800	1774	0,273	1289	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10e - Theodor-Heuss-Ring / Rampe Mainzer Straße

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C	7	347	1,024	723	95	2,73	19

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,017$ [-]		$T = 1,0$ [h]													
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	N_{MSs}	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	Z3/FS31	153	1860	13	24	664	0,230	0,357	0,153	2,237	95	4,766	1,000	29	16,6	A	K1 - von O - R
2	Z1/FS11	121	1807	13	13	361	0,335	0,200	0,257	2,275	95	4,825	1,030	30	26,6	B	K5 - von N - L
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS32	322	1825	12	12	339	0,950	0,186	5,694	11,885	95	17,716	1,020	108	88,7	E	K2 - von O - L
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z1/FS12	779	1928	31	35	991	0,786	0,514	1,925	14,271	95	20,660	1,000	124	20,8	B	K4 - von N - G (li)
16	Z1/FS13	778	1811	31	35	932	0,835	0,514	2,647	15,526	95	22,190	1,104	147	24,7	B	K4 - von N - G (re)
17	Z2/FS21	1234	1879	31	31	859	1,436	0,457	189,060	213,054	95	237,740	1,064	1518	811,2	F	K3 - von S - G (li)
18	Z2/FS22	1540	2310	31	31	1056	1,458	0,457	243,581	273,525	95	301,496	1,005	1818	849,4	F	K3 - von S - G+R
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4927				5203											
gew. Mittelwert:							1,149								482,8		
Maximum:							1,458							1818	849,4	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße																	
Zeitabschnitt: Abendspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,025$ [-]		$T = 1,0$ [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_{MSs}	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}	{18}
Phase 1																	
1	Z3/FS31	423	1860	13	26	718	0,589	0,386	0,756	7,296	95	11,864	1,000	71	20,9	B	K1 - von O - R
2	Z1/FS11	156	1839	13	13	368	0,424	0,200	0,382	3,034	95	5,979	1,012	36	28,2	B	K5 - von N - L
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS32	411	1809	12	12	336	1,223	0,186	40,087	48,079	95	59,806	1,028	369	458,1	F	K2 - von O - L
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z1/FS12	966	1928	31	35	991	0,974	0,514	11,803	30,090	95	39,368	1,000	236	59,4	D	K4 - von N - G (li)
16	Z1/FS13	966	1886	31	35	970	0,996	0,514	15,284	33,989	95	43,849	1,061	279	73,7	E	K4 - von N - G (re)
17	Z2/FS21	862	1905	31	23	653	1,320	0,343	106,528	123,290	95	142,068	1,050	895	610,3	F	K3 - von S - G (li)
18	Z2/FS22	1208	2485	31	23	852	1,418	0,343	179,681	203,170	95	227,276	1,006	1372	782,2	F	K3 - von S - G+R
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4992				4888											
gew. Mittelwert:							1,116								360,8		
Maximum:							1,418							1372	782,2	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K12 - Mainzer Straße / Weidenbornstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Weidenbornstraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,045$ [-]		$T = 1,0$ [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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	368	2000	33	42	1229	0,300	0,614	0,228	3,610	95	6,823	1,000	41	7,0	A	K1 - von N - G (li)
2	Z1/FS13	703	1914	33	42	1176	0,598	0,614	0,827	9,160	95	14,278	1,045	90	10,8	A	K1 - von N - G (re)
3	Z1/FS14	18	1053	33	42	647	0,028	0,614	0,015	0,152	95	0,812	1,900	9	5,4	A	K1 - von N - G (BUS)
4	Z2/FS21	643	2000	33	33	971	0,662	0,486	1,108	10,584	95	16,087	1,000	97	17,7	A	K6 - von S - G (li)
5	Z2/FS22	642	1894	33	33	920	0,698	0,486	1,323	11,036	95	16,654	1,056	106	19,2	A	K6 - von S - G (re)
6	Z2/FS23	361	1874	33	46	1258	0,287	0,671	0,214	3,071	95	6,034	1,067	39	5,3	A	K5,6 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	203	1635	11	7	187	1,086	0,114	12,223	16,171	95	22,971	1,009	139	266,5	F	K2 - von N - L
9	Z3/FS33	129	1726	11	22	567	0,228	0,329	0,156	1,976	95	4,353	1,035	27	18,0	A	K3 - von O - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z3/FS31	103	1762	11	11	302	0,341	0,171	0,275	2,038	95	4,452	1,000	27	28,8	B	K4 - von O - L (li)
16	Z3/FS32	104	1824	11	11	313	0,333	0,171	0,265	2,042	95	4,459	1,035	28	28,5	B	K4 - von O - L (re)
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:		3274				7569											
gew. Mittelwert:							0,558								30,0		
Maximum:							1,086							139	266,5	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K12 - Mainzer Straße / Weidenbornstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Weidenbornstraße																	
Zeitabschnitt: Abendspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,045$ [-]		$T = 1,0$ [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}	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	Z1/FS12	694	2000	35	41	1200	0,578	0,600	0,760	9,026	95	14,107	1,000	85	10,9	A	K1 - von N - G (li)
2	Z1/FS13	694	1904	35	41	1142	0,608	0,600	0,863	9,358	95	14,531	1,051	92	11,5	A	K1 - von N - G (re)
3	Z1/FS14	16	1053	35	41	632	0,025	0,600	0,014	0,140	95	0,773	1,900	9	5,8	A	K1 - von N - G (BUS)
4	Z2/FS21	530	2000	35	29	857	0,618	0,429	0,904	8,916	95	13,966	1,000	84	19,3	A	K6 - von S - G (li)
5	Z2/FS22	529	1944	35	29	833	0,635	0,429	0,975	9,050	95	14,138	1,029	87	19,9	A	K6 - von S - G (re)
6	Z2/FS23	106	1772	35	45	1164	0,091	0,657	0,053	0,804	95	2,321	1,127	16	4,5	A	K5,K6 - von S - G(BU)
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	136	1874	13	9	268	0,508	0,143	0,557	3,001	95	5,931	1,007	36	35,2	C	K2 - von N - L
9	Z3/FS33	192	1786	13	27	714	0,269	0,400	0,195	2,705	95	5,486	1,000	33	15,1	A	K3 - von O - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z3/FS31	197	1762	14	14	378	0,522	0,214	0,592	3,981	95	7,355	1,000	44	30,0	B	K4 - von O - L (li)
16	Z3/FS32	196	1861	14	14	399	0,491	0,214	0,523	3,870	95	7,197	1,014	44	28,9	B	K4 - von O - L (re)
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:		3290				7587											
gew. Mittelwert:							0,552								17,1		
Maximum:							0,635							92	35,2	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K13 - Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee																	
Zeitaltschnitt: Morgenspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,021$ [-]		$T = 1,0$ [h]													
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	N_{MSs}	f_{SV}	L_s	t_w	GSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	56	390	30	23	134	0,419	0,343	0,367	1,203	95	3,058	1,032	19	27,5	B	K1 - von N - L
2	Z1/FS12	188	2000	30	23	686	0,274	0,343	0,194	2,846	95	5,698	1,000	34	17,7	A	K1 - von N - G
3	Z1/FS13	186	1636	30	23	561	0,332	0,343	0,255	2,937	95	5,835	1,087	38	18,7	A	K1 - von N - G+R
4	Z3/FS31	171	670	30	30	297	0,576	0,443	0,701	3,188	95	6,208	1,026	38	23,1	B	K3 - von S - L
5	Z3/FS32	289	2000	30	30	886	0,326	0,443	0,249	3,909	95	7,253	1,000	44	13,7	A	K3 - von S - G
6	Z3/FS33	289	1645	30	30	729	0,397	0,443	0,339	4,138	95	7,578	1,075	49	14,9	A	K3 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z2/FS21	158	660	23	23	226	0,698	0,343	1,169	3,823	95	7,130	1,046	45	38,5	C	K4 - von W - L
9	Z2/FS22	698	2000	23	23	686	1,018	0,343	16,634	30,206	95	39,501	1,000	237	110,3	F	K4 - von W - G
10	Z2/FS23	552	1709	23	23	586	0,942	0,343	6,362	16,781	95	23,709	1,033	147	61,4	D	K4 - von W - G+R
11	Z4/FS41	488	1135	23	23	389	1,254	0,343	51,784	61,273	95	74,512	1,015	454	502,1	F	K2 - von O - L+G
12																	
13	Z4/FS43	330	1771	23	23	607	0,543	0,343	0,618	5,801	95	9,874	1,033	61	22,2	B	K2 - von O - G+R
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		3405				5786											
gew. Mittelwert:							0,757								114,5		
Maximum:							1,254							454	502,1	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (ohne Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K13 - Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee																	
Zeitaltschnitt: Abendspitze IHK 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,024$ [-]		$T = 1,0$ [h]													
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_s	t_F	t_f	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	N_{MS}	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	Z1/FS11	52	420	32	23	144	0,361	0,343	0,290	1,049	95	2,780	1,000	17	24,5	B	K1 - von N - L
2	Z1/FS12	285	2000	32	23	686	0,416	0,343	0,369	4,616	95	8,250	1,000	49	19,6	A	K1 - von N - G
3	Z1/FS13	288	1802	32	23	618	0,466	0,343	0,454	4,834	95	8,553	1,034	53	20,6	B	K1 - von N - G+R
4	Z3/FS31	166	596	32	32	281	0,591	0,471	0,748	3,113	95	6,097	1,005	37	23,1	B	K3 - von S - L
5	Z3/FS32	206	2000	32	32	943	0,218	0,471	0,144	2,504	95	5,181	1,000	31	11,5	A	K3 - von S - G
6	Z3/FS33	209	1726	32	32	814	0,257	0,471	0,178	2,622	95	5,361	1,056	34	11,9	A	K3 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z2/FS21	135	546	20	20	164	0,824	0,300	2,106	4,547	95	8,153	1,007	49	69,1	D	K4 - von W - L
9	Z2/FS22	511	2000	20	20	600	0,852	0,300	3,004	12,346	95	18,289	1,000	110	41,1	C	K4 - von W - G
10	Z2/FS23	511	1712	20	20	514	0,995	0,300	10,671	20,586	95	28,259	1,046	177	99,2	E	K4 - von W - G+R
11	Z4/FS41	775	1832	20	20	550	1,410	0,300	114,394	129,463	95	148,706	1,001	893	773,8	F	K2 - von O - L+G
12																	
13	Z4/FS43	594	1868	20	20	560	1,060	0,300	23,201	34,751	95	44,720	1,024	275	173,5	F	K2 - von O - G+R
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		3732				5872											
gew. Mittelwert:							0,870								215,8		
Maximum:							1,410							893	773,8	F	

9 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für den Zustand „Bezugsfall 2030+“ (mit Anpassungen am Knotenpunkt)

