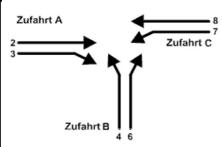


### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



A-C /B **Knotenpunkt:** B20 Nord / B20 Süd Bahnhofstraße

Verkehrsdaten: Datum: 04.03.21 Analyse

Uhrzeit: MSP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_W = 45 s$ 

Qualitätsstufe: **D** 

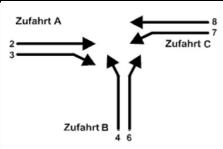
Knotenverkehrsstärke: 1248 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreie												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,431						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,007						
В	4 (3)	1220	214	1,000	213	0,074						
Ь	6 (2)	744	484	1,000	484	0,017						
С	7 (2)	749	548	1,000	548	0,004	0,996					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,277						

Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
۸	2	738	1,050	1800	1714	0,431	976	0,0	Α		
A	A 3 11 1,050 1600 1524 0,007 1513 0,0										
В	4	15	1,050	213	203	0,074	188	19,2	В		
Ь	6	8	1,050	484	461	0,017	453	8,0	Α		
С	7	2	1,050	548	522	0,004	520	6,9	Α		
	8	474	1,050	1800	1714	0,277	1240	0,0	Α		
Α	2+3	749	1,050	1797	1711	0,438	962	0,0	Α		
В	4+6	23	1,050	265	252	0,091	229	15,7	В		
С	C 7+8										
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



A-C /B **Knotenpunkt:** B20 Nord / B20 Süd Bahnhofstraße

Verkehrsdaten: Datum: 04.03.21 Analyse

Uhrzeit: ASP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_W = 45 s$ 

Qualitätsstufe: **D** 

Knotenverkehrsstärke: 1372 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,334						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,014						
В	4 (3)	1334	183	1,000	181	0,116						
ь	6 (2)	583	589	1,000	589	0,014						
С	7 (2)	593	654	1,000	654	0,011	0,989					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,434						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme				
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve $R_{\rm i}$	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
۸	2	572	1,050	1800	1714	0,334	1142	0,0	Α		
^	A 3 21 1,050 1600 1524 0,014 1503 0,0										
В	4	20	1,050	181	173	0,116	153	23,6	С		
Ь	6	8	1,050	589	561	0,014	553	6,5	Α		
С	7	7	1,050	654	623	0,011	616	5,8	Α		
C	8	744	1,050	1800	1714	0,434	970	0,0	Α		
Α	2+3	593	1,050	1792	1707	0,347	1114	0,0	Α		
В	4+6	28	1,050	226	215	0,130	187	19,2	В		
С	C 7+8										
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>										

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Hüttenweg Verkehrsdaten: Datum: 04.03.21 Analyse Uhrzeit: MSP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1268 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,264						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,023						
В	4 (3)	1231	211	1,000	191	0,060						
Ь	6 (2)	471	675	1,000	675	0,014						
С	7 (2)	488	738	1,000	738	0,093	0,907					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,405						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
۸	2 453 1,050 1800 1714 0,264 1261 0,0											
A	A 3 35 1,050 1600 1524 0,023 1489 0,0											
В	4	11	1,050	191	182	0,060	171	21,0	С			
Ь	6	9	1,050	675	643	0,014	634	5,7	Α			
С	7	65	1,050	738	702	0,093	637	5,6	Α			
C	8	695	1,050	1800	1714	0,405	1019	0,0	Α			
Α	2+3	488	1,050	1784	1699	0,287	1211	0,0	Α			
В	4+6	20	1,050	282	269	0,074	249	14,5	В			
С	7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Hüttenweg Verkehrsdaten: Datum: 04.03.21 Analyse Uhrzeit: ASP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1351 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,425						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,005						
В	4 (3)	1313	188	1,000	187	0,073						
ь	6 (2)	733	490	1,000	490	0,047						
С	7 (2)	736	556	1,000	556	0,008	0,992					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,336						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
Α	2	729	1,050	1800	1714	0,425	985	0,0	Α			
А	3	7	1,050	1600	1524	0,005	1517	0,0	Α			
В	4	13	1,050	187	178	0,073	165	21,8	С			
Ь	6	22	1,050	490	467	0,047	445	8,1	Α			
С	7	4	1,050	556	530	0,008	526	6,8	Α			
C	8	576	1,050	1800	1714	0,336	1138	0,0	Α			
Α	2+3	736	1,050	1798	1712	0,430	976	0,0	Α			
В	4+6	35	1,050	306	291	0,120	256	14,0	В			
С	C 7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

# Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A Zufahrt C A-C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Walser Weg Verkehrsdaten: Datum: 4.3.2021 Uhrzeit: MSP Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

Knotenverkehrsstärke: 1209 Fz/h

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,05

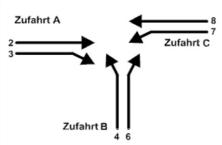
Qualitätsstufe:

D

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,281						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,005						
В	4 (3)	1192	222	1,000	216	0,039						
Ь	6 (2)	486	663	1,000	663	0,010						
С	7 (2)	489	737	1,000	737	0,027	0,973					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,401						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
^	2 482 1,050 1800 1714 0,281 1232 0,0											
A	A 3 7 1,050 1600 1524 0,005 1517 0,0											
В	4	8	1,050	216	206	0,039	198	18,2	В			
Ь	6	6	1,050	663	631	0,010	625	5,8	Α			
С	7	19	1,050	737	702	0,027	683	5,3	Α			
	8	687	1,050	1800	1714	0,401	1027	0,0	Α			
Α	2+3	489	1,050	1797	1711	0,286	1222	0,0	Α			
В	4+6	14	1,050	304	290	0,048	276	13,1	В			
С	7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



A-C /B
Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Walser Weg

Verkehrsdaten: Datum: 4.3.2021 Analyse

Uhrzeit: ASP

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_W = 45 s$ 

Qualitätsstufe: **D** 

Knotenverkehrsstärke: 1330 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,415						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,008						
В	4 (3)	1294	193	1,000	193	0,033						
ь	6 (2)	718	499	1,000	499	0,051						
С	7 (2)	724	564	1,000	564	0,004	0,996					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,335						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme				
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
۸	2	712	1,050	1800	1714	0,415	1002	0,0	Α		
^	A 3 12 1,050 1600 1524 0,008 1512 0,0										
В	4	6	1,050	193	183	0,033	177	20,3	С		
Ь	6	24	1,050	499	475	0,051	451	8,0	Α		
С	7	2	1,050	564	537	0,004	535	6,7	Α		
C	8	574	1,050	1800	1714	0,335	1140	0,0	Α		
Α	2+3	724	1,050	1796	1711	0,423	987	0,0	Α		
В	4+6	30	1,050	379	360	0,083	330	10,9	В		
С	C 7+8										
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>										

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Nord / B20 Süd Bahnhofstraße Verkehrsdaten: Datum: 2020+ Analyse Uhrzeit: MSP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1373 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] P <sub>0</sub>												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,474						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,008						
В	4 (3)	1341	181	1,000	181	0,099						
Ь	6 (2)	818	442	1,000	442	0,021						
С	7 (2)	824	503	1,000	503	0,004	0,996					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,304						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
^	2	812	1,050	1800	1714	0,474	902	0,0	Α			
A	A 3 12 1,050 1600 1524 0,008 1512 0,0											
В	4	17	1,050	181	172	0,099	155	23,2	С			
Ь	6	9	1,050	442	421	0,021	412	8,7	Α			
С	7	2	1,050	503	479	0,004	477	7,5	Α			
C	8	521	1,050	1800	1714	0,304	1193	0,0	Α			
Α	2+3	824	1,050	1797	1711	0,482	887	0,0	Α			
В	B 4+6 26 1,050 227 216 0,120 190 18,9											
С	C 7+8											
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									С			

