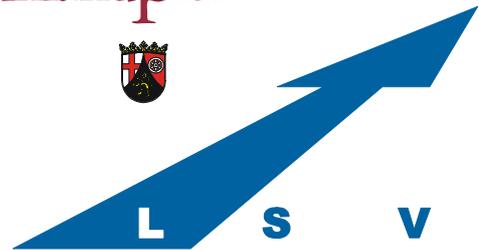


Von Bau-km : -
Nächster Ort : Bingen / Rüdesheim
Baulänge : -
Länge der Anschlüsse : -

RheinlandPfalz



LANDESBETRIEB
STRASSEN
UND VERKEHR
WORMS

Berechnungen Leistungsfähigkeit Knotenpunkte

Standort Rüdesheim

<p>Aufgestellt: Landesbetrieb Straßen und Verkehr Worms Schönauer Straße 5, 67547 Worms Tel. 0 62 41 / 401-5, Fax - 600</p> <p>Worms, den</p>	



Datei : _1b.krs
 Projekt : Rheinbrücke Bingen
 Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Nord; B 42 - Anschlussrampe
 Stunde : Sp-h 10%

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	B 42 nord	1	1	0	879	1184	0,74	305	12	B
2	Anschlussrampe	1	1	643	298	844	0,35	546	7	A
3	B 42 süd	1	1	0	890	1184	0,75	294	12	B

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	B 42 nord	1	1	0	879	1184	2,0	8	12	B
2	Anschlussrampe	1	1	643	298	844	0,4	2	2	A
3	B 42 süd	1	1	0	890	1184	2,1	9	13	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 2067 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 2067 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 6,3 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 11,0 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : British (TRRL) 1980, Linear-Regression mit Geometrie-Einfluß
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

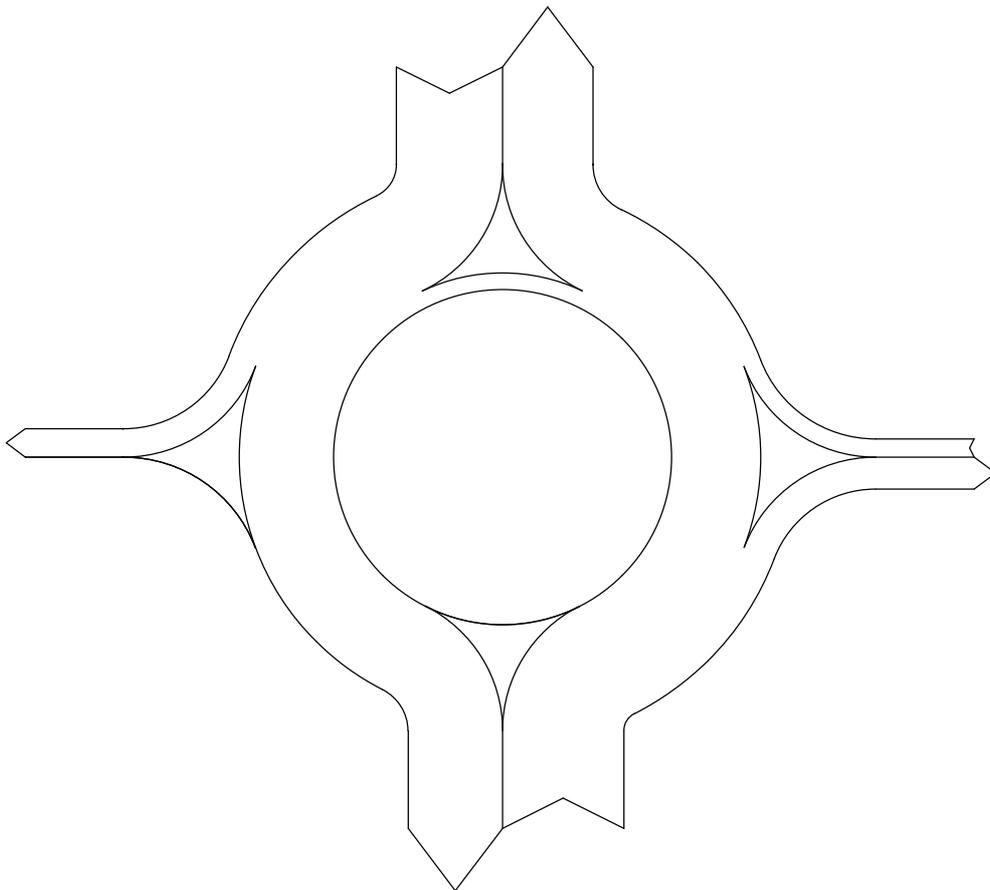
Datei : _1b_kvp.krs
Projekt : Rheinbrücke Bingen
Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Nord; Kreisel B42 - B 42neu
Stunde : Sp-h 10%

