



## Verkehrsuntersuchung Neubau Universitätsklinikum Augsburg

Bericht

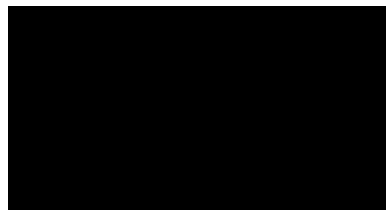
# **Verkehrsuntersuchung Neubau Universitätsklinikum Augsburg**

Bericht

Im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Augsburg

Oktober 2025

Bearbeiter:



gevas humberg & partner  
Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrsplanung und  
Verkehrstechnik mbH  
München - Karlsruhe  
Aschauer Straße 30  
81549 München

Telefon 089 489085-0  
Telefax 089 489085-55  
E-Mail [muenchen@gevas-ingenieure.de](mailto:muenchen@gevas-ingenieure.de)  
[www.gevas-ingenieure.de](http://www.gevas-ingenieure.de)

© gevas humberg & partner 2025

## Inhaltsverzeichnis

|       |                                                           |    |
|-------|-----------------------------------------------------------|----|
| 1     | Aufgabenstellung                                          | 7  |
| 2     | Bestimmung des Untersuchungsgebietes                      | 9  |
| 3     | Analysefall                                               | 12 |
| 3.1   | Verkehrszählungen                                         | 12 |
| 3.2   | Verkehrsmodellierung im Analysefall                       | 14 |
| 3.3   | Aufschlüsselung der Bestandsverkehrsmengen im Analysefall | 17 |
| 3.3.1 | Beschäftigtenverkehre UKA                                 | 20 |
| 3.3.2 | Güterverkehre und Materialfahrten UKA                     | 22 |
| 3.3.3 | Patienten- und Besucherverkehre UKA                       | 22 |
| 3.3.4 | Anpassung Anwesenheitsfaktor Erhebungstag                 | 27 |
| 4     | Prognose-Nullfall 2038                                    | 30 |
| 5     | Prognose Planfälle 2038                                   | 32 |
| 5.1   | Prognose-Planfall G1                                      | 34 |
| 5.1.1 | Erschließungskonzept                                      | 34 |
| 5.1.2 | Planfallverkehre                                          | 35 |
| 5.2   | Prognose-Planfall G2                                      | 38 |
| 5.2.1 | Erschließungskonzept                                      | 38 |
| 5.2.2 | Planfallverkehre                                          | 40 |
| 6     | Verkehrsqualität an den betrachteten Knotenpunkten        | 44 |
| 6.1   | Grundlagen und Methodik                                   | 44 |
| 6.2   | Verkehrsqualität an den Knotenpunkten                     | 46 |
| 7     | Tag-Nacht-Verkehre                                        | 54 |

|    |                    |    |
|----|--------------------|----|
| 8  | Zusammenfassung    | 55 |
| 9  | Quellenverzeichnis | 57 |
| 10 | Anhang             | 58 |

## Abbildungsverzeichnis

|               |                                                                              |    |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1:  | Lage des Uniklinikums Augsburg                                               | 8  |
| Abbildung 2:  | Übersicht Untersuchungsumgriff                                               | 10 |
| Abbildung 3:  | Übersicht Querschnitte                                                       | 11 |
| Abbildung 4:  | Ergebnisse Verkehrszählungen (Umgriff Nord) in Kfz-Fahrten/24h               | 12 |
| Abbildung 5:  | Verkehrsbelastungen im Bestand (Umgriff Nordost) in Kfz-Fahrten/24h          | 13 |
| Abbildung 6:  | Verkehrsbelastungen im Bestand (Umgriff Süd) in Kfz-Fahrten/24h              | 14 |
| Abbildung 7:  | Verkehrsmengen im vorläufigen Analysefall gerundet auf 100 Kfz-Fahrten/24h   | 16 |
| Abbildung 8:  | GEH-Werte                                                                    | 17 |
| Abbildung 9:  | Parkieranlagen im Umfeld UKA [Quelle: UKA]                                   | 18 |
| Abbildung 10: | Verkehrsmengen im Analysefall mit höherem Anwesenheitsfaktor                 | 29 |
| Abbildung 11: | Verkehrsmengen im Prognose-Nullfall 2038 mit B-Plan 300                      | 31 |
| Abbildung 12: | Differenz vom Prognose-Nullfall 2038 zum Analysefall                         | 32 |
| Abbildung 13: | Übersichtsplan Planfall G1 [Quelle: StBA Augsburg auf Plangrundlage HT/Henn] | 35 |
| Abbildung 14: | Verkehrsbelastungsplot Prognose-Planfall G1                                  | 37 |
| Abbildung 15: | Differenzplot Prognose-Planfall G1 minus Prognose-Nullfall                   | 38 |
| Abbildung 16: | Übersichtsplan Planfall G2 [Quelle: StBA Augsburg auf Plangrundlage HT/Henn] | 39 |
| Abbildung 17: | Verkehrsbelastungsplot Prognose-Planfall G2                                  | 42 |
| Abbildung 18: | Differenzplot Prognose-Planfall G2 minus Prognose-Nullfall                   | 43 |
| Abbildung 19: | Übersicht über die untersuchten Knotenpunkte                                 | 46 |

## Tabellenverzeichnis

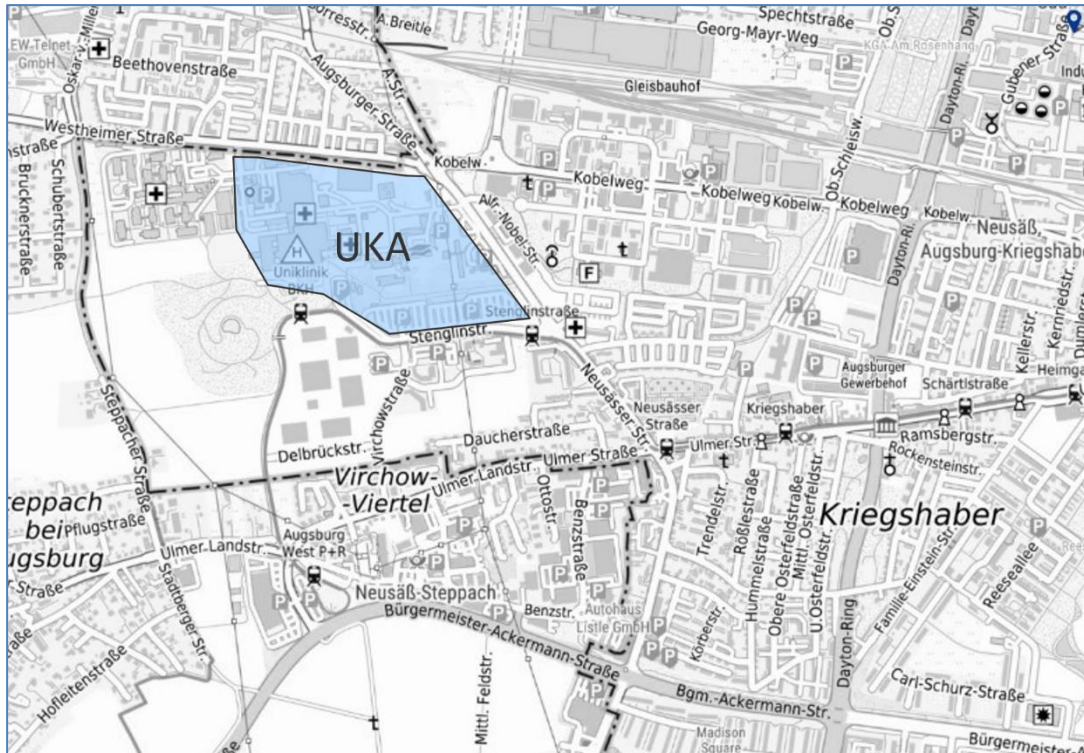
|             |                                                                                                                                      |    |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabelle 1:  | Darstellung Anzahl Mitarbeitende UKA nach Arbeitsgruppen                                                                             | 21 |
| Tabelle 2:  | Verkehrserzeugungsberechnungen Beschäftigtenverkehre UKA (Standort Stenglinstraße)                                                   | 21 |
| Tabelle 3:  | Wegeketten neu aufgenommener bzw. entlassener Patienten                                                                              | 24 |
| Tabelle 4:  | Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten am Erhebungstag (Standort Stenglinstraße)                                                | 25 |
| Tabelle 5:  | Ermittlung MIV-Verkehrsmengen Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten UKA (Standort Stenglinstraße)                              | 26 |
| Tabelle 6:  | Verkehrserzeugungsberechnungen Besucher der stationären Patienten UKA (Standort Stenglinstraße)                                      | 27 |
| Tabelle 7:  | Verkehrserzeugungsberechnungen Besucher-/Kundenverkehr (nicht patientenbezogener Verkehr) UKA (Standort Stenglinstraße)              | 27 |
| Tabelle 8:  | Zusammenstellung der Bestandsverkehrsmengen nach Nutzungen                                                                           | 28 |
| Tabelle 9:  | Zusammenstellung der Verkehrsmengen (Analysefall bis Planfall G1)                                                                    | 36 |
| Tabelle 10: | Zusammenstellung der Verkehrsmengen (Analysefall bis Planfall G2)                                                                    | 41 |
| Tabelle 11: | Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs und deren Schwellenwerte an signalisierten und unsignalisierten Knotenpunkten gemäß HBS 2015 [4] | 44 |
| Tabelle 12: | Ergebnisübersicht HBS-Berechnungen (ohne Optimierungen)                                                                              | 47 |
| Tabelle 13: | Ergebnisübersicht HBS-Berechnungen für K5 mit Optimierungen                                                                          | 49 |
| Tabelle 14: | Ergebnisübersicht HBS-Berechnungen für K6 mit Optimierung                                                                            | 51 |
| Tabelle 15: | Ergebnisübersicht HBS-Berechnungen (mit Optimierungen)                                                                               | 53 |

## 1 Aufgabenstellung

Das Universitätsklinikum Augsburg (UKA) plant einen Neubau am Standort Stenglinstraße. Das UKA liegt im Augsburger Stadtbezirk Kriegshaber im Nordwesten der Stadt und grenzt im Westen an die Stadt Neusäß und im Süden an die Stadt Stadtbergen. Das Grundstück erstreckt sich von der Westheimer Straße und dem Gelände des Bezirkskrankenhauses im Norden, der Neusäßer Straße im Osten, der Stenglinstraße im Süden und der Steppacher Straße im Westen. In der unmittelbaren Nachbarschaft befinden sich das Bezirkskrankenhaus Augsburg und die Medizinische Fakultät der Universität Augsburg.

Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr erfolgt über die Straßenbahnlinie 2 sowie die Buslinien 32, 500 und 501, die direkt zur Haltestelle „Uniklinik/BKH“ führen.

Im Rahmen einer Standortanalyse aus dem Jahr 2024 wurde festgelegt, dass die Realisierung des neuen Klinikums im westlichen Bereich des Areals weiterverfolgt werden soll. Auf Grundlage dieses Ergebnisses wurden weiterführende Planungen angestoßen, darunter die verkehrliche Erschließung sowie die vorliegende Verkehrsuntersuchung. Ziel der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist es, die verkehrlichen Auswirkungen des Neubaus des UKA zu untersuchen.



**Abbildung 1: Lage des Uniklinikums Augsburg**  
Quelle Hintergrundbild: [1]

Zur Erfassung der Bestandssituation wurden zunächst Verkehrszählungen durchgeführt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden ergänzt durch Angaben des UKA zu den Verkehrsbewegungen an den Schrankenanlagen sowie durch übermittelte Daten zum Erhebungstag, unter anderem zur Anzahl der Mitarbeitenden, Patientinnen und Patienten, Besucherinnen und Besucher sowie zu den Krankentransporten. Zusätzlich erfolgte eine Mitarbeitendenbefragung, die im Zeitraum von September bis November 2024 durchgeführt wurde. Auf Basis dieser kombinierten Quellen konnten die Bestandsverkehrsmengen ermittelt werden.

Mithilfe der Erfassung der Bestandsverkehre kann das vorhandene Analyse-Verkehrsmodell [2] der Stadt Augsburg im Bereich und Umfeld des Universitätsklinikums kalibriert werden. Diese Kalibrierungen gehen auch in das Prognosemodell der Stadt Augsburg [2] ein. Darauf aufbauend wird zunächst der Prognose-Nullfall für das Jahr 2038 dargestellt, der die allgemeine städtebauliche Entwicklung unter Ausschluss der verkehrlichen Auswirkungen des Neubaus des Universitätsklinikums abbildet. Im Anschluss folgen drei Planfälle für das Jahr 2038, die jeweils spezifische Entwicklungsszenarien und Erschließungskonzepte berücksichtigen.

Für den Prognose-Nullfall 2038 wird die Leistungsfähigkeit aller betrachteten Knotenpunkte untersucht. Für die Planfälle wird die Leistungsfähigkeit von bis zu fünf maßgeblichen Knotenpunkten untersucht, bei denen eine wesentliche Veränderung (Erhöhung) der Verkehrsbelastungen festgestellt wurde.

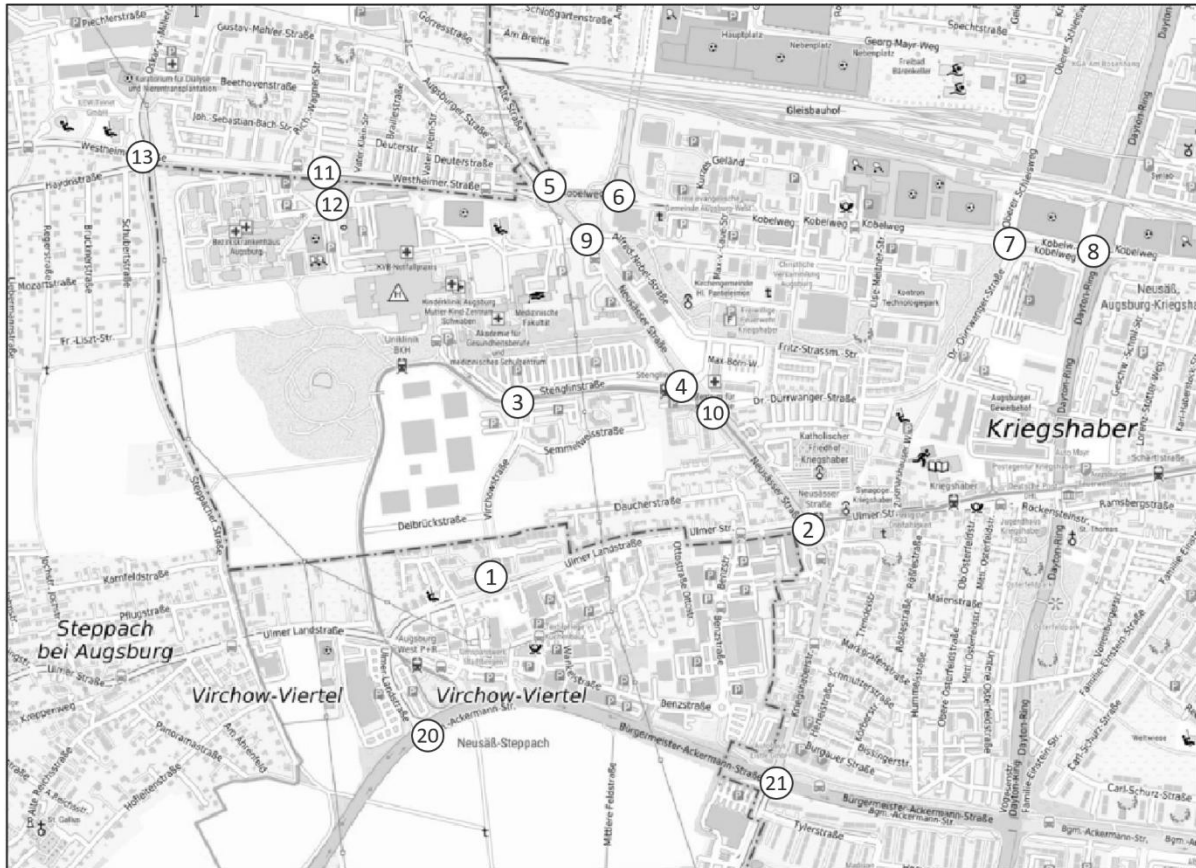
In allen Prognosefällen (Prognose-Nullfall und Prognose-Planfälle) werden die Verkehrszahlen an den Zählstellen für die schalltechnische Untersuchung gemäß RLS-19 [3] vorbereitet.

## **2 Bestimmung des Untersuchungsgebietes**

Aus der Abbildung 2 geht der Untersuchungsumgriff mit den zu untersuchenden Knotenpunkten hervor.

Die zu untersuchende Knotenpunkte wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber und der Stadt Augsburg festgelegt:

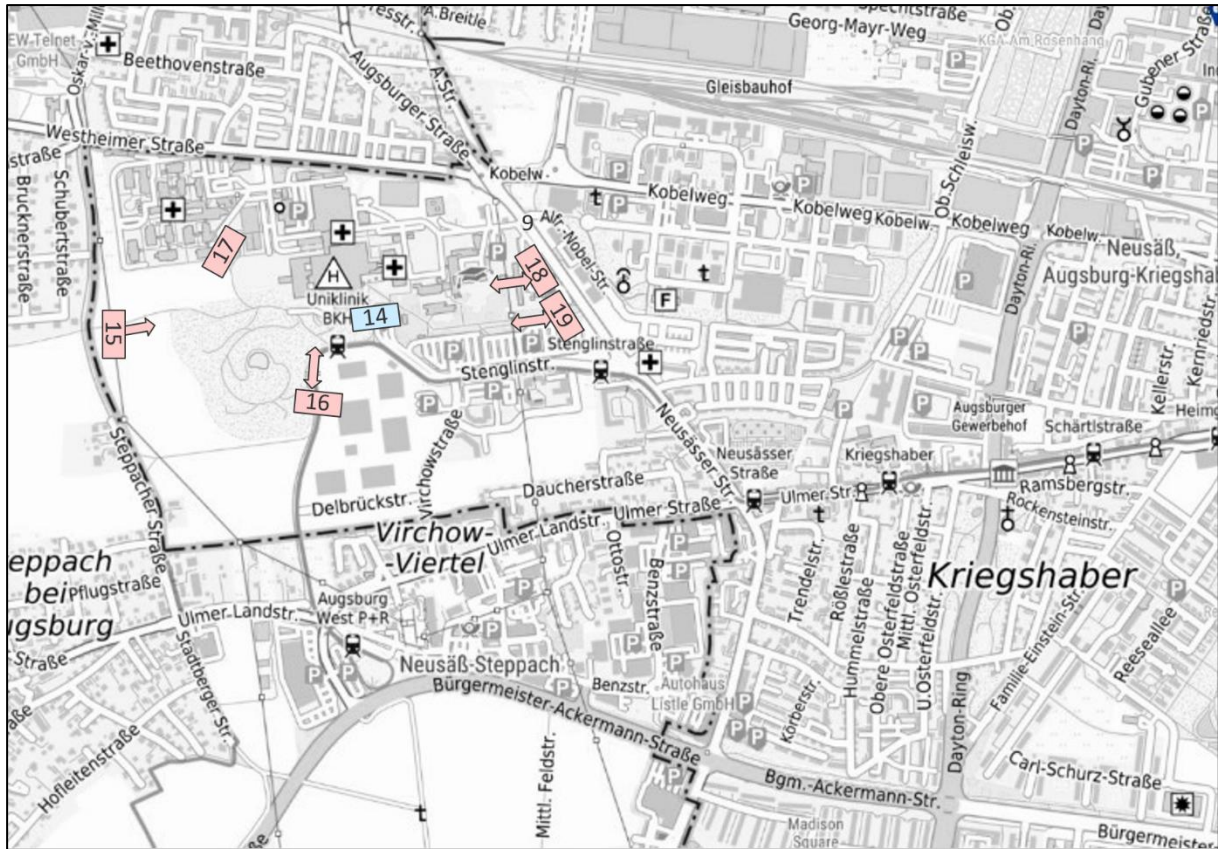
- K1 (Lichtsignalanlage): Ulmer Landstraße / Virchowstraße
- K2 (Lichtsignalanlage): Ulmer Straße / Neusäßer Straße
- K3 (Lichtsignalanlage): Stenglinstraße / Virchowstraße
- K4 (Lichtsignalanlage): Neusäßer Straße / Stenglinstraße
- K5 (Kreisverkehrsplatz): Augsburger Straße / Kobelweg / Neusäßer Straße
- K6 (Kreisverkehrsplatz): Kobelweg / St 2032
- K7 (Lichtsignalanlage): Kobelweg / Dr.-Dürrwanger-Straße
- K8 (Lichtsignalanlage): Dayton-Ring / Kobelweg
- K9 (Vorfahrtknotenpunkt): Neusäßer Straße / Alfred-Nobel-Straße / Zufahrt Notaufnahme
- K10 (Lichtsignalanlage): Neusäßer Straße / Dr.-Dürrwanger-Straße
- K11 (Vorfahrtknotenpunkt): Westheimer Straße / Geschwister-Schönert-Straße
- K12 (Vorfahrtknotenpunkt): Geschwister-Schönert-Straße / Bezirkskrankenhaus
- K13 (Lichtsignalanlage): Westheimer Straße/ Haydnstraße
- K20 (Lichtsignalanlage): B300 (Bürgermeister-Ackermann-Straße) / Ulmer Landstraße
- K21 (Lichtsignalanlage): Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße



**Abbildung 2: Übersicht Untersuchungsumgriff**  
Quelle Hintergrundbild: [1]

Ferner wurden an den folgenden Zufahrten weitere Verkehrserhebungen durchgeführt. Diese waren im Rahmen der Ausarbeitung der Verkehrsuntersuchung bei der Standortanalyse sowie der Bauleitplanung (vorliegende Verkehrsuntersuchung) von Bedeutung (siehe Abbildung 3).

- Q14: Stenglinstraße / Parkhauszufahrt
- Q15: Fuß- und Radverkehr von Steppacher Straße
- Q16: Fuß- und Radverkehr bei B-Plan 300 von Stadtbergen
- Q17: Fuß- und Radverkehr des Bezirkskrankenhauses
- Q18: Parkplatzzufahrt – nur für Fuß- und Radverkehr befahrbar
- Q19: Geh- und Radweg von Neusäß Straße



**Abbildung 3: Übersicht Querschnitte**  
Quelle Hintergrundbild: [1]

Die Knotenpunkte K1, K3, K4, K9, K11–K13, K20–K21 sowie Q14 bis Q19 wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Neubau des UKA im April 2024 gezählt. Für weitere Knotenpunkte liegen historische Verkehrszählungen der Stadt Augsburg vor, die mittels Abgleichsfaktoren hochgerechnet wurden.

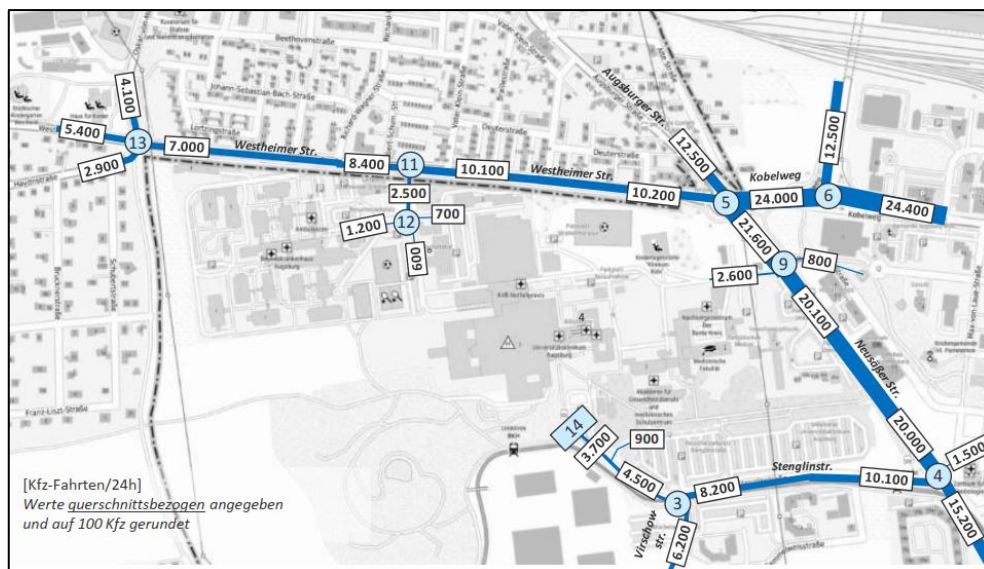
Mit den ausgewählten Knotenpunkten können alle Quell-/Zielverkehre des Universitätsklinikums erfasst und mögliche Veränderungen in der Erschließung abgebildet und geprüft werden. Der Untersuchungsumgriff (Abbildung 2) umfasst somit 12 signalgeregelte Knotenpunkte, zwei Kreisverkehre und zwei vorfahrtsregelte Knotenpunkte.

### 3 Analysefall

#### 3.1 Verkehrszählungen

Die Verkehrszählung wurde am 16.04.2024 über einen Zeitraum von 24 Stunden durchgeführt. Dadurch konnten originäre Tages- und Nachtwerte differenziert nach Fahrzeugkategorien ermittelt werden. Die Lage der Knotenpunkte ist in Abbildung 2 dargestellt. Abbildung 4 bis Abbildung 6 zeigen die erfassten Verkehrsmengen in Kfz-Fahrten/24h. Für die Knotenpunkte K2, K5 bis K8 sowie K10, an denen historische Daten vorliegen, wurden die Verkehrsmengen mit den aktuellen Werten abgeglichen.