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Nord / B20 Süd Bahnhofstraße Verkehrsdaten: Datum: 2020+ Analyse Uhrzeit: ASP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1509 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] Po												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,367						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,015						
В	4 (3)	1467	153	1,000	151	0,153						
Ь	6 (2)	641	549	1,000	549	0,017						
С	7 (2)	652	612	1,000	612	0,014	0,986					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,477						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme				
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
۸	2	629	1,050	1800	1714	0,367	1085	0,0	Α		
A	A 3 23 1,050 1600 1524 0,015 1501 0,0										
В	4	22	1,050	151	144	0,153	122	29,6	С		
Ь	6	9	1,050	549	522	0,017	513	7,0	Α		
С	7	8	1,050	612	583	0,014	575	6,3	Α		
	8	818	1,050	1800	1714	0,477	896	0,0	Α		
Α	2+3	652	1,050	1792	1707	0,382	1055	0,0	Α		
В	4+6	31	1,050	191	182	0,170	151	23,9	С		
С	C 7+8										
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>										

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Hüttenweg Verkehrsdaten: Datum: 2020+ Analyse Uhrzeit: MSP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1383 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreie												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-]												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,291						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,023						
В	4 (3)	1346	180	1,000	163	0,071						
ь	6 (2)	516	639	1,000	639	0,015						
С	7 (2)	533	701	1,000	701	0,097	0,903					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,446						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme				
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
Α	2	498	1,050	1800	1714	0,291	1216	0,0	Α		
A	A 3 35 1,050 1600 1524 0,023 1489 0,0										
В	4	11	1,050	163	155	0,071	144	25,0	С		
В	6	9	1,050	639	609	0,015	600	6,0	Α		
С	7	65	1,050	701	667	0,097	602	6,0	Α		
C	8	765	1,050	1800	1714	0,446	949	0,0	Α		
Α	2+3	533	1,050	1785	1700	0,313	1167	0,0	Α		
В	4+6	20	1,050	245	233	0,086	213	16,9	В		
С	7+8						-				
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>										

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Hüttenweg Verkehrsdaten: Datum: 2020+ Analyse Uhrzeit: ASP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1482 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] Po												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,468						
A	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,005						
В	4 (3)	1444	158	1,000	156	0,087						
ь	6 (2)	806	448	1,000	448	0,052						
С	7 (2)	809	512	1,000	512	0,008	0,992					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,370						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme				
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{Fz,i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
۸	2	802	1,050	1800	1714	0,468	912	0,0	Α		
^	A 3 7 1,050 1600 1524 0,005 1517 0,0										
В	4	13	1,050	156	149	0,087	136	26,5	С		
Ь	6	22	1,050	448	427	0,052	405	8,9	Α		
С	7	4	1,050	512	487	0,008	483	7,4	Α		
	8	634	1,050	1800	1714	0,370	1080	0,0	Α		
Α	2+3	809	1,050	1798	1712	0,472	903	0,0	Α		
В	4+6	35	1,050	265	252	0,139	217	16,6	В		
С	C 7+8										
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>										

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Walser Weg Verkehrsdaten: Datum: 2020+ Analyse Uhrzeit: MSP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1326 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] Po												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,309						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,005						
В	4 (3)	1309	190	1,000	184	0,046						
Ь	6 (2)	534	625	1,000	625	0,010						
С	7 (2)	537	697	1,000	697	0,029	0,971					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,441						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
۸	2	530	1,050	1800	1714	0,309	1184	0,0	Α			
^	A 3 7 1,050 1600 1524 0,005 1517 0,0											
В	4	8	1,050	184	175	0,046	167	21,5	С			
Ь	6	6	1,050	625	595	0,010	589	6,1	Α			
С	7	19	1,050	697	664	0,029	645	5,6	Α			
C	8	756	1,050	1800	1714	0,441	958	0,0	Α			
Α	2+3	537	1,050	1797	1711	0,314	1174	0,0	Α			
В	4+6	14	1,050	264	251	0,056	237	15,2	В			
С	7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Walser Weg Verkehrsdaten: Datum: 2020+ Analyse Uhrzeit: ASP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1458 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] P <sub>0</sub>												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,457						
A	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,008						
В	4 (3)	1422	162	1,000	162	0,039						
ь	6 (2)	789	457	1,000	457	0,055						
С	7 (2)	795	520	1,000	520	0,004	0,996					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,368						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme			
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-	
Zufahrt	Strom	$q_{Fz,i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe	
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV	
۸	2	783	1,050	1800	1714	0,457	931	0,0	Α	
A 3 12 1,050 1600 1524 0,008 1512 0,0										
В	4	6	1,050	162	154	0,039	148	24,3	С	
Б	6	24	1,050	457	436	0,055	412	8,7	Α	
С	7	2	1,050	520	495	0,004	493	7,3	Α	
C	8	631	1,050	1800	1714	0,368	1083	0,0	Α	
Α	2+3	795	1,050	1797	1711	0,465	916	0,0	Α	
В	4+6	30	1,050	335	319	0,094	289	12,5	В	
C 7+8										
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>										