PKW-Einheiten

0 800 PKW-Einheiten / h
| | | | |

4 : B 42
Qa = 773
Qe = 904
Qc = 143

1 : Rheinbrücke
Qa = 243
Qe = 0
Qc = 804



3 : OD Rüdesheim
Qa = 275
Qe = 155
Qc = 761

2 : B 42 Ri. Geisenheim
Qa = 804
Qe = 1036
Qc = 0

Sum = 2095



Datei : _1b_kvp.krs
 Projekt : Rheinbrücke Bingen
 Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Nord; Kreisel B42 - B 42neu
 Stunde : Sp-h 10%

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Rheinbrücke	1	1	804	0	584	0,00	584	0	A
2	B 42 Ri. Geisenheim	1	1	0	1036	1250	0,83	214	16	B
3	OD Rüdesheim	1	1	761	155	615	0,25	460	8	A
4	B 42	1	1	143	904	1120	0,81	216	16	B

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Rheinbrücke	1	1	804	0	584	0,0	0	0	A
2	B 42 Ri. Geisenheim	1	1	0	1036	1250	3,3	13	19	B
3	OD Rüdesheim	1	1	761	155	615	0,2	1	2	A
4	B 42	1	1	143	904	1120	2,8	11	17	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 2095 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1905 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 8,1 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 15,4 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

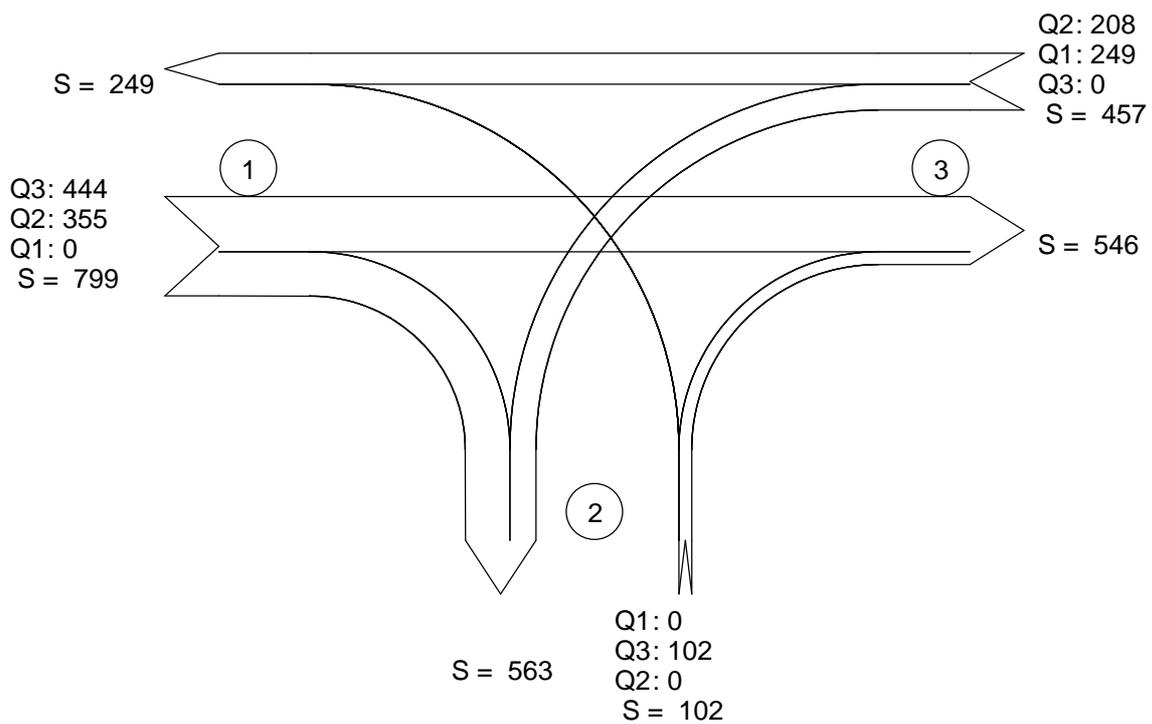
Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8$ / $T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : _1a-1.krs
Projekt : Rheinbrücke Bingen
Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Süd; Rheinbrücke - Anschlussrampe
Stunde : Sp-h 10%