Die Westheimer Straße weist Verkehrsstärken zwischen rund 5.400 Kfz-Fahrten/24h im westlichen Abschnitt und etwa 10.200 Kfz-Fahrten/24h im östlichen Abschnitt auf. Die Augsburger Straße ist mit ca. 12.500 Kfz-Fahrten/24h belastet, während der Kobelweg eine Verkehrsbelastung von rund 24.400 Kfz-Fahrten/24h aufweist. Auf der Neusäßler Straße wurden Verkehrsmengen zwischen etwa 15.200 und 21.600 Kfz-Fahrten/24h erfasst. Entlang der Stenglinstraße beträgt die Verkehrsbelastung rund 10.100 Kfz-Fahrten/24h, die sich im weiteren Verlauf auf ca. 6.200 Kfz-Fahrten/24h in der Virchowstraße und etwa 4.500 Kfz-Fahrten/24h in Richtung Haupteingang des UKA verteilt.



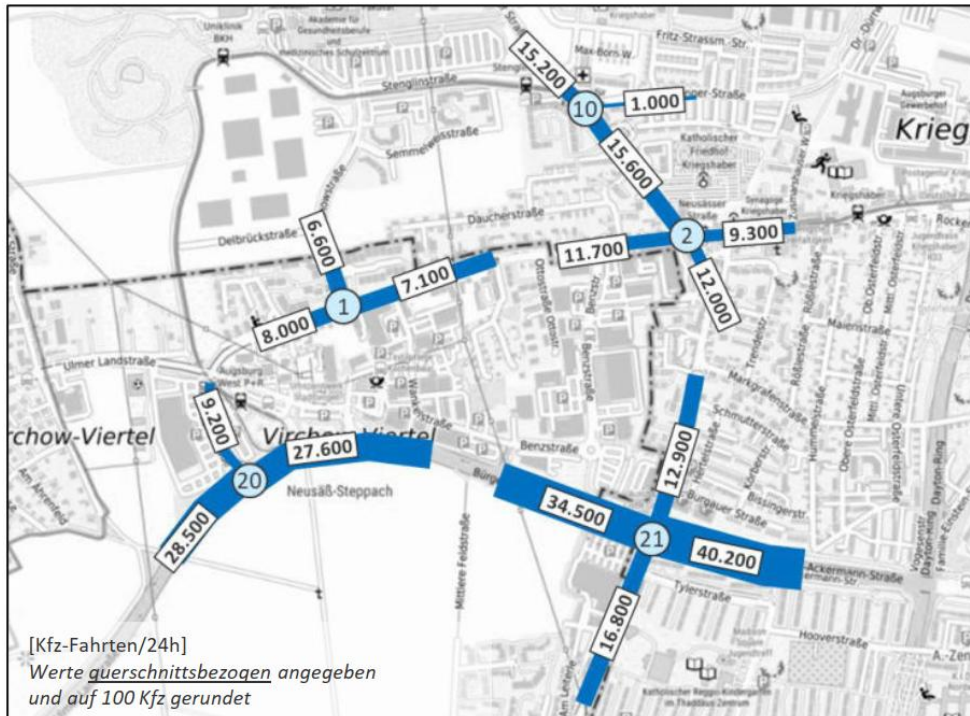
**Abbildung 4:** Ergebnisse Verkehrszählungen (Umgriff Nord) in Kfz-Fahrten/24h  
Quelle Hintergrundbild: [1]

Im nordöstlichen Umgriff, im Bereich der Knotenpunkte K7 und K8, weist der Kobelweg westlich der B17 Verkehrsstärken zwischen ca. 26.200 und 26.500 Kfz-Fahrten/24h auf, während östlich der B17 rund 16.400 Kfz-Fahrten/24h erfasst wurden. Die Rampen zur und von der B17 sind mit Verkehrsmengen zwischen etwa 6.000 und 6.800 Kfz-Fahrten/24h belastet.



**Abbildung 5: Verkehrsbelastungen im Bestand (Umgriff Nordost) in Kfz-Fahrten/24h**  
Quelle Hintergrundbild: [1]

Im Südlichen Untersuchungsumgriff sind auf der Bürgermeister-Ackermann-Straße Verkehrsmengen von bis zu 40.200 Kfz-Fahrten/24h zu verzeichnen. Entlang der Ulmer Landstraße finden im Untersuchungsbereich ca. 7.100 bis 9.300 Kfz-Fahrten/24h statt.



**Abbildung 6:** Verkehrsbelastungen im Bestand (Umgriff Süd) in Kfz-Fahrten/24h  
Quelle Hintergrundbild: [1]

### 3.2 Verkehrsmodellierung im Analysefall

Zur Abbildung des Analysefalls liegt das aktuelle Verkehrsmodell der Stadt Augsburg [2] als Grundlage vor. Das Modell wird anhand der Verkehrsmengen im Analysefall kalibriert. Das Straßennetz im Untersuchungsraum wird stellenweise detailliert mit folgenden Schritten modelliert:

- Hinterlegung der neuen Verkehrszählungen im Modell
- Ergänzung fehlender Anbindungen an allen Zufahrten des UKA
- Anpassung der Anbindungsgewichte entsprechend der neuen Verkehrszählungen von gevas humberg & partner
- Modellierung der Straßen und Knotenpunkte entsprechend ihrer Geometrie (Abbiegespuren, Anzahl Fahrstreifen, Geschwindigkeiten etc.)
- Hochrechnung der Verkehrsnachfrage mit Matrixkorrektur im Kfz-Verkehr zur Fein-Kalibrierung des Modells entsprechend den neuen Verkehrszählungen.

Die Kalibrierung erfolgte durch den Vergleich der werktags gezählten Verkehrsmengen zu den, nach Fahrtrichtungen differenzierten, Umlegungswerten im Verkehrsmodell (in Kfz-Fahrten/24h). Im Rahmen der Modellkalibrierung wurden sowohl die Straßennetzparameter als auch die im Nachfragemodell verwendeten Parameter so optimiert, dass die durchschnittliche Abweichung für den Kfz-Verkehr zwischen Zähl- und Modellwerten nach Prüfung mittels einer Korrelationsanalyse nur noch 5 % beträgt. Zur Bestimmung der Modellqualität wird gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) [4] der Qualitätsindikator GEH auf einzelne Zählstellen ermittelt. Dieser berücksichtigt sowohl relative als auch absolute Abweichungen zwischen gezählten und modellierten Werten. Der GEH-Faktor errechnet sich entsprechend folgender Formel:

$$GEH = \sqrt{\frac{2 \cdot (q_{Um} - q_Z)^2}{q_{Um} + q_Z}}$$

$q_{Um}$  ... mit dem Verkehrsmodell berechnete Verkehrsstärke

$q_Z$  ... durch Zählung ermittelte Verkehrsstärke

Hierzu werden als Qualitätskriterien die in HBS 2015 [4] beinhalteten Anforderungen eingesetzt

1.  $GEH < 5,0$  für 85 % aller Zählstellen des gesamten Untersuchungsgebiets
2.  $GEH < 4,0$  für die Summe der Verkehrsstärken über alle Zählstellen

Infolge der Kalibrierung werden die HBS-Anforderungen eingehalten, sogar wurde an allen Zählstellen ein  $GEH < 5,0$  erreicht (Abbildung 8). Für die Summe über die Verkehrsstärke aller Zählstellen ergibt sich ein  $GEH = 0,86$ .

Das Verkehrsmodell verfügt demnach im kompletten Untersuchungsbereich über die nach HBS 2015 [4] geforderte Qualität für den GEH-Wert.

In Abbildung 7 sind die Verkehrsmengen für den vorläufigen Analysefall dargestellt (ohne Anpassung des Anwesenheitsfaktors der Beschäftigten, vgl. 3.3.4).

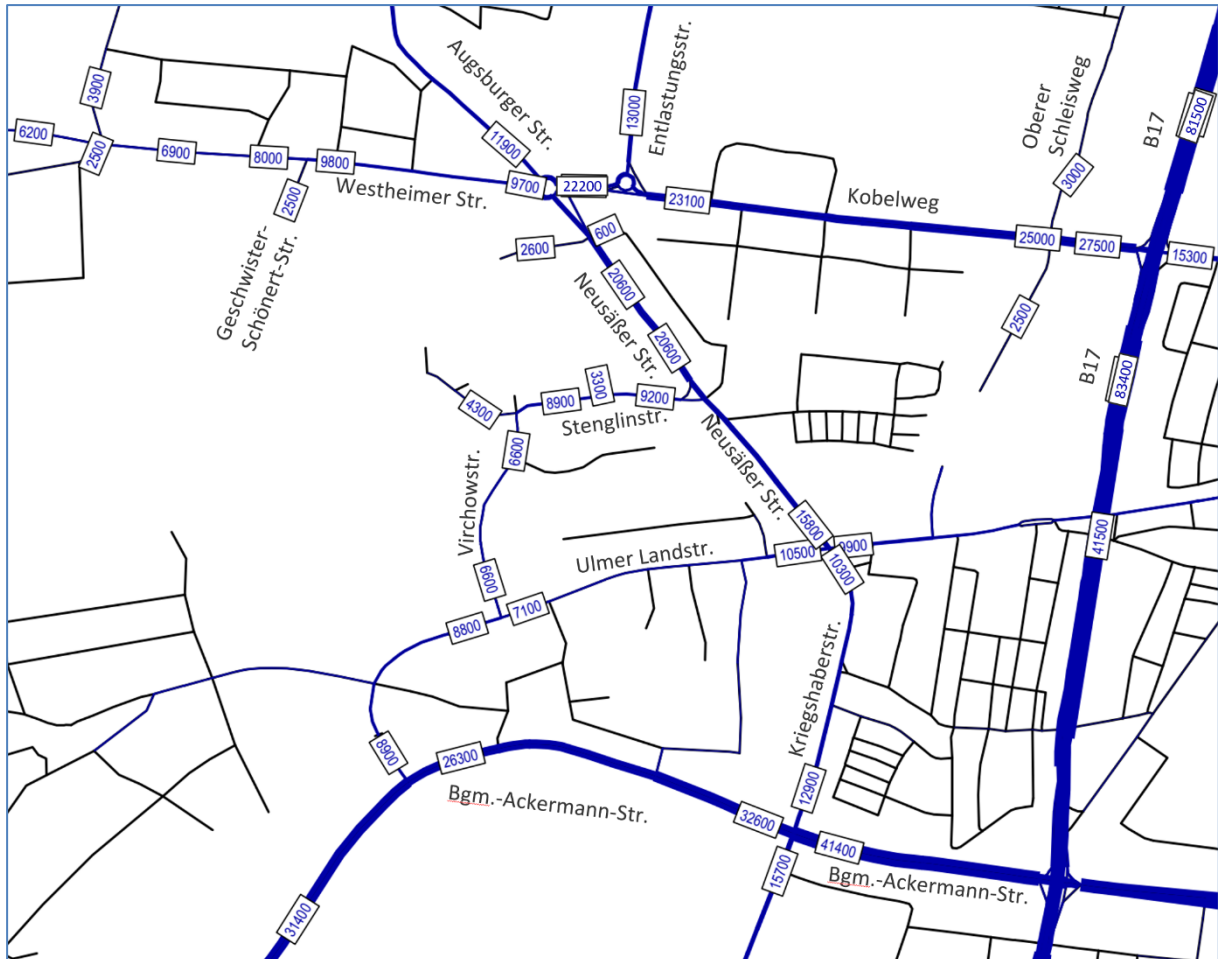


Abbildung 7: Verkehrsmengen im vorläufigen Analysefall gerundet auf 100 Kfz-Fahrten/24h

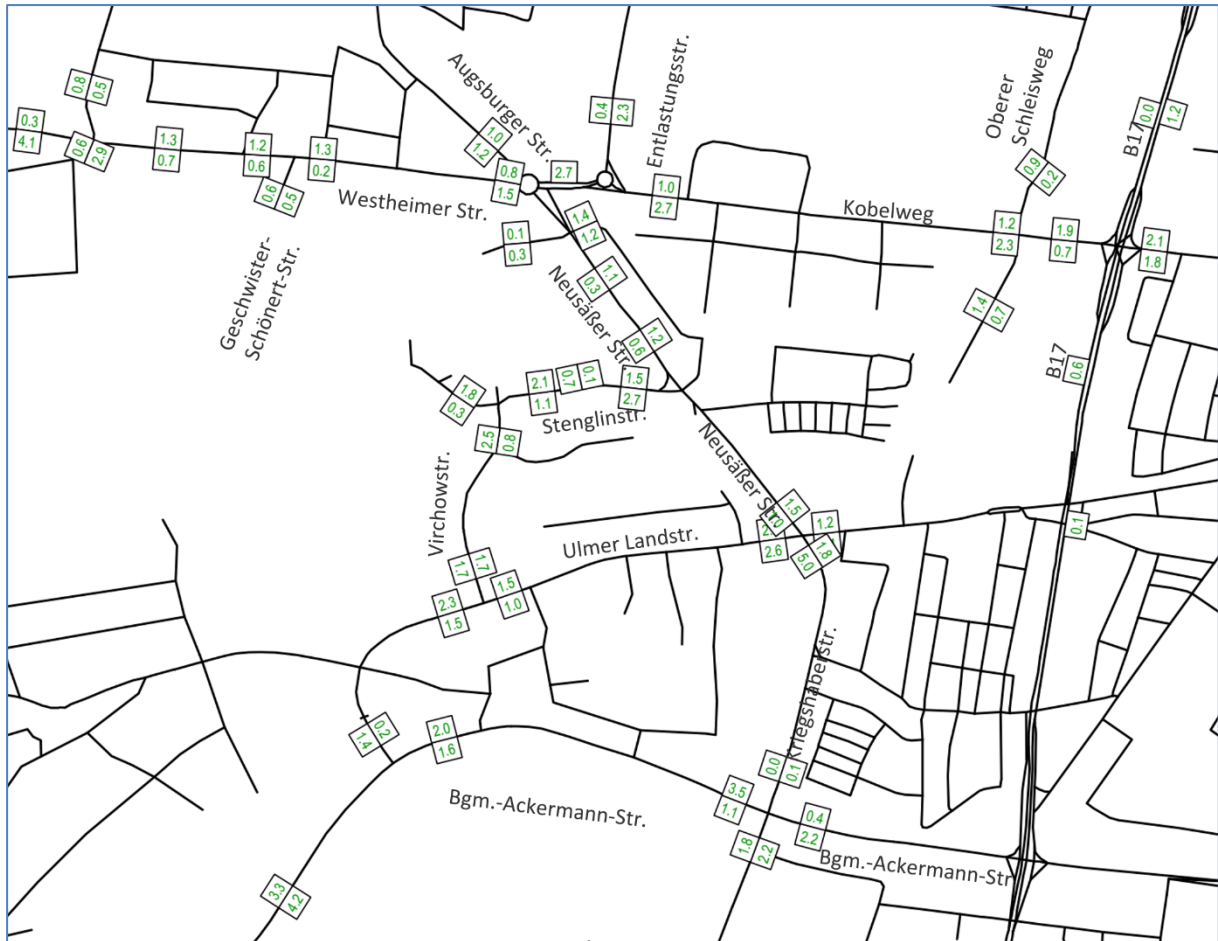


Abbildung 8: GEH-Werte

### 3.3 Aufschlüsselung der Bestandsverkehrsmengen im Analysefall

Da die im Rahmen der Verkehrszählung an den Zufahrten des UKA erfassten Verkehrsmengen auch Anteile aus weiteren Nutzungen enthalten, ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Um eine realistische Grundlage für die Prognosefälle zu schaffen, müssen die Verkehre des UKA von den übrigen Verkehren abgegrenzt werden. Hierzu wurden neben den durchgeführten Verkehrszählungen zusätzlich Schrankendaten des UKA, aufgeschlüsselt nach Mitarbeitenden und Besuchern, herangezogen. Die Abbildung 9 zeigt die Parkieranlagen im Umfeld des UKA. Zusätzlich bestehen zwei angemietete Parkflächen in einiger Entfernung vom Standort (Helen-Keller-Weg sowie Augsburgstr. 15–20), die nicht in der Abbildung dargestellt sind.



Abbildung 9: Parkieranlagen im Umfeld UKA [Quelle: UKA]

Für den Stichtag 16.04.2024 ergibt sich ein Gesamtverkehrsaufkommen von rund 13.400 Kfz-Fahrten/24h im Untersuchungsgebiet (siehe Anlage 1, Seite 59). Diese Summe lässt sich auf die folgenden Nutzungsbausteine aufgliedern:

- a. Universitätsklinikum Augsburg (Standort Stenglinstraße)
- b. Baustellenverkehre UKA
- c. Busverkehre
- d. Bunter Kreis und Elterninitiative
- e. Medizinische Fakultät der Universität Augsburg
- f. Bezirkskrankenhaus Augsburg (BKH)

Im nächsten Schritt wurden die Fahrten, auf Grundlage der Verkehrszählungen und Verkehrserzeugungsberechnungen, den verschiedenen Verkehrsgruppen (a bis f) zugeordnet. Daraus wurden dann die reinen UKA-Verkehre (a.) abgeleitet.

Die Baustellenverkehre gemäß b. für den Anbau West (ZIT – Zentrum für Intensivtherapie) wurden aus den Schrankendaten des P13 und der Verkehrszählung am Knotenpunkt K12, in Abstimmung mit dem UKA, ermittelt. Die Differenz belief sich auf ca. 400 Kfz-Fahrten/24h (siehe Anlage 1, Seite 59).

Der Busverkehr (c.) im Bereich des Haupteingangs wurde durch Verkehrszählungen nachgewiesen, die am Erhebungstag ca. 200 Kfz-Fahrten/24h ergaben.

Das Staatliche Bauamt Augsburg hat mit E-Mail vom 17.02.2025 Daten zu den Nutzungen Bunter Kreis und Elterninitiative krebskranker Kinder (d.) übermittelt. Auf Basis der Verkehrserzeugungsberechnungen ergibt sich daraus ein Verkehrsaufkommen von insgesamt rund 200 Kfz-Fahrten/24h (siehe Anlage 1, Seite 60).

In Anlehnung an die vorangegangene Verkehrsuntersuchung zum B-Plan 300 [5] ist für die Medizinische Fakultät der Universität Augsburg von einem Verkehrsaufkommen von rund 400 Kfz-Fahrten/24h auszugehen. Grundlage dieser Annahme sind 250 Beschäftigte und 250 Studierende (siehe Anlage 1, Seite 60).

Die Verkehrszählung am Knotenpunkt 12 (Querschnitt West) ergibt ca. 1.200 Kfz-Fahrten/24h, die dem Bezirkskrankenhaus zuzuordnen sind.

Die Summe der oben genannten Verkehrsmengen beträgt rund 2.400 Kfz-Fahrten/24h. Zieht man diese von der Gesamtsumme von ca. 13.400 Kfz-Fahrten/24h ab, verbleiben etwa 11.000 Kfz-Fahrten/24h, die den Nutzungen des UKA zuzuordnen sind. Im nächsten Schritt werden die UKA-Verkehrsmengen in die Kategorien Beschäftigtenverkehre, Patienten- und Besucherverkehre sowie Güterverkehre und Materialfahrten aufgeschlüsselt.

### 3.3.1 Beschäftigtenverkehre UKA

Um Mobilitätskennziffern abzuleiten, werden die erhobenen Verkehrsmengen durch eine Verkehrserzeugungsberechnung verifiziert. Dies bildet die Grundlage für die Hochrechnung der Verkehrsmengen in den Planfällen. Laut den Angaben des UKA ist von einer Gesamtzahl von ca. 7.300 Mitarbeitenden auszugehen. Diese Zahl umfasst alle Beschäftigten am Standort Stenglinstraße sowie am Medizin-Campus Süd in Haunstetten (MCS). In Abstimmung mit dem UKA und dem Staatlichen Bauamt Augsburg wurde die Zahl der Mitarbeitenden am Standort MCS auf Grundlage der vorliegenden Qualitätsberichte [6] ermittelt und seitens des UKA verifiziert. Nach Abzug von etwa 524 Mitarbeitenden des MCS von der Gesamtzahl von 7.300 ergibt sich, dass 6.776 Mitarbeitende am Standort Stenglinstraße (ca. 92,8 % der Gesamtzahl der Beschäftigten) in allen bestehenden Nutzungen tätig sind. Laut Angaben des Universitätsklinikums Augsburg waren am Erhebungstag, dem 16. April 2024, 3.918 Mitarbeitende am Standort Stenglinstraße anwesend. Dies entspricht einem Anwesenheitsfaktor von ca. 58 %.

Gemäß den Angaben des StBA (per E-Mail übermittelt am 06.05.2024) ist von folgender Aufschlüsselung der Mitarbeitenden auszugehen:

|                                             |                            |
|---------------------------------------------|----------------------------|
| Schichtdienst:                              | 4.046 (55 %)               |
| <u>Nicht-Schichtdienst (Teilzeit etc.):</u> | <u>3.254 (45 %)</u>        |
| <b>Summe:</b>                               | <b>7.300 Mitarbeitende</b> |

Für den Standort Stenglinstraße wird daher von folgenden Beschäftigtenzahlen ausgegangen:

| Anzahl Beschäftigte UKA Standort Stenglinstraße im Analysefall |                                                |                                |                                                  |                              |                                     |
|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|
| Arbeitsgruppen                                                 | Gesamtzahl der Beschäftigten (beide Standorte) | Anteil Standort Stenglinstraße | Anzahl der Beschäftigten Standort Stenglinstraße | Anwesenheitsfaktor (Annahme) | Anzahl der anwesenden Beschäftigten |
| Nicht-Schichtdienst                                            | 3.254                                          | 92,8 %                         | 3.020                                            | 80 %                         | 2.416                               |
| Schichtdienst                                                  | 4.046                                          |                                | 3.756                                            | 40 %                         | 1.502                               |
| <b>Summe</b>                                                   | <b>7.300</b>                                   |                                | <b>6.776</b>                                     |                              | <b>3.918</b>                        |

**Tabelle 1: Darstellung Anzahl Mitarbeitende UKA nach Arbeitsgruppen**

Daraus ergeben sich nach der Verkehrserzeugungsrechnung insgesamt ca. 4.500 Kfz-Fahrten/24h für die Mitarbeitenden des UKA am Standort Stenglinstraße. Für den Ansatz des MIV-Anteils werden die Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung vom Oktober 2024 berücksichtigt. Auf Basis der Mitarbeitendenbefragung ist von einem MIV-Anteil von ca. 69 % für die Beschäftigten im Schichtdienst und von 57 % für die übrigen Beschäftigten auszugehen.

| Verkehrserzeugung Beschäftigtenverkehre UKA Standort Stenglinstraße im Analysefall |                                     |              |            |                    |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------|------------|--------------------|-----------------------|
| Arbeitsgruppen                                                                     | Anzahl der anwesenden Beschäftigten | Wege pro Tag | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Kfz-Fahrten/24h |
| Nicht-Schichtdienst                                                                | 2.416                               | 2,10         | 57 %       | 1,13               | 2.562                 |
| Schichtdienst                                                                      | 1.502                               | 2,00         | 69 %       | 1,05               | 1.982                 |
| <b>Summe</b>                                                                       | <b>3.918</b>                        |              |            |                    | <b>4.544</b>          |

**Tabelle 2: Verkehrserzeugungsberechnungen Beschäftigtenverkehre UKA (Standort Stenglinstraße)**

Als Ziel sollte der ermittelte Beschäftigtenverkehr von ca. 4.500 Kfz-Fahrten/24h mit den Ergebnissen der Verkehrsfrequenzen aus den Schrankendaten rechnerisch abgeglichen werden. In den Schrankendaten sind auch die Beschäftigtenverkehre der Medizinischen Fakultät, des Bunten Kreises und der Elterninitiative enthalten. Für diese Nutzungen ist von folgenden Beschäftigtenverkehren auszugehen.

|                                    |                              |
|------------------------------------|------------------------------|
| Medizinische Fakultät:             | 244 Kfz-Fahrten/24h          |
| Bunter Kreis und Elterninitiative: | 139 Kfz-Fahrten/24h          |
| <u>UKA:</u>                        | <u>4.544 Kfz-Fahrten/24h</u> |
| <b>Summe:</b>                      | <b>4.927 Kfz-Fahrten/24h</b> |

Gemäß den Ergebnissen der Mitarbeitendenbefragung vom Oktober 2024 haben etwa 12 % der Mitarbeitenden angegeben, ihre Fahrzeuge außerhalb der beschränkten Parkieranlagen auf dem Gelände abzustellen. Diese Feststellung sollte bei dem Abgleich berücksichtigt werden. An den Schrankenanlagen wurden ca. 4.300 Kfz-Fahrten/24h als Beschäftigtenverkehr erfasst. Berücksichtigt man den Faktor von 12 % für außerhalb der Schranken parkende Fahrzeuge, ergibt sich eine Gesamtzahl von etwa 4.900 Kfz-Fahrten/24h aus den Erkenntnissen der Schrankenanlagen und Mitarbeitendenbefragungen.

Dies zeigt, dass die Verkehrserzeugungsberechnung für den Bestand (ca. 4.900 Kfz-Fahrten/24h) eine gute Übereinstimmung mit den erhobenen Werten aufweist. Somit ergibt sich eine Gesamtzahl von etwa 4.900 Kfz-Fahrten/24h, die mit der Verkehrserzeugungsberechnung übereinstimmt. Somit ist die Verkehrserzeugungsberechnung für die weitere Verwendung im Planfall als plausibel einzustufen.

### **3.3.2 Güterverkehre und Materialfahrten UKA**

Über den Logistikhof (angrenzender Querschnitt Ost K12) wurden gemäß den Schrankendaten des UKA am Erhebungstag 60 Kfz-Fahrten/24h als Güterverkehre erfasst. Es gibt auch einen Teil der Güterverkehre, die als Materialfahrten (überwiegend mit Taxen) bezeichnet werden und über die Notaufnahme abgewickelt werden. Im gesamten Monat April 2023 waren dies etwa 559 Fahrzeuge. Dividiert man diese Zahl durch 21 Werktage, an denen solche Fahrten überwiegend stattfinden, ergibt sich eine durchschnittliche Anzahl von etwa 27 Fahrzeugen pro Werktag, die 54 Kfz-Fahrten/24h verursachen. Somit ergibt sich insgesamt eine Anzahl von 114 Kfz-Fahrten/24h, die als Güterverkehre und Materialfahrten des UKA zuzuordnen sind.