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße															
Zeitschnitt:		Morgenspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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	Z1/FS12	489	2000	39	39	889	0,550	0,444	0,761	9,750	95	15,031	1,000	90	21,5	B	K3 - von O - G (li)
2	Z1/FS13	645	2000	39	39	889	0,726	0,444	1,908	15,130	95	21,709	1,000	130	28,2	B	K3 - von O - G (re)
3	Z1/FS14	467	1741	39	39	774	0,604	0,444	0,975	9,839	95	15,143	1,139	103	23,5	B	K3 - von O - G+R
4	Z3/FS31	113	1953	39	36	803	0,141	0,411	0,092	1,857	95	4,162	1,024	26	17,0	A	K7 - von W - L
5	Z3/FS32	729	2000	39	36	822	0,887	0,411	8,232	25,120	95	33,596	1,000	202	60,6	D	K7 - von W - G (li)
6	Z3/FS34	604	1727	39	36	710	0,851	0,411	5,223	18,898	95	26,250	1,116	176	50,5	D	K7 - von W - G+R
7	Z3/FS35	475	1816	39	36	746	0,636	0,411	1,146	10,617	95	16,127	1,025	99	26,7	B	K7 - von W - R
Phase 2																	
8	Z2/FS24	217	1814	19	28	584	0,371	0,322	0,344	4,521	95	8,116	1,071	52	25,6	B	K5 - von S - R
9	Z1/FS11	356	1918	19	19	426	0,835	0,222	4,040	12,541	95	18,530	1,043	116	67,6	D	K4 - von O - L
10	Z4/FS42	43	1811	19	20	423	0,102	0,233	0,063	0,907	95	2,518	1,042	16	27,6	B	K1 - von N - R
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	219	1992	12	12	288	0,761	0,144	2,213	7,475	95	12,100	1,004	73	64,7	D	K6 - von S - L (li)
16	Z2/FS22	220	1914	12	12	276	0,796	0,144	2,754	8,070	95	12,875	1,045	81	73,1	E	K6 - von S - L (re)
17	Z2/FS23	22	1053	12	12	152	0,145	0,144	0,094	0,575	95	1,857	1,900	21	35,9	C	K6 - von S - L (BUS)
18	Z4/FS41	175	1980	12	12	286	0,612	0,144	0,994	5,100	95	8,919	1,010	54	48,6	C	K2 - von N - L
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4774				8069											
gew. Mittelwert:							0,698								41,7		
Maximum:							0,887							202	73,1	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K1 - Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Gustav-Stresemann-Ring / Mainzer Straße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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	Z1/FS12	809	2190	38	37	925	0,875	0,422	7,387	25,918	95	34,528	1,008	209	52,6	D	K4, K3 - von O - L+G
2	Z1/FS13	763	2000	38	37	844	0,904	0,422	10,311	28,130	95	37,100	1,000	223	68,2	D	K3 - von O - G (re)
3	Z1/FS14	596	1901	38	37	803	0,743	0,422	2,124	14,664	95	21,140	1,048	133	31,4	B	K3 - von O - G+R
4	Z3/FS31	73	2000	38	29	667	0,110	0,333	0,068	1,331	95	3,283	1,000	20	21,1	B	K7 - von W - L
5	Z3/FS32	507	2000	38	29	667	0,761	0,333	2,380	13,699	95	19,959	1,000	120	39,6	C	K7 - von W - G (li)
6	Z3/FS34	448	1749	38	29	583	0,768	0,333	2,494	12,532	95	18,519	1,094	122	42,3	C	K7 - von W - G+R
7	Z3/FS35	346	1841	38	29	614	0,564	0,333	0,807	7,908	95	12,663	1,010	77	29,4	B	K7 - von W - R
Phase 2																	
8	Z2/FS24	266	1916	13	27	596	0,446	0,311	0,480	5,799	95	9,872	1,014	60	27,7	B	K5 - von S - R
9																	
10	Z4/FS42	43	1887	13	13	294	0,147	0,156	0,096	1,025	95	2,737	1,000	16	34,0	B	K1 - von N - R
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	386	2000	19	20	467	0,827	0,233	3,839	13,006	95	19,106	1,000	115	62,4	D	K6 - von S - L (li)
16	Z2/FS22	386	1968	19	20	459	0,841	0,233	4,298	13,502	95	19,716	1,016	120	66,6	D	K6 - von S - L (re)
17	Z2/FS23	15	1053	19	20	246	0,061	0,233	0,036	0,328	95	1,296	1,900	15	27,4	B	K6 - von S - L (BUS)
18	Z4/FS41	155	1977	19	21	483	0,321	0,244	0,272	3,449	95	6,589	1,012	40	29,9	B	K2 - von N - L
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4793				7646											
gew. Mittelwert:							0,749									47,5	
Maximum:							0,904							223	68,2	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K2 - 1.Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße															
Zeitschnitt:		Morgenspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		90 [s]		f _m =		1,029 [-]		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]	QSV [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																	
1	Z1/FS11	384	1831	22	22	468	0,821	0,256	2,434	11,477	95	17,206	1,002	103	50,3	D	K1 - von NW - L+G
2	Z1/FS12	404	1764	22	22	451	0,896	0,256	4,193	13,945	95	20,261	1,040	126	65,8	D	K1 - von NW - G
3	Z1/FS13	14	966	22	22	247	0,057	0,256	0,031	0,295	95	1,215	1,900	14	25,8	B	K1 - von NW - G (BUS)
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	691	3210	32	19	713	0,969	0,222	9,827	26,948	95	35,728	1,009	216	84,3	E	K3 - von NO - L
9	Z4/FS42																
10	Z4/FS43	1040	2930	32	34	1139	0,913	0,389	5,957	30,589	95	39,943	1,028	246	44,9	C	K2 - von NO - G+R
11	Z4/FS44																
12	Z2/FS26	18	1053	32	5	70	0,257	0,067	0,177	0,605	95	1,919	1,900	22	49,0	C	B1 - von W - R (BUS)
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	237	1906	23	13	296	0,799	0,156	2,044	7,758	95	12,469	1,049	79	61,5	D	K6 - von W - L
16	Z2/FS22	282	2000	23	23	533	0,529	0,267	0,592	6,610	95	10,959	1,000	66	32,2	B	K5 - von W - G (li)
17	Z2/FS23	282	1841	23	23	491	0,574	0,267	0,714	6,819	95	11,235	1,086	73	33,8	B	K5 - von W - G (re)
18	Z2/FS24	414	1928	23	23	514	0,805	0,267	2,225	11,891	95	17,723	1,000	106	46,4	C	K4 - von W - R (li)
19	Z2/FS25	415	1879	23	23	501	0,828	0,267	2,577	12,342	95	18,283	1,026	113	49,6	C	K4 - von W - R (re)
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4181				5424											
gew. Mittelwert:							0,832									53,8	
Maximum:							0,969							246	84,3	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K2 - 1.Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		90 [s]		f _m =		1,013 [-]		T =		1,0 [h]							
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _R	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	Z1/FS11	424	1831	23	22	468	0,906	0,256	4,090	14,359	95	20,767	1,002	125	63,9	D	K1 - von NW - L+G
2	Z1/FS12	424	1823	23	22	466	0,910	0,256	4,214	14,496	95	20,936	1,006	126	65,1	D	K1 - von NW - G
3	Z1/FS13	18	966	23	22	247	0,073	0,256	0,040	0,381	95	1,425	1,900	16	26,0	B	K1 - von NW - G (BUS)
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	581	3490	19	19	776	0,749	0,222	1,530	15,084	95	21,652	1,009	131	39,8	C	K3 - von NO - L
9	Z4/FS42																
10	Z4/FS43	665	4200	19	26	1260	0,528	0,300	0,573	14,399	95	20,817	1,019	127	27,8	B	K2 - von NO - G+R
11	Z4/FS44																
12	Z2/FS26	14	1053	19	5	70	0,200	0,067	0,126	0,457	95	1,600	1,900	18	46,2	C	B1 - von W - R (BUS)
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	163	2000	23	23	533	0,306	0,267	0,224	3,477	95	6,631	1,000	40	27,9	B	K6 - von W - L
16	Z2/FS22	443	2000	23	28	644	0,687	0,322	1,124	10,766	95	16,316	1,000	98	32,8	B	K5 - von W - G (li)
17	Z2/FS23	443	1972	23	28	635	0,697	0,322	1,177	10,858	95	16,431	1,014	100	33,3	B	K5 - von W - G (re)
18	Z2/FS24	354	1928	23	24	535	0,661	0,278	0,994	8,824	95	13,848	1,000	83	35,4	C	K4 - von W - R (li)
19	Z2/FS25	354	1875	23	24	521	0,680	0,278	1,080	8,959	95	14,021	1,028	86	36,4	C	K4 - von W - R (re)
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:	3883					6156											
gew. Mittelwert:							0,695								40,4		
Maximum:							0,910							131	65,1	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		B 455 / Abraham-Lincoln-Straße															
Zeitschnitt:		Morgenspitze Prognose-Planfall 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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	Z1/FS11	5	163	31	16	31	0,162	0,189	0,107	0,212	95	0,990	1,000	6	43,1	C	K11 - von N - L
2	Z1/FS12	384	2273	31	16	429	0,894	0,189	6,890	16,260	95	23,080	1,000	138	93,4	E	K11 - von N - G (li)
3	Z1/FS12b	383	2151	31	16	406	0,942	0,189	10,274	19,723	95	27,233	1,056	173	127,0	E	K11 - von N - G (re)
4	Z1/FS13	10	2000	31	16	378	0,026	0,189	0,015	0,219	95	1,010	1,000	6	29,9	B	K12 - von N - R
5	Z3/FS31	261	673	31	35	269	0,970	0,400	9,550	15,945	95	22,699	1,017	139	154,2	E	K5 - von S - L
6	Z3/FS32	320	1751	31	35	700	0,457	0,400	0,503	6,376	95	10,646	1,020	65	22,4	B	K5 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	484	1801	33	32	661	0,733	0,367	1,973	12,452	95	18,420	1,019	113	35,4	C	K8 - von O - L
9	Z4/FS42	1159	3418	33	32	1253	0,925	0,367	17,090	44,856	95	56,183	1,019	344	76,4	E	K8,K9 - von O - G+R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	11	1696	8	5	113	0,097	0,067	0,060	0,318	95	1,272	1,082	8	41,4	C	K2 - von W - L
16	Z2/FS22	5	2000	8	5	133	0,038	0,067	0,021	0,138	95	0,768	1,000	5	39,9	C	K2 - von W - G
17	Z2/FS23	194	1737	8	13	270	0,718	0,156	1,701	6,311	95	10,560	1,042	66	58,8	D	K2 - von W - R
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:		3216				4644											
gew. Mittelwert:							0,831								77,8		
Maximum:							0,970							344	154,2	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		B 455 / Abraham-Lincoln-Straße															
Zeitschnitt:		Abendspitze Prognose-Planfall 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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	Z1/FS11	10	191	35	18	40	0,248	0,211	0,184	0,392	95	1,450	1,000	9	45,9	C	K11 - von N - L
2	Z1/FS12	353	2273	35	18	480	0,736	0,211	1,975	10,217	95	15,623	1,000	94	48,0	C	K11 - von N - G (li)
3	Z1/FS12	352	2152	35	18	454	0,775	0,211	2,552	10,853	95	16,424	1,056	104	53,7	D	K11 - von N - G (re)
4	Z1/FS13	15	2000	35	18	422	0,036	0,211	0,020	0,318	95	1,273	1,000	8	28,4	B	K12 - von N - R
5	Z3/FS31	74	332	35	30	114	0,647	0,344	1,107	2,667	95	5,430	1,036	34	59,7	D	K5 - von S - L
6	Z3/FS32	529	1750	35	30	603	0,878	0,344	6,645	19,071	95	26,456	1,020	162	67,4	D	K5 - von S - G
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	576	1798	19	28	579	0,994	0,322	20,239	34,598	95	44,546	1,020	273	156,2	E	K8 - von O - L
9	Z4/FS42	853	1450	19	74	1208	0,706	0,833	1,700	10,333	95	15,769	1,020	97	8,1	A	K8,K9 - von O - G+R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	35	1745	19	15	310	0,113	0,178	0,071	0,805	95	2,322	1,051	15	31,9	B	K2 - von W - L
16	Z2/FS22	9	2000	19	15	356	0,025	0,178	0,014	0,200	95	0,957	1,000	6	30,7	B	K2 - von W - G
17	Z2/FS23	422	1739	19	25	503	0,840	0,289	4,353	14,258	95	20,644	1,041	129	61,2	D	K2 - von W - R
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:		3228				5070											
gew. Mittelwert:							0,800								62,2		
Maximum:							0,994							273	156,2	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Rampe B 455																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze Prognose-Planfall 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
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 _e [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]	QSV [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	708	1946	35	35	778	0,910	0,400	10,709	27,404	95	36,258	1,028	224	75,0	E	K2 - von N - G
2	Z1/FS13	596	1939	35	50	1098	0,543	0,567	0,736	10,059	95	15,423	1,032	95	14,6	A	K3 - von N - R
3	Z3/FS32	528	1973	35	35	789	0,669	0,400	1,363	12,176	95	18,078	1,014	110	28,3	B	K7 - von S - G
4	Z3/FS33	140	1860	35	57	1199	0,117	0,644	0,074	1,419	95	3,434	1,000	21	6,4	A	K8 - von S - R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	60	1860	16	16	351	0,171	0,189	0,115	1,373	95	3,354	1,000	20	31,8	B	K1 - von N - L
9	Z3/FS31	308	1834	16	16	346	0,889	0,189	5,998	13,504	95	19,719	1,015	120	97,9	E	K6 - von S - L
10	Z2/FS22	81	1820	16	16	344	0,236	0,189	0,175	1,894	95	4,221	1,022	26	32,8	B	K5 - von W - R
11	Z4/FS43	130	1860	16	16	351	0,370	0,189	0,341	3,175	95	6,189	1,000	37	35,3	C	K10 von O - R
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	85	2000	21	5	133	0,638	0,067	1,074	3,145	95	6,145	1,000	37	69,9	D	K4 - von W - L+G
16	Z4/FS41	280	1230	21	21	301	0,931	0,244	7,830	14,678	95	21,157	1,000	127	127,0	E	K9 - von O - L
17	Z4/FS42	140	2000	21	12	289	0,485	0,144	0,563	3,783	95	7,072	1,000	42	42,4	C	K9 - von O - G
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:		3056				5981											
gew. Mittelwert:							0,678								53,8		
Maximum:							0,931							224	127,0	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Rampe B 455																	
Zeitschnitt: Abendspitze Prognose-Planfall 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
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]	QSV [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																	
1	Z1/FS12	766	1950	39	38	845	0,907	0,433	10,735	28,609	95	37,656	1,026	232	69,5	D	K2 - von N - G
2	Z1/FS13	675	1938	39	45	991	0,681	0,511	1,467	14,126	95	20,483	1,032	127	21,8	B	K3 - von N - R
3	Z3/FS32	557	1974	39	38	856	0,651	0,433	1,239	12,231	95	18,146	1,013	110	25,3	B	K7 - von S - G
4	Z3/FS33	280	1860	39	45	951	0,294	0,511	0,239	4,268	95	7,762	1,000	47	13,6	A	K8 - von S - R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	130	1860	18	18	393	0,331	0,211	0,285	3,042	95	5,991	1,000	36	32,7	B	K1 - von N - L
9	Z3/FS31	331	1831	18	18	386	0,856	0,211	4,714	12,683	95	18,706	1,016	114	78,1	E	K6 - von S - L
10	Z2/FS22	57	1860	18	18	393	0,145	0,211	0,095	1,255	95	3,149	1,000	19	29,8	B	K5 - von W - R
11	Z4/FS43	60	1860	18	18	393	0,153	0,211	0,101	1,324	95	3,269	1,000	20	29,9	B	K10 - von O - R
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	145	2000	15	15	356	0,408	0,178	0,404	3,617	95	6,834	1,000	41	36,9	C	K4 - von W - L+G
16	Z4/FS41	140	1230	15	15	219	0,640	0,178	1,123	4,371	95	7,907	1,000	47	52,8	D	K9 - von O - L
17	Z4/FS42	70	2000	15	8	200	0,350	0,100	0,310	1,942	95	4,300	1,000	26	43,4	C	K9 - von O - G
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:		3211				5981											
gew. Mittelwert:							0,659								42,1		
Maximum:							0,907							232	78,1	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Brunhildenstraße															
Zeitraum:		Morgenspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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	Z1/FS11	535	1205	62	62	844	0,634	0,700	1,136	8,353	95	13,241	1,005	80	12,1	A	K1 - von W - L+G
2	Z1/FS11b	633	1799	62	62	1259	0,503	0,700	0,616	7,941	95	12,707	1,020	78	8,0	A	K1 - von W - G (re)
3	Z2/FS21	766	2160	62	39	960	0,798	0,444	3,277	19,763	95	27,281	1,018	167	33,8	B	K3 - von O - G
4	Z2/FS21b	67	1838	62	39	817	0,082	0,444	0,050	1,015	95	2,719	1,013	17	14,6	A	K3 - von O - R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	216	1801	16	16	340	0,635	0,189	1,116	6,093	95	10,268	1,008	62	45,5	C	K2 - von N - L+G
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		2217				4220											
gew. Mittelwert:							0,637									21,8	
Maximum:							0,798							167	45,5	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden																
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Brunhildenstraße																
Zeitraum:		Abendspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s																
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH																
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	Z1/FS11	512	863	68	68	662	0,774	0,767	2,620	9,964	95	15,302	1,005	92	20,3	B	K1 - von W - L+G	
2	Z1/FS11b	652	1800	68	68	1380	0,472	0,767	0,539	6,503	95	10,815	1,019	66	5,2	A	K1 - von W - G (re)	
3	Z2/FS21	1108	2157	68	49	1199	0,924	0,556	16,540	41,849	95	52,789	1,019	323	68,0	D	K3 - von O - G	
4	Z2/FS21b	51	1830	68	49	1017	0,050	0,556	0,029	0,612	95	1,935	1,018	12	9,2	A	K3 - von O - R	
5																		
6																		
7																		
Phase 2																		
8	Z3/FS31	159	1798	10	10	220	0,724	0,122	1,722	5,549	95	9,533	1,011	58	66,2	D	K2 - von N - L+G	
9																		
10																		
11																		
12																		
13																		
14																		
Phase 3																		
15																		
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:		2482				4477												
gew. Mittelwert:							0,744								40,3			
Maximum:							0,924							323	68,0	D		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Hasengartenstraße															
Zeitraum:		Morgenspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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	Z1/FS11	267	507	59	59	338	0,790	0,667	2,733	7,434	95	12,045	1,024	74	39,7	C	K1, K4 - von W - L
2	Z1/FS12	900	1707	59	59	1138	0,791	0,667	3,122	18,989	95	26,359	1,019	161	20,5	B	K1 - von W - G
3	Z2/FS21	633	2353	59	30	810	0,781	0,344	2,811	17,003	95	23,977	1,000	144	38,9	C	K3 - von O - G (li)
4	Z2/FS21b	316	2003	59	30	690	0,458	0,344	0,505	6,654	95	11,017	1,054	70	25,6	B	K3 - von O - G+R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	244	1773	17	17	355	0,688	0,200	1,471	7,130	95	11,646	1,007	70	48,3	C	K2 - von N - L
9	Z3/FS32	92	1763	17	17	353	0,261	0,200	0,201	2,142	95	4,617	1,020	28	32,4	B	K2 - von N - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		2452				3683											
gew. Mittelwert:							0,715								31,2		
Maximum:							0,791							161	48,3	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Siegfriedring / Hasengartenstraße															
Zeitraum:		Abendspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
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	Z1/FS11	256	454	60	60	308	0,832	0,678	3,641	8,370	95	13,263	1,018	81	53,3	D	K1, K4 - von W - L
2	Z1/FS12	939	1711	60	60	1160	0,810	0,678	3,697	20,459	95	28,108	1,016	171	21,8	B	K1 - von W - G
3	Z2/FS21	833	2353	60	35	941	0,885	0,400	8,471	27,814	95	36,733	1,000	220	57,5	D	K3 - von O - G (li)
4	Z2/FS21b	416	2065	60	35	826	0,504	0,400	0,617	8,432	95	13,343	1,052	84	23,0	B	K3 - von O - G+R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	407	2548	16	16	481	0,846	0,189	4,544	14,366	95	20,777	1,013	126	69,2	D	K2 - von N - L+R
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		2851				3716											
gew. Mittelwert:							0,794								42,0		
Maximum:							0,885							220	69,2	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
	A-C Knotenpunkt: Siegfriedring	/B Rampe Mainzer Straße
Verkehrsdaten: Datum: Prog. 2030 Planung Uhrzeit: Abendspitze		
Verkehrsregelung: Zufahrt B:		
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D		
Knotenverkehrsstärke: 1803 Fz/h		