PKW-Einheiten

0 700 PKW-Einheiten / h
□□□□□



Sum = 1358

Zufahrt 1: L 419
Zufahrt 2: Anschlussrampe
Zufahrt 3: Rheinbrücke



Datei : _1a-1.krs
 Projekt : Rheinbrücke Bingen
 Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Süd; Rheinbrücke - Anschlussrampe
 Stunde : Sp-h 10%

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	L 419	1	1	208	799	1074	0,74	275	13	B
2	Anschlussrampe	1	1	444	102	949	0,11	847	4	A
3	Rheinbrücke	1	1	0	457	1184	0,39	727	5	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	L 419	1	1	208	799	1074	2,0	8	12	B
2	Anschlussrampe	1	1	444	102	949	0,1	0	1	A
3	Rheinbrücke	1	1	0	457	1184	0,4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1358 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1358 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3,6 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 9,5 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

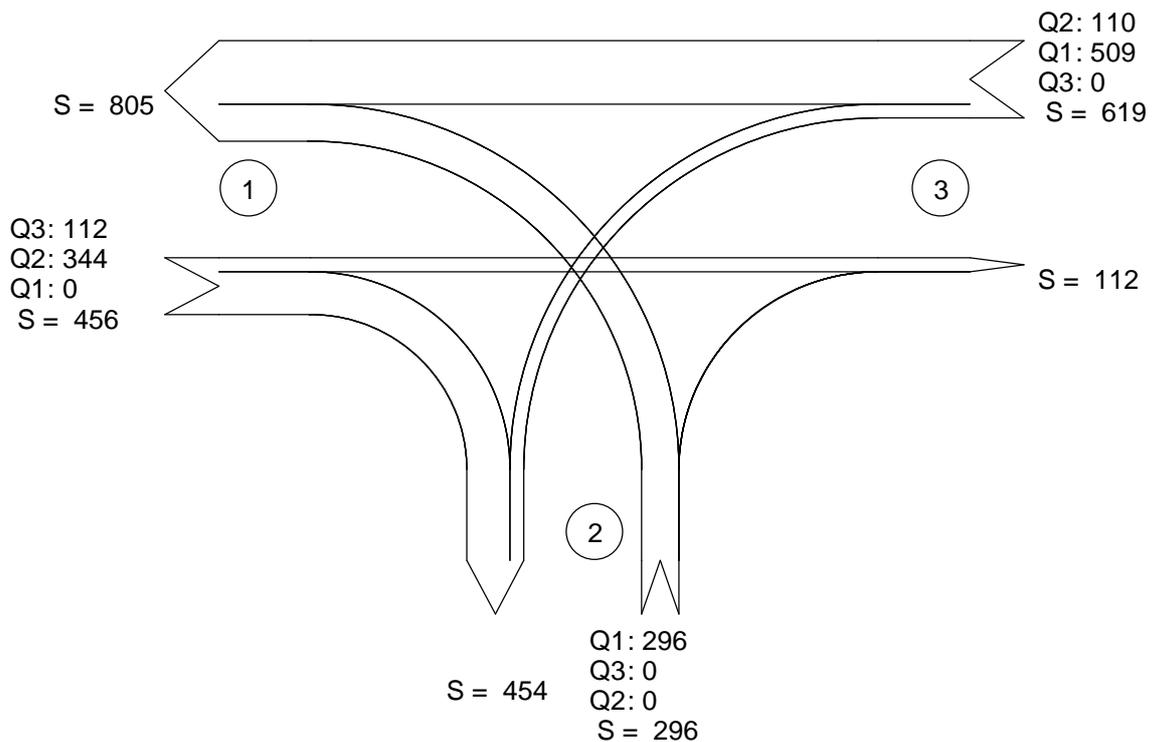
Kapazität : British: (TRRL) 1980, Linear-Regression mit Geometrie-Einfluß
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : _1A-1_L419-RAMPE.krs
 Projekt : Rheinbrücke Bingen
 Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Süd; L 419 - Anschlussrampe
 Stunde : Sp-h 10%