### **3.3.3 Patienten- und Besucherverkehre UKA**

Wenn man von der Summe der UKA-Verkehre von ca. 11.000 Kfz-Fahrten/24h die Beschäftigtenverkehre von ca. 4.500 Kfz-Fahrten/24h sowie ca. 100 Kfz-Fahrten/24h Güterverkehre abzieht, dann ergibt sich eine Anzahl von ca. 6.300 Kfz-Fahrten/24h (Abweichung rundungsbedingt) für den

Patienten- und Besucherverkehr des UKA. Die Patienten- und Besucherverkehre lassen sich in folgende Bausteine untergliedern:

- a. Rettungsdienst
- b. Ambulante Aufnahmen
- c. Ambulante Entlassungen
- d. Stationäre Aufnahmen
- e. Stationäre Entlassungen
- f. Besucher stationärer Patienten
- g. Weitere Besucher- und Kundenverkehre (nicht patientenbezogen)

Eine detaillierte Beschreibung der Wegeketten von neu aufgenommenen und entlassenen Patienten (Kfz-Verkehre) kann Tabelle 3 entnommen werden. Es ist zu erwähnen, dass die Gesamtverkehrsmengen anhand der Erhebungen bekannt sind und folgende Annahmen für die Aufschlüsselung und Kalibrierung der Verkehrsmengen in getrennte Patientengruppen verwendet werden.

| Wegekettten neu aufgenommener bzw. entlassener Patienten (Kfz-Verkehre) |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Notaufnahme, Rettungsdienst</b>                                      | Der Patient bzw. die Patientin wird vom Rettungsdienst in die Notaufnahme gebracht und das Fahrzeug kehrt nach der Übergabe des Patienten zurück.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Ambulante Patienten über Notaufnahme</b>                             | <p>Bei ambulanten Patienten werden folgende Fälle unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Fall Amb. 1:</b> 50 % der Patienten kommen selbst oder mit einer Begleitperson in die Klinik, wobei die Begleitperson bis zum Ende der Behandlung in der Klinik bleibt (also insgesamt 2 Kfz-Fahrten pro Patient inkl. Begleitperson).</li> <li>▪ <b>Fall Amb. 2:</b> Die restlichen 50 % werden von einer Begleitperson in die Klinik gebracht, wobei die Begleitperson nach dem Abliefern des Patienten die Klinik verlässt und den Patienten zu einem späteren Zeitpunkt wieder abholt (also insgesamt 4 Kfz-Fahrten pro Patient inkl. Begleitperson).</li> </ul> |
| <b>Ambulante Patienten über andere Zufahrten</b>                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Stationäre Aufnahmen über Notaufnahme</b>                            | <p>Bei stationären Patienten werden folgende Fälle unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Fall Stat. 1:</b> 30 % der Patienten kommen selbst in die Klinik (also 1 Kfz-Fahrt pro Patient inkl. Begleitperson).</li> <li>▪ <b>Fall Stat. 2:</b> 70 % der Patienten kommen mit einer Begleitperson in die Klinik, wobei die Begleitperson das Klinikum entweder sofort oder nach einiger Zeit verlässt (also insgesamt 2 Kfz-Fahrten pro Patient inkl. Begleitperson).</li> </ul>                                                                                                                                                                               |
| <b>Stationäre und teilstationäre Aufnahmen über andere Zufahrten</b>    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

Tabelle 3: Wegekettten neu aufgenommener bzw. entlassener Patienten

Zu einem Krankenhausstandort mit guter ÖPNV-Anbindung in unmittelbarer Nähe eines Hauptbahnhofs einer Großstadt liegen im Programm Ver\_Bau [7] Angaben zum MIV-Anteil stationärer und ambulanter Patienten vor (MIV-Anteil für die ambulanten Patienten von 79% und MIV-Anteil für die stationären Patienten von 77%). Da die ÖPNV-Anbindung des UKA, im Vergleich dazu als ungünstiger einzustufen ist, wurde ein entsprechender Anpassungsfaktor von 1,10 berücksichtigt. Für ambulante Patienten ergibt sich dadurch ein MIV-Anteil von etwa 87 %, für stationäre Patienten rund 85 %. Somit ergeben sich, wie in Tabelle 4 dargestellt, ca. 1.300 Kfz-Fahrten/24h mit dem motorisierten Individualverkehr.

| Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten am 16.04.2024     |                      |                               |                                  |
|---------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------------------|
|                                                               | Gesamtzahl der Fälle | MIV-Fahrer bzw. Mitfahrer (%) | Anzahl MIV-Fahrer bzw. Mitfahrer |
| Notaufnahme, Rettungsdienst                                   | 80                   | 100%                          | 80                               |
| Ambulante Patienten über Notaufnahme                          | 141                  | 87%                           | 123                              |
| Ambulante Patienten über andere Zufahrten                     | 752                  | 87%                           | 654                              |
| Stationäre Aufnahmen über Notaufnahme                         | 93                   | 85%                           | 79                               |
| Stationäre und teilstationäre Aufnahmen über andere Zufahrten | 219                  | 85%                           | 186                              |
| Entlassungen                                                  | 194                  | 85%                           | 165                              |
| <b>Summe</b>                                                  | <b>1.479</b>         |                               | <b>1.287</b>                     |

**Tabelle 4:** Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten am Erhebungstag (Standort Stenglinstraße)

Die Berechnung der Verkehrserzeugung für die Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten ergibt ca. 3.300 Kfz-Fahrten/24h.

| Ermittlung MIV-Verkehrsmengen Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten |              |              |                  |                 |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|------------------|-----------------|
|                                                                           | Fall         | Anzahl       | MIV-Wege/Patient | Kfz-Fahrten/24h |
| Notaufnahme, Rettungsdienst                                               | -            | 80           | 2,0              | 160             |
| Ambulante Patienten über Notaufnahme                                      | Fall Amb. 1  | 61           | 2,0              | 123             |
|                                                                           | Fall Amb. 2  | 61           | 4,0              | 245             |
| Ambulante Patienten über andere Zufahrten                                 | Fall Amb. 1  | 327          | 2,0              | 654             |
|                                                                           | Fall Amb. 2  | 327          | 4,0              | 1.308           |
| Stationäre Aufnahmen über Notaufnahme                                     | Fall Stat. 1 | 24           | 1,0              | 24              |
|                                                                           | Fall Stat. 2 | 55           | 2,0              | 111             |
| Stationäre und teilstationäre Aufnahmen über andere Zufahrten             | Fall Stat. 1 | 56           | 1,0              | 56              |
|                                                                           | Fall Stat. 2 | 130          | 2,0              | 261             |
| Entlassungen                                                              | -            | 165          | 2,0              | 330             |
| <b>Summe</b>                                                              |              | <b>1.287</b> |                  | <b>3.271</b>    |

**Tabelle 5: Ermittlung MIV-Verkehrsmengen Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten UKA (Standort Stenglinstraße)**

Ein weiterer Teil der Berechnung betrifft die Besucher der stationären Patienten. Die zugrunde liegende Annahme ist, dass die Besucherzahl pro Patienten bei 1,0 liegt. Für den MIV-Anteil wird – basierend auf einem Krankenhausstandort mit guter ÖPNV-Anbindung nahe einem Hauptbahnhof einer Großstadt (MIV-Anteil für Besucher von 67%) und unter Berücksichtigung eines Anpassungsfaktors von 1,10 – ein Wert von 74 % zugrunde gelegt. Dieser Wert bewegt sich innerhalb der Bandbreite des MIV-Anteils von Besuchern gemäß Programm Ver\_Bau [7]. Demnach ergeben sich ca. 1.600 Kfz-Fahrten/24h, die den Besuchern der stationären Patienten zuzuordnen sind.

| Besucher stationäre Patienten         |                  |      |            |                                           |                 |
|---------------------------------------|------------------|------|------------|-------------------------------------------|-----------------|
| Patientenbelegung inkl. teilstationär | Besucher/Patient | Wege | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad gem. Besucherbefragung | Kfz-Fahrten/24h |
| 1.456                                 | 1,00             | 2,00 | 74 %       | 1,37                                      | <b>1.573</b>    |

**Tabelle 6: Verkehrserzeugungsberechnungen Besucher der stationären Patienten UKA (Standort Stenglinstraße)**

Wie oben beschrieben, beträgt die Gesamtzahl der Patienten- und Besucherverkehre des UKA rund 6.300 Kfz-Fahrten/24h. Davon entfallen etwa 3.300 Kfz-Fahrten/24h auf Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten sowie rund 1.600 Kfz-Fahrten/24h auf Besucher stationärer Patienten. Die verbleibenden Fahrten – insgesamt ca. 1.500 Kfz-Fahrten/24h (Abweichung aufgrund von Rundungen) – sind den nicht patientenbezogenen Verkehren zuzuordnen. Diese umfassen Besuche weiterer Einrichtungen am UKA, wie NAKO, Helmholtz, Umweltmedizin, Schulungszentrum, Kindergarten, Reparaturdienste, externe Kunden, Fortbildungen und vergleichbare Aktivitäten.

| Besucher/ Kundenverkehre (Nicht-patientenbezogenen Verkehren) |                                 |                  |            |                                          |                 |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------|------------|------------------------------------------|-----------------|
| Anzahl anwesenden Beschäftigten                               | Kunden/Besucher je Beschäftigte | Wege je Besucher | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad gem. Programm Ver_Bau | Kfz-Fahrten/24h |
| 3.918                                                         | 0,352                           | 2,00             | 74%        | 1,37                                     | <b>1.489</b>    |

**Tabelle 7: Verkehrserzeugungsberechnungen Besucher-/Kundenverkehr (nicht patientenbezogener Verkehr) UKA (Standort Stenglinstraße)**

### 3.3.4 Anpassung Anwesenheitsfaktor Erhebungstag

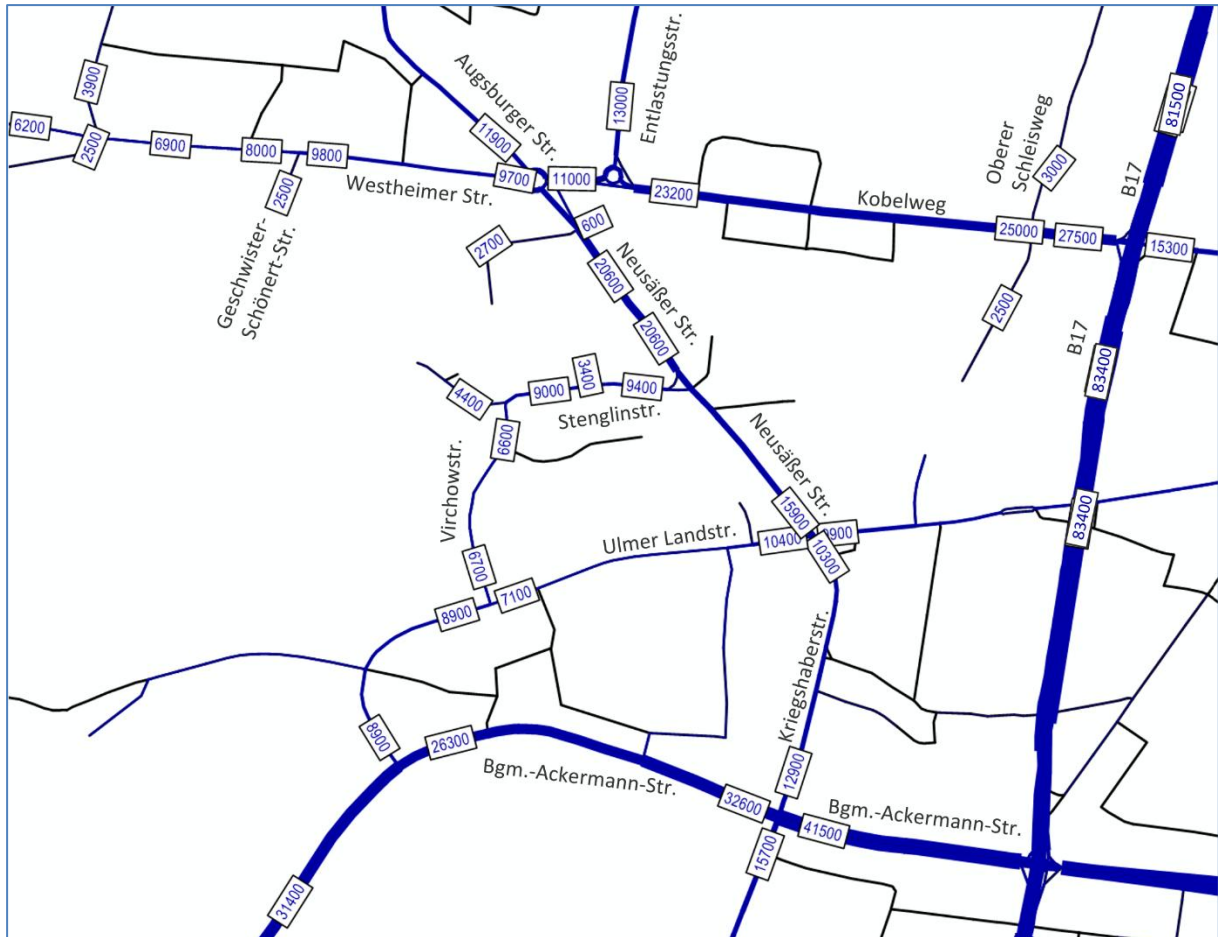
Am Tag der Erhebung lag der Anwesenheitsfaktor bei 58 %. In Abstimmung zwischen dem Staatlichen Bauamt Augsburg, der Stadt Augsburg und dem UKA wurde vereinbart, für die weiteren Berechnungen mit einer etwas höheren Anwesenheit zu rechnen. Hierfür wurde ein Anwesenheitsfaktor von rund 61 % zugrunde gelegt.

Die folgende Tabelle 8 stellt die Einflüsse der Erhöhung der Anwesenheitsfaktoren zusammen. Dabei wird ersichtlich, dass die Erhöhung mit ca. 5 % mehr anwesende Beschäftigte zu einer Zunahme von 3 % der Verkehrsmengen im Bestand führt.

| Vergleich Einflüsse Anwesenheitsfaktor |                                                                                               |                                                                             |                                                                  |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Nutzung                                | Bestandverkehrsmengen in Kfz-Fahrten/24h Ausgangssituation (3.918 MA, 58% Anwesenheitsfaktor) | Bestandverkehrsmengen in Kfz-Fahrten/24h (4.112 MA, 61% Anwesenheitsfaktor) | Entwicklung gegenüber Ausgangssituation (Anwesenheitsfaktor 58%) |
| Beschäftigtenverkehre UKA              | 4.544                                                                                         | 4.769                                                                       | 5%                                                               |
| Patienten- und Besucherverkehre UKA    | 6.332                                                                                         | 6.406                                                                       | 1%                                                               |
| Güterverkehre und Materialfahrten UKA  | 114                                                                                           | 114                                                                         | 0%                                                               |
| <b>Summe</b>                           | <b>10.990</b>                                                                                 | <b>11.289</b>                                                               | <b>3%</b>                                                        |

**Tabelle 8: Zusammenstellung der Bestandsverkehrsmengen nach Nutzungen**

Die angepassten Verkehrsmengen mit höherem Anwesenheitsfaktor des Analysefalls liegen dann bei ca. 300 Kfz-Fahrten/24h mehr als die Verkehrsmengen des Analysefalls mit Anwesenheitsfaktor des Erhebungstags. Die angepasste Verkehrsmengen des Analysefalls werden in der Abbildung 10 dargestellt.



**Abbildung 10:** Verkehrsmengen im Analysefall mit höherem Anwesenheitsfaktor  
(gerundet auf 100 Kfz-Fahrten/24h)

#### 4 Prognose-Nullfall 2038

Zur Erstellung des Prognose-Nullfalls 2038, der die angebots- und nachfrageseitigen Veränderungen ohne Realisierung des Planungsvorhabens bis zum Prognosejahr abbildet, wird im Wesentlichen das aktuelle Verkehrsmodell der Stadt Augsburg [2] verwendet.

Im ersten Schritt wurden die Modelländerungen des Analysemodells auf das Prognosemodell übertragen. Die Anbindungen des Universitätsklinikums wurden angepasst und das Straßennetz im Umfeld ergänzt. Zudem wurde die Nachfragematrix entsprechend angepasst.

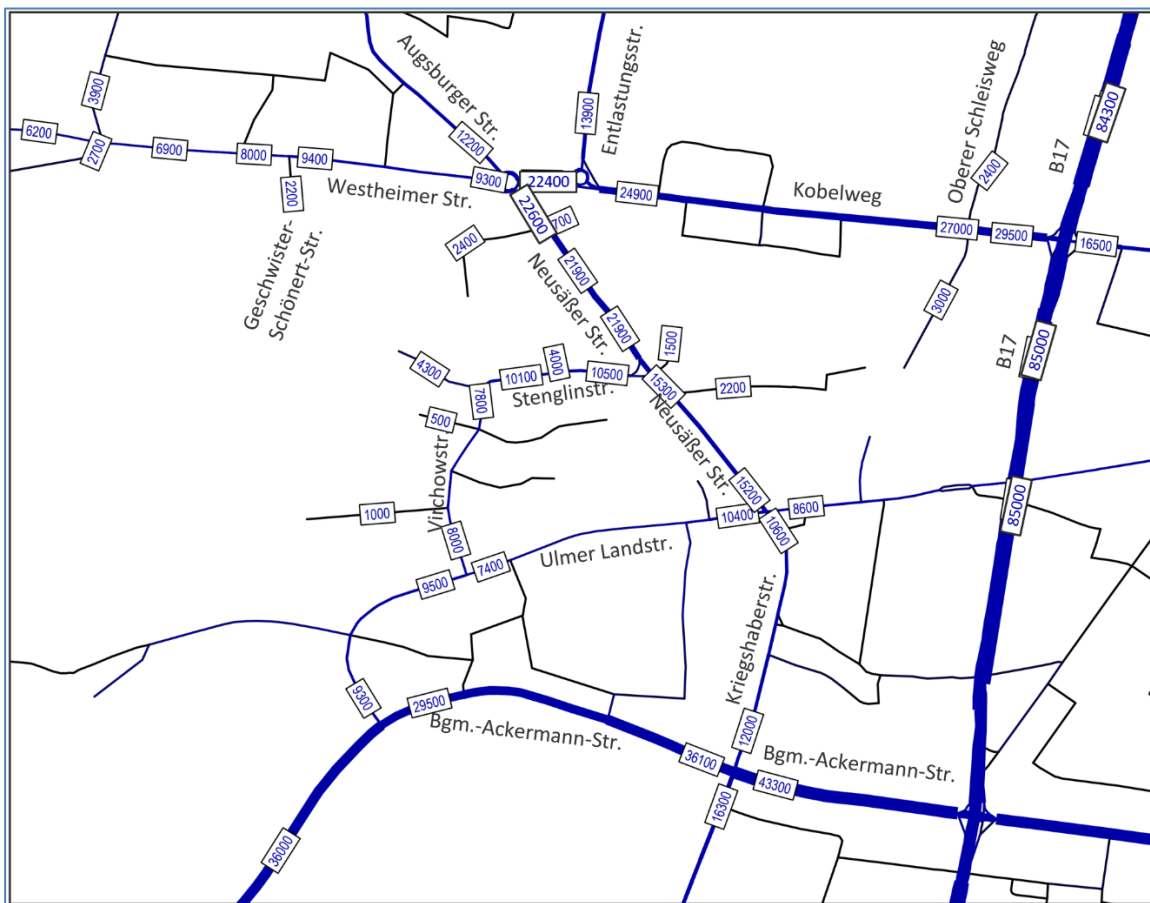
Danach wurde in einem zweiten Schritt das Verkehrsaufkommen der UKA-Zelle (10181200) angepasst. In dieser Zelle wurde im originalen Prognosemodell eine Wohnbauentwicklung mit 775 Einwohnern berücksichtigt, die daraus resultierenden Verkehre werden bei der Abbildung des Prognose-Nullfalls nicht mehr angesetzt. Die Verkehre der UKA-Zelle setzen sich dann nur aus dem Analyseverkehr und den Verkehren des B-Plan 300 zusammen. Im Detail wurden ca. 100 Patienten-Fahrten/24h von der Zufahrt Stenglinstraße zur Geschwister-Schönert-Straße / Anbau West (ZIT) verlagert. Die rund 400 Kfz-Fahrten/24h an Bestandsverkehren der medizinischen Fakultät im Bereich des Uniklinikums werden zum B-Plan 300 verlagert. Damit ergeben sich mit diesen verlagerten Fahrten insgesamt ca. 2.200 Kfz-Fahrten/24h für den Neuverkehr am B-Plan 300. Davon sind rund 1.500 Kfz-Fahrten/24h von Mitarbeitenden und ca. 700 Kfz-Fahrten/24h von Studierenden. Diese Zunahme ist auf den Aufbau und die Weiterentwicklung der medizinischen Fakultät zurückzuführen.

In einem letzten Schritt wurde die räumliche Verteilung der UKA-Verkehre im Prognose-Nullfall mit dem Analysefall verglichen und somit überprüft. Die Verteilungen beider Modelle passen zusammen.

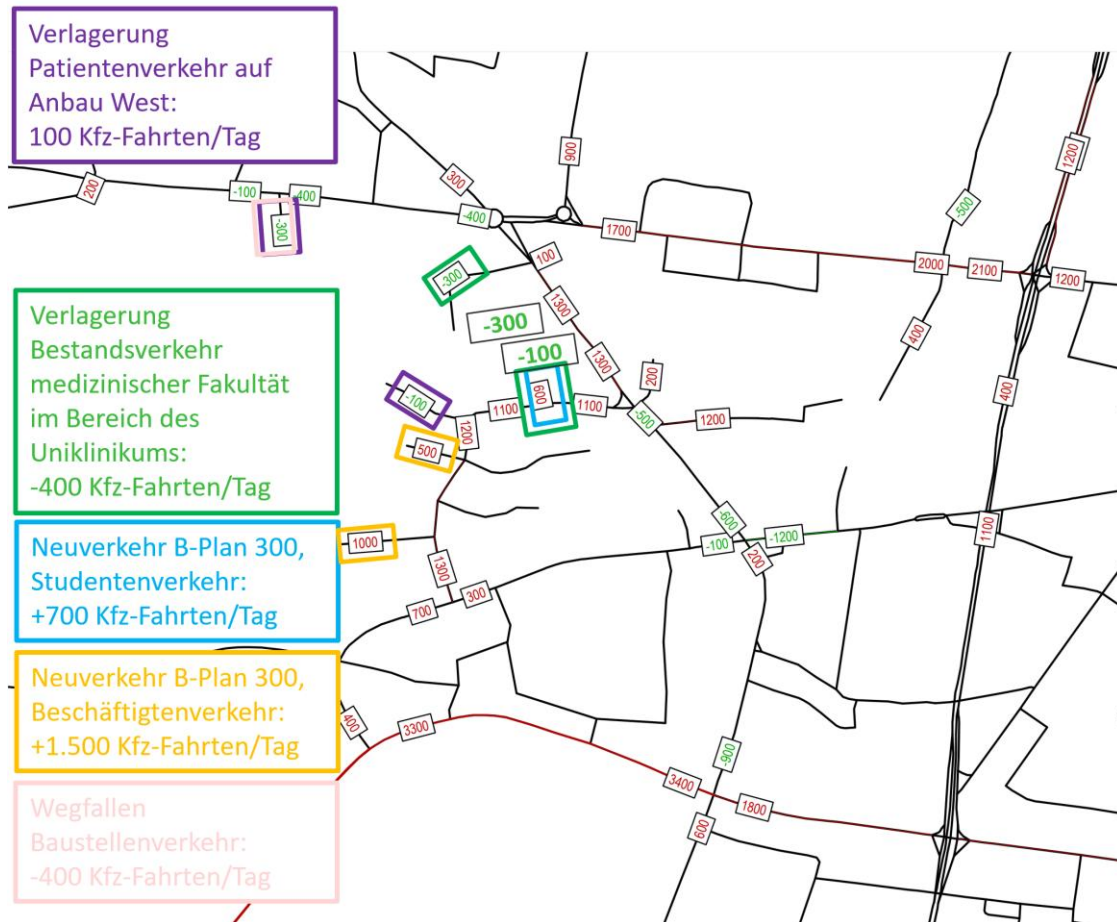
In Abbildung 11 ist der Belastungsplot aus dem Modell für den Prognose-Planfall 2038 dargestellt. Die Verkehrsmengen in der Westheimer Straße liegen bei bis zu 9.400 Kfz-Fahrten/24h. In der Geschwister-Schönert-Straße treten ca. 2.200 Kfz-Fahrten/24h auf. Die Neusäßler Straße weist im Bereich des UKA rund 21.900 Kfz-Fahrten/24h auf. Die Stenglinstraße wird mit etwa 10.100 Kfz-Fahrten/24h belastet.

Abbildung 12 zeigt die Differenz zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Analysefall. In der Geschwister-Schönert-Straße ist eine Abnahme zu verzeichnen, die auf das Wegfallen der Baustellenverkehre zurückzuführen ist. In der nordöstlichen Zufahrt des UKA ist eine Abnahme von ca. 300 Kfz-Fahrten/24h zu verzeichnen. Auf der Delbrückstraße und Virchowstraße machen sich die Neuverkehre des B-Plan 300 mit Verkehrszunahmen von ca. 1.000 und 500 Kfz-Fahrten/24h bemerkbar. An

der Kreuzung Neusäßer Straße / Ulmer Straße ist am nördlichen (ca. - 600 Kfz-Fahrten/24h), östlichen (ca. - 1.200 Kfz-Fahrten/24h) und westlichen Zufahrt (ca. - 100 Kfz-Fahrten/24h) eine Verkehrsabnahme eingetreten. Auf den meisten Straßen im entfernten Umfeld ist eine Verkehrszunahme zu sehen.