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]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,605	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,046	---
B	4 (3)	1730	107	1,000	80	0,000	---
	6 (2)	1070	325	1,000	325	0,000	---
C	7 (2)	1143	350	1,000	350	0,251	0,749
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,321	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	1070	1,017	1800	1770	0,605	700	0,0	A
	3	73	1,010	1600	1585	0,046	1512	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	87	1,008	350	347	0,251	260	13,8	B
	8	573	1,010	1800	1783	0,321	1210	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße															
Zeitschnitt:		Morgenspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		90	[s]	f _m =		1,017	[-]	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	Z3/FS31	47	1860	7	19	413	0,114	0,222	0,065	1,003	95	2,697	1,000	16	28,5	B	K1 - von O - R
2	Z1/FS11	150	1806	7	8	181	0,830	0,100	2,149	5,830	95	9,913	1,030	61	82,6	E	K5 - von N - L
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS32	133	1836	6	7	163	0,815	0,089	1,952	5,219	95	9,082	1,014	55	83,4	E	K2 - von O - L
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z1/FS12	913	1928	62	64	1392	0,656	0,722	0,994	13,039	95	19,146	1,000	115	9,2	A	K4 - von N - G (li)
16	Z1/FS13	912	1811	62	64	1308	0,697	0,722	1,207	13,968	95	20,289	1,105	134	10,3	A	K4 - von N - G (re)
17	Z2/FS21	1251	1878	62	60	1273	0,983	0,678	13,459	43,631	95	54,802	1,065	350	52,0	D	K3 - von S - G (li)
18	Z2/FS22	1252	2000	62	60	1356	0,924	0,678	6,152	33,119	95	42,852	1,000	257	28,8	B	K3 - von S - G (re)
19	Z2/FS23	377	1809	62	60	1226	0,308	0,678	0,227	4,064	95	7,473	1,029	46	6,6	A	K3 - von S - R
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		5035				7312											
gew. Mittelwert:							0,789								29,1		
Maximum:							0,983							350	83,4	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden																
Knotenpunkt:		Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße																
Zeitabschnitt:		Abendspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 90s																
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH																
t _U =		90	[s]	f _m =		1,025	[-]	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	Z3/FS31	135	1860	11	25	537	0,251	0,289	0,173	2,761	95	5,571	1,000	33	25,7	B	K1 - von O - R	
2	Z1/FS11	191	1843	11	11	246	0,777	0,133	1,748	6,365	95	10,632	1,009	64	63,3	D	K5 - von N - L	
3																		
4																		
5																		
6																		
7																		
Phase 2																		
8	Z3/FS32	164	1821	10	10	223	0,737	0,122	1,418	5,373	95	9,293	1,022	57	61,0	D	K2 - von O - L	
9																		
10																		
11																		
12																		
13																		
14																		
Phase 3																		
15	Z1/FS12	1131	1928	55	58	1264	0,895	0,656	4,792	28,356	95	37,362	1,000	224	26,6	B	K4 - von N - G (li)	
16	Z1/FS13	1131	1885	55	58	1235	0,915	0,656	5,989	30,346	95	39,662	1,061	253	30,8	B	K4 - von N - G (re)	
17	Z2/FS21	874	1906	55	46	995	0,878	0,522	3,962	23,244	95	31,398	1,049	198	33,3	B	K3 - von S - G (li)	
18	Z2/FS22	874	2000	55	46	1044	0,837	0,522	2,829	21,371	95	29,190	1,000	175	28,0	B	K3 - von S - G (re)	
19	Z2/FS23	426	1822	55	46	951	0,448	0,522	0,423	7,064	95	11,559	1,021	71	15,0	A	K3 - von S - R	
Phase 4																		
20																		
21																		
22																		
23																		
24																		
Phase 5																		
25																		
26																		
27																		
28																		
29																		
Phase 6																		
30																		
31																		
32																		
33																		
34																		
Knotenpunkt																		
Summe:		4926				6496												
gew. Mittelwert:							0,820								30,5			
Maximum:							0,915							253	63,3	D		