PKW-Einheiten

0 700 PKW-Einheiten / h
 ┌───┬───┬───┬───┬───┐



Zufahrt 1: L 419 Kempten
 Zufahrt 2: L 419
 Zufahrt 3: Rampe Rheinbrücke



Datei : _1A-1_L419-RAMPE.krs
 Projekt : Rheinbrücke Bingen
 Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Süd; L 419 - Anschlussrampe
 Stunde : Sp-h 10%

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	L 419 Kempten	1	1	110	456	1126	0,40	670	5	A
2	L 419	1	1	112	296	1125	0,26	829	4	A
3	Rampe Rheinbrücke	1	1	296	619	1027	0,60	408	9	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	L 419 Kempten	1	1	110	456	1126	0,5	2	3	A
2	L 419	1	1	112	296	1125	0,2	1	2	A
3	Rampe Rheinbrücke	1	1	296	619	1027	1,0	4	7	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1371 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1247 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,3 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,7 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

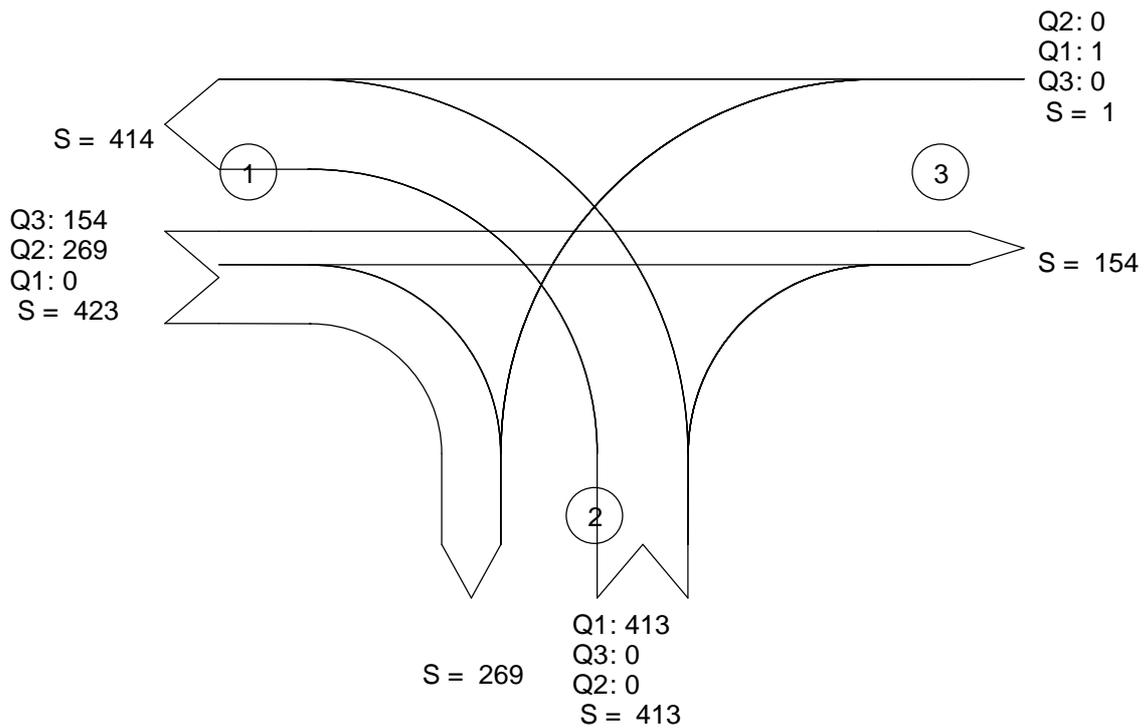
Kapazität : British (TRRL) 1980, Linear-Regression mit Geometrie-Einfluß
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : _1_Anschlussrampe-L419ALT.KRS
Projekt : Rheinbrücke Bingen
Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Süd; L 419 alt - Anschlussrampe
Stunde : Sp-h 10%

PKW

0 400 PKW / h
□□□□□



Sum = 837

Zufahrt 1: L 419 Gaulshm
Zufahrt 2: Anschlussrampe
Zufahrt 3: L419 alt



Datei : _1_Anschlussrampe-L419ALT.KRS
 Projekt : Rheinbrücke Bingen
 Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Süd; L 419 alt - Anschlussrampe
 Stunde : Sp-h 10%

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	L 419 Gaulshm	1	1	0	465	1184	0,39	719	5	A
2	Anschlussrampe	1	1	169	454	1095	0,41	641	6	A
3	L419 alt	1	1	454	1	944	0,00	943	4	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	L 419 Gaulshm	1	1	0	465	1184	0,4	2	3	A
2	Anschlussrampe	1	1	169	454	1095	0,5	2	3	A
3	L419 alt	1	1	454	1	944	0,0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 920 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 837 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,2 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 5,3 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