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Knotenpunkt: B20 Nord / B20 Süd Bahnhofstraße Verkehrsdaten: Datum: 2030 (P0) Uhrzeit: MSP Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Knotenverkehrsstärke: 1510 Fz/h

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_W = 45 s$ 

Qualitätsstufe: **D** 

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] P <sub>0</sub>												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,521						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,009						
В	4 (3)	1476	151	1,000	150	0,126						
Ь	6 (2)	900	400	1,000	400	0,026						
С	7 (2)	906	458	1,000	458	0,005	0,995					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,335						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve $R_{\rm i}$	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
۸	2	893	1,050	1800	1714	0,521	821	0,0	Α			
^	A 3 13 1,050 1600 1524 0,009 1511 0,0											
В	4	18	1,050	150	143	0,126	125	28,8	С			
Ь	6	10	1,050	400	381	0,026	371	9,7	Α			
С	7	2	1,050	458	436	0,005	434	8,3	Α			
C	8	574	1,050	1800	1714	0,335	1140	0,0	Α			
Α	2+3	906	1,050	1797	1711	0,529	805	0,0	Α			
В	4+6	28	1,050	193	184	0,152	156	23,0	С			
С	C 7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Nord / B20 Süd Bahnhofstraße Verkehrsdaten: Datum: 2030 (P0) Planung Uhrzeit: ASP Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1659 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	[-]	$p_0$										
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,404						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,016						
В	4 (3)	1613	125	1,000	123	0,204						
ь	6 (2)	705	507	1,000	507	0,021						
С	7 (2)	717	568	1,000	568	0,015	0,985					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,525						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
2 692 1,050 1800 1714 0,404 1022 0,0												
A 3 25 1,050 1600 1524 0,016 1499 0,0												
В	4	24	1,050	123	118	0,204	94	38,4	D			
Ь	6	10	1,050	507	483	0,021	473	7,6	Α			
С	7	8	1,050	568	541	0,015	533	6,8	Α			
C	8	900	1,050	1800	1714	0,525	814	0,0	Α			
Α	2+3	717	1,050	1792	1707	0,420	990	0,0	Α			
В	4+6	34	1,050	159	151	0,225	117	30,7	D			
C 7+8												
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Hüttenweg Verkehrsdaten: Datum: 2030 (P0) Planung Uhrzeit: MSP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1509 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] P												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,320						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,023						
В	4 (3)	1472	152	1,000	136	0,085						
ь	6 (2)	566	601	1,000	601	0,016						
С	7 (2)	583	662	1,000	662	0,103	0,897					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,491						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
Α	2	548	1,050	1800	1714	0,320	1166	0,0	Α			
A	3	35	1,050	1600	1524	0,023	1489	0,0	Α			
В	4	11	1,050	136	130	0,085	119	30,3	D			
Ь	6	9	1,050	601	573	0,016	564	6,4	Α			
С	7	65	1,050	662	630	0,103	565	6,4	Α			
	8	841	1,050	1800	1714	0,491	873	0,0	Α			
Α	2+3	583	1,050	1787	1702	0,343	1119	0,0	Α			
В	4+6	20	1,050	209	199	0,101	179	20,1	С			
С	C 7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Hüttenweg Verkehrsdaten: Datum: 2030 (P0) Planung Uhrzeit: ASP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1625 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreie												