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K12 - Mainzer Straße / Weidenbornstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Mainzer Straße / Weidenbornstraße															
Zeitschnitt:		Morgenspitze Prognose-Planfall 2030															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		70	[s]	f _m =		1,045	[-]	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	Z1/FS12	620	2000	33	42	1229	0,505	0,614	0,556	7,295	95	11,863	1,000	71	9,2	A	K1 - von N - G (li)
2	Z1/FS13	621	1888	33	42	1160	0,536	0,614	0,633	7,573	95	12,227	1,059	78	9,7	A	K1 - von N - G (re)
3	Z1/FS14	18	1053	33	42	647	0,028	0,614	0,015	0,152	95	0,812	1,900	9	5,4	A	K1 - von N - G (BUS)
4	Z2/FS21	650	2000	33	33	971	0,669	0,486	1,147	10,776	95	16,328	1,000	98	18,0	A	K6 - von S - G (li)
5	Z2/FS22	649	1892	33	33	919	0,706	0,486	1,380	11,258	95	16,932	1,057	107	19,5	A	K6 - von S - G (re)
6	Z2/FS23	364	1875	33	46	1259	0,289	0,671	0,216	3,102	95	6,081	1,067	39	5,3	A	K5,6 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	231	1872	11	11	321	0,720	0,171	1,429	5,674	95	9,703	1,008	59	43,4	C	K2 - von N - L
9	Z3/FS33	123	1735	11	22	570	0,216	0,329	0,145	1,874	95	4,189	1,029	26	17,9	A	K3 - von O - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z3/FS31	99	1762	11	7	201	0,492	0,114	0,519	2,325	95	4,904	1,000	29	38,4	C	K4 - von O - L (li)
16	Z3/FS32	100	1821	11	7	208	0,480	0,114	0,496	2,318	95	4,893	1,036	30	37,6	C	K4 - von O - L (re)
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:		3475				7485											
gew. Mittelwert:							0,557								16,7		
Maximum:							0,720							107	43,4	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K13 - Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee															
Zeitraum:		Morgenspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 80s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		80	[s]	f _m =		1,021	[-]	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	Z1/FS11	105	302	35	35	136	0,773	0,450	1,571	3,539	95	6,720	1,026	41	60,2	D	K1 - von N - L
2	Z1/FS12	355	2000	35	35	900	0,394	0,450	0,336	5,612	95	9,618	1,000	58	16,1	A	K1 - von N - G
3	Z1/FS13	354	1661	35	35	747	0,474	0,450	0,466	5,965	95	10,095	1,086	66	17,6	A	K1 - von N - G+R
4																	
5	Z3/FS32	577	2000	35	35	900	0,641	0,450	0,938	10,850	95	16,420	1,000	99	20,8	B	K3 - von S - G
6	Z3/FS33	576	1646	35	35	741	0,778	0,450	1,850	12,679	95	18,701	1,075	121	27,6	B	K3 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z2/FS21	156	541	28	28	196	0,795	0,363	1,844	4,949	95	8,712	1,046	55	56,7	D	K4 - von W - L
9	Z2/FS22	690	2000	28	28	725	0,952	0,363	7,561	22,485	95	30,505	1,000	183	62,4	D	K4 - von W - G
10	Z2/FS23	545	1703	28	28	617	0,883	0,363	3,766	15,121	95	21,697	1,033	134	45,9	C	K4 - von W - G+R
11																	
12	Z4/FS42	300	2000	28	28	725	0,414	0,363	0,365	5,365	95	9,282	1,000	56	20,9	B	K2 - von O - G
13	Z4/FS43	299	1778	28	28	645	0,464	0,363	0,448	5,540	95	9,521	1,033	59	22,0	B	K2 - von O - G+R
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		3957				6332											
gew. Mittelwert:							0,690									34,3	
Maximum:							0,952							183	62,4	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Bezugsfall 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K13 - Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee															
Zeitraum:		Abendspitze Prognose-Planfall 2030 - tU = 80s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		80	[s]	f _m =		1,024	[-]	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	Z1/FS11	96	445	32	27	156	0,616	0,350	0,816	2,584	95	5,302	1,000	32	40,4	C	K1 - von N - L
2	Z1/FS12	542	2000	32	27	700	0,774	0,350	1,834	12,573	95	18,570	1,000	111	32,6	B	K1 - von N - G
3	Z1/FS13	545	1754	32	27	614	0,888	0,350	4,007	15,428	95	22,071	1,035	137	48,0	C	K1 - von N - G+R
4																	
5	Z3/FS31	410	2000	32	27	700	0,586	0,350	0,743	8,192	95	13,032	1,000	78	25,1	B	K3 - von S - G
6	Z3/FS33	414	1677	32	27	587	0,705	0,350	1,266	9,207	95	14,338	1,057	91	30,2	B	K3 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z2/FS21	132	395	30	35	178	0,743	0,450	1,423	3,846	95	7,163	1,007	43	47,0	C	K4 - von W - L
9	Z2/FS22	505	2000	30	35	900	0,561	0,450	0,671	8,928	95	13,982	1,000	84	18,9	A	K4 - von W - G
10	Z2/FS23	504	1711	30	35	770	0,655	0,450	1,003	9,735	95	15,012	1,046	94	21,8	B	K4 - von W - G+R
11																	
12	Z4/FS42	541	2000	30	35	900	0,601	0,450	0,794	9,858	95	15,168	1,000	91	19,8	A	K2 - von O - G
13	Z4/FS43	542	1860	30	35	837	0,648	0,450	0,973	10,321	95	15,754	1,023	97	21,3	B	K2 - von O - G+R
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		4231				6341											
gew. Mittelwert:							0,681								28,2		
Maximum:							0,888							137	48,0	C	

10 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für den Zustand „IHK 2030+“ (mit Anpassungen am Knotenpunkt)