**Abbildung 11:** Verkehrsmengen im Prognose-Nullfall 2038 mit B-Plan 300  
(gerundet auf 100 Kfz-Fahrten/24h)



**Abbildung 12:** Differenz vom Prognose-Nullfall 2038 zum Analysefall  
(gerundet auf 100 Kfz-Fahrten/24h)

## 5 Prognose Planfälle 2038

Es werden zwei Planfälle (G1 und G2) auf der Grundlage der Rahmenplanung verkehrlich untersucht. Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Planfällen liegt in den jeweiligen Nachnutzungskonzepten für das Gesamtareal neben dem Neubau des Universitätsklinikums. Die verkehrliche Untersuchung erfolgt getrennt für beide Planfälle und wird in den Kapiteln 5.1 (Prognose-Planfall G1) und 5.2 (Prognose-Planfall G2) dargestellt und erläutert. Die verkehrlichen Entwicklungen im Zusammenhang mit der Nutzung des Universitätsklinikums – insbesondere hinsichtlich der Beschäftigtenverkehre, Patientenverkehre, Besucherverkehre sowie des Güterverkehrs – sind in beiden Planfällen identisch und werden entsprechend einheitlich betrachtet. In beiden Planfällen wird außerdem die Integration des Medizincampus Süd (MCS) in Haunstetten im Neubau des UKA Stenglinstraße

berücksichtigt. In den beiden Planfällen werden dann die nachfolgenden einheitlichen Randbedingungen nach Abstimmung mit dem UKA und dem StBA Augsburg festgelegt:

1. Steigerung der Anzahl der Beschäftigten um ca. +8 % aufgrund der Integration des Medizin-campus Süd (MCS): unveränderte Anzahl an Beschäftigten im Neubau (6.776 Beschäftigten), zuzüglich Anzahl an Beschäftigten des MCS (524 Beschäftigten). Die Anzahl der Beschäftigten des UKA bleibt im Planfall zwischen dem Jahr 2024 und 2038 konstant. Aktuell sind rund 7.300 Mitarbeitende auf die beiden Standorte Stenglinstraße und MCS verteilt. Im Planfall wurde die Integration des Standorts MCS in die Stenglinstraße berücksichtigt und entsprechend angesetzt.
2. Integration der Fallzahlen des MCS mit anschließender Steigerung der Gesamtfallzahl der stationären Patienten um ca. +16 % (von 64.597 im Jahr 2023 auf 75.000 in den Planfällen)
3. Steigerung von 16% für den Rettungsdienst, den Krankentransport sowie die Materialtransporte über die Notaufnahme
4. Integration der Fallzahlen des MCS mit anschließender Steigerung der Gesamtfallzahl der ambulanten Patienten um ca. +15 % (von 190.000 im Jahr 2023 auf 218.500 in den Planfällen)
5. Entfall der Stellplätze von P16/17 und P22 sowie Entfall der Tiefgarage (P18) in Nähe des derzeitigen Haupteingangs (Lage der Parkieranlagen siehe Abbildung 9)
6. Entfall der Stellplätze auf der Augsburger Straße 15-20 und im Helen-Keller-Weg
7. Im Gegensatz dazu wird auf der großen Parkieranlage auf der Nordseite der Stenglinstraße das bestehende Parkhaus um 124 Stellplätze (2 höhenversetzte Etagen à 62 Stellplätze) aufgestockt. Weiterhin ist ein neues Parkhaus mit 244 Stellplätzen (5 Etagen à 61 Stellplätze, inkl. Entfall der Stellplätze im EG) als Erweiterung zu dem bestehenden Parkhaus geplant. Insgesamt entstehen somit 368 zusätzliche Parkplätze in dieser Parkieranlage.

## **5.1 Prognose-Planfall G1**

### **5.1.1 Erschließungskonzept**

Abbildung 13 zeigt den Übersichtsplan für den Planfall G1 als möglichen Entwicklungsschritt der Rahmenplanung. In diesem Planfall wird der Logistikverkehr über die Geschwister-Schönert-Straße (Nr. 1 in der Abbildung) geführt. Der Notfallverkehr verläuft weiterhin über die westliche Zufahrt vom Knotenpunkt Neusäßer Straße/Zufahrt Notaufnahme (Nr. 2 in der Abbildung). Über diese Zufahrt werden zum Teil auch die Verkehre der Nachnutzungen (siehe 5.1.2) geführt. Südlich dieser Zufahrt wird eine neue Zufahrt (Nr. 3 in der Abbildung) zu den bestehenden Parkieranlagen P2–P4 eingerichtet. Im Bestand wird die Zufahrt zu P2-P4 auf der Zufahrt Nr.2 geführt. Auf der Westheimer Straße gibt es eine neue Zufahrt (Nr. 4 in der Abbildung, zwischen dem Knotenpunkt Westheimer Straße/Neusäßer Straße und dem Knotenpunkt Westheimer Straße/Geschwister-Schönert-Straße), die für die bestehende Nutzung der KiTa und die mögliche neue Nutzung des Mitarbeitendenwohnens vorgesehen ist. Auf der Hauptzufahrt (Wendeplatte) fällt im Planfall G1 die Tiefgarage weg. Für den Logistik- und Notfallverkehr wird über die Delbrückstraße eine redundante Zufahrt (Nr. 5 in der Abbildung) eingerichtet. Nach Abstimmung mit dem StBA Augsburg wird als Annahme für die Untersuchung ein Anteil von 1/30 des Logistik- und Notfallverkehrs (einmal pro Monat) auf diese Zufahrt geführt. Die restlichen UKA-Verkehre verteilen sich dann entsprechend der Anzahl der Stellplätze auf unterschiedliche Parkieranlagen (siehe Abbildung 13, violette Bereiche).

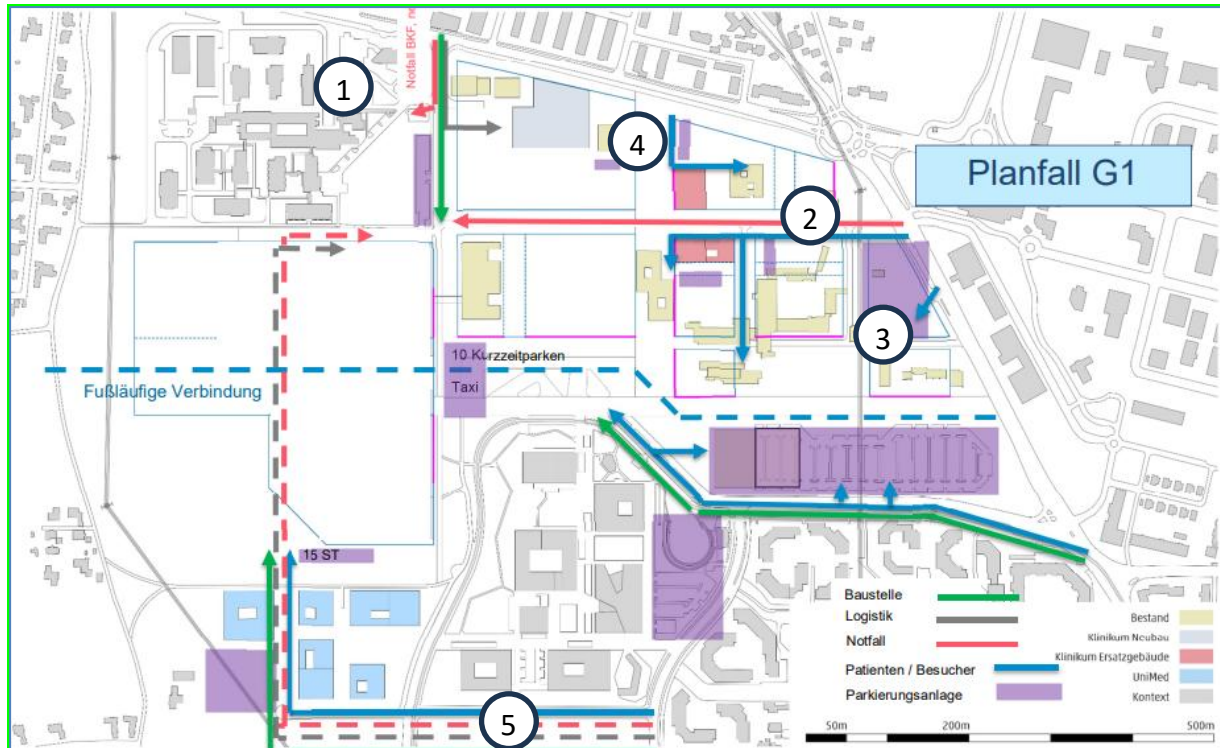


Abbildung 13: Übersichtsplan Planfall G1 [Quelle: StBA Augsburg auf Plangrundlage HT/Henn]

### 5.1.2 Planfallverkehre

Zur Ermittlung der Planfallverkehre wird die Verkehrsmenge des UKA (Beschäftigtenverkehr, Besucher-/Patientenverkehr, Logistikverkehr, Rettungsdienst) anhand der Grundlagen 1–4 der Seite 33 hochgerechnet.

Die Ermittlung der Neuverkehre von Nachnutzungen erfolgt mit dem in Deutschland gängigen Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff [7]. Insgesamt werden ca. 500 Kfz-Fahrten/24h als Neuverkehre erzeugt, davon entfallen die Verkehre auf die nachfolgend aufgelisteten Kategorien (auf 50 gerundet, Verkehrserzeugung siehe Anlage 3):

- ca. 200 Kfz-Fahrten/24h von Forschung und Universität,
- ca. 50 Kfz-Fahren/24h von studentischem Wohnen,

- ca. **150** Kfz-Fahrten/24h von Praxen sowie
- ca. **150** Kfz-Fahrten/24h von Mitarbeiterwohnen
- (**blau** über die Erschließung Nr. 2, **violett** über die Erschließung Nr. 4 siehe Abbildung 13)

Die Tabelle 9 zeigt eine Zusammenstellung der Verkehrsmengen vom Analysefall bis zum Planfall G1. Insgesamt werden im Planfall G1 ca. 17.400 Kfz-Fahrten/24h im Uniklinikum Augsburg ermittelt (detaillierte Verkehrserzeugungsberechnungen siehe Anlage 2 bis Anlage 3). Dies entspricht einer Zunahme gegenüber dem Prognose-Nullfall von ca. 2.300 Kfz-Fahrten /24h.

| Kfz-Fahrten/Tag UKA                             | Analysefall   | Prognose-Nullfall | Planfall Stenglinstraße       | Planfall MCS | Planfall G1 Gesamt |
|-------------------------------------------------|---------------|-------------------|-------------------------------|--------------|--------------------|
| Beschäftigtenverkehre UKA                       | 4.769         | 4.769             | 5.137 (wegen Integration MCS) |              | 5.137              |
| Patienten- und Besucherverkehr UKA              | 4.844         | 4.844             | 5.452                         | 644          | 6.096              |
| nicht-patientenbezogenen Besucherverkehr        | 1.562         | 1.562             | 1.687                         | -            | 1.687              |
| Güterverkehre und Materialfahrten UKA           | 114           | 114               | 132                           |              | 132                |
| Baustellenverkehre UKA                          | 416           | 0                 | 0                             | -            | 0                  |
| Busverkehre                                     | 244           | 244               | 244                           |              | 244                |
| Bunter Kreis und Elterninitiative               | 219           | 219               | 219                           |              | 219                |
| Medizinischen Fakultät der Universität Augsburg | 367           | 2.200             | 2.200                         |              | 2.200              |
| Bezirkskrankenhaus Augsburg (BKH)               | 1.187         | 1.187             | 1.187                         |              | 1.187              |
| Nachnutzung Baufeld Ost                         | 0             | 0                 | 518                           |              | 518                |
| <b>Summe</b>                                    | <b>13.723</b> | <b>15.140</b>     | <b>-</b>                      | <b>-</b>     | <b>17.420</b>      |

**Tabelle 9: Zusammenstellung der Verkehrsmengen (Analysefall bis Planfall G1)**

Die Abbildung 14 und die Abbildung 15 zeigen die Verkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls G1 und deren Differenz zum Prognose-Nullfall. Die Verkehrsabnahme bei der Zufahrt zum Hauptzugang ist auf das Wegfallen von der Tiefgarage zurückzuführen. Die Verkehrsabnahme der westlichen Zufahrt zum UKA ist auf die Verlagerung des Verkehrs zur benachbarten südlichen Zufahrt

zurückzuführen. Die Zunahme des restlichen Verkehrs wird anhand der vorhandenen und geplanten Stellplätze ermittelt.

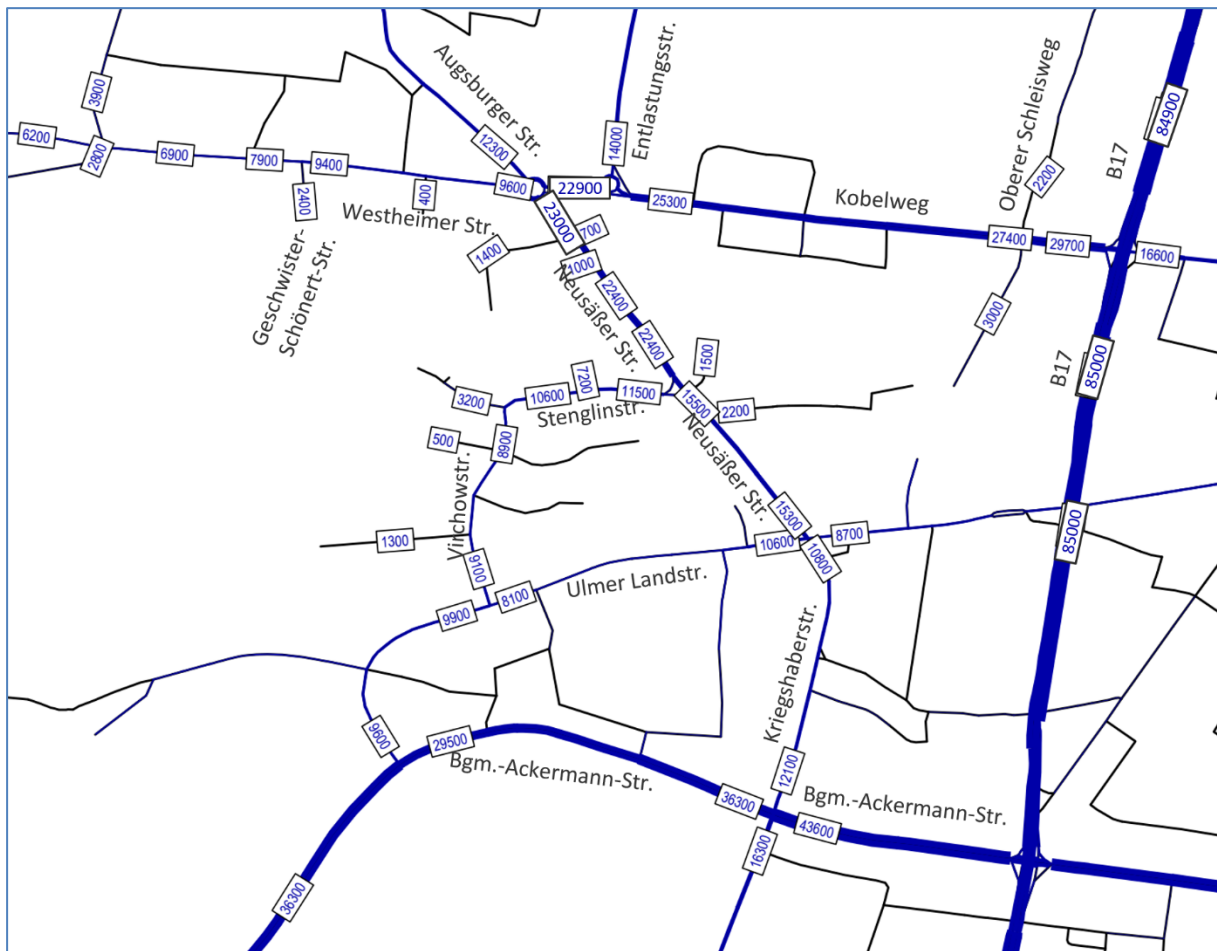


Abbildung 14: Verkehrsbelastungsplot Prognose-Planfall G1

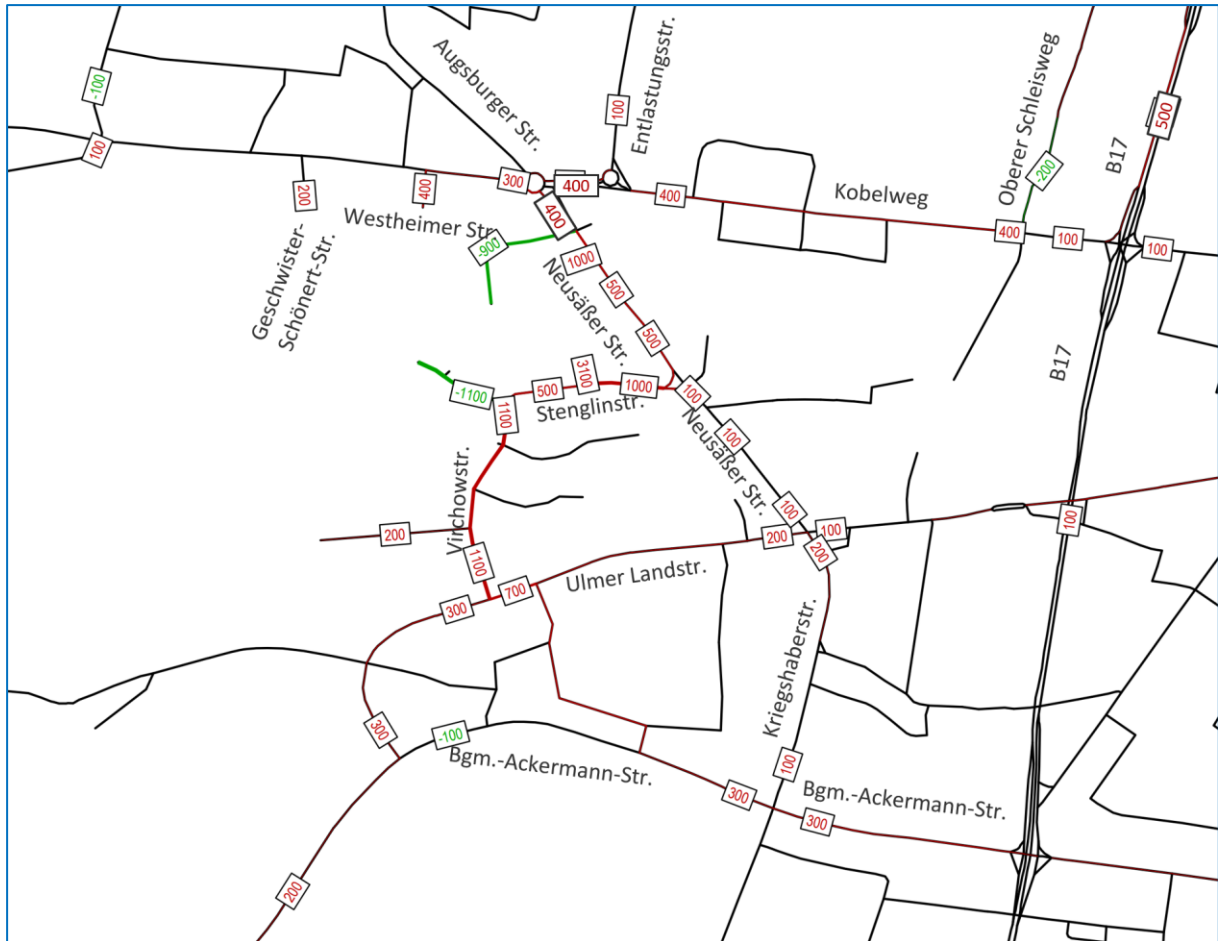


Abbildung 15: Differenzplot Prognose-Planfall G1 minus Prognose-Nullfall

## 5.2 Prognose-Planfall G2

### 5.2.1 Erschließungskonzept

Abbildung 16 zeigt den Übersichtsplan für den Planfall G2 als weiteren möglichen Entwicklungsschritt der Rahmenplanung. In diesem Planfall wird der Logistikverkehr über die Geschwister-Schönert-Straße (Nr.1 in der Abbildung) geführt. Über die Geschwister-Schönert-Straße verlaufen auch die Verkehre der neuen Nutzungen von Forschungen und Universität (Nr.2 in der Abbildung). Die Bestandsverkehre des UKA über diese Zufahrt werden in diesem Planfall auf die große Parkierungsanlage auf der Stenglinstraße verlagert. Der Notfallverkehr wird weiterhin über die westliche Zufahrt vom Knotenpunkt Neusäßer Straße/Zufahrt UKA (Nr.3 in der Abbildung) geführt. Über diese Zufahrt werden

auch die Verkehre der neuen Nachnutzungen (siehe 5.2.2) zum Teil geführt. Südlich dieser Zufahrt wird wie Planfall G1 eine neue Zufahrt (Nr. 4 in der Abbildung) zu den bestehenden Parkierungsanlagen P2–P4 eingerichtet. Auf der Westheimer Straße wird eine neue Zufahrt (Nr.5 in der Abbildung, zwischen dem Knotenpunkt Westheimer Straße/Neusäßer Straße und dem Knotenpunkt Westheimer Straße/Geschwister-Schönert-Straße) unterstellt, die für die Nutzung des Neubaus GMP (Herstellungsbereich Apotheke, mit nur ca. 20 Kfz-Fahrten/24h) vorgesehen ist. Auf der Hauptzufahrt (Nr. 5 in der Abbildung) fällt wie im Planfall G1 die Tiefgarage weg. Für den Notfallverkehr wird über die Delbrückstraße eine redundante Zufahrt (Nr. 7 in der Abbildung) eingerichtet. Nach Abstimmung mit dem StBA Augsburg als Annahme für die Untersuchung wird ein Anteil von 1/30 des Notfallverkehrs (einmal pro Monat) auf diese Zufahrt geführt. Die restlichen UKA-Verkehre verteilen sich dann entsprechend der Anzahl der Stellplätze auf unterschiedliche Parkierungsanlagen (siehe Abbildung 16, violette Bereiche).

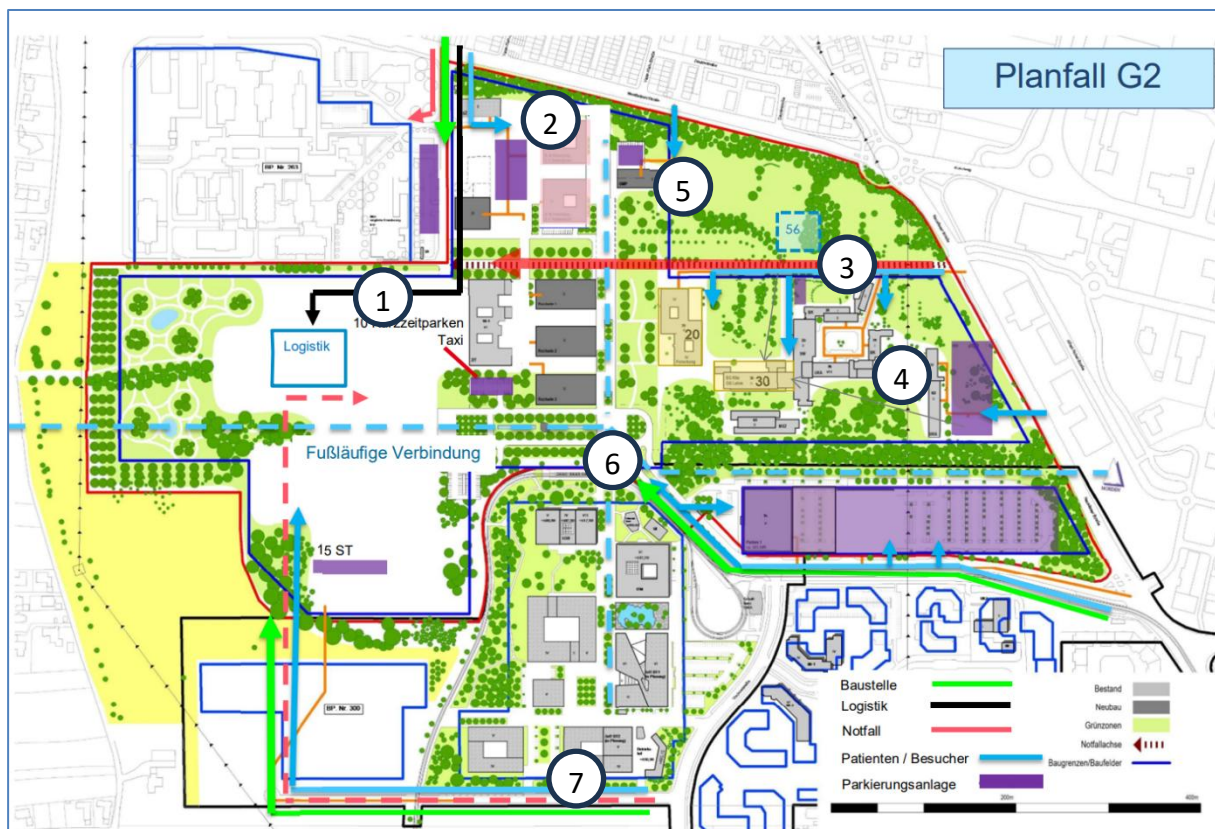


Abbildung 16: Übersichtsplan Planfall G2 [Quelle: StBA Augsburg auf Plangrundlage HT/Henn]

### 5.2.2 Planfallverkehre

Im Planfall G2 wird die UKA-Verkehrsmenge (Beschäftigtenverkehr, Besucher-/Patientenverkehr, Logistikverkehr, Rettungsdienst) anhand der Grundlagen 1–4 (siehe Seite 33) hochgerechnet.