Zufahrt	Strom	$q_{\mathbf{p},\mathbf{i}}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] P <sub>0</sub>												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,515						
A	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,005						
В	4 (3)	1587	130	1,000	129	0,106						
Ь	6 (2)	886	407	1,000	407	0,057						
С	7 (2)	889	467	1,000	467	0,009	0,991					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,407						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{Fz,i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
۸	2	882	1,050	1800	1714	0,515	832	0,0	Α			
_ ^	A 3 7 1,050 1600 1524 0,005 1517 0,0											
В	4	13	1,050	129	123	0,106	110	32,9	D			
Ь	6	22	1,050	407	387	0,057	365	9,9	Α			
С	7	4	1,050	467	445	0,009	441	8,2	Α			
C	8	697	1,050	1800	1714	0,407	1017	0,0	Α			
Α	2+3	889	1,050	1798	1713	0,519	824	0,0	Α			
В	4+6	35	1,050	226	215	0,163	180	20,0	С			
С	7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Walser Weg Verkehrsdaten: Datum: 2030 (P0) Planung Uhrzeit: MSP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1454 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	[-]	$p_0$										
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,340						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,005						
В	4 (3)	1437	159	1,000	154	0,054						
ь	6 (2)	587	586	1,000	586	0,011						
С	7 (2)	590	657	1,000	657	0,030	0,970					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,485						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
۸	2	583	1,050	1800	1714	0,340	1131	0,0	Α			
^	A 3 7 1,050 1600 1524 0,005 1517 0,0											
В	4	8	1,050	154	147	0,054	139	25,9	С			
Ь	6	6	1,050	586	558	0,011	552	6,5	Α			
С	7	19	1,050	657	625	0,030	606	5,9	Α			
C	8	831	1,050	1800	1714	0,485	883	0,0	Α			
Α	2+3	590	1,050	1797	1712	0,345	1122	0,0	Α			
В	4+6	14	1,050	226	215	0,065	201	17,9	В			
С	C 7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B 20 Süd/ B20 Nord Walser Weg Verkehrsdaten: Datum: 2030 (P0) Planung Uhrzeit: ASP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zufahrt B Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1601 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$								
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,503						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,008						
В	4 (3)	1565	134	1,000	133	0,047						
ь	6 (2)	868	415	1,000	415	0,061						
С	7 (2)	874	475	1,000	475	0,004	0,996					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,405						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme			
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-	
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve $R_{\rm i}$	Wartezeit w	stufe	
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV	
2 862 1,050 1800 1714 0,503 852 0,0										
A 3 12 1,050 1600 1524 0,008 1512 0,0										
В	4	6	1,050	133	127	0,047	121	29,8	С	
Ь	6	24	1,050	415	396	0,061	372	9,7	Α	
С	7	2	1,050	475	453	0,004	451	8,0	Α	
C	8	695	1,050	1800	1714	0,405	1019	0,0	Α	
Α	2+3	874	1,050	1797	1711	0,511	837	0,0	Α	
В	4+6	30	1,050	292	278	0,108	248	14,5	В	
C 7+8										
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>										