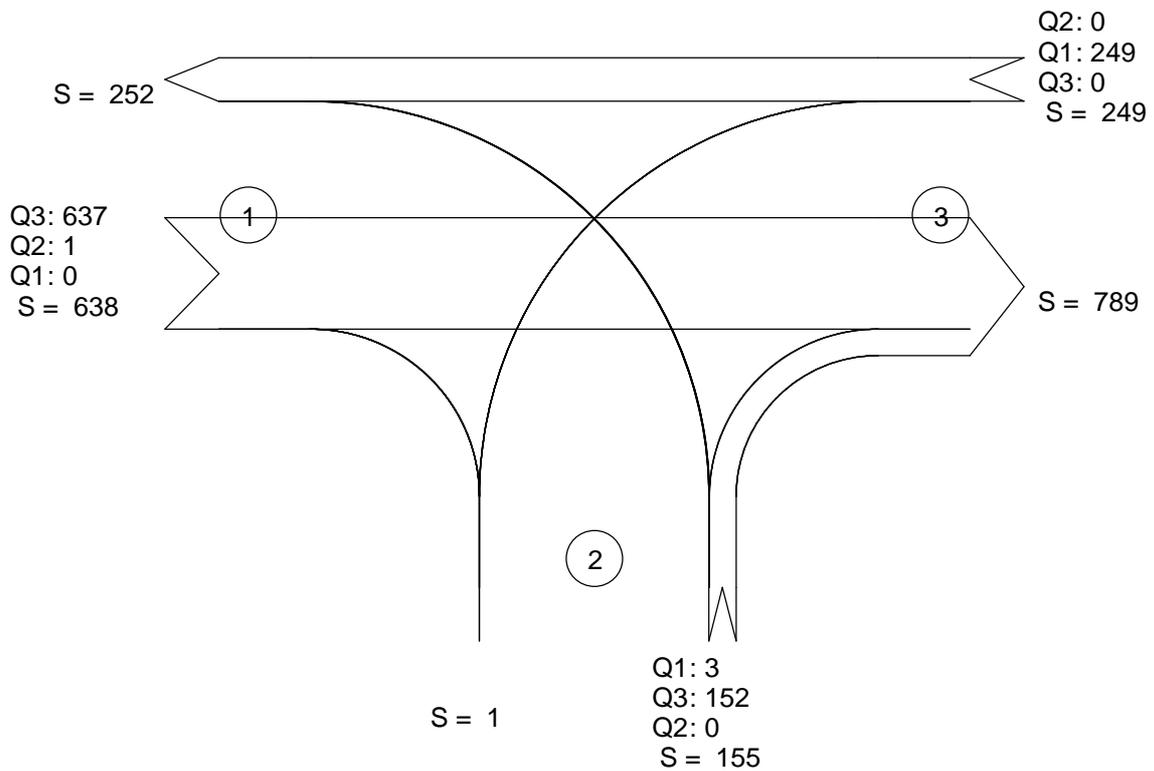
Kapazität : British (TRRL) 1980, Linear-Regression mit Geometrie-Einfluß
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : _1_L419-L419alt.krs
Projekt : Rheinbrücke Bingen
Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Süd; L 419 - L 491alt
Stunde : Sp-h 10%

PKW

0 500 PKW / h
□□□□□



Zufahrt 1: L 419
Zufahrt 2: L 419 alt
Zufahrt 3: Rheinbrücke



Datei : _1_L419-L419alt.krs
 Projekt : Rheinbrücke Bingen
 Knoten : Planfall 2 Rüdesheim - Süd; L 419 - L 491alt
 Stunde : Sp-h 10%

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	L 419	1	1	0	702	1184	0,59	482	7	A
2	L 419 alt	1	1	701	170	813	0,21	643	6	A
3	Rheinbrücke	1	1	3	274	1183	0,23	909	4	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	L 419	1	1	0	702	1184	1,0	4	7	A
2	L 419 alt	1	1	701	170	813	0,2	1	1	A
3	Rheinbrücke	1	1	3	274	1183	0,2	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1146 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1042 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1,8 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,3 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : British: (TRRL) 1980, Linear-Regression mit Geometrie-Einfluß
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)