Die Ermittlung der Neuverkehre von Nachnutzungen erfolgt mit dem in Deutschland gängigen Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff [7]. Insgesamt werden ca. 600 Kfz-Fahrten/24h als Neuverkehre erzeugt, davon entfallen die Verkehre auf die nachfolgend aufgelisteten Kategorien (auf 50 gerundet, Verkehrserzeugung siehe Anlage 4):

- ca. **400** Kfz-Fahrten/24h von Forschung und Universität im Neubau über Geschwister-Schönert-Straße
- ca. **200** Kfz-Fahrten/24h von Forschung und Universität in Baufeld Ost
- ca. **50** Kfz-Fahren/24h von Studentischem Wohnen und Mitarbeiterwohnen in Baufeld Ost  
(**blau** über die Erschließung Nr. 2, **violett** über die Erschließung Nr. 3, siehe Abbildung 16)

Die Tabelle 10 zeigt eine Zusammenstellung der Verkehrsmengen vom Analysefall bis zum Planfall G2. Insgesamt werden im Planfall G2 ca. 17.500 Kfz-Fahrten pro Tag im Uniklinikum Augsburg ermittelt (detaillierte Verkehrserzeugungsberechnungen siehe Anlage 2 und Anlage 4)., Dies entspricht einer Zunahme gegenüber dem Prognose-Nullfall von ca. 2.400 Kfz-Fahrten pro Tag.

| Kfz-Fahrten/Tag UKA                             | Analysefall   | Prognose-Nullfall | Planfall Stenglinstraße       | Planfall MCS | Planfall G2 Gesamt |
|-------------------------------------------------|---------------|-------------------|-------------------------------|--------------|--------------------|
| Beschäftigtenverkehre UKA                       | 4.769         | 4.769             | 5.137 (wegen Integration MCS) |              | 5.137              |
| Patienten- und Besucherverkehr UKA              | 4.844         | 4.844             | 5.452                         | 644          | 6.096              |
| nicht-patientenbezogenen Besucherverkehr        | 1.562         | 1.562             | 1.687                         | -            | 1.687              |
| Güterverkehre und Materialfahrten UKA           | 114           | 114               | 132                           |              | 132                |
| Baustellenverkehre UKA                          | 416           | 0                 | 0                             | -            | 0                  |
| Busverkehre                                     | 244           | 244               | 244                           |              | 244                |
| Bunter Kreis und Elterninitiative               | 219           | 219               | 219                           |              | 219                |
| Medizinischen Fakultät der Universität Augsburg | 367           | 2.200             | 2.200                         |              | 2.200              |
| Bezirkskrankenhaus Augsburg (BKH)               | 1.187         | 1.187             | 1.187                         |              | 1.187              |
| Nachnutzung Baufeld Ost                         | 0             | 0                 | 626                           |              | 626                |
| <b>Summe</b>                                    | <b>13.723</b> | <b>15.140</b>     | <b>-</b>                      | <b>-</b>     | <b>17.528</b>      |

**Tabelle 10: Zusammenstellung der Verkehrsmengen (Analysefall bis Planfall G2)**

Abbildung 17 und Abbildung 18 zeigen die Verkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls G2 und deren Differenz zum Prognose-Nullfall. Die Verkehrsabnahme bei der Zufahrt Geschwister-Schönert-Straße ist auf die Verlagerung der Bestandsverkehre des UKA auf die große Parkierungsanlage auf der Stenglinstraße zurückzuführen. Die Verkehrsabnahme bei der Zufahrt Haupteingang ist wie im Planfall G1 auf das Wegfallen der Tiefgarage zurückzuführen. Die Verkehrsabnahme der westlichen Zufahrt zum UKA ist auf die Verlagerung des Verkehrs zur benachbarten südlichen Zufahrt zurückzuführen. Die Zunahme des restlichen Verkehrs wird anhand der Verteilung der Stellplätze ermittelt.

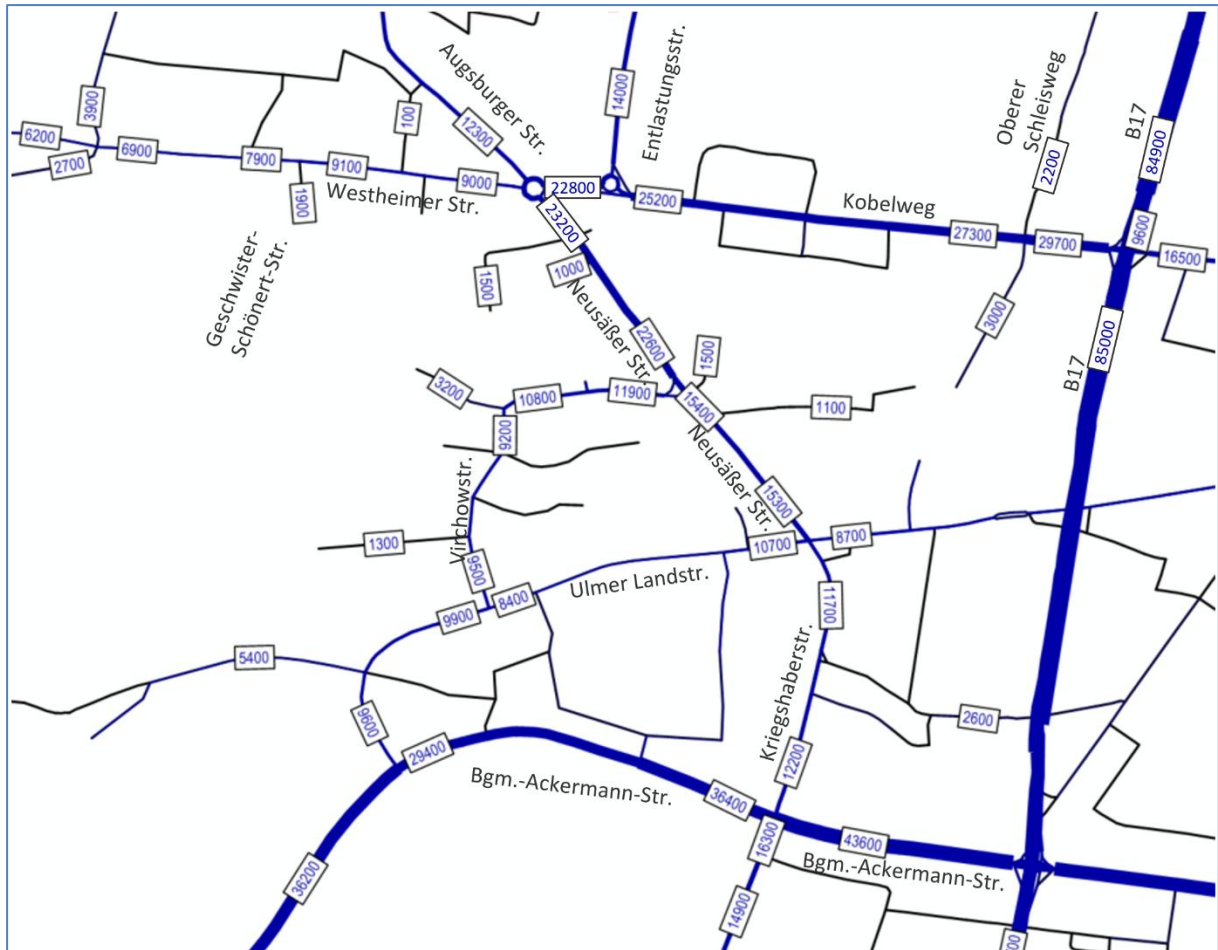


Abbildung 17: Verkehrsbelastungsplot Prognose-Planfall G2

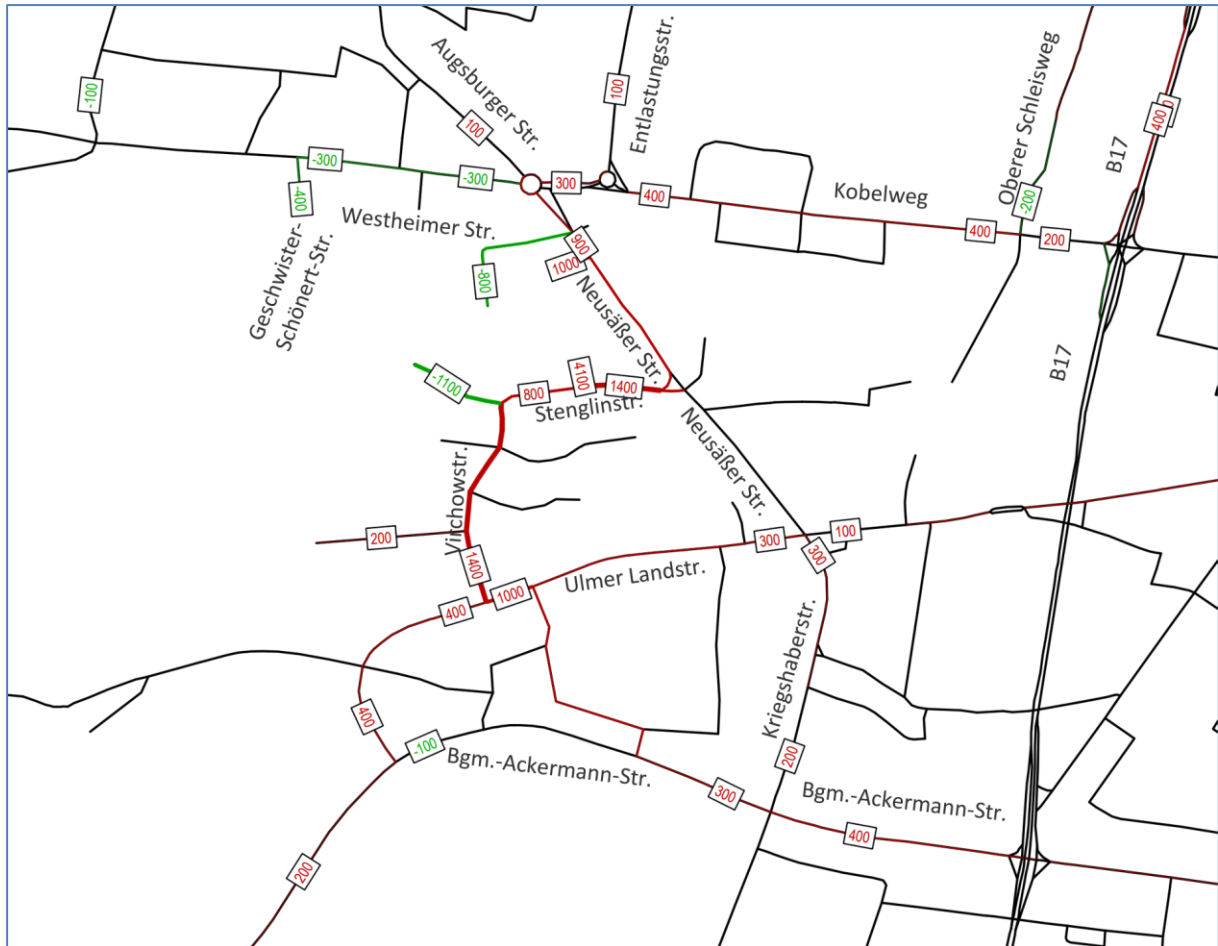


Abbildung 18: Differenzplot Prognose-Planfall G2 minus Prognose-Nullfall

## 6 Verkehrsqualität an den betrachteten Knotenpunkten

### 6.1 Grundlagen und Methodik

Die Beurteilung der Knotenpunkte im Hinblick auf die Verkehrsqualität erfolgte gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) [4]. In dem Verfahren wird die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs (QSV) aus Verkehrsteilnehmersicht in einer sechsstufigen Einteilung in Abhängigkeit von der mittleren Wartezeit und dem Auslastungsgrad vorgenommen. Die Schwellenwerte zwischen den einzelnen Qualitätsstufen sind in Tabelle 11 dargestellt.

Die Qualitätsstufen QSV A bis QSV E weisen dabei auf die grundsätzliche Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes hin, allerdings sind die Wartezeiten bei QSV E bereits deutlich verlängert. QSV F bedeutet, dass die Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes nicht mehr gegeben ist. Maßgebend für die Gesamtbewertung der Verkehrsqualität ist an Vorfahrtknoten die schlechteste QSV eines Einzel- bzw. Mischstroms und an Lichtsignalanlagen die schlechteste QSV, die sich für einen einzelnen Fahrstreifen im Kfz-Verkehr ergibt. An rechts-vor-links-Knotenpunkten wird die größte mittlere Wartezeit der zufahrenden Kraftfahrzeuge beurteilt.

| Zulässige mittlere Wartezeit für Kfz-Verkehr an...                             | signalisierten Knotenpunkten | unsignalisierten Knotenpunkten    |                                           |                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------|
|                                                                                |                              | Vorfahrtknoten und Kreisverkehren | rechts vor links-Knotenpunkten (Kreuzung) | rechts vor links-Knotenpunkten (Einmündung) |
| QSV A                                                                          | $\leq 20 \text{ s}$          | $\leq 10 \text{ s}$               | } $\leq 10 \text{ s}$                     | } $\leq 10 \text{ s}$                       |
| QSV B                                                                          | $\leq 35 \text{ s}$          | $\leq 20 \text{ s}$               |                                           |                                             |
| QSV C                                                                          | $\leq 50 \text{ s}$          | $\leq 30 \text{ s}$               | $\leq 15 \text{ s}$                       | } $\leq 15 \text{ s}$                       |
| QSV D                                                                          | $\leq 70 \text{ s}$          | $\leq 45 \text{ s}$               | $\leq 20 \text{ s}$                       |                                             |
| QSV E                                                                          | $> 70 \text{ s}$             | $> 45 \text{ s}$                  | $\leq 25 \text{ s}$                       | $\leq 20 \text{ s}$                         |
| QSV F                                                                          | $q > C$                      | $q > C$                           | $> 25 \text{ s}^*$                        | $> 20 \text{ s}^*$                          |
| QSV... Qualität im Verkehrsablauf      q... Verkehrsstärke      C... Kapazität |                              |                                   |                                           |                                             |

**Tabelle 11:** Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs und deren Schwellenwerte an signalisierten und unsignalisierten Knotenpunkten gemäß HBS 2015 [4]

An signalisierten Knotenpunkten können die sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes QSV A bis QSV F gemäß dem HBS 2015 [4] wie folgt beschrieben werden:

- QSV A: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
- QSV B: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
- QSV C: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
- QSV D: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
- QSV E: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
- QSV F: Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten (Auslastungsgrad  $> 1$ ). Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

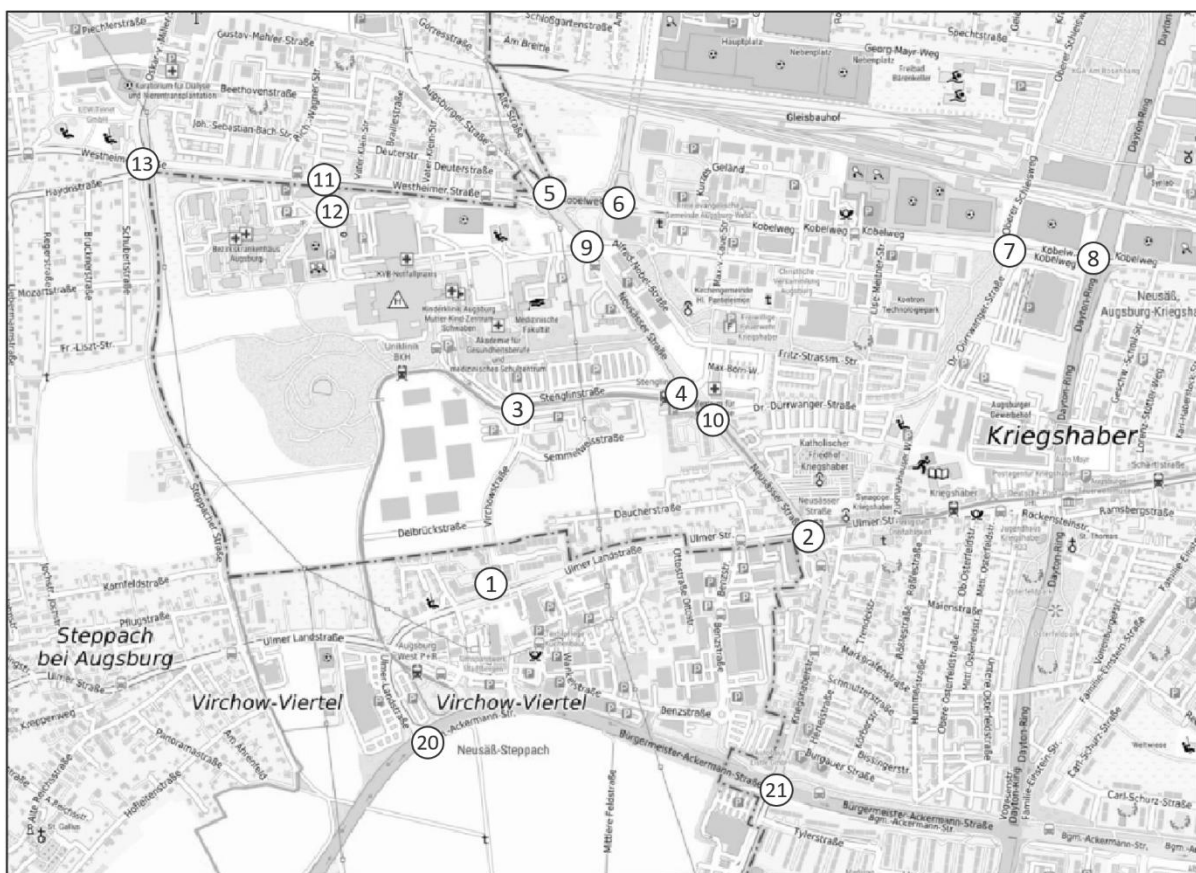
Über die Verkehrsqualität hinaus ist die Länge des Rückstaus, der sich in den Zufahrten durch die wartepflichtigen Fahrzeuge bildet, von Bedeutung. Sie kann für die Bemessung von Knotenpunkten maßgebend werden, wenn die Gefahr besteht, dass hierdurch andere Verkehrsströme oder der Verkehrsfluss an einem benachbarten Knotenpunkt beeinträchtigt werden.

Bei den Berechnungen für die signalisierten Knotenpunkte wird jeweils das in den aktuellen signaltechnischen Unterlagen hinterlegte Festzeiterersatzprogramm angenommen. An Knotenpunkten, an denen der ÖPNV einen maßgeblichen Einfluss auf den Signalprogrammablauf hat, wird ein adäquates

Festzeigersatzprogramm mit über die Spitzenstunde gemittelten Freigabezeiten gebildet und für die Berechnung der Leistungsfähigkeit zugrunde gelegt.

## 6.2 Verkehrsqualität an den Knotenpunkten

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde für die in Abbildung 19 dargestellten Knotenpunkte (K1 bis K13, K20 und K21) die Verkehrsqualität ermittelt.



**Abbildung 19: Übersicht über die untersuchten Knotenpunkte**

Quelle Hintergrundbild: [1]

Dabei wurde im Prognose-Nullfall für alle Knotenpunkte die Verkehrsqualität in der Morgen- und der Abendspitzenstunde (MSP bzw. ASP) berechnet. In den beiden Prognose-Planfällen G1 und G2 wurden nur die Knotenpunkte berechnet, an denen sich maßgebliche Veränderungen bei der Verkehrsbelastung ergeben. Im Prognose-Planfall G1 sind das die Knotenpunkte K2, K5, K6, K21 und der

Doppelknotenpunkt K4+K10. Im Prognose-Planfall G2 wurden die Knotenpunkte K3, K5, K6, K7, K8 und der Doppelknotenpunkte K4+K10 berechnet. Die ermittelten QSV aus diesen Berechnungen sind in Tabelle 12 dargestellt. Die Berechnungen, für die eine Freigabezeitumverteilung im Festzeitersatzprogramm zur Verbesserung der Verkehrsqualität vorgenommen wurden, sind in der Tabelle mit „\*“ markiert.

| Knotenpunkt | Prognose-Nullfall |     | Prognose-Planfall G1 |     | Prognose-Planfall G2 |     |
|-------------|-------------------|-----|----------------------|-----|----------------------|-----|
|             | MSP               | ASP | MSP                  | ASP | MSP                  | ASP |
|             | QSV               | QSV | QSV                  | QSV | QSV                  | QSV |
| K1          | B                 | B*  |                      |     |                      |     |
| K2          | D                 | C   | D                    | D   |                      |     |
| K3          | C*                | C   |                      |     | C*                   | E   |
| K4          | C*                | E*  | C*                   | E*  | C*                   | E*  |
| K10         |                   |     |                      |     |                      |     |
| K5          | F                 | F   | F                    | F   | F                    | F   |
| K6          | F                 | B   | F                    | B   | F                    | B   |
| K7          | C*                | E*  |                      |     | C*                   | F*  |
| K8          | D                 | C   |                      |     | E                    | D   |
| K9          | E                 | E   |                      |     |                      |     |
| K11         | B                 | A   |                      |     |                      |     |
| K12         | A                 | A   |                      |     |                      |     |
| K13         | C                 | B   |                      |     |                      |     |
| K20         | B                 | D   |                      |     |                      |     |
| K21         | E*                | E*  | E*                   | E*  |                      |     |

**Tabelle 12: Ergebnisübersicht HBS-Berechnungen (ohne Optimierungen)**

Die Knotenpunkte mit einer QSV D oder besser können als unproblematisch eingestuft werden. In einigen Fällen wird jedoch mit QSV E bzw. QSV F eine schlechtere Bewertung erreicht. In diesen Fällen wurden Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsqualität an den Knotenpunkten untersucht. Diese Maßnahmen sind im Folgenden aufgeführt.

#### K3 (Stenglinstraße / Virchowstraße):

Am Knotenpunkte K3 (Stenglinstraße / Virchowstraße) ergibt sich im Planfall G2 in der Abendspitzenstunde eine QSV E. Der Rückstau in der östlichen Zufahrt erreicht eine Länge von über 200 m, sodass die in der Stenglinstraße gelegene Parkplatzein-/ausfahrten regelmäßig überstaut würden. Durch das Einfügen einer Phase, in der der Linksabbiege-Strom aus der östlichen Zufahrt ungehindert

abfließen kann (Diagonalgrün) verbessert sich die Bewertung der Verkehrsqualität in der Abendspitzenstunde auf QSV D. Die berechnete Rückstaulänge in der östlichen Zufahrt beträgt rd. 100 m, so dass die Parkplatzein-/ausfahrt nur noch in seltenen Einzelfällen überstaut wird.

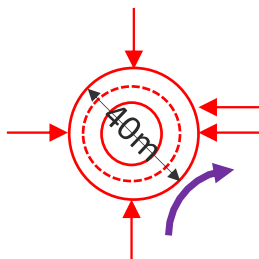
K4+K10 (Neusäßer Straße / Stenglinstraße):

Der Doppelknotenpunkt K4+K10 (Neusäßer Straße / Stenglinstraße) erreicht sowohl im Prognose-Nullfall als auch in den beiden Planfällen G1 und G2 in der Abendspitzenstunde jeweils eine QSV E. Ursache hierfür ist die hohe Verkehrsbelastung des Linksabbiege-Stroms in der Zufahrt Stenglinstraße. Durch eine Anpassung des Signalprogramms zur Verlängerung der Freigabezeit dieses Linksabbiege-Stroms kann die Verkehrsqualität in allen drei Fällen auf QSV C oder QSV D verbessert werden.

K5 (Westheimer Straße / Neusäßer Straße / Kobelweg / Augsburger Straße):

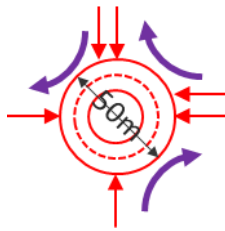
Der Kreisverkehrsplatz K5 (Westheimer Straße / Neusäßer Straße / Kobelweg / Augsburger Straße) ist im Bestand mit einer einstreifigen Kreisfahrbahn und einem Außendurchmesser von 40 m ausgebildet. Sämtliche Zufahrten sind einstreifig ausgeführt. Zusätzlich besteht ein Bypass von Süden (Neusäßer Straße in Richtung Kobelweg). Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sind in Form von Querunginseln an allen Zufahrten vorhanden. Im Prognose-Nullfall 2038 sowie in den beiden Planfällen G1 und G2 erreicht der Knotenpunkt in den jeweiligen Spitzenstunden eine Qualitätsstufe der Verkehrsabläufe QSV F. Dies bedeutet, dass der Knotenpunkt – auch ohne die zusätzlichen Entwicklungen im Zusammenhang mit dem UKA – unter den gegebenen Ausbauverhältnissen nicht leistungsfähig ist. Sofern der Knotenpunkt 5 weiterhin in Form eines Kreisverkehrsplatzes betrieben werden soll, wurden folgende Optimierungsvarianten hinsichtlich der Geometrie untersucht:

- Optimierung 1.1: Zweistreifige Zufahrt Ost, zweispurige Kreisfahrbahn (Außendurchmesser 40 m), verbreiterter Kreisring.

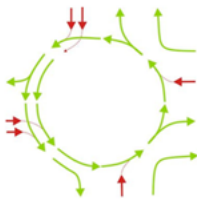


Hinweis: Eine höhenfreie Führung der Querungen in der Zufahrt Ost (Kobelweg) erforderlich.

- Optimierung 1.2: Zweistreifige Zufahrten Ost und Nord, zweisepurige Kreisfahrbahn (Außendurchmesser 50 m), Bypässe aus Osten, Süden (Bestand) und Norden.  
Hinweis: Eine höhenfreie Führung der Querungen in der Zufahrt Ost (Kobelweg) sowie in der Zufahrt Nord (Augsburger Straße) erforderlich.



- Optimierung 2.1: Turbokreisverkehr (Außendurchmesser 40 m), Bypässe aus Süden (Bestand) und Osten.



Hinweis: Eine höhenfreie Führung der Querungen in der Zufahrt West (Westheimer Straße) sowie in der Zufahrt Nord (Augsburger Straße) ist erforderlich.