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Nord / B20 Süd Bahnhofstraße Verkehrsdaten: Datum: 2020+BBP Analyse Uhrzeit: MSP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zufahrt B Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1413 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] P <sub>0</sub>												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,491						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,008						
В	4 (3)	1381	172	1,000	171	0,104						
Ь	6 (2)	847	426	1,000	426	0,022						
С	7 (2)	853	487	1,000	487	0,004	0,996					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,310						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
۸	2	841	1,050	1800	1714	0,491	873	0,0	Α			
A	A 3 12 1,050 1600 1524 0,008 1512 0,0											
В	4	17	1,050	171	163	0,104	146	24,7	С			
Ь	6	9	1,050	426	406	0,022	397	9,1	Α			
С	7	2	1,050	487	464	0,004	462	7,8	Α			
	8	532	1,050	1800	1714	0,310	1182	0,0	Α			
Α	2+3	853	1,050	1797	1711	0,498	858	0,0	Α			
В	4+6	26	1,050	216	205	0,127	179	20,1	С			
С	C 7+8											
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									С			

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Nord / B20 Süd Bahnhofstraße Verkehrsdaten: Datum: 2020+BBP Analyse Uhrzeit: ASP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1559 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] P <sub>0</sub>												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,379						
A	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,015						
В	4 (3)	1517	143	1,000	141	0,164						
Ь	6 (2)	662	535	1,000	535	0,018						
С	7 (2)	673	597	1,000	597	0,014	0,986					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,494						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
۸	2	650	1,050	1800	1714	0,379	1064	0,0	Α			
^	A 3 23 1,050 1600 1524 0,015 1501 0,0											
В	4	22	1,050	141	134	0,164	112	32,1	D			
Ь	6	9	1,050	535	509	0,018	500	7,2	Α			
С	7	8	1,050	597	569	0,014	561	6,4	Α			
	8	847	1,050	1800	1714	0,494	867	0,0	Α			
Α	2+3	673	1,050	1792	1707	0,394	1034	0,0	Α			
В	4+6	31	1,050	179	171	0,182	140	25,8	С			
С	C 7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Hüttenweg Verkehrsdaten: Datum: 2020+BBP Analyse Uhrzeit: MSP Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1435 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] P												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,293						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,029						
В	4 (3)	1384	171	1,000	150	0,098						
ь	6 (2)	525	632	1,000	632	0,025						
С	7 (2)	547	690	1,000	690	0,123	0,877					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,454						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme				
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
۸	2	503	1,050	1800	1714	0,293	1211	0,0	Α		
^	A 3 44 1,050 1600 1524 0,029 1480 0,0										
В	4	14	1,050	150	143	0,098	129	27,9	С		
Ь	6	15	1,050	632	602	0,025	587	6,1	Α		
С	7	81	1,050	690	657	0,123	576	6,3	Α		
C	8	778	1,050	1800	1714	0,454	936	0,0	Α		
Α	2+3	547	1,050	1782	1697	0,322	1150	0,0	Α		
В	4+6	29	1,050	248	236	0,123	207	17,4	В		
С	C 7+8										
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>										

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Hüttenweg Verkehrsdaten: Datum: 2020+BBP Analyse Uhrzeit: ASP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zufahrt B Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1545 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] P <sub>0</sub>												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,476						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,008						
В	4 (3)	1481	150	1,000	145	0,152						
Ь	6 (2)	822	439	1,000	439	0,088						
С	7 (2)	828	501	1,000	501	0,029	0,971					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,376						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{Fz,i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
۸	2	816	1,050	1800	1714	0,476	898	0,0	Α			
A	A 3 12 1,050 1600 1524 0,008 1512 0,0											
В	4	21	1,050	145	139	0,152	118	30,6	D			
Ь	6	37	1,050	439	418	0,088	381	9,4	Α			
С	7	14	1,050	501	477	0,029	463	7,8	Α			
	8	645	1,050	1800	1714	0,376	1069	0,0	Α			
Α	2+3	828	1,050	1797	1711	0,484	883	0,0	Α			
В	4+6	58	1,050	254	242	0,240	184	19,6	В			
С	C 7+8											
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									D			

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Walser Weg Verkehrsdaten: Datum: 2020+BBP Analyse Uhrzeit: MSP Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1366 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-] P <sub>0</sub>												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,314						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,009						
В	4 (3)	1337	182	1,000	173	0,067						
Ь	6 (2)	546	616	1,000	616	0,019						
С	7 (2)	553	685	1,000	685	0,049	0,951					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,443						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{Fz,i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
۸	2	539	1,050	1800	1714	0,314	1175	0,0	Α			
A	A 3 14 1,050 1600 1524 0,009 1510 0,0											
В	4	11	1,050	173	165	0,067	154	23,4	С			
В	6	11	1,050	616	586	0,019	575	6,3	Α			
С	7	32	1,050	685	652	0,049	620	5,8	Α			
	8	759	1,050	1800	1714	0,443	955	0,0	Α			
Α	2+3	553	1,050	1794	1709	0,324	1156	0,0	Α			
В	4+6	22	1,050	271	258	0,085	236	15,3	В			
С	C 7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Walser Weg Verkehrsdaten: Datum: 2020+BBP Analyse Uhrzeit: ASP Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1510 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
(Rang) [Fz/h] [Pkw-E/h] [-] [Pkw-E/h] [-]												
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,460						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,012						
В	4 (3)	1449	157	1,000	152	0,096						
Ь	6 (2)	797	453	1,000	453	0,088						
С	7 (2)	806	513	1,000	513	0,027	0,973					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,373						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme					
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve $R_{\rm i}$	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
^	2 788 1,050 1800 1714 0,460 926 0,0											
^	A 3 18 1,050 1600 1524 0,012 1506 0,0											
В	4	14	1,050	152	145	0,096	131	27,5	С			
Ь	6	38	1,050	453	431	0,088	393	9,1	Α			
С	7	13	1,050	513	489	0,027	476	7,6	Α			
C	8	639	1,050	1800	1714	0,373	1075	0,0	Α			
Α	2+3	806	1,050	1795	1710	0,471	904	0,0	Α			
В	4+6	52	1,050	296	282	0,185	230	15,7	В			
С	C 7+8											
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>												

## Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Nord / B20 Süd Bahnhofstraße Verkehrsdaten: Datum: 2030+BBP Planung Uhrzeit: MSP Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben:

Knotenverkehrsstärke: 1823 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,05

Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> =

Qualitätsstufe:

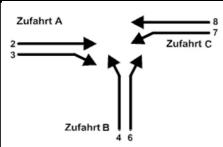
45 s

D

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	$faktor f_f$	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,538						
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,009						
В	4 (3)	1789	99	1,000	98	0,193						
Ь	6 (2)	929	386	1,000	386	0,027						
С	7 (2)	935	443	1,000	443	0,005	0,995					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,501						

Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{Fz,i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
Λ	2	922	1,050	1800	1714	0,538	792	0,0	Α		
A 3 13 1,050 1600 1524 0,009 1511 0,0											
В	4	18	1,050	98	93	0,193	75	47,6	E		
Ь	6	10	1,050	386	367	0,027	357	10,1	В		
С	7	2	1,050	443	422	0,005	420	8,6	Α		
C	8	858	1,050	1800	1714	0,501	856	0,0	Α		
Α	2+3	935	1,050	1797	1711	0,546	776	0,0	Α		
В	4+6	28	1,050	134	127	0,220	99	36,2	D		
С	C 7+8										
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



A-C Knotenpunkt: B20 Nord / B20 Süd Bahnhofstraße

Verkehrsdaten: Datum: 2030+BBP Planung

Uhrzeit: ASP

Zufahrt B: Verkehrsregelung:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s

Qualitätsstufe: D

Knotenverkehrsstärke: 1709 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreie												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,416						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,016						
В	4 (3)	1663	117	1,000	115	0,219						
Ь	6 (2)	726	494	1,000	494	0,021						
С	7 (2)	738	555	1,000	555	0,015	0,985					
	8 (1)		1800	1,000	1800	0,542						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme				
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
2 713 1,050 1800 1714 0,416 1001 0,0											
A	A 3 25 1,050 1600 1524 0,016 1499 0,0										
В	4	24	1,050	115	110	0,219	86	41,9	D		
Ь	6	10	1,050	494	471	0,021	461	7,8	Α		
С	7	8	1,050	555	528	0,015	520	6,9	Α		
	8	929	1,050	1800	1714	0,542	785	0,0	Α		
Α	2+3	738	1,050	1792	1707	0,432	969	0,0	Α		
В	4+6	34	1,050	149	142	0,240	108	33,4	D		
С	C 7+8										
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Hüttenweg Verkehrsdaten: Datum: 2030+BBP Planung Uhrzeit: MSP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1561 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,323						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,029						
В	4 (3)	1510	144	1,000	125	0,117						
ь	6 (2)	575	594	1,000	594	0,027						
С	7 (2)	597	651	1,000	651	0,131	0,869					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,498						