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K2 - 1.Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße															
Zeitabschnitt:		Morgenspitze IHK-Planfall 2030 - U = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		90	[s]	f _m =		1,029	[-]	T =		1,0	[h]						
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _R	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	Z1/FS11	352	1830	22	21	447	0,787	0,244	1,970	10,203	95	15,605	1,003	94	47,7	C	K1 - von NW - L+G
2	Z1/FS12	372	1766	22	21	432	0,861	0,244	3,189	12,090	95	17,971	1,039	112	59,1	D	K1 - von NW - G
3	Z1/FS13	14	966	22	21	236	0,059	0,244	0,032	0,301	95	1,228	1,900	14	26,6	B	K1 - von NW - G (BUS)
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	778	3145	31	23	839	0,928	0,267	6,583	25,535	95	34,081	1,009	206	60,4	D	K3 - von NO - L
9	Z4/FS42																
10	Z4/FS43	928	4500	31	38	1950	0,476	0,433	0,479	17,041	95	24,023	1,027	148	19,1	A	K2 - von NO - G+R
11	Z4/FS44																
12	Z2/FS26	18	1053	31	5	70	0,257	0,067	0,177	0,605	95	1,919	1,900	22	49,0	C	B1 - von W - R (BUS)
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	137	1912	24	10	234	0,586	0,122	0,740	3,978	95	7,351	1,046	46	48,7	C	K6 - von W - L
16	Z2/FS22	248	2000	24	20	467	0,531	0,233	0,598	6,024	95	10,175	1,000	61	34,8	B	K5 - von W - G (li)
17	Z2/FS23	248	1846	24	20	431	0,576	0,233	0,717	6,208	95	10,422	1,083	68	36,5	C	K5 - von W - G (re)
18	Z2/FS24	405	1928	24	20	450	0,900	0,233	4,339	14,167	95	20,532	1,000	123	68,2	D	K4 - von W - R (li)
19	Z2/FS25	406	1882	24	20	439	0,925	0,233	5,283	15,206	95	21,801	1,024	134	77,0	E	K4 - von W - R (re)
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		3906				5994											
gew. Mittelwert:							0,733								48,1		
Maximum:							0,928							206	77,0	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K2 - 1.Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße															
Stadt:		Landeshauptstadt Wiesbaden															
Knotenpunkt:		1. Ring / Frankfurter Straße / Berliner Straße															
Zeitabschnitt:		Abendspitze IHK-Planfall 2030 - tU = 90s															
Bearbeiter:		HEINZ + FEIER GmbH															
t _U =		90 [s]		f _m =		1,013 [-]		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}	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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	390	1831	23	23	488	0,799	0,267	1,975	11,060	95	16,685	1,002	100	45,3	C	K1 - von NW - L+G
2	Z1/FS12	390	1822	23	23	486	0,803	0,267	2,019	11,116	95	16,755	1,007	101	45,7	C	K1 - von NW - G
3	Z1/FS13	18	966	23	23	258	0,070	0,267	0,038	0,374	95	1,409	1,900	16	25,2	B	K1 - von NW - G (BUS)
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	653	3590	21	22	917	0,712	0,256	1,270	16,126	95	22,917	1,010	139	35,5	C	K3 - von NO - L
9	Z4/FS42																
10	Z4/FS43	582	4500	21	26	1350	0,431	0,300	0,387	12,085	95	17,964	1,019	110	26,4	B	K2 - von NO - G+R
11	Z4/FS44																
12	Z2/FS26	14	1053	21	5	70	0,200	0,067	0,126	0,457	95	1,600	1,900	18	46,2	C	B1 - von W - R (BUS)
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	94	2000	21	19	444	0,212	0,222	0,136	2,054	95	4,478	1,000	27	29,7	B	K6 - von W - L
16	Z2/FS22	391	2000	21	24	556	0,704	0,278	1,210	9,985	95	15,330	1,000	92	37,0	C	K5 - von W - G (li)
17	Z2/FS23	391	1973	21	24	548	0,714	0,278	1,267	10,072	95	15,440	1,014	94	37,6	C	K5 - von W - G (re)
18	Z2/FS24	346	1928	21	20	450	0,769	0,233	1,668	9,751	95	15,032	1,000	90	45,6	C	K4 - von W - R (li)
19	Z2/FS25	346	1888	21	20	441	0,785	0,233	1,818	9,937	95	15,269	1,021	94	47,2	C	K4 - von W - R (re)
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		3615				6008											
gew. Mittelwert:							0,679								38,5		
Maximum:							0,803							139	47,2	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: B 455 / Abraham-Lincoln-Straße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK-Planfall 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 90$		[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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	4	370	31	15	66	0,061	0,178	0,036	0,119	95	0,702	1,000	4	32,7	B	K11 - von N - L
2	Z1/FS12	345	2273	31	15	404	0,854	0,178	4,669	13,030	95	19,135	1,000	115	77,5	E	K11 - von N - G (li)
3	Z1/FS12b	345	2149	31	15	382	0,903	0,178	7,049	15,497	95	22,154	1,057	141	102,7	E	K11 - von N - G (re)
4	Z1/FS13	9	2000	31	15	356	0,025	0,178	0,014	0,200	95	0,957	1,000	6	30,7	B	K12 - von N - R
5	Z3/FS31	200	585	31	34	228	0,879	0,389	4,664	9,307	95	14,467	1,018	88	99,3	E	K5 - von S - L
6	Z3/FS32	324	1752	31	34	681	0,476	0,389	0,545	6,619	95	10,970	1,019	67	23,5	B	K5 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	594	1802	33	33	681	0,873	0,378	6,541	20,324	95	27,949	1,018	171	60,6	D	K8 - von O - L
9	Z4/FS42	984	3045	33	33	1150	0,855	0,378	6,086	28,701	95	37,761	1,019	231	44,8	C	K8,K9 - von O - G+R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	10	1683	8	5	112	0,089	0,067	0,054	0,289	95	1,198	1,090	8	41,2	C	K2 - von W - L
16	Z2/FS22	4	2000	8	5	133	0,030	0,067	0,017	0,111	95	0,673	1,000	4	39,7	C	K2 - von W - G
17	Z2/FS23	181	1732	8	13	269	0,672	0,156	1,328	5,595	95	9,595	1,045	60	53,6	D	K2 - von W - R
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:	3000					4462											
gew. Mittelwert:							0,806								60,1		
Maximum:							0,903							231	102,7	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K5a - B 455 / Abraham-Lincoln-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: B 455 / Abraham-Lincoln-Straße																	
Zeitabschnitt: Abendspitze IHK-Planfall 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
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	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	Z1/FS11	9	195	35	17	39	0,231	0,200	0,167	0,356	95	1,364	1,000	8	45,6	C	K11 - von N - L
2	Z1/FS12	318	2273	35	17	455	0,700	0,200	1,587	8,982	95	14,050	1,000	84	46,1	C	K11 - von N - G (li)
3	Z1/FS12	318	2151	35	17	430	0,739	0,200	2,003	9,467	95	14,670	1,057	93	50,6	D	K11 - von N - G (re)
4	Z1/FS13	13	2000	35	17	400	0,033	0,200	0,019	0,280	95	1,176	1,000	7	29,2	B	K12 - von N - R
5	Z3/FS31	56	303	35	29	101	0,554	0,333	0,735	1,879	95	4,198	1,032	26	50,7	D	K5 - von S - L
6	Z3/FS32	535	1750	35	29	583	0,917	0,333	9,997	22,839	95	30,921	1,020	189	90,5	E	K5 - von S - G
7																	
Phase 2																	
8	Z4/FS41	715	1799	19	36	739	0,967	0,411	19,497	36,969	95	47,252	1,020	289	120,8	E	K8 - von O - L
9	Z4/FS42	682	1280	19	74	1067	0,639	0,833	1,170	7,253	95	11,808	1,020	72	6,6	A	K8,K9 - von O - G+R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	30	1731	19	8	173	0,173	0,100	0,117	0,804	95	2,321	1,060	15	39,5	C	K2 - von W - L
16	Z2/FS22	7	2000	19	8	200	0,035	0,100	0,020	0,178	95	0,892	1,000	5	36,9	C	K2 - von W - G
17	Z2/FS23	395	1739	19	21	425	0,929	0,244	9,433	19,088	95	26,476	1,041	165	113,1	E	K2 - von W - R
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:	3078					4612											
gew. Mittelwert:							0,806								71,4		
Maximum:							0,967							289	120,8	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Rampe B 455																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK-Planfall 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
t _U = 90 [s]		f _n = 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	GSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	669	1945	35	35	778	0,860	0,400	5,893	21,189	95	28,974	1,028	179	52,0	D	K2 - von N - G
2	Z1/FS13	559	1938	35	50	1098	0,509	0,567	0,634	9,145	95	14,259	1,032	88	14,0	A	K3 - von N - R
3	Z3/FS32	511	1976	35	35	790	0,647	0,400	1,210	11,549	95	17,296	1,012	105	27,4	B	K7 - von S - G
4	Z3/FS33	120	1860	35	57	1199	0,100	0,644	0,062	1,202	95	3,056	1,000	18	6,3	A	K8 - von S - R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	60	1860	17	17	372	0,161	0,200	0,108	1,348	95	3,311	1,000	20	30,8	B	K1 - von N - L
9	Z3/FS31	284	1831	17	17	366	0,775	0,200	2,499	9,221	95	14,357	1,016	88	58,6	D	K6 - von S - L
10	Z2/FS22	72	1837	17	17	367	0,196	0,200	0,137	1,636	95	3,799	1,013	23	31,3	B	K5 - von W - R
11	Z4/FS43	115	1860	17	17	372	0,309	0,200	0,257	2,708	95	5,491	1,000	33	33,2	B	K10 von O - R
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	73	2000	20	5	133	0,548	0,067	0,723	2,491	95	5,160	1,000	31	60,2	D	K4 - von W - L+G
16	Z4/FS41	240	1230	20	20	287	0,836	0,233	3,694	9,409	95	14,596	1,000	88	79,2	E	K9 - von O - L
17	Z4/FS42	115	2000	20	11	267	0,431	0,133	0,446	3,090	95	6,063	1,000	36	41,9	C	K9 - von O - G
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:	2818					6030											
gew. Mittelwert:							0,629								39,1		
Maximum:							0,860							179	79,2	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K6a - Siegfriedring / Rampe B 455 / Wirtschaftsweg