Die entsprechenden Ergebnisse mit den unterstellten Optimierungen sind der Tabelle 13 zu entnehmen.

|             | Optimierung 1.1: |       | Optimierung 1.2 |       | Optimierung 2.1 |       |
|-------------|------------------|-------|-----------------|-------|-----------------|-------|
|             | MSP              | ASP   | MSP             | ASP   | MSP             | ASP   |
| Planfall G1 | QSV D            | QSV B | QSV D           | QSV B | QSV D           | QSV B |
| Planfall G2 | QSV C            | QSV B | QSV C           | QSV B | QSV D           | QSV B |

**Tabelle 13:** Ergebnisübersicht HBS-Berechnungen für K5 mit Optimierungen

Mit den Optimierungsmaßnahmen werden für den Knotenpunkt K5 ausreichende QSV (mindestens QSV D) erreicht. Die Umsetzbarkeit sollte durch einen entsprechenden Fachplaner für Verkehrsanlagen geprüft werden.

K6 (Kobelweg / Entlastungsstraße):

Der Kreisverkehr K6 (Kobelweg / Entlastungsstraße) erreicht im Prognose-Nullfall und in den beiden Planfällen in der Morgenspitzenstunde eine QSV F und in der Abendspitzenstunde eine QSV B.

Der Kreisverkehrsplatz K6 ist im Bestand mit einer einstreifigen Kreisfahrbahn und einem Außendurchmesser von 40 m ausgebildet. Sämtliche Zufahrten sind einstreifig ausgeführt. Zusätzlich besteht ein Bypass von Osten (Kobelweg in Richtung Entlastungsstraße) und ein Bypass von Westen (Kobelweg von Westen in Richtung Ost). Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sind an allen Zufahrten nicht vorhanden. Im Prognose-Nullfall 2038 sowie in den beiden Planfällen G1 und G2 erreicht der Knotenpunkt in den jeweiligen Spitzenstunden eine Qualitätsstufe der Verkehrsabläufe QSV F. Dies bedeutet, dass der Knotenpunkt – auch ohne die zusätzlichen Entwicklungen im Zusammenhang mit dem UKA – unter den gegebenen Ausbauverhältnissen nicht leistungsfähig ist. Sofern der Knotenpunkt 6 weiterhin in Form eines Kreisverkehrsplatzes betrieben werden soll, wurden folgende Optimierungsvariante hinsichtlich der Geometrie untersucht:

- Optimierung 1.1:  
Zufahrt Nord zweistreifig, zweispurige Kreisfahrbahn, Außendurchmesser 40m, Verbreiterung Kreisringfahrbahn erforderlich

Die entsprechenden Ergebnisse mit den unterstellten Optimierungen sind der Tabelle 14 zu entnehmen.

| Planfälle | Optimierung 1.1:<br>Zufahrt Nord zweistreifig,<br>zweispurige Kreisfahrbahn,<br>Außendurchmesser 40m,<br>Verbreiterung Kreisringfahrbahn erforderlich |       |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
|           | MSP                                                                                                                                                   | ASP   |
| G1        | QSV C                                                                                                                                                 | QSV A |
| G2        | QSV C                                                                                                                                                 | QSV A |

**Tabelle 14: Ergebnisübersicht HBS-Berechnungen für K6 mit Optimierung**

Mit den Optimierungsmaßnahmen werden für den Knotenpunkt K5 ausreichende Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (mindestens QSV C) erreicht. Die Umsetzbarkeit sollte durch einen entsprechenden Fachplaner für Verkehrsanlagen geprüft.

Neben der Optimierung der Kreisverkehre besteht auch die Möglichkeit, die Knotenpunkte in lichtsignalgeregelte Kreuzungen umzubauen, um die Verkehrsabläufe gezielt zu steuern und insbesondere in Spitzenzeiten eine bessere Verträglichkeit zu gewährleisten. Da die Fragestellung von nicht ausreichenden Leistungsfähigkeiten schon im Prognose-Nullfall besteht, wäre hierfür eine gesonderte verkehrstechnische Untersuchung unabhängig von der aktuellen Verkehrsuntersuchung zum UKA durchzuführen.

K7 (Kobelweg / Oberer Schleisweg):

Der Knotenpunkt K7 (Kobelweg / Oberer Schleisweg) erreicht im Prognose-Nullfall eine QSV E und im Prognose-Planfall G2 eine QSV F aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in der westlichen Zufahrt (Kobelweg). Durch die Verwendung von Signalprogrammen mit einer längeren Umlaufzeit ( $t_U = 110$  s) erhöht sich die Kapazität der maßgeblichen Ströme, sodass in beiden Fällen eine QSV D erreicht wird.

K8 (Dayton-Ring / Kobelweg):

Etwa 150 m östlich vom Knotenpunkt K7 liegt der Knotenpunkt K8 (Dayton-Ring / Kobelweg). Die Steuerungen der beiden Knotenpunkte sind koordiniert, sodass auch hier eine längere Umlaufzeit betrachtet wurde. Damit verbessert sich zudem die Verkehrsqualität für den Prognose-Planfall G2 (Morgenspitzenstunde = QSV E, Abendspitzenstunde = QSV D) jeweils auf QSV C. Die Ergebnisse vom

Knotenpunkt K8 für den Prognose-Planfall G2 unterscheiden sich damit nicht maßgeblich von denen für den Prognose-Nullfall.

Bei allen Berechnungen für den Knotenpunkt K8 wurde aus methodischen Gründen ein Ausbau der nördlichen Zufahrt unterstellt. Die gegenseitige Beeinflussung der Verkehrsströme auf den Fahrstreifen in der nördlichen Zufahrtsrampe bei einer Überstauung der beiden Aufstellflächen lässt sich in den Berechnungen gemäß HBS nicht abbilden. Deshalb wurden ausreichende Ausbaulängen der Aufstellflächen unterstellt, um eine gegenseitige Überstauung der Fahrstreifen auszuschließen und so einen HBS-Nachweis führen zu können.

K21 (Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße):

Der Knotenpunkt K21 (Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße) weist als maßgeblicher Knotenpunkt an der B300 bereits im Bestand eine hohe Verkehrsbelastung in allen vier Zufahrten auf. Dadurch ergibt sich in allen Berechnungsfällen eine Bewertung der Verkehrsqualität des Gesamtknotenpunktes mit QSV E. Dabei sind jeweils mehrere Verkehrsströme mit QSV E bewertet. Die Neuverkehre durch das UKA sind nicht ausschlaggebend für die Bewertung im Planfall (Zuwachs um ca. 1,5 %), da sich schon im Prognose-Nullfall die gleichen Qualitätsstufen ergeben. Eine Freigabezeitumverteilung, bei der die Grünzeit eines Verkehrsstroms zulasten eines anderen verlängert wird, um so die Gesamtbewertung zu verbessern, ist nicht zielführend. Auch eine Umstrukturierung des Signalprogramms ergibt keine Verbesserung. Lediglich umfangreiche Ausbaumaßnahmen könnten die Verkehrsqualität verbessern.

Tabelle 15 zeigt die Berechnungsergebnisse unter Berücksichtigung aller hier benannten Optimierungsmaßnahmen. Detaillierte Ergebnistabellen für alle durchgeführten HBS-Berechnungen sind in Anlage 5 (Prognose-Nullfall), Anlage 6 (Prognose-Planfall G1) und Anlage 7 (Prognose-Planfall G2) enthalten.

| Knotenpunkt | Prognose-Nullfall |     | Prognose-Planfall G1 |     | Prognose-Planfall G2 |     |
|-------------|-------------------|-----|----------------------|-----|----------------------|-----|
|             | MSP               | ASP | MSP                  | ASP | MSP                  | ASP |
|             | QSV               | QSV | QSV                  | QSV | QSV                  | QSV |
| K1          | B                 | B*  |                      |     |                      |     |
| K2          | D                 | C   | D                    | D   |                      |     |
| K3          | C*                | C   |                      |     | B                    | D   |
| K4          | C*                | D   | C*                   | D   | C*                   | C   |
| K10         |                   |     |                      |     |                      |     |
| K5          | F                 | F   | D                    | B   | D                    | B   |
| K6          | F                 | B   | C                    | A   | C                    | A   |
| K7          | C*                | D   |                      |     | D                    | D   |
| K8          | D                 | C   |                      |     | C                    | C   |
| K9          | E                 | E   |                      |     |                      |     |
| K11         | B                 | A   |                      |     |                      |     |
| K12         | A                 | A   |                      |     |                      |     |
| K13         | C                 | B   |                      |     |                      |     |
| K20         | B                 | D   |                      |     |                      |     |
| K21         | E*                | E*  | E*                   | E*  |                      |     |

**Tabelle 15: Ergebnisübersicht HBS-Berechnungen (mit Optimierungen)**

Die Prüfung der Leistungsfähigkeit der Zufahrt zum Parkplatz und den beiden für die Untersuchung angenommenen Parkhäusern an der Stenglinstraße wird vorerst nicht durchgeführt, da hierfür eine konkretere Planung des zweiten Parkhauses und des verbleibenden Parkplatzes vorliegen muss, die erst zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen des Gesamtentwurfs für den Neubau des UKA erfolgen kann.

## **7 Tag-Nacht-Verkehre**

Als Grundlage für eine nachfolgende schalltechnische Untersuchung wurden die Tag- und Nachtverkehre im Prognose-Nullfall und in den Prognose-Planfällen G1+ G2 2038 ermittelt. Als Tagverkehre werden dabei die Verkehre bezeichnet, welche zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr stattfinden. Um Nachtverkehre handelt es sich bei den Verkehren, welche sich zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr abspielen. Die entsprechenden Werte können Anlage 8 entnommen werden.

## 8 Zusammenfassung

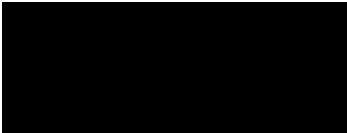
Für die Durchführung der Verkehrsuntersuchung zum Universitätsklinikum Augsburg am Standort Stenglinstraße wurden in Abstimmung mit der Stadt Augsburg sowie dem Staatlichen Bauamt Augsburg Verkehrszählungen an den relevanten umliegenden Knotenpunkten an einem regulären Werktag durchgeführt. Ergänzend wurden Mitarbeitendenbefragungen sowie Auswertungen der Verkehrsfrequenzen an den Schrankenanlagen der Klinikparkplätze berücksichtigt.

Als wesentliche Grundlage für die Ermittlung des Analysefalls, des Prognose-Nullfalls sowie der Prognose-Planfälle G1 und G2 dient das Verkehrsmodell der Stadt Augsburg. Dieses Modell wurde auf Basis der erhobenen Verkehrszählungen kalibriert und in enger Abstimmung mit der Stadt Augsburg für die jeweiligen Szenarien weiterentwickelt.

Für den Prognose-Nullfall 2038 wird die Qualität des Verkehrsablaufs an allen betrachteten Knotenpunkten gemäß den Vorgaben des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) [4] in den zwei maßgeblichen Spitzenstunden bewertet. An einzelnen signalisierten und nicht signalisierten Knotenpunkten – insbesondere K4+K10 (Neusäßer Straße / Stenglinstraße), K7 (Kobelweg / Oberer Schleisweg), K9 (Neusäßer Straße / Alfred-Nobel-Straße / Zufahrt Notaufnahme) sowie K21 (Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße) – wird eine Qualitätsstufe E erreicht. Die Knotenpunkte sind demnach noch leistungsfähig, jedoch ist mit erhöhten Wartezeiten zu rechnen. Für die beiden untersuchten Kreisverkehre K5 (Westheimer Straße / Neusäßer Straße / Kobelweg / Augsburger Straße) und K6 (Kobelweg / Entlastungsstraße) wird im Prognose-Nullfall 2038 eine Qualitätsstufe F festgestellt. Diese Defizite bestehen bereits im Prognose-Nullfall, also unabhängig von den verkehrlichen Entwicklungen durch das Vorhaben des Universitätsklinikums. Im Rahmen der Prognose-Planfälle G1 und G2 wurden daher gezielte Optimierungsmaßnahmen untersucht, mit dem Ziel, an den maßgeblichen Knotenpunkten mindestens die Qualitätsstufe D zu erreichen. Mit Ausnahme des signalisierten Knotenpunkts K21 konnte dieses Ziel in den Planfällen erreicht werden.

Zusätzlich wurden auf Basis der ermittelten Verkehrszahlen für den Prognose-Nullfall 2038 sowie die Prognose-Planfälle G1 und G2 die verkehrlichen Eingabedaten für eine schalltechnische Untersuchung gemäß den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 [3] bereitgestellt.

München, 31.10.2025



Geschäftsführer  
Beratender Ingenieur

## 9 Quellenverzeichnis

- [1] Bundesamt für Kartographie und Geodäsie  
© basemap.de / BKG, Februar 2025
- [2] Stadt Augsburg,  
Mobilität und Tiefbauamt, Verkehrsplanung  
Verkehrsmodell Augsburg  
Augsburg, 2024
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19)  
Köln, 2019
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)  
Köln, 2015
- [5] gevas humberg & partner  
Verkehrsuntersuchung Uniklinik Augsburg – Bebauungsplan 300  
(im Auftrag des staatlichen Bauamtes Augsburg)  
München, Mai 2017
- [6] Gemeinsamer Bundesausschuss (G-BA)  
Referenzbericht Universitätsklinikum Augsburg – Medizincampus Süd  
Berlin, 2022
- [7] Büro Bosserhoff  
Programm Ver\_Bau  
Gustavsburg, 2023

## 10 Anhang

|           |                                                           |     |
|-----------|-----------------------------------------------------------|-----|
| Anlage 1: | Aufschlüsselung der Bestandsverkehrsmengen im Analysefall | 59  |
| Anlage 2: | UKA-Verkehrsmengen in den Planfällen                      | 61  |
| Anlage 3: | Verkehrsmengen Nachnutzungen Planfall G1                  | 65  |
| Anlage 4: | Verkehrsmengen Nachnutzungen Planfall G2                  | 66  |
| Anlage 5: | HBS-Berechnungstabellen für den Prognose-Nullfall 2038    | 67  |
| Anlage 6: | HBS-Berechnungstabellen für den Prognose-Planfall G1      | 99  |
| Anlage 7: | HBS-Berechnungstabellen für den Prognose-Planfall G2      | 119 |
| Anlage 8: | Tag- Nacht-Verkehr                                        | 147 |

**Anlage 1: Aufschlüsselung der Bestandsverkehrsmengen im Analysefall**

*Zusammenstellung Bestandsverkehrsmengen vom 16.04.2024*

| Zusammenstellung Verkehrsmengen im Analysefall |                                                                                                |                                                                |                 |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------|
| Anbindung                                      | Datenquelle                                                                                    | Nutzung                                                        | Kfz-Fahrten/24h |
| K9 West                                        | Videoverkehrszählung am 16.04.2024                                                             | UKA, Bunter Kreis, Elterninitiative und Medizinischen Fakultät | 2.574           |
| K11 Süd                                        | Videoverkehrszählung am 16.04.2024                                                             | UKA, Baustellen UKA und BKH                                    | 2.518           |
| Haupteingang (Wendeplatte)                     | Videoverkehrszählung am 16.04.2024                                                             | UKA, Busverkehr                                                | 2.090           |
| Tiefgarage                                     | Schrankendaten vom 16.04.2024                                                                  | UKA                                                            | 1.612           |
| P1                                             | Schrankendaten vom 16.04.2024                                                                  | UKA, Bunter Kreis, Elterninitiative und Med-Fakultät           | 4.138           |
| P16/17                                         | Schrankendaten vom 16.04.2024                                                                  | UKA                                                            | 42              |
| P22                                            | Schrankendaten vom 16.04.2024                                                                  | UKA                                                            | 321             |
| Helen-Keller-Weg                               | Annahmen basierend auf Anzahl Stpl. (66 Stpl.) und Belegung (39%)<br>Annahme 1,5 Fahrten/Stpl. | UKA                                                            | 99              |
| Augsburger Str. 15-20                          | Annahmen basierend auf Anzahl Stpl. (12 Stpl.) und Belegung (83%)<br>Annahme 2,5 Fahrten/Stpl. | UKA                                                            | 30              |
| Summe                                          |                                                                                                |                                                                | 13.424          |

*Verkehrsmengen Baustellenverkehre Anbau West vom 16.04.2024*

| Verkehrsmengen Baustellenverkehre Anbau West im Analysefall |                                         |                   |                 |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|-----------------|
| Anbindung                                                   | Datenquelle                             | Nutzung           | Kfz-Fahrten/24h |
| K12 Süd                                                     | Videoverkehrszählung und Schrankendaten | Baustellenverkehr | 416             |

*Verkehrsmengen Bunter Kreis und Elterninitiative krebskranker Kinder*

| Verkehrsmengen Bunter Kreis, Elterninitiative im Analysefall |              |                    |                                  |
|--------------------------------------------------------------|--------------|--------------------|----------------------------------|
| <b>Beschäftigtenverkehre</b>                                 |              |                    |                                  |
| Anzahl Mitarbeiter mit Pkw                                   | Wege pro Tag | Pkw-Besetzungsgrad | Kfz-Fahrten/24h                  |
| 68                                                           | 2,25         | 1,1                | 139                              |
| <b>Besucherverkehre</b>                                      |              |                    |                                  |
| Anzahl Besucher mit Pkw                                      | Wege pro Tag | Pkw-Besetzungsgrad | Kfz-Fahrten/24h                  |
| 39                                                           | 2,00         | 1,05               | 74                               |
| <b>Güterverkehre in Kfz-Fahrten/24h</b>                      |              |                    | Gesamtverkehr in Kfz-Fahrten/24h |
| Anhand Angaben StBA                                          | 6            |                    | <b>219</b>                       |

*Verkehrsmengen Medizinische Fakultät im Bestand*

| Verkehrsmengen Medizinischen Fakultät im Analysefall |                                           |                        |                 |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------|-----------------|
| Anbindung                                            | Datenquelle                               | Nutzung                | Kfz-Fahrten/24h |
| K9 West                                              | Verkehrserzeugungsberechnungen B-Plan 300 | Medizinischen Fakultät | <b>367</b>      |

**Anlage 2: UKA-Verkehrsmengen in den Planfällen**

**Beschäftigtenverkehr**

| Beschäftigtenverkehr UKA (Standort Stenglinstraße) |                                                |                                |                                                  |                              |                                     |              |            |                    |                       |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|--------------|------------|--------------------|-----------------------|
| Arbeitsgruppen                                     | Gesamtzahl der Beschäftigten (beide Standorte) | Anteil Standort Stenglinstraße | Anzahl der Beschäftigten Standort Stenglinstraße | Anwesenheitsfaktor (Annahme) | Anzahl der anwesenden Beschäftigten | Wege pro Tag | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Kfz-Fahrten/Tag |
| Nicht-Schichtdienst                                | 3.254                                          | 92,8%                          | 3.020                                            | 84%                          | 2.536                               | 2,10         | 57%        | 1,13               | 2.689                 |
| Schichtdienst                                      | 4.046                                          |                                | 3.756                                            | 42%                          | 1.576                               | 2,00         | 69%        | 1,05               | 2.081                 |
| <b>Summe</b>                                       | <b>7.300</b>                                   |                                | <b>6.776</b>                                     |                              | <b>4.112</b>                        |              |            |                    | <b>4.769</b>          |

| Beschäftigtenverkehr UKA (Standort MCS) |                                                |                                |                                       |                              |                                     |              |            |                    |                       |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|--------------|------------|--------------------|-----------------------|
| Arbeitsgruppen                          | Gesamtzahl der Beschäftigten (beide Standorte) | Anteil Standort Stenglinstraße | Anzahl der Beschäftigten Standort MCS | Anwesenheitsfaktor (Annahme) | Anzahl der anwesenden Beschäftigten | Wege pro Tag | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Kfz-Fahrten/Tag |
| Nicht-Schichtdienst                     | 3.254                                          | 7,2%                           | 234                                   | 84%                          | 196                                 | 2,10         | 57%        | 1,13               | 208                   |
| Schichtdienst                           | 4.046                                          |                                | 290                                   | 42%                          | 121                                 | 2,00         | 69%        | 1,05               | 160                   |
| <b>Summe</b>                            | <b>7.300</b>                                   |                                | <b>524</b>                            |                              | <b>317</b>                          |              |            |                    | <b>368</b>            |

*Summe der Beschäftigtenverkehr in den Planfällen: 5.137 Kfz-Fahrten/Tag*

**Patienten-und Besucherverkehr UKA**

Standort Stenglinstraße

| Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten                   |                      |                               |                                  |
|---------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------------------|
|                                                               | Gesamtzahl der Fälle | MIV-Fahrer bzw. Mitfahrer (%) | Anzahl MIV-Fahrer bzw. Mitfahrer |
| Notaufnahme, Rettungsdienst                                   | 93                   | 100%                          | 93                               |
| Ambulante Patienten über                                      | 163                  | 87%                           | 142                              |
| Ambulante Patienten über                                      | 865                  | 87%                           | 753                              |
| Stationäre Aufnahmen über Notaufnahme                         | 108                  | 85%                           | 92                               |
| Stationäre und teilstationäre Aufnahmen über andere Zufahrten | 255                  | 85%                           | 217                              |
| Entlassungen                                                  | 226                  | 85%                           | 192                              |
| <b>Summe</b>                                                  | <b>1.710</b>         |                               | <b>1.488</b>                     |

| Ermittlung MIV-Vekrehsmengen Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten |              |              |                  |                 |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|------------------|-----------------|
|                                                                          | Fall         | Anzahl       | MIV-Wege/Patient | Kfz-Fahrten/24h |
| Notaufnahme, Rettungsdienst                                              | -            | 93           | 2,0              | <b>186</b>      |
| Ambulante Patienten über Notaufnahme                                     | Fall Amb. 1  | 71           | 2,0              | <b>142</b>      |
|                                                                          | Fall Amb. 2  | 71           | 4,0              | <b>284</b>      |
| Ambulante Patienten über andere Zufahrten                                | Fall Amb. 1  | 376          | 2,0              | <b>753</b>      |
|                                                                          | Fall Amb. 2  | 376          | 4,0              | <b>1.505</b>    |
| Stationäre Aufnahmen über Notaufnahme                                    | Fall Stat. 1 | 28           | 1,0              | <b>28</b>       |
|                                                                          | Fall Stat. 2 | 64           | 2,0              | <b>129</b>      |
| Stationäre und teilstationäre Aufnahmen über andere Zufahrten            | Fall Stat. 1 | 65           | 1,0              | <b>65</b>       |
|                                                                          | Fall Stat. 2 | 152          | 2,0              | <b>303</b>      |
| Entlassungen                                                             | -            | 192          | 2,0              | <b>384</b>      |
| <b>Summe</b>                                                             |              | <b>1.488</b> |                  | <b>3.778</b>    |

| Besucher stationäre Patienten |               |                  |      |            |                                          |                 |
|-------------------------------|---------------|------------------|------|------------|------------------------------------------|-----------------|
|                               | Anzahl Betten | Besucher/Patient | Wege | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad gem. Programm Ver_Bau | Kfz-Fahrten/24h |
| Besucher stationäre Patienten | 1.550         | 1,00             | 2,00 | 74%        | 1,37                                     | <b>1.674</b>    |

Summe der Patienten und Besucherverkehre Standort Stenglinstraße: **5.452 Kfz-Fahrten/Tag**

Standort MCS

| Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten                   |                      |                               |                                  |
|---------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------------------|
|                                                               | Gesamtzahl der Fälle | MIV-Fahrer bzw. Mitfahrer (%) | Anzahl MIV-Fahrer bzw. Mitfahrer |
| Notaufnahme, Rettungsdienst                                   | 0                    | 100%                          | 0                                |
| Ambulante Patienten über                                      | 7                    | 87%                           | 6                                |
| Ambulante Patienten über andere                               | 201                  | 87%                           | 175                              |
| Stationäre Aufnahmen über Notaufnahme                         | 5                    | 85%                           | 4                                |
| Stationäre und teilstationäre Aufnahmen über andere Zufahrten | 32                   | 85%                           | 27                               |
| Entlassungen                                                  | 28                   | 85%                           | 24                               |
| <b>Summe</b>                                                  | <b>273</b>           |                               | <b>236</b>                       |

| Ermittlung MIV-Vekrehrmengen Neuaufnahmen und Entlassungen von Patienten |              |            |                  |                 |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------|------------|------------------|-----------------|
|                                                                          | Fall         | Anzahl     | MIV-Wege/Patient | Kfz-Fahrten/24h |
| Notaufnahme, Rettungsdienst                                              | -            | 0          | 2,0              | 0               |
| Ambulante Patienten über Notaufnahme                                     | Fall Amb. 1  | 3          | 2,0              | 6               |
|                                                                          | Fall Amb. 2  | 3          | 4,0              | 12              |
| Ambulante Patienten über andere Zufahrten                                | Fall Amb. 1  | 87         | 2,0              | 175             |
|                                                                          | Fall Amb. 2  | 87         | 4,0              | 350             |
| Stationäre Aufnahmen über Notaufnahme                                    | Fall Stat. 1 | 1          | 1,0              | 1               |
|                                                                          | Fall Stat. 2 | 3          | 2,0              | 6               |
| Stationäre und teilstationäre Aufnahmen über andere Zufahrten            | Fall Stat. 1 | 8          | 1,0              | 8               |
|                                                                          | Fall Stat. 2 | 19         | 2,0              | 38              |
| Entlassungen                                                             | -            | 24         | 2,0              | 48              |
| <b>Summe</b>                                                             |              | <b>236</b> |                  | <b>644</b>      |

Summe der Patienten und Besucherverkehre Standort Stenglinstraße: 644 Kfz-Fahrten/Tag