	Qualität der Einzel- und Mischströme											
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-			
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe			
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV			
۸	2 553 1,050 1800 1714 0,323 1161 0,0											
_ ^	A 3 44 1,050 1600 1524 0,029 1480 0,0											
В	4	14	1,050	125	119	0,117	105	34,2	D			
Ь	6	15	1,050	594	566	0,027	551	6,5	Α			
С	7	81	1,050	651	620	0,131	539	6,7	Α			
C	8	854	1,050	1800	1714	0,498	860	0,0	Α			
Α	2+3	597	1,050	1784	1699	0,351	1102	0,0	Α			
В	4+6	29	1,050	212	202	0,144	173	20,9	С			
С	7+8											
	erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Hüttenweg Verkehrsdaten: Datum: 2030+BBP Planung Uhrzeit: ASP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1688 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreie												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,523						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,008						
В	4 (3)	1624	123	1,000	119	0,185						
ь	6 (2)	902	398	1,000	398	0,097						
С	7 (2)	908	457	1,000	457	0,032	0,968					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,413						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme				
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve $R_{\rm i}$	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
^	A 2 896 1,050 1800 1714 0,523 818 0,0										
A	A 3 12 1,050 1600 1524 0,008 1512 0,0										
В	4	21	1,050	119	114	0,185	93	38,8	D		
Ь	6	37	1,050	398	379	0,097	342	10,5	В		
С	7	14	1,050	457	435	0,032	421	8,5	Α		
C	8	708	1,050	1800	1714	0,413	1006	0,0	Α		
Α	2+3	908	1,050	1797	1711	0,531	803	0,0	Α		
В	4+6	58	1,050	216	206	0,282	148	24,4	С		
С	C 7+8										
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Walser Weg Verkehrsdaten: Datum: 2030+BBP Planung Uhrzeit: MSP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1494 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,345						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,009						
В	4 (3)	1465	153	1,000	145	0,080						
ь	6 (2)	599	577	1,000	577	0,020						
С	7 (2)	606	645	1,000	645	0,052	0,948					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,487						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme				
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
^	A 2 592 1,050 1800 1714 0,345 1122 0,0										
A	A 3 14 1,050 1600 1524 0,009 1510 0,0										
В	4	11	1,050	145	138	0,080	127	28,3	С		
Ь	6	11	1,050	577	550	0,020	539	6,7	Α		
С	7	32	1,050	645	614	0,052	582	6,2	Α		
C	8	834	1,050	1800	1714	0,487	880	0,0	Α		
Α	2+3	606	1,050	1795	1709	0,355	1103	0,0	Α		
В	4+6	22	1,050	232	221	0,100	199	18,1	В		
С	C 7+8										
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											

#### Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts Zufahrt A A-C Zufahrt C Knotenpunkt: B20 Süd / B20 Nord Walser Weg Verkehrsdaten: Datum: 2030+BBP Planung Uhrzeit: ASP Zufahrt B: Verkehrsregelung: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t<sub>W</sub> = 45 s Knotenverkehrsstärke: 1642 Fz/h Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

	Kapazitäten der Einzelströme											
Hauptströme Grundkap. Abminderungs- Kapazität Auslastungs- staufreier												
Zufahrt	Strom	$q_{p,i}$	$G_{i}$	faktor f <sub>f</sub>	$C_{PE,i}$	grad x <sub>i</sub>	Zustand					
	(Rang)	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[-]	$p_0$					
Α	2 (1)		1800	1,000	1800	0,503						
^	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,008						
В	4 (3)	1584	130	1,000	127	0,116						
ь	6 (2)	868	415	1,000	415	0,096						
С	7 (2)	874	475	1,000	475	0,029	0,971					
C	8 (1)		1800	1,000	1800	0,410						

			Qualität	der Einze	el- und N	/lischstr	öme				
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-		
Zufahrt	Strom	$q_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	$C_{i}$	grad x <sub>i</sub>	reserve $R_{\rm i}$	Wartezeit w	stufe		
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV		
2 862 1,050 1800 1714 0,503 852 0,0											
A	A 3 12 1,050 1600 1524 0,008 1512 0,0										
В	4	14	1,050	127	120	0,116	106	33,8	D		
Ь	6	38	1,050	415	396	0,096	358	10,1	В		
С	7	13	1,050	475	453	0,029	440	8,2	Α		
	8	703	1,050	1800	1714	0,410	1011	0,0	Α		
Α	2+3	874	1,050	1797	1711	0,511	837	0,0	Α		
В	4+6	52	1,050	257	245	0,212	193	18,6	В		
С	C 7+8										
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>											