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Rampe B 455																	
Zeitaltschnitt: Abendspitze IHK-Planfall 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 90$		[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_{MSs}	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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS12	773	1950	40	39	867	0,892	0,444	8,979	26,766	95	35,515	1,026	219	60,3	D	K2 - von N - G
2	Z1/FS13	683	1939	40	46	1012	0,675	0,522	1,412	14,008	95	20,337	1,032	126	20,9	B	K3 - von N - R
3	Z3/FS32	522	1976	40	39	878	0,594	0,444	0,934	10,787	95	16,341	1,012	99	22,7	B	K7 - von S - G
4	Z3/FS33	240	1860	40	46	972	0,247	0,522	0,186	3,478	95	6,631	1,000	40	12,5	A	K8 - von S - R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	115	1860	18	18	393	0,293	0,211	0,237	2,654	95	5,410	1,000	32	32,0	B	K1 - von N - L
9	Z3/FS31	308	1834	18	18	387	0,796	0,211	2,904	10,205	95	15,608	1,015	95	60,7	D	K6 - von S - L
10	Z2/FS22	56	1860	18	18	393	0,143	0,211	0,093	1,232	95	3,109	1,000	19	29,7	B	K5 - von W - R
11	Z4/FS43	60	1860	18	18	393	0,153	0,211	0,101	1,324	95	3,269	1,000	20	29,9	B	K10 - von O - R
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z2/FS21	119	2000	14	14	333	0,357	0,167	0,322	2,958	95	5,866	1,000	35	36,7	C	K4 - von W - L+G
16	Z4/FS41	120	1050	14	14	175	0,686	0,167	1,362	4,204	95	7,672	1,000	46	63,7	D	K9 - von O - L
17	Z4/FS42	60	2000	14	7	178	0,338	0,089	0,293	1,702	95	3,908	1,000	23	44,4	C	K9 - von O - G
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:		3056				5980											
gew. Mittelwert:							0,642								38,0		
Maximum:							0,892							219	63,7	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Brunhildenstraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK-Planfall 2030 - tU = 90s																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
t _U = 90 [s]		f _n = 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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	447	1600	59	59	1067	0,419	0,667	0,426	5,596	95	9,596	1,006	58	8,4	A	K1 - von W - L+G
2	Z1/FS11b	532	1801	59	59	1201	0,443	0,667	0,474	6,765	95	11,164	1,019	68	8,5	A	K1 - von W - G (re)
3	Z2/FS21	747	2159	59	37	911	0,820	0,422	3,970	20,470	95	28,121	1,018	172	38,7	C	K3 - von O - G
4	Z2/FS21b	66	1837	59	37	776	0,085	0,422	0,052	1,040	95	2,766	1,014	17	15,8	A	K3 - von O - R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	243	1807	19	19	402	0,605	0,222	0,971	6,430	95	10,719	1,007	65	40,2	C	K2 - von N - L+G
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	2035					4356											
gew. Mittelwert:							0,584									23,6	
Maximum:							0,820							172	40,2	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K8 - Siegfriedring / Brunhildenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Brunhildenstraße																	
Zeitaltschnitt: Abendspitze IHK-Planfall 2030 - tU = 90s																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
t _U = 90 [s]		f _n = 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	GSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																	
1	Z1/FS11	428	735	65	65	539	0,794	0,733	2,997	9,829	95	15,131	1,006	91	27,7	B	K1 - von W - L+G
2	Z1/FS11b	548	1802	65	65	1322	0,415	0,733	0,418	5,668	95	9,694	1,018	59	5,7	A	K1 - von W - G (re)
3	Z2/FS21	1080	2141	65	49	1189	0,908	0,556	12,917	37,132	95	47,438	1,018	290	57,0	D	K3 - von O - G
4	Z2/FS21b	50	1830	65	49	1016	0,049	0,556	0,029	0,600	95	1,910	1,018	12	9,2	A	K3 - von O - R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	204	1799	13	13	280	0,729	0,156	1,818	6,676	95	11,045	1,009	67	59,6	D	K2 - von N - L+G
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	2310					4346											
gew. Mittelwert:							0,735								38,6		
Maximum:							0,908							290	59,6	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Hasengartenstraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK-Planfall 2030 - tU = 90s																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
t _U = 90 [s]		f _n = 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	Z1/FS11	165	388	51	51	224	0,736	0,578	1,850	4,880	95	8,616	1,022	53	43,7	C	K1, K4 - von W - L
2	Z1/FS12	583	1707	51	51	987	0,591	0,578	0,920	10,265	95	15,683	1,019	96	15,5	A	K1 - von W - G
3	Z2/FS21	643	2353	51	29	784	0,820	0,333	3,908	18,655	95	25,959	1,000	156	45,5	C	K3 - von O - G (li)
4	Z2/FS21b	321	2004	51	29	668	0,481	0,333	0,557	6,928	95	11,379	1,053	72	26,8	B	K3 - von O - G+R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31,32	557	2276	25	25	658	0,847	0,289	4,951	18,061	95	25,249	1,003	152	57,2	D	K2 - von N - L+R
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		2269				3321											
gew. Mittelwert:							0,714									37,9	
Maximum:							0,847							156	57,2	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K9 - Siegfriedring / Hasengartenstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Siegfriedring / Hasengartenstraße																	
Zeitabschnitt: Abendspitze IHK-Planfall 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 90$ [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	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	N_{MSS}	f_{SV}	L_s	t_w	GSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																	
1	Z1/FS11	159	301	59	59	201	0,792	0,667	2,534	5,343	95	9,252	1,017	56	56,1	D	K1, K4 - von W - L
2	Z1/FS12	748	1710	59	59	1140	0,656	0,667	1,278	12,357	95	18,302	1,017	112	12,9	A	K1 - von W - G
3	Z2/FS21	846	2353	59	40	1072	0,789	0,456	3,064	21,044	95	28,802	1,000	173	31,1	B	K3 - von O - G (li)
4	Z2/FS21b	423	2063	59	40	940	0,450	0,456	0,489	7,731	95	12,434	1,053	79	18,7	A	K3 - von O - G+R
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS31	416	2544	17	17	509	0,818	0,200	3,597	13,544	95	19,768	1,013	120	59,9	D	K2 - von N - L+R
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		2592				3861											
gew. Mittelwert:							0,700								30,0		
Maximum:							0,818							173	59,9	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K10a - Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts		
<p style="text-align: center;">Knotenverkehrsstärke: 1344 Fz/h</p>	<p style="text-align: center;">A-C /B Knotenpunkt: Siegfriedring / Rampe Mainzer Straße</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: IHK 2030 Planung Uhrzeit: Abendspitze</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>	

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]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,387	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,042	---
B	4 (3)	1311	189	1,000	159	0,000	---
	6 (2)	720	498	1,000	498	0,000	---
C	7 (2)	753	545	1,000	545	0,157	0,843
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,284	---

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]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	686	1,016	1800	1771	0,387	1085	0,0	A
	3	67	1,010	1600	1583	0,042	1516	0,0	A
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	85	1,008	545	541	0,157	456	7,9	A
	8	506	1,010	1800	1783	0,284	1277	0,0	A
A	2+3	753	1,016	1780	1753	0,430	1000	0,0	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK-Planfall 2030 - IU = 90s																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 90$ [s]		$f_m = 1,017$ [-]		$T = 1,0$ [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	Z3/FS31	153	1860	6	17	372	0,411	0,200	0,357	3,692	95	6,941	1,000	42	34,8	B	K1 - von O - R
2	Z1/FS11	121	1807	6	6	141	0,861	0,078	2,473	5,463	95	9,415	1,030	58	104,4	E	K5 - von N - L
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS32	322	1825	12	12	264	1,222	0,144	31,747	39,797	95	50,466	1,020	309	472,1	F	K2 - von O - L
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z1/FS12	779	1928	58	62	1349	0,577	0,700	0,708	10,512	95	15,996	1,000	96	8,7	A	K4 - von N - G (li)
16	Z1/FS13	778	1811	58	62	1268	0,614	0,700	0,825	11,053	95	16,675	1,104	110	9,4	A	K4 - von N - G (re)
17	Z2/FS21	1234	1879	58	58	1232	1,002	0,656	18,062	48,912	95	60,740	1,064	388	68,3	D	K3 - von S - G (li)
18	Z2/FS22	1235	2000	58	58	1311	0,942	0,656	7,692	35,495	95	45,571	1,000	273	35,1	C	K3 - von S - G (re)
19	Z2/FS23	305	1812	58	58	1188	0,257	0,656	0,177	3,334	95	6,423	1,027	40	7,0	A	K3 - von S - R
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:		4927				7125											
gew. Mittelwert:							0,805								63,7		
Maximum:							1,222							388	472,1	F	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K11 - Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Angelika-Thiels-Straße																	
Zeitaltschnitt: Abendspitze IHK-Planfall 2030 - tU = 90s																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
t _U = 90 [s]		f _m = 1,025 [-]		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	GSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																	
1	Z3/FS31	423	1860	20	23	496	0,853	0,267	2,977	13,014	95	19,115	1,000	115	52,9	D	K1 - von O - R
2	Z1/FS11	156	1839	20	10	225	0,694	0,122	1,160	4,901	95	8,645	1,012	52	56,5	D	K5 - von N - L
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	Z3/FS32	206	1860	10	12	269	0,767	0,144	1,667	6,622	95	10,974	1,000	66	59,4	D	K2 - von O - L (li)
9	Z3/FS33	205	1760	10	12	254	0,806	0,144	2,053	7,016	95	11,495	1,057	73	66,4	D	K2 - von O - L (re)
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z1/FS12	966	1928	46	58	1264	0,764	0,656	1,770	18,444	95	25,707	1,000	154	15,7	A	K4 - von N - G (li)
16	Z1/FS13	966	1886	46	58	1236	0,781	0,656	1,958	19,013	95	26,387	1,061	168	16,6	A	K4 - von N - G (re)
17	Z2/FS21	862	1905	46	46	995	0,867	0,522	3,580	22,389	95	30,392	1,050	191	31,7	B	K3 - von S - G (li)
18	Z2/FS22	862	2000	46	46	1044	0,825	0,522	2,601	20,696	95	28,390	1,000	170	27,0	B	K3 - von S - G (re)
19	Z2/FS23	346	1823	46	46	952	0,364	0,522	0,296	5,398	95	9,327	1,021	57	13,8	A	K3 - von S - R
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
28																	
29																	
Phase 6																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
Knotenpunkt																	
Summe:	4992					6735											
gew. Mittelwert:							0,775								28,8		
Maximum:							0,867							191	66,4	D	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K12 - Mainzer Straße / Weidenbornstraße

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Mainzer Straße / Weidenbornstraße																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK-Planfall 2030																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
$t_U = 70$ [s]		$f_m = 1,045$ [-]		$T = 1,0$ [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	Z1/FS12	535	2000	33	42	1229	0,435	0,614	0,417	5,894	95	10,001	1,000	60	8,3	A	K1 - von N - G (li)
2	Z1/FS13	536	1889	33	42	1160	0,462	0,614	0,465	6,078	95	10,247	1,059	65	8,7	A	K1 - von N - G (re)
3	Z1/FS14	18	1053	33	42	647	0,028	0,614	0,015	0,152	95	0,812	1,900	9	5,4	A	K1 - von N - G (BUS)
4	Z2/FS21	643	2000	33	33	971	0,662	0,486	1,108	10,584	95	16,087	1,000	97	17,7	A	K6 - von S - G (li)
5	Z2/FS22	642	1894	33	33	920	0,698	0,486	1,323	11,036	95	16,654	1,056	106	19,2	A	K6 - von S - G (re)
6	Z2/FS23	361	1874	33	46	1258	0,287	0,671	0,214	3,071	95	6,034	1,067	39	5,3	A	K5,6 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z1/FS11	203	1635	11	11	280	0,724	0,171	1,450	5,184	95	9,035	1,009	55	46,1	C	K2 - von N - L
9	Z3/FS33	129	1726	11	22	567	0,228	0,329	0,156	1,976	95	4,353	1,035	27	18,0	A	K3 - von O - R
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	Z3/FS31	103	1762	11	7	201	0,511	0,114	0,562	2,446	95	5,092	1,000	31	39,2	C	K4 - von O - L (li)
16	Z3/FS32	104	1824	11	7	208	0,499	0,114	0,535	2,434	95	5,073	1,035	31	38,4	C	K4 - von O - L (re)
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:		3274				7442											
gew. Mittelwert:							0,531								16,7		
Maximum:							0,724							106	46,1	C	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Morgen