**Nicht-patientenbezogenen Besucherverkehr:**

|                                                                   | Besucher/ Kundenverkehre (Nicht-patientenbezogenen Verkehren), Standort Stenglinstraße |                                 |                  |            |                                  |                 |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------|------------|----------------------------------|-----------------|
|                                                                   | Anzahl anwesenden Beschäftigten                                                        | Kunden/Besucher je Beschäftigte | Wege je Besucher | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad gem. Programm | Kfz-Fahrten/24h |
| Besucher/Kunden<br>(Beschäftigtenbezogen, nicht patientenbezogen) | 4.112                                                                                  | 0,352                           | 2,00             | 74%        | 1,37                             | <b>1.562</b>    |

|                                                                   | Besucher/ Kundenverkehre (Nicht-patientenbezogenen Verkehren), Standort MCS |                                 |                  |            |                                  |                 |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------|------------|----------------------------------|-----------------|
|                                                                   | Anzahl anwesenden Beschäftigten                                             | Kunden/Besucher je Beschäftigte | Wege je Besucher | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad gem. Programm | Kfz-Fahrten/24h |
| Besucher/Kunden<br>(Beschäftigtenbezogen, nicht patientenbezogen) | 317                                                                         | 0,352                           | 2                | 74%        | 1,37                             | <b>125</b>      |

Summe der nicht-patientenbezogenen Verkehr: 1.687 Kfz-Fahrten/24h

**Anlage 3: Verkehrsmengen Nachnutzungen Planfall G1**

*Verkehrserzeugungsberechnung für die Nachnutzungen Planfall G1*

| Geb. Nr. | Forschung und Lehre / Beschäftigtenverkehr | BGF   | NUF   | Beschäftigte / 100 qm BGF bzw. BGF je | Beschäftigte / 100 qm Hauptnutzfläche | Anzahl Beschäftigte | Wege/Beschäftigtem | Summe Wege/Tag | Anwesenheitsfaktor | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Pkw-Fahrten/tag |
|----------|--------------------------------------------|-------|-------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|--------------------|----------------|--------------------|------------|--------------------|-----------------------|
| 20       | Forschung (Labor)                          | 5.798 | 3.084 | 1,25                                  | -                                     | 72                  | 2,1                | 152            | 0,85               | 57%        | 1,1                | 67                    |
|          | Universität (Seminar,                      | 2.899 | 1.542 | -                                     | 1,15                                  | 18                  | 2,1                | 37             | 0,85               | 57%        | 1,1                | 16                    |
|          | Verwaltung (Büro)                          | 2.899 | 1.542 | 35                                    | -                                     | 83                  | 2,1                | 174            | 0,85               | 57%        | 1,1                | 77                    |
| Summe    |                                            |       |       |                                       |                                       |                     |                    |                |                    |            |                    | 160                   |

| Geb. Nr. | Forschung und Lehre / Studierendenverkehr | BGF   | NUF   | Studierende / 100 qm BGF | Anzahl Studierende | Wege/Beschäftigtem | Summe Wege/Tag | Anwesenheitsfaktor | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Pkw-Fahrten/tag |
|----------|-------------------------------------------|-------|-------|--------------------------|--------------------|--------------------|----------------|--------------------|------------|--------------------|-----------------------|
| 20       | Universität (Seminar,                     | 2.899 | 1.542 | 5,5                      | 85                 | 2,1                | 178            | 0,7                | 16%        | 1,1                | 18                    |

| Geb. Nr. | Einwohnenverkehr     | BGF   | NUF   | Anzahl Appartement | Anzahl Anwohner je App. | Anzahl Einwohner | Wege/Einwohner | Summe Wege/Tag | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Pkw-Fahrten/tag |     |
|----------|----------------------|-------|-------|--------------------|-------------------------|------------------|----------------|----------------|------------|--------------------|-----------------------|-----|
| 30       | Studentisches Wohnen | 3.978 | 2.566 | 103                | 1                       | 103              | 1,75           | 180            | 0,30       | 1,1                | 49                    |     |
| EB1      | Mitarbeiterwohnen    | 6.100 | 3.935 | 130                | 1                       | 130              | 1,75           | 228            | 0,52       | 1,1                | 108                   |     |
| Summe    |                      |       |       |                    |                         |                  |                |                |            |                    |                       | 158 |

| Geb. Nr. | Wohnen Besucherverkehr | Anteil Besucher | Anzahl Besucher | Wege/Einwohner | Summe Wege/Tag | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Pkw-Fahrten/tag |
|----------|------------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|------------|--------------------|-----------------------|
| 30       | Studentisches Wohnen   | 0,1             | 10              | 2,0            | 21             | 0,6        | 1,75               | 7                     |
| EB1      | Mitarbeiterwohnen      | 0,1             | 13              | 2,0            | 26             | 0,6        | 1,75               | 9                     |
| Summe    |                        |                 |                 |                |                |            |                    | 16                    |

| Geb. Nr. | Praxen, Ambulanzen / Beschäftigtenverkehr | BGF   | NUF   | BGF je Beschäftigtem | Anzahl Beschäftigte | Wege/Beschäftigtem | Summe Wege/Tag | Anwesenheitsfaktor | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Pkw-Fahrten/tag |
|----------|-------------------------------------------|-------|-------|----------------------|---------------------|--------------------|----------------|--------------------|------------|--------------------|-----------------------|
| EB2      |                                           | 7.850 | 2.735 | -                    | 25                  | 2,1                | 53             | 0,85               | 0,57       | 1,1                | 23                    |

| Geb. Nr. | Praxen, Ambulanzen / Patientenverkehr | Eingriffe /Tag | Summe Wege/Tag | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Pkw-Fahrten/tag |
|----------|---------------------------------------|----------------|----------------|------------|--------------------|-----------------------|
| EB2      |                                       | 50             | 100            | 87%        | 1                  | 87                    |

| Forschung und Lehre / Lkw-Verkehr | BGF (qm) | Lkw-F./100 qm BGF | Lkw-F/Tag |
|-----------------------------------|----------|-------------------|-----------|
|                                   | 11596    | 0,2               | 23        |

| Wohnen Lkw-Verkehr | Lkw-F./Einwohner | Lkw-F/Tag |
|--------------------|------------------|-----------|
|                    | 0,075            | 8         |
|                    | 0,075            | 10        |
|                    |                  | 17        |

| Praxen, Ambulanzen / Lkw-Verkehr | BGF (qm) | Lkw-F./100 qm BGF | Lkw-F/Tag |
|----------------------------------|----------|-------------------|-----------|
|                                  | 7850     | 0,2               | 16        |

**Anlage 4: Verkehrsmengen Nachnutzungen Planfall G2**

| Geb. Nr.      | Forschung und Lehre / Beschäftigtenverkehr | BGF    | NUF   | Beschäftigte / 100 qm BGF bzw. BGF je | Beschäftigte / 100 qm Hauptnutzfläche | Anzahl Beschäftigte | Wege/Beschäftigten | Summe Wege/Tag | Anwesenheitsfaktor | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Pkw-Fahrten /tag |  |
|---------------|--------------------------------------------|--------|-------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|--------------------|----------------|--------------------|------------|--------------------|------------------------|--|
| <b>20</b>     | Forschung (Labor)                          | 5.798  | 3.084 | 1,25                                  | -                                     | 72                  | 2,1                | 152            | 0,85               | 57%        | 1,1                | 67                     |  |
|               | Universität (Seminar, Hörsäle)             | 2.899  | 1.542 | -                                     | 1,15                                  | 18                  | 2,1                | 37             | 0,85               | 57%        | 1,1                | 16                     |  |
|               | Verwaltung (Büro)                          | 2.899  | 1.542 | 35                                    | -                                     | 83                  | 2,1                | 174            | 0,85               | 57%        | 1,1                | 77                     |  |
| <b>Neubau</b> | Forschung (Labor)                          | 10.140 | 5.394 | 1,25                                  | -                                     | 127                 | 2,1                | 266            | 0,85               | 57%        | 1,1                | 117                    |  |
|               | Universität (Seminar, Hörsäle)             | 5.070  | 2.697 | -                                     | 1,15                                  | 31                  | 2,1                | 65             | 0,85               | 57%        | 1,1                | 29                     |  |
|               | Verwaltung (Büro)                          | 5.070  | 2.697 | 35                                    | -                                     | 145                 | 2,1                | 304            | 0,85               | 57%        | 1,1                | 134                    |  |
|               | <b>Summe</b>                               |        |       |                                       |                                       |                     |                    |                |                    |            |                    | <b>440</b>             |  |

| Geb. Nr.      | Forschung und Lehre / Studierendenverkehr | BGF   | NUF   | Studierende / 100 qm BGF | Anzahl Studierende | Wege/Beschäftigten | Summe Wege/Tag | Anwesenheitsfaktor | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Pkw-Fahrten /tag |  |
|---------------|-------------------------------------------|-------|-------|--------------------------|--------------------|--------------------|----------------|--------------------|------------|--------------------|------------------------|--|
| <b>20</b>     | Universität                               | 2.899 | 1.542 | 5,5                      | 159                | 2,1                | 335            | 0,7                | 16%        | 1,1                | <b>34</b>              |  |
| <b>Neubau</b> | Universität                               | 5.070 | 2.697 | 5,5                      | 279                | 2,1                | 586            | 0,7                | 16%        | 1,1                | <b>60</b>              |  |
|               | <b>Summe</b>                              |       |       |                          |                    |                    |                |                    |            |                    | <b>94</b>              |  |

|  |                                          |          |                   |           |
|--|------------------------------------------|----------|-------------------|-----------|
|  | <b>Forschung und Lehre / Lkw-Verkehr</b> | BGF (qm) | Lkw-F./100 qm BGF | Lkw-F/Tag |
|  |                                          | 11596    | 0,2               | <b>23</b> |
|  |                                          | 20280    | 0,2               | <b>41</b> |
|  |                                          |          |                   | <b>64</b> |

| Geb. Nr.  | Einwohnenverkehr | BGF   | NUF | Anzahl Appartement | Anzahl Anwohner je | Anzahl Einwohner | Wege/Einwohner | Summe Wege/Tag | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Pkw-Fahrten |  |
|-----------|------------------|-------|-----|--------------------|--------------------|------------------|----------------|----------------|------------|--------------------|-------------------|--|
| <b>30</b> | Studentisches    | 1.020 | 658 | 26                 | 1                  | 26               | 1,75           | 46             | 0,30       | 1,1                | 12                |  |
| <b>30</b> | Mitarbeiterwohn  | 1.020 | 658 | 13                 | 1                  | 13               | 1,75           | 23             | 0,52       | 1,1                | 11                |  |
|           | <b>Summe</b>     |       |     |                    |                    |                  |                |                |            |                    | <b>23</b>         |  |

| Geb. Nr.  | Wohnen Besucherverkehr | Anteil Besucher | Anzahl Besucher | Wege/Einwohner | Summe Wege/Tag | MIV-Anteil | Pkw-Besetzungsgrad | Summe Pkw-Fahrten /tag |  |
|-----------|------------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|------------|--------------------|------------------------|--|
| <b>30</b> | Studentisches          | 0,1             | 3               | 2,0            | 5              | 0,6        | 1,75               | 2                      |  |
| <b>30</b> | Mitarbeiterwohn        | 0,1             | 1               | 2,0            | 3              | 0,6        | 1,75               | 1                      |  |
|           | <b>Summe</b>           |                 |                 |                |                |            |                    | <b>3</b>               |  |

|  |                           |                  |           |
|--|---------------------------|------------------|-----------|
|  | <b>Wohnen Lkw-Verkehr</b> | Lkw-F./Einwohner | Lkw-F/Tag |
|  |                           | 0,075            | <b>2</b>  |
|  |                           | 0,075            | <b>1</b>  |
|  |                           |                  | <b>3</b>  |

**Anlage 5: HBS-Berechnungstabellen für den Prognose-Nullfall 2038**

**Legende:**

C ... Kapazität  
 $f_{IN}$  ... Instationaritätsfaktor  
 $L_S$  ... Stauraumlänge  
m ... mittlere Eintreffenzahl  
q ... Verkehrsstärke  
QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs  
R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links  
S ... Sicherheit gegen Überstauung  
T ... Untersuchungszeitraum  
 $t_B$  ... Zeitbedarfswert  
 $t_F$  ... Geschaltete Freigabezeit  
 $t_U$  ... Umlaufzeit  
 $t_W$  ... mittlere Wartezeit  
 $T_W$  ... Wartezeit Untersuchungszeitraum  
x ... Auslastungsgrad

Knotenpunkt K1, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |            | Stadtbergen                                              |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K1/Stb-02: Ulmer Landstraße / Virchowstraße              |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |            | Prognose-Nullfall                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Morgenspitzenstunde                                      |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                                               | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |            |                                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Ulmer Landstraße (West)                                                       |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K1         | G                                                        | 255     | 6,4          | 1,9            | 56             | 1223              | 0,209 | 1,100              | 7                                                                                  | 35             | ja                                                                                  | A   | 0,52           |
| 12                                                                                       | K1         | L                                                        | 320     | 8,0          | 3,2            | 56             | 706               | 0,453 | 1,100              | 24                                                                                 | 67             | ja                                                                                  | B   | 2,17           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: Ulmer Landstraße (Ost)                                                        |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K2         | R                                                        | 180     | 4,5          | 2,0            | 45             | 910               | 0,198 | 1,100              | 13                                                                                 | 33             | ja                                                                                  | A   | 0,63           |
| 32                                                                                       | K2         | G                                                        | 70      | 1,8          | 1,9            | 45             | 970               | 0,072 | 1,100              | 11                                                                                 | 16             | ja                                                                                  | A   | 0,22           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Virchowstraße (Nord)                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K3/K3R     | R                                                        | 70      | 1,8          | 2,0            | 19             | 396               | 0,177 | 1,100              | 29                                                                                 | 22             | ja                                                                                  | B   | 0,57           |
| 42                                                                                       | K3         | L                                                        | 50      | 1,3          | 2,3            | 19             | 349               | 0,143 | 1,100              | 30                                                                                 | 19             | ja                                                                                  | B   | 0,41           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |            |                                                          | 945     | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,273 |                    | 17,2                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | B   | 4,52           |

Knotenpunkt K1, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|--------------|----------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                      |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |            | Stadtbergen                                 |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K1/Stb-02: Ulmer Landstraße / Virchowstraße |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |            | Prognose-Nullfall                           |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Abendspitzenstunde                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 90                     |              |              | T [h] = 1,0               |                       | S [%] = 95   |          | Datum: 07.05.2025          |                       |                       | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span>  |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                                  | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h] | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s] | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Ulmer Landstraße (West)                                                       |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K1         | G                                           | 150          | 3,8          | 1,8                       | 41                    | 925          | 0,162    | 1,100                      | 14                    | 29                    | ja                                                                                  | A          | 0,59                  |
| 12                                                                                       | K1         | L                                           | 125          | 3,1          | 3,4                       | 41                    | 488          | 0,256    | 1,100                      | 28                    | 34                    | ja                                                                                  | B          | 0,98                  |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Ulmer Landstraße (Ost)                                                        |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K2         | R                                           | 70           | 1,8          | 2,1                       | 33                    | 661          | 0,106    | 1,100                      | 19                    | 19                    | ja                                                                                  | A          | 0,36                  |
| 32                                                                                       | K2         | G                                           | 215          | 5,4          | 1,8                       | 33                    | 742          | 0,290    | 1,100                      | 21                    | 45                    | ja                                                                                  | B          | 1,24                  |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 4: Virchowstraße (Nord)                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K3/K3R     | R                                           | 305          | 7,6          | 2,1                       | 34                    | 675          | 0,452    | 1,100                      | 23                    | 65                    | nein                                                                                |            |                       |
| 42                                                                                       | K3         | L                                           | 260          | 6,5          | 2,1                       | 34                    | 673          | 0,386    | 1,100                      | 23                    | 55                    | nein                                                                                |            |                       |
| 41+42                                                                                    | K3/K3R     | R, L                                        | 565          | 14,1         | -                         |                       | 826          | 0,684    | 1,100                      | 25                    | 115                   | ja                                                                                  | B          | 3,95                  |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                             |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |            |                                             | 1125         | gew. Mittel: |                           |                       |              | 0,456    |                            | 22,8                  | max. QSV:             |                                                                                     | B          | 7,12                  |

Knotenpunkt K2, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                 |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K2/H04: Ulmer Straße / Neusäßer Straße                   |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                                        |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde                                      |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |              |                           |                       | Datum: 07.05.2025 |          |                            | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span> |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                              | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Ulmer Straße (West)                                                           |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K3      | R, G                                                     | 245          | 6,1          | 2,0                       | 24                    | 493               | 0,497    | 1,100                      | 32                                                                                 | 62                    | ja                                                                                  | B          | 2,20                  |
| 12                                                                                       | K3      | L                                                        | 130          | 3,3          | 2,8                       | 24                    | 354               | 0,367    | 1,100                      | 36                                                                                 | 38                    | ja                                                                                  | C          | 1,29                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Kriegshaberstraße (Süd)                                                       |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K2      | G                                                        | 390          | 9,8          | 1,8                       | 27                    | 606               | 0,644    | 1,100                      | 34                                                                                 | 91                    | ja                                                                                  | B          | 3,66                  |
| 22                                                                                       | K2L     | L                                                        | 125          | 3,1          | 1,9                       | 8                     | 187               | 0,670    | 1,100                      | 64                                                                                 | 50                    | ja                                                                                  | D          | 2,22                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Ulmer Straße (Ost)                                                            |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K1/K1R  | R                                                        | 125          | 3,1          | 1,8                       | 34                    | 764               | 0,164    | 1,100                      | 18                                                                                 | 28                    | ja                                                                                  | A          | 0,64                  |
| 32                                                                                       | K1      | G, L                                                     | 195          | 4,9          | 2,4                       | 26                    | 459               | 0,425    | 1,100                      | 32                                                                                 | 50                    | ja                                                                                  | B          | 1,75                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 4: Neusäßer Straße (Nord)                                                        |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                     | 390          | 9,8          | 1,9                       | 37                    | 801               | 0,487    | 1,100                      | 22                                                                                 | 76                    | ja                                                                                  | B          | 2,35                  |
| 42                                                                                       | K4L     | L                                                        | 105          | 2,6          | 1,9                       | 9                     | 207               | 0,507    | 1,100                      | 48                                                                                 | 39                    | ja                                                                                  | C          | 1,41                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 1705         | gew. Mittel: |                           |                       |                   | 0,499    |                            | 32,8                                                                               | max. QSV:             |                                                                                     | D          | 15,52                 |

Knotenpunkt K2, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K2/H04: Ulmer Straße / Neusäßer Straße                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Ulmer Straße (West)                                                           |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K3      | R, G                                                     | 360     | 9,0          | 2,1            | 24             | 476               | 0,756 | 1,100              | 48                                                                                 | 98             | ja                                                                                  | C   | 4,82           |
| 12                                                                                       | K3      | L                                                        | 165     | 4,1          | 3,4            | 24             | 296               | 0,558 | 1,100              | 45                                                                                 | 50             | ja                                                                                  | C   | 2,06           |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Kriegshaberstraße (Süd)                                                       |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K2      | G                                                        | 345     | 8,6          | 1,8            | 25             | 573               | 0,602 | 1,100              | 34                                                                                 | 80             | ja                                                                                  | B   | 3,22           |
| 22                                                                                       | K2L     | L                                                        | 95      | 2,4          | 1,9            | 9              | 211               | 0,451 | 1,100              | 46                                                                                 | 35             | ja                                                                                  | C   | 1,21           |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: Ulmer Straße (Ost)                                                            |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K1/K1R  | R                                                        | 115     | 2,9          | 1,9            | 32             | 708               | 0,162 | 1,100              | 20                                                                                 | 28             | ja                                                                                  | A   | 0,63           |
| 32                                                                                       | K1      | G, L                                                     | 285     | 7,1          | 2,5            | 24             | 396               | 0,719 | 1,100              | 49                                                                                 | 81             | ja                                                                                  | C   | 3,92           |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Neusäßer Straße (Nord)                                                        |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                     | 425     | 10,6         | 1,9            | 37             | 806               | 0,527 | 1,100              | 23                                                                                 | 82             | nein                                                                                |     |                |
| 42                                                                                       | K4L     | L                                                        | 170     | 4,3          | 1,9            | 11             | 257               | 0,660 | 1,100              | 55                                                                                 | 57             | nein                                                                                |     |                |
| 41+42                                                                                    | -       | R, G, L                                                  | 595     | 14,9         | -              |                | 739               | 0,805 | 1,100              | 41                                                                                 | 144            | ja                                                                                  | C   | 6,86           |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 1960    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,672 |                    | 41,7                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | C   | 22,71          |

Knotenpunkt K3, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------|-------|--------------------|----------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                   |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |  |     |                |                                                                                    |  |  |
| Stadt:                                                                                   |            | Augsburg                                 |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K3/LSA65: Stenglinstraße / Virchowstraße |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| Variante:                                                                                |            | Prognose-Nullfall                        |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Morgenspitzenstunde                      |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 60                  |         |              |                |                | T [h] = 1,0 |       | S [%] = 95         |                |                | Datum: 07.05.2025                                                                   |     |                | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span> |  |  |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                               | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C           | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub> | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]     | [-]   | [-]                | [s]            | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |                                                                                    |  |  |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| 11                                                                                       | K1R        | R                                        | 30      | 0,5          | 2,4            | 18             | 467         | 0,064 | 1,100              | 15             | 10             | ja                                                                                  | A   | 0,13           |                                                                                    |  |  |
| 12                                                                                       | K1         | G                                        | 55      | 0,9          | 1,8            | 28             | 950         | 0,058 | 1,100              | 8              | 11             | ja                                                                                  | A   | 0,13           |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| Zufahrt 2: Virchowstraße (Süd)                                                           |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| 21                                                                                       | K4         | R, L                                     | 345     | 5,8          | 2,4            | 17             | 459         | 0,752 | 1,100              | 38             | 76             | ja                                                                                  | C   | 3,63           |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| Zufahrt 3: Stenglinstraße (Ost)                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| 31                                                                                       | K3         | G                                        | 240     | 4,0          | 1,8            | 28             | 967         | 0,248 | 1,100              | 10             | 31             | ja                                                                                  | A   | 0,65           |                                                                                    |  |  |
| 32                                                                                       | K3L        | L                                        | 195     | 3,3          | 2,4            | 18             | 477         | 0,409 | 1,100              | 22             | 38             | ja                                                                                  | B   | 1,19           |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
|                                                                                          |            |                                          |         |              |                |                |             |       |                    |                |                |                                                                                     |     |                |                                                                                    |  |  |
| Summe:                                                                                   |            |                                          | 865     | gew. Mittel: |                |                |             | 0,467 |                    | 23,8           | max. QSV:      |                                                                                     | C   | 5,73           |                                                                                    |  |  |

*Knotenpunkt K3, Abendspitzenstunde*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|--------------|----------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                   |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |  |                                                                                    |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                 |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K3/LSA65: Stenglinstraße / Virchowstraße |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                        |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 60                  |              |              | T [h] = 1,0               |                       | S [%] = 95   |          |                            | Datum: 07.05.2025     |                       |                                                                                     | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span> |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                  | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h] | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s] | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-]                                                                         | T <sub>W</sub><br>[h] |
| <b>Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)</b>                                                  |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| 11                                                                                       | K1R     | R                                        | 45           | 0,8          | 2,3                       | 21                    | 562          | 0,080    | 1,100                      | 13                    | 12                    | ja                                                                                  | A                                                                                  | 0,17                  |
| 12                                                                                       | K1      | G                                        | 120          | 2,0          | 1,8                       | 31                    | 1048         | 0,115    | 1,100                      | 7                     | 17                    | ja                                                                                  | A                                                                                  | 0,24                  |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| <b>Zufahrt 2: Virchowstraße (Süd)</b>                                                    |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| 21                                                                                       | K4      | R, L                                     | 265          | 4,4          | 2,6                       | 14                    | 344          | 0,771    | 1,100                      | 48                    | 69                    | ja                                                                                  | C                                                                                  | 3,55                  |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| <b>Zufahrt 3: Stenglinstraße (Ost)</b>                                                   |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| 31                                                                                       | K3      | G                                        | 80           | 1,3          | 1,9                       | 31                    | 1030         | 0,078    | 1,100                      | 7                     | 13                    | ja                                                                                  | A                                                                                  | 0,16                  |
| 32                                                                                       | K3L     | L                                        | 390          | 6,5          | 2,7                       | 21                    | 495          | 0,788    | 1,100                      | 42                    | 85                    | ja                                                                                  | C                                                                                  | 4,51                  |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
|                                                                                          |         |                                          |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |                                                                                    |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                          | 900          | gew. Mittel: |                           |                       |              | 0,595    |                            | 34,5                  | max. QSV:             |                                                                                     | C                                                                                  | 8,63                  |