K13 - Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee																	
Zeitabschnitt: Morgenspitze IHK-Planfall 2030 - t _U = 80s																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
t _U = 80 [s]		f _{in} = 1,021 [-]		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}	{18}
Phase 1																	
1	Z1/FS11	56	490	25	20	129	0,435	0,263	0,393	1,429	95	3,451	1,032	21	35,6	C	K1 - von N - L
2	Z1/FS12	188	2000	25	20	525	0,358	0,263	0,287	3,688	95	6,936	1,000	42	26,0	B	K1 - von N - G
3	Z1/FS13	186	1607	25	20	422	0,441	0,263	0,407	3,854	95	7,175	1,087	47	28,1	B	K1 - von N - G+R
4	Z3/FS31	171	1000	25	20	263	0,651	0,263	0,957	4,338	95	7,860	1,026	48	39,4	C	K3 - von S - L
5	Z3/FS32	289	2000	25	20	525	0,550	0,263	0,636	6,172	95	10,374	1,000	62	29,8	B	K3 - von S - G
6	Z3/FS33	289	1608	25	20	422	0,685	0,263	1,127	6,901	95	11,344	1,075	73	36,1	C	K3 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z2/FS21	158	575	38	30	223	0,709	0,388	1,227	4,193	95	7,656	1,046	48	40,5	C	K4 - von W - L
9	Z2/FS22	698	2000	38	30	775	0,901	0,388	4,564	19,157	95	26,560	1,000	159	44,3	C	K4 - von W - G
10	Z2/FS23	552	1728	38	30	670	0,824	0,388	2,461	13,501	95	19,715	1,033	122	35,3	C	K4 - von W - G+R
11	Z4/FS41	158	338	38	40	173	0,912	0,513	3,541	6,756	95	11,151	1,046	70	91,4	E	K2 - von O - L
12	Z4/FS42	330	2000	38	40	1025	0,322	0,513	0,245	4,526	95	8,124	1,000	49	12,2	A	K2 - von O - G
13	Z4/FS43	330	1798	38	40	921	0,358	0,513	0,288	4,666	95	8,320	1,033	52	12,8	A	K2 - von O - G+R
14																	
Phase 3																	
15																	
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:	3405					6072											
gew. Mittelwert:							0,648									34,5	
Maximum:							0,912							159	91,4	E	

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

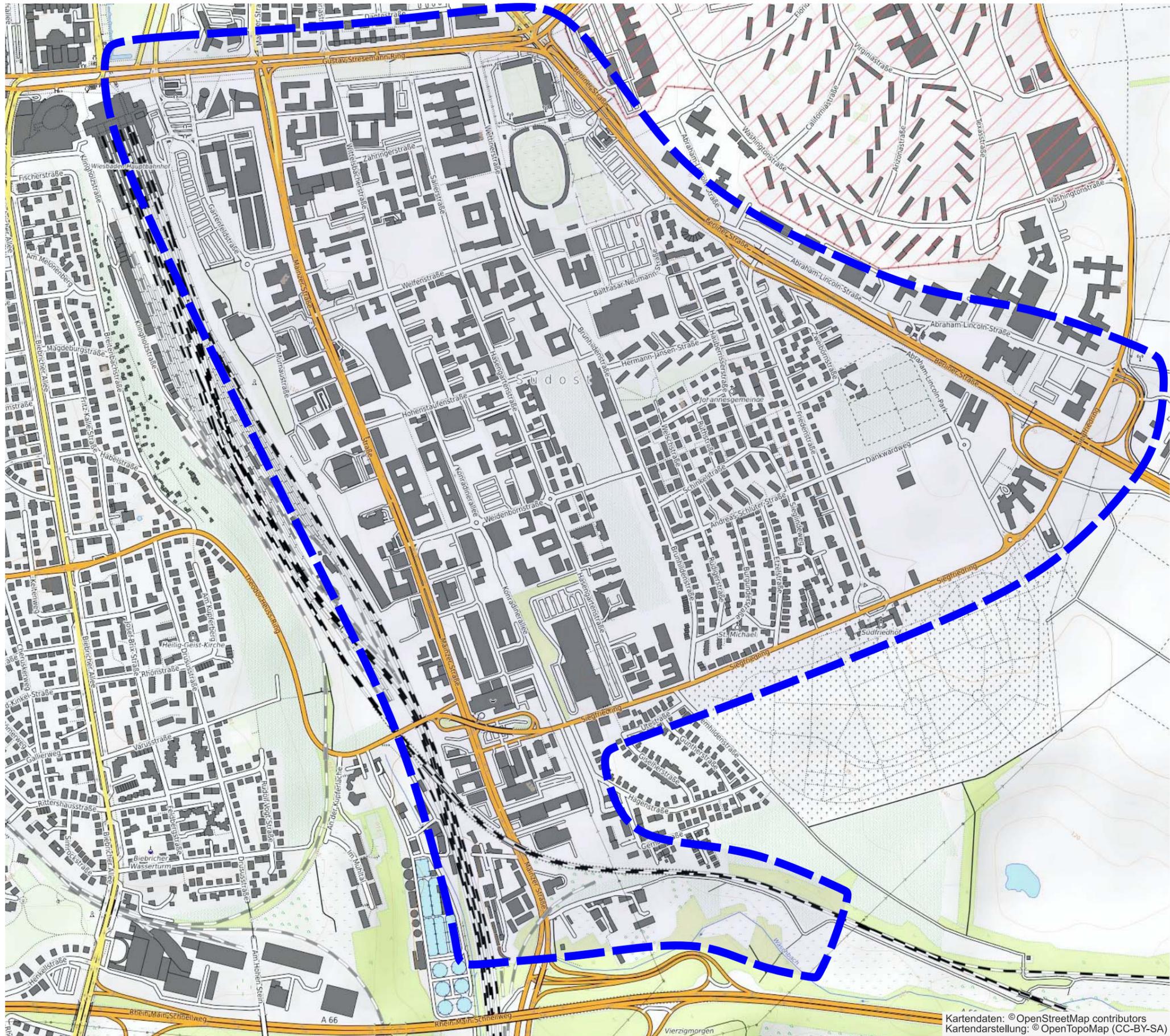
IHK 2030+ (mit Anpassungen am Knotenpunkt) - Spitzenstunde am Abend

K13 - Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße																	
Stadt: Landeshauptstadt Wiesbaden																	
Knotenpunkt: Theodor-Heuss-Ring / Biebricher Allee																	
Zeitaltschnitt: Abendspitze IHK-Planfall 2030 - tU = 80s																	
Bearbeiter: HEINZ + FEIER GmbH																	
t _U = 80 [s]		f _m = 1,024 [-]		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	GSV	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	{17}	
Phase 1																	
1	Z1/FS11	52	580	27	25	189	0,276	0,325	0,196	1,053	95	2,788	1,000	17	23,8	B	K1 - von N - L
2	Z1/FS12	285	2000	27	25	650	0,438	0,325	0,406	5,391	95	9,318	1,000	56	23,5	B	K1 - von N - G
3	Z1/FS13	288	1750	27	25	569	0,506	0,325	0,535	5,706	95	9,746	1,034	60	25,2	B	K1 - von N - G+R
4	Z3/FS31	166	1050	27	25	341	0,486	0,325	0,491	3,449	95	6,590	1,005	40	26,8	B	K3 - von S - L
5	Z3/FS32	206	2000	27	25	650	0,317	0,325	0,240	3,685	95	6,931	1,000	42	21,6	B	K3 - von S - G
6	Z3/FS33	209	1674	27	25	544	0,384	0,325	0,323	3,905	95	7,248	1,056	46	23,0	B	K3 - von S - G+R
7																	
Phase 2																	
8	Z2/FS21	135	420	35	37	200	0,677	0,475	1,065	3,386	95	6,497	1,007	39	35,5	C	K4 - von W - L
9	Z2/FS22	511	2000	35	37	950	0,538	0,475	0,610	8,618	95	13,582	1,000	81	17,1	A	K4 - von W - G
10	Z2/FS23	511	1712	35	37	813	0,628	0,475	0,893	9,391	95	14,574	1,046	91	19,7	A	K4 - von W - G+R
11	Z4/FS41	775	1815	35	37	862	0,899	0,475	4,686	20,465	95	28,116	1,001	169	38,8	C	K2 - von O - L+G
12																	
13	Z4/FS43	594	1861	35	37	884	0,672	0,475	1,088	11,267	95	16,944	1,024	104	20,6	B	K2 - von O - G+R
14																	
Phase 3																	
15																	
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:		3732				6651											
gew. Mittelwert:							0,615								25,4		
Maximum:							0,899							169	38,8	C	

ABBILDUNGEN

- 1 Übersichtsplan Untersuchungsgebiet
- 2 untersuchungsrelevante Knotenpunkte im Bestand
- 3 Standorte von geplanten / im Bau befindlichen Projekten
- 4 Übersichtsplan Neugestaltung Mainzer Straße
- 5 Verkehrsqualitäten bei unterschiedlichen Verkehrszuständen
- 6 Prinzipiskizze zu empfohlenen Maßnahmen



Untersuchungsgebiet

SEG Wiesbaden
Fortschreibung
Rahmenplan Mainzer Straße

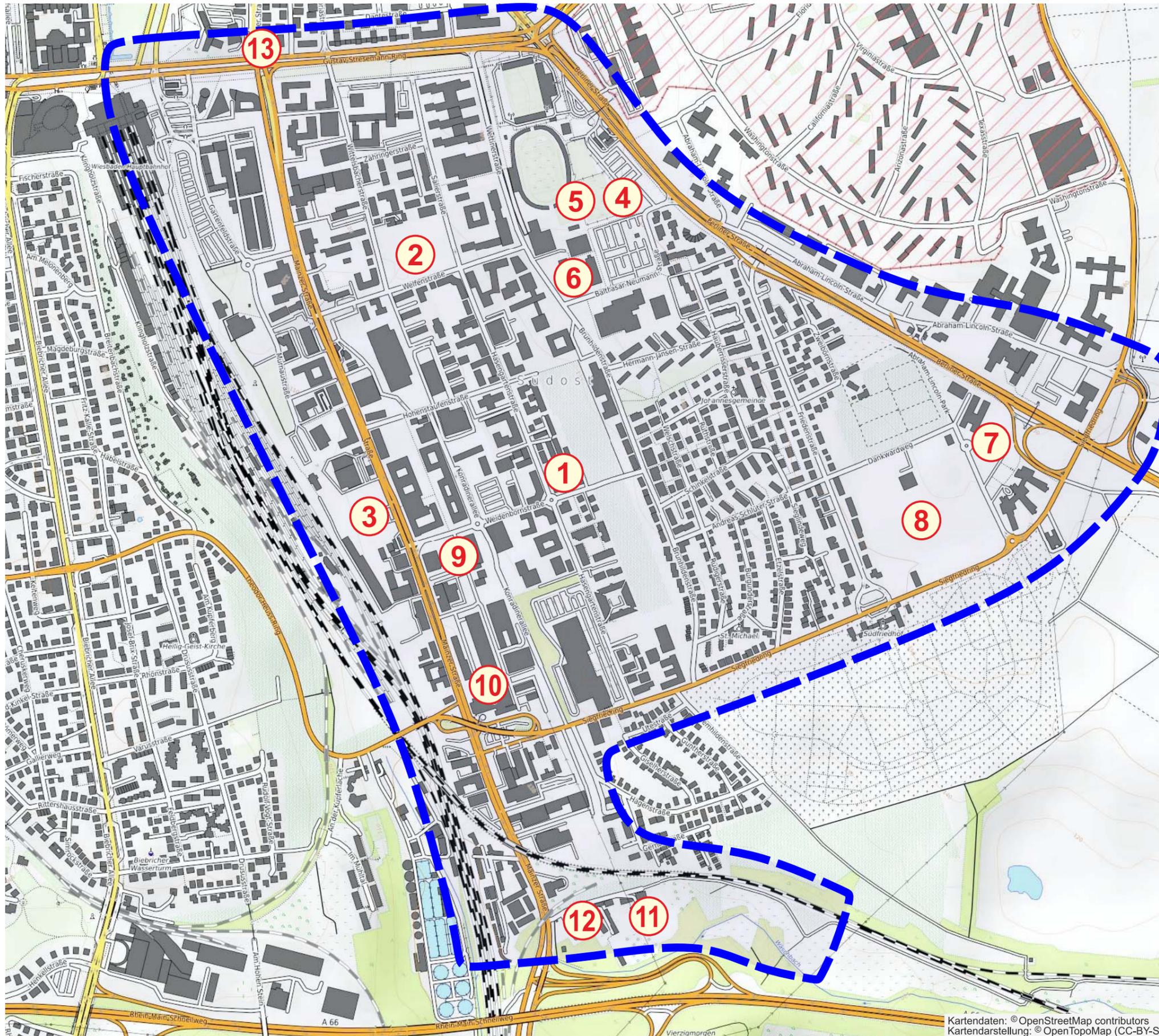


Untersuchungsrelevante Knotenpunkte im Bestand

7 Knotenpunkt-Nummer

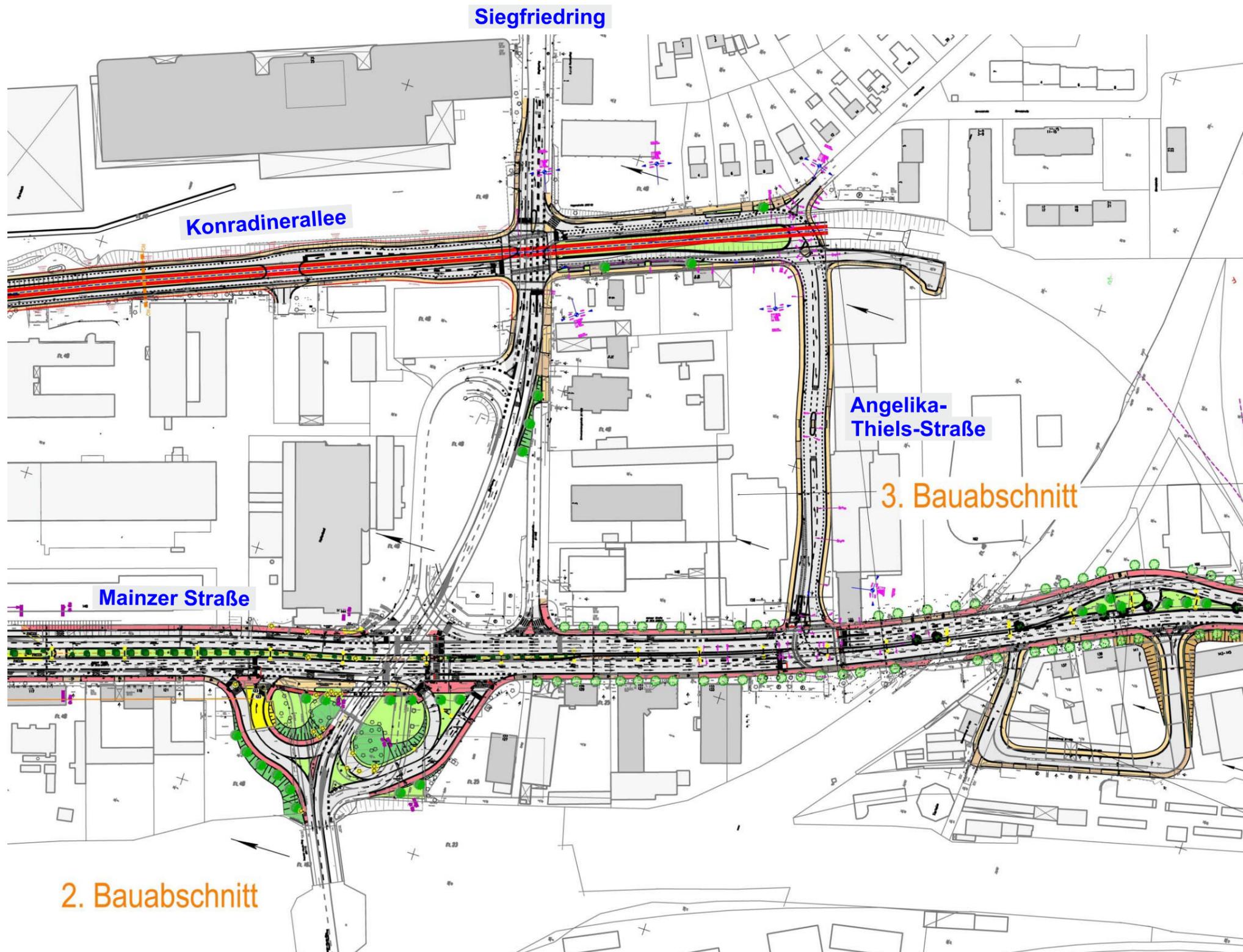
SEG Wiesbaden Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße

Standorte von geplanten / im Bau befindlichen Projekten



SEG Wiesbaden
Fortschreibung
Rahmenplan Mainzer Straße

Übersichtsplan
Neugestaltung Mainzer Straße



SEG Wiesbaden
Fortschreibung
Rahmenplan Mainzer Straße

Quelle:
Landeshauptstadt Wiesbaden
Tiefbau- und Vermessungsamt
vom 21.02.2017



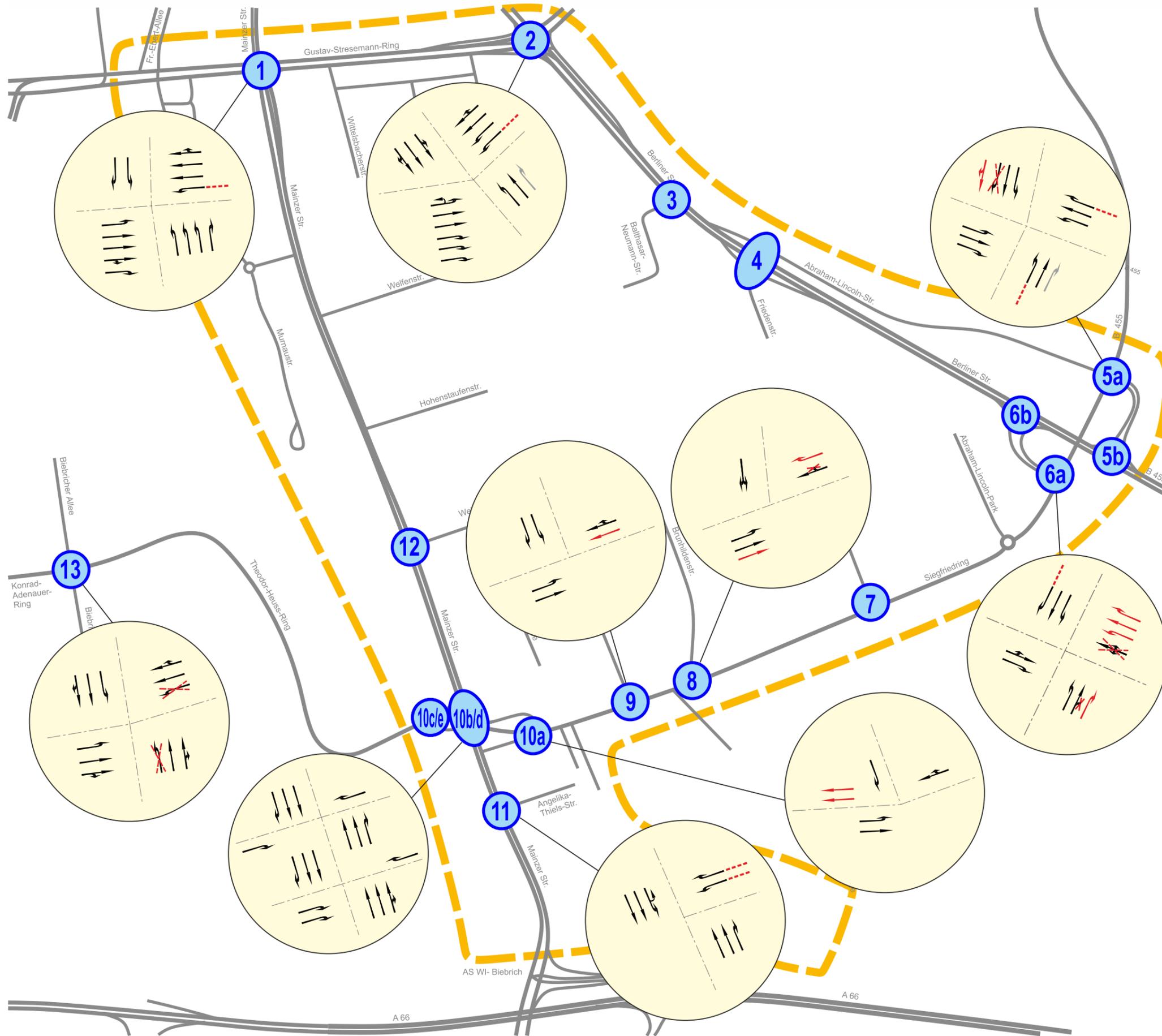
Verkehrsqualitäten bei unterschiedlichen Verkehrszuständen

7 Knotenpunkt-Nummer

Verkehrsqualitätsstufen nach HBS

Vormittag	Nachmittag	
		Zustand Bestandsfall
		Zustand Bezugsfall 2030+
		Zustand Integriertes Handlungskonzept

**SEG Wiesbaden
Fortschreibung
Rahmenplan Mainzer Straße**



Prinzipalskizze zu empfohlenen Maßnahmen

- 7 Knotenpunkt-Nummer
- zusätzlicher Fahrstreifen
- Fahrstreifen entfällt
- Verlängerung des Fahr-/Aufstellstreifens

SEG Wiesbaden Fortschreibung Rahmenplan Mainzer Straße