Knotenpunkt K4+K10, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                                |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                | <div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>gevas</div><div>humberg &amp; partner</div></div> |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                              |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K4+K10/LSA66: Neusäßer Straße / Dr.-Dürwanger-Straße / Stenglinstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                                                     |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zeitraum:                                                                                |         | Morgenspitzenstunde                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95              |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                    | Bearbeiter: <div></div> |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                               | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>          | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                                                                       | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                                       | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                     | [m]            | [ja/nein]                                                                                                                     | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 11                                                                                       | K6R     | R                                                                     | 25      | 0,6          | 1,9            | 11             | 260               | 0,096 | 1,100              | 35                      | 12             | ja                                                                                                                            | B   | 0,24           |
| 12                                                                                       | K6      | G                                                                     | 20      | 0,5          | 1,8            | 21             | 493               | 0,041 | 1,100              | 26                      | 9              | ja                                                                                                                            | B   | 0,14           |
| 13                                                                                       | K6      | L                                                                     | 170     | 4,3          | 2,2            | 21             | 398               | 0,428 | 1,100              | 34                      | 47             | ja                                                                                                                            | B   | 1,61           |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 2: Neusäßer Straße (Südost)                                                      |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 21                                                                                       | K1      | R, G                                                                  | 385     | 9,6          | 1,9            | 49             | 1066              | 0,361 | 1,100              | 12                      | 60             | ja                                                                                                                            | A   | 1,31           |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                                  | 285     | 7,1          | 2,0            | 49             | 1002              | 0,284 | 1,100              | 11                      | 45             | ja                                                                                                                            | A   | 0,90           |
| 63                                                                                       | K3L     | L                                                                     | 145     | 3,6          | 2,0            | 22             | 459               | 0,316 | 1,100              | 29                      | 38             | nein                                                                                                                          |     |                |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 3: Dr.-Dürwanger-Straße (Ost)                                                    |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 31                                                                                       | K2      | R, L                                                                  | 140     | 3,5          | 2,0            | 19             | 402               | 0,349 | 1,100              | 32                      | 39             | ja                                                                                                                            | B   | 1,25           |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 4: Alfred-Nobel-Straße (Nordost)                                                 |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                                  | 30      | 0,8          | 2,5            | 21             | 355               | 0,085 | 1,100              | 29                      | 13             | ja                                                                                                                            | B   | 0,24           |
| 42                                                                                       | K4      | L                                                                     | 15      | 0,4          | 2,4            | 21             | 375               | 0,040 | 1,100              | 29                      | 8              | ja                                                                                                                            | B   | 0,12           |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 5: Neusäßer Straße (Nordwest)                                                    |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 51                                                                                       | -       | R                                                                     | 465     | 11,6         |                |                |                   |       | 1,100              |                         |                | ja                                                                                                                            |     |                |
| 52                                                                                       | K5      | G                                                                     | 390     | 9,8          | 1,8            | 27             | 606               | 0,644 | 1,100              | 34                      | 91             | ja                                                                                                                            | B   | 3,66           |
| 53                                                                                       | K5      | L                                                                     | 30      | 0,8          | 4,8            | 27             | 234               | 0,128 | 1,100              | 35                      | 14             | ja                                                                                                                            | C   | 0,29           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                                       | 1955    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,308 |                    | 18,0                    | max. QSV:      |                                                                                                                               | C   | 9,77           |

Knotenpunkt K4+K10, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                                |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                | <div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>gevas</div><div>humberg &amp; partner</div></div> |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                              |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K4+K10/LSA66: Neusäßer Straße / Dr.-Dürwanger-Straße / Stenglinstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                                                     |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95              |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                    | Bearbeiter: <div></div> |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                               | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>          | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                                                                       | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                                       | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                     | [m]            | [ja/nein]                                                                                                                     | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 11                                                                                       | K6R     | R                                                                     | 125     | 3,1          | 1,8            | 11             | 262               | 0,477 | 1,100              | 44                      | 39             | ja                                                                                                                            | C   | 1,52           |
| 12                                                                                       | K6      | G                                                                     | 40      | 1,0          | 1,8            | 26             | 589               | 0,068 | 1,100              | 23                      | 13             | ja                                                                                                                            | B   | 0,26           |
| 13                                                                                       | K6      | L                                                                     | 400     | 10,0         | 2,4            | 26             | 437               | 0,916 | 1,100              | 103                     | 155            | ja                                                                                                                            | E   | 11,46          |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 2: Neusäßer Straße (Südost)                                                      |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 21                                                                                       | K1      | R, G                                                                  | 332     | 8,3          | 1,9            | 47             | 1021              | 0,325 | 1,100              | 13                      | 54             | ja                                                                                                                            | A   | 1,18           |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                                  | 308     | 7,7          | 2,0            | 47             | 950               | 0,324 | 1,100              | 13                      | 51             | ja                                                                                                                            | A   | 1,10           |
| 63                                                                                       | K3L     | L                                                                     | 70      | 1,8          | 2,0            | 20             | 406               | 0,173 | 1,100              | 29                      | 22             | nein                                                                                                                          |     |                |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 3: Dr.-Dürwanger-Straße (Ost)                                                    |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 31                                                                                       | K2      | R, L                                                                  | 110     | 2,8          | 1,9            | 22             | 465               | 0,237 | 1,100              | 28                      | 30             | ja                                                                                                                            | B   | 0,86           |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 4: Alfred-Nobel-Straße (Nordost)                                                 |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                                  | 60      | 1,5          | 2,1            | 26             | 497               | 0,121 | 1,100              | 25                      | 18             | ja                                                                                                                            | B   | 0,41           |
| 42                                                                                       | K4      | L                                                                     | 50      | 1,3          | 2,9            | 26             | 363               | 0,138 | 1,100              | 31                      | 17             | ja                                                                                                                            | B   | 0,43           |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 5: Neusäßer Straße (Nordwest)                                                    |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 51                                                                                       | -       | R                                                                     | 335     | 8,4          |                |                |                   |       | 1,100              |                         |                | ja                                                                                                                            |     |                |
| 52                                                                                       | K5      | G                                                                     | 460     | 11,5         | 1,8            | 25             | 568               | 0,810 | 1,100              | 52                      | 125            | ja                                                                                                                            | D   | 6,59           |
| 53                                                                                       | K5      | L                                                                     | 35      | 0,9          | 4,5            | 25             | 229               | 0,153 | 1,100              | 37                      | 15             | ja                                                                                                                            | C   | 0,36           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                                       | 2255    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,468 |                    | 38,6                    | max. QSV:      |                                                                                                                               | E   | 24,18          |

*Knotenpunkt K4+K10, Abendspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                | <div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>gevas</div><div>humberg &amp; partner</div></div> |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                               |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K4+K10/LSA66: Neusäßer Straße / Dr.-Dürrwanger-Straße / Stenglinstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall, optimiert                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zeitraum:                                                                                |         | Abendspitzenstunde                                                     |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95               |         |              |                |                | Datum: 21.07.2025 |       |                    | Bearbeiter: <div></div> |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                                | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>          | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                                                                       | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                                        | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                     | [m]            | [ja/nein]                                                                                                                     | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 11                                                                                       | K6R     | R                                                                      | 125     | 3,1          | 1,8            | 14             | 333               | 0,375 | 1,100              | 37                      | 37             | ja                                                                                                                            | C   | 1,29           |
| 12                                                                                       | K6      | G                                                                      | 40      | 1,0          | 1,8            | 36             | 822               | 0,049 | 1,100              | 16                      | 12             | ja                                                                                                                            | A   | 0,18           |
| 13                                                                                       | K6      | L                                                                      | 400     | 10,0         | 2,6            | 36             | 579               | 0,691 | 1,100              | 36                      | 96             | ja                                                                                                                            | C   | 4,04           |
|                                                                                          |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 2: Neusäßer Straße (Südost)                                                      |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 21                                                                                       | K1      | R, G                                                                   | 332     | 8,3          | 1,9            | 29             | 638               | 0,521 | 1,100              | 28                      | 73             | ja                                                                                                                            | B   | 2,58           |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                                   | 308     | 7,7          | 2,0            | 29             | 593               | 0,519 | 1,100              | 28                      | 70             | ja                                                                                                                            | B   | 2,41           |
| 63                                                                                       | K3L     | L                                                                      | 70      | 1,8          | 2,0            | 11             | 237               | 0,295 | 1,100              | 39                      | 25             | nein                                                                                                                          |     |                |
|                                                                                          |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 3: Dr.-Dürrwanger-Straße (Ost)                                                   |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 31                                                                                       | K2      | R, L                                                                   | 110     | 2,8          | 1,9            | 11             | 248               | 0,443 | 1,100              | 43                      | 36             | ja                                                                                                                            | C   | 1,31           |
|                                                                                          |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 4: Alfred-Nobel-Straße (Nordost)                                                 |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                                   | 60      | 1,5          | 2,1            | 36             | 704               | 0,085 | 1,100              | 17                      | 16             | ja                                                                                                                            | A   | 0,29           |
| 42                                                                                       | K4      | L                                                                      | 50      | 1,3          | 3,0            | 36             | 492               | 0,102 | 1,100              | 25                      | 16             | ja                                                                                                                            | B   | 0,35           |
|                                                                                          |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 5: Neusäßer Straße (Nordwest)                                                    |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 51                                                                                       | -       | R                                                                      | 335     | 8,4          |                |                |                   |       | 1,100              |                         |                | ja                                                                                                                            |     |                |
| 52                                                                                       | K5      | G                                                                      | 460     | 11,5         | 1,8            | 25             | 568               | 0,810 | 1,100              | 52                      | 125            | ja                                                                                                                            | D   | 6,59           |
| 53                                                                                       | K5      | L                                                                      | 35      | 0,9          | 4,8            | 25             | 216               | 0,162 | 1,100              | 38                      | 15             | ja                                                                                                                            | C   | 0,37           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                                        | 2255    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,486 |                    | 31,0                    | max. QSV:      |                                                                                                                               | D   | 19,40          |

Knotenpunkt K5, Morgenspitzenstunde

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss                                   |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------|----------|----------|------|---------|-------|-----|
| Datei:                                                                                                 |                   | K5_früh_F.krs               |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Projekt:                                                                                               |                   | Verkehrsuntersuchung UKA    |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Projekt-Nummer:                                                                                        |                   | A-UKA1                      |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Knoten:                                                                                                |                   | K5                          |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Stunde:                                                                                                |                   | Morgenspitze Nullfall       |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Wartezeiten                                                                                            |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                   | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis                      | q-e-vorh | q-e-max  | x    | Reserve | Wz    | QSV |
|                                                                                                        | Name              | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | -    | Pkw-E/h | s     | -   |
| 1                                                                                                      | Westheimer Straße | 1                           | 70                                                           | 1040                         | 431      | 433      | 1,00 | 2       | 127,3 | E   |
| 2                                                                                                      | Neusässer Straße  | 1                           | 70                                                           | 502                          | 382      | 814      | 0,47 | 432     | 8,6   | A   |
| 2                                                                                                      | Bypass            | 1                           |                                                              |                              | 300      | 1400     | 0,21 | 1100    | 3,4   | A   |
| 3                                                                                                      | Kobelweg          | 1                           | 70                                                           | 391                          | 950      | 901      | 1,05 | -49     | 153,5 | F   |
| 4                                                                                                      | Augsburger Straße | 1                           | 70                                                           | 925                          | 476      | 511      | 0,93 | 35      | 71,5  | E   |
|                                                                                                        |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Staulängen                                                                                             |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                   | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis                      | q-e-vorh | q-e-max  | L    | L-95    | L-99  | QSV |
|                                                                                                        | Name              | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | Fz   | Fz      | Fz    | -   |
| 1                                                                                                      | Westheimer Straße | 1                           | 70                                                           | 1040                         | 431      | 433      | 11,7 | 25      | 31    | E   |
| 2                                                                                                      | Neusässer Straße  | 1                           | 70                                                           | 502                          | 382      | 814      | 0,6  | 3       | 4     | A   |
| 2                                                                                                      | Bypass            | 1                           |                                                              |                              | 300      | 1400     | -    | -       | -     | A   |
| 3                                                                                                      | Kobelweg          | 1                           | 70                                                           | 391                          | 950      | 901      | 33,8 | 51      | 60    | F   |
| 4                                                                                                      | Augsburger Straße | 1                           | 70                                                           | 925                          | 476      | 511      | 6,8  | 19      | 25    | E   |
|                                                                                                        |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Gesamt-Qualitätsstufe : F                                                                              |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen. |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                   | Gesamter Verkehr mit Bypass |                                                              | Verkehr im Kreis ohne Bypass |          |          |      |         |       |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                                                            |                   | :                           | 2539                                                         | 2239                         |          | Pkw-E/h  |      |         |       |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                                                   |                   | :                           | 2495                                                         | 2198                         |          | Fz/h     |      |         |       |     |
| Summe aller Wartezeiten                                                                                |                   | :                           | 66,0                                                         | 55,3                         |          | Fz-h/h   |      |         |       |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                                                          |                   | :                           | 95,3                                                         | 90,5                         |          | s pro Fz |      |         |       |     |
| Berechnungsverfahren :                                                                                 |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Kapazität                                                                                              |                   | :                           | Deutschland: HBS 2015                                        |                              |          |          |      |         |       |     |
| Wartezeit                                                                                              |                   | :                           | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                              |          |          |      |         |       |     |
| Staulängen                                                                                             |                   | :                           | Wu, 1997                                                     |                              |          |          |      |         |       |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                                                     |                   | :                           | Stuwe, 1992                                                  |                              |          |          |      |         |       |     |
| LOS - Einstufung                                                                                       |                   | :                           | HBS (Deutschland)                                            |                              |          |          |      |         |       |     |

*Knotenpunkt K5, Abendspitzenstunde*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------|----------|----------|------|---------|------|-----|
| Datei:                                                               |                   | K5_spät_F.krs               |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Projekt:                                                             |                   | Verkehrsuntersuchung UKA    |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Projekt-Nummer:                                                      |                   | A-UKA1                      |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Knoten:                                                              |                   | K5                          |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Stunde:                                                              |                   | Abendspitze Nullfall        |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Wartezeiten                                                          |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |                   | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis                      | q-e-vorh | q-e-max  | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|                                                                      | Name              | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1                                                                    | Westheimer Straße | 1                           | 70                                                           | 953                          | 427      | 492      | 0,87 | 65      | 48,9 | E   |
| 2                                                                    | Neusässer Straße  | 1                           | 70                                                           | 502                          | 483      | 814      | 0,59 | 331     | 11,0 | B   |
| 2                                                                    | Bypass            | 1                           |                                                              |                              | 554      | 1400     | 0,40 | 846     | 4,3  | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg          | 1                           | 70                                                           | 503                          | 813      | 813      | 1,00 | 0       | 94,1 | F   |
| 4                                                                    | Augsburger Straße | 1                           | 70                                                           | 703                          | 564      | 663      | 0,85 | 99      | 33,9 | D   |
| Staulängen                                                           |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |                   | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis                      | q-e-vorh | q-e-max  | L    | L-95    | L-99 | QSV |
|                                                                      | Name              | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | Fz   | Fz      | Fz   | -   |
| 1                                                                    | Westheimer Straße | 1                           | 70                                                           | 953                          | 427      | 492      | 4,0  | 14      | 19   | E   |
| 2                                                                    | Neusässer Straße  | 1                           | 70                                                           | 502                          | 483      | 814      | 1,0  | 4       | 6    | B   |
| 2                                                                    | Bypass            | 1                           |                                                              |                              | 554      | 1400     | -    | -       | -    | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg          | 1                           | 70                                                           | 503                          | 813      | 813      | 16,7 | 35      | 43   | F   |
| 4                                                                    | Augsburger Straße | 1                           | 70                                                           | 703                          | 564      | 663      | 3,7  | 13      | 19   | D   |
| Gesamt-Qualitätsstufe : F                                            |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |                   | Gesamter Verkehr mit Bypass |                                                              | Verkehr im Kreis ohne Bypass |          |          |      |         |      |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                          |                   | :                           | 2841                                                         | 2287                         |          | Pkw-E/h  |      |         |      |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                 |                   | :                           | 2809                                                         | 2258                         |          | Fz/h     |      |         |      |     |
| Summe aller Wartezeiten                                              |                   | :                           | 35,8                                                         | 26,9                         |          | Fz-h/h   |      |         |      |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                        |                   | :                           | 45,9                                                         | 42,8                         |          | s pro Fz |      |         |      |     |
| Berechnungsverfahren :                                               |                   |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Kapazität                                                            |                   | :                           | Deutschland: HBS 2015                                        |                              |          |          |      |         |      |     |
| Wartezeit                                                            |                   | :                           | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                              |          |          |      |         |      |     |
| Staulängen                                                           |                   | :                           | Wu, 1997                                                     |                              |          |          |      |         |      |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                   |                   | :                           | Stuwe, 1992                                                  |                              |          |          |      |         |      |     |
| LOS - Einstufung                                                     |                   | :                           | HBS (Deutschland)                                            |                              |          |          |      |         |      |     |

*Knotenpunkt K6, Morgenspitzenstunde*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss                                   |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------|---------|------------------------------|---------|----------|---------|-------|-----|
| Datei:                                                                                                 |                 | K6_früh_F.krs               |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
| Projekt:                                                                                               |                 | Verkehrsuntersuchung UKA    |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
| Projekt-Nummer:                                                                                        |                 | A-UKA1                      |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
| Knoten:                                                                                                |                 | K6                          |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
| Stunde:                                                                                                |                 | Morgenspitze Nullfall       |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
|                                                                                                        |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
| Wartezeiten                                                                                            |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
|                                                                                                        |                 | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | x        | Reserve | Wz    | QSV |
|                                                                                                        | Name            | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | -        | Pkw-E/h | s     | -   |
| 1                                                                                                      | Kobelweg (West) | 1                           | 70                                                           | 421     | 163                          | 877     | 0,19     | 714     | 5,1   | A   |
| 1                                                                                                      | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 704                          | 1400    | 0,50     | 696     | 5,3   | A   |
| 2                                                                                                      | Kobelweg (Ost)  | 1                           | 70                                                           | 163     | 633                          | 1090    | 0,58     | 457     | 8,0   | A   |
| 2                                                                                                      | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 247                          | 1400    | 0,18     | 1153    | 3,2   | A   |
| 3                                                                                                      | Umgehung Neusäß | 1                           | 70                                                           | 635     | 734                          | 713     | 1,03     | -21     | 133,0 | F   |
|                                                                                                        |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
| Staulängen                                                                                             |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
|                                                                                                        |                 | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | L        | L-95    | L-99  | QSV |
|                                                                                                        | Name            | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | Fz       | Fz      | Fz    | -   |
| 1                                                                                                      | Kobelweg (West) | 1                           | 70                                                           | 421     | 163                          | 877     | 0,2      | 1       | 1     | A   |
| 1                                                                                                      | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 704                          | 1400    | -        | -       | -     | A   |
| 2                                                                                                      | Kobelweg (Ost)  | 1                           | 70                                                           | 163     | 633                          | 1090    | 1,0      | 4       | 6     | A   |
| 2                                                                                                      | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 247                          | 1400    | -        | -       | -     | A   |
| 3                                                                                                      | Umgehung Neusäß | 1                           | 70                                                           | 635     | 734                          | 713     | 21,7     | 38      | 46    | F   |
|                                                                                                        |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
| Gesamt-Qualitätsstufe : F                                                                              |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
| Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen. |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
|                                                                                                        |                 | Gesamter Verkehr mit Bypass |                                                              |         | Verkehr im Kreis ohne Bypass |         |          |         |       |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                                                            |                 | :                           | 2481                                                         |         | 1530                         |         | Pkw-E/h  |         |       |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                                                   |                 | :                           | 2437                                                         |         | 1502                         |         | Fz/h     |         |       |     |
| Summe aller Wartezeiten                                                                                |                 | :                           | 30,9                                                         |         | 16,4                         |         | Fz-h/h   |         |       |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                                                          |                 | :                           | 45,6                                                         |         | 39,4                         |         | s pro Fz |         |       |     |
| Berechnungsverfahren :                                                                                 |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |       |     |
| Kapazität                                                                                              |                 | :                           | Deutschland: HBS 2015                                        |         |                              |         |          |         |       |     |
| Wartezeit                                                                                              |                 | :                           | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |         |                              |         |          |         |       |     |
| Staulängen                                                                                             |                 | :                           | Wu, 1997                                                     |         |                              |         |          |         |       |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                                                     |                 | :                           | Stuwe, 1992                                                  |         |                              |         |          |         |       |     |
| LOS - Einstufung                                                                                       |                 | :                           | HBS (Deutschland)                                            |         |                              |         |          |         |       |     |

*Knotenpunkt K6, Abendspitzenstunde*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------|---------|------------------------------|---------|----------|---------|------|-----|
| Datei:                                                               |                 | K6_spät_B.krs               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Projekt:                                                             |                 | Verkehrsuntersuchung UKA    |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Projekt-Nummer:                                                      |                 | A-UKA1                      |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Knoten:                                                              |                 | K6                          |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Stunde:                                                              |                 | Abendspitze Nullfall        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Wartezeiten                                                          |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                 | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | x        | Reserve | Wz   | QSV |
|                                                                      | Name            | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | -        | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1                                                                    | Kobelweg (West) | 1                           | 70                                                           | 192     | 289                          | 1065    | 0,27     | 776     | 4,7  | A   |
| 1                                                                    | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 587                          | 1400    | 0,42     | 813     | 4,5  | A   |
| 2                                                                    | Kobelweg (Ost)  | 1                           | 70                                                           | 289     | 634                          | 984     | 0,64     | 350     | 10,3 | B   |
| 2                                                                    | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 371                          | 1400    | 0,27     | 1029    | 3,5  | A   |
| 3                                                                    | Umgehung Neusäß | 1                           | 70                                                           | 638     | 308                          | 711     | 0,43     | 403     | 9,0  | A   |
|                                                                      |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Staulängen                                                           |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                 | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | L        | L-95    | L-99 | QSV |
|                                                                      | Name            | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | Fz       | Fz      | Fz   | -   |
| 1                                                                    | Kobelweg (West) | 1                           | 70                                                           | 192     | 289                          | 1065    | 0,3      | 1       | 2    | A   |
| 1                                                                    | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 587                          | 1400    | -        | -       | -    | A   |
| 2                                                                    | Kobelweg (Ost)  | 1                           | 70                                                           | 289     | 634                          | 984     | 1,2      | 5       | 8    | B   |
| 2                                                                    | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 371                          | 1400    | -        | -       | -    | A   |
| 3                                                                    | Umgehung Neusäß | 1                           | 70                                                           | 638     | 308                          | 711     | 0,5      | 2       | 3    | A   |
|                                                                      |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Gesamt-Qualitätsstufe : B                                            |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                 | Gesamter Verkehr mit Bypass |                                                              |         | Verkehr im Kreis ohne Bypass |         |          |         |      |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                          |                 | :                           | 2189                                                         |         | 1231                         |         | Pkw-E/h  |         |      |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                 |                 | :                           | 2174                                                         |         | 1222                         |         | Fz/h     |         |      |     |
| Summe aller Wartezeiten                                              |                 | :                           | 5,8                                                          |         | 2,5                          |         | Fz-h/h   |         |      |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                        |                 | :                           | 9,6                                                          |         | 7,5                          |         | s pro Fz |         |      |     |
| Berechnungsverfahren :                                               |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Kapazität                                                            |                 | :                           | Deutschland: HBS 2015                                        |         |                              |         |          |         |      |     |
| Wartezeit                                                            |                 | :                           | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |         |                              |         |          |         |      |     |
| Staulängen                                                           |                 | :                           | Wu, 1997                                                     |         |                              |         |          |         |      |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                   |                 | :                           | Stuwe, 1992                                                  |         |                              |         |          |         |      |     |
| LOS - Einstufung                                                     |                 | :                           | HBS (Deutschland)                                            |         |                              |         |          |         |      |     |

Knotenpunkt K7, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K7/LSA52: Kobelweg / Dr.-Dürrwanger-Straße               |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde                                      |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K4      | R, G                                                     | 865     | 21,6         | 1,9            | 49             | 1055              | 0,820 | 1,100              | 30                                                                                 | 185            | ja                                                                                  | B   | 7,28           |
| 12                                                                                       | K4      | L                                                        | 25      | 0,6          | 10,8           | 49             | 185               | 0,135 | 1,100              | 38                                                                                 | 12             | ja                                                                                  | C   | 0,27           |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Dr.-Dürrwanger-Straße (Süd)                                                   |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K1/K1R  | R                                                        | 30      | 0,8          | 2,7            | 21             | 332               | 0,090 | 1,100              | 29                                                                                 | 15             | ja                                                                                  | B   | 0,24           |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                     | 15      | 0,4          | 3,5            | 16             | 194               | 0,077 | 1,100              | 35                                                                                 | 11             | ja                                                                                  | B   | 0,14           |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K2      | R, G                                                     | 930     | 23,3         | 1,9            | 60             | 1315              | 0,707 | 1,100              | 14                                                                                 | 141            | ja                                                                                  | A   | 3,55           |
| 32                                                                                       | K2      | L                                                        | 90      | 2,3          | 13,2           | 60             | 184               | 0,488 | 1,100              | 49                                                                                 | 34             | ja                                                                                  | C   | 1,22           |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Oberer Schleisweg (Nord)                                                      |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K3      | R, G                                                     | 135     | 3,4          | 2,6            | 16             | 262               | 0,516 | 1,100              | 44                                                                                 | 44             | ja                                                                                  | C   | 1,66           |
| 42                                                                                       | K3      | L                                                        | 25      | 0,6          | 2,3            | 16             | 292               | 0,086 | 1,100              | 33                                                                                 | 12             | ja                                                                                  | B   | 0,23           |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 2115    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,704 |                    | 24,8                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | C   | 14,58          |

Knotenpunkt K7, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                 |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K7/LSA52: Kobelweg / Dr.-Dürrwanger-Straße               |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                                        |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |              |                           |                       | Datum: 07.05.2025 |          |                            | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                              | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K4      | R, G                                                     | 1060         | 26,5         | 1,8                       | 48                    | 1066              | 0,994    | 1,100                      | 135                                                                                | 448                   | ja                                                                                  | E          | 39,73                 |
| 12                                                                                       | K4      | L                                                        | 65           | 1,6          | 13,1                      | 48                    | 150               | 0,434    | 1,100                      | 50                                                                                 | 27                    | ja                                                                                  | C          | 0,90                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Dr.-Dürrwanger-Straße (Süd)                                                   |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K1/K1R  | R                                                        | 125          | 3,1          | 2,2                       | 22                    | 427               | 0,293    | 1,100                      | 31                                                                                 | 34                    | ja                                                                                  | B          | 1,06                  |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                     | 50           | 1,3          | 2,4                       | 16                    | 284               | 0,176    | 1,100                      | 35                                                                                 | 18                    | ja                                                                                  | B          | 0,48                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K2      | R, G                                                     | 1000         | 25,0         | 1,8                       | 60                    | 1325              | 0,755    | 1,100                      | 16                                                                                 | 160                   | ja                                                                                  | A          | 4,46                  |
| 32                                                                                       | K2      | L                                                        | 70           | 1,8          | 21,2                      | 60                    | 115               | 0,609    | 1,100                      | 70                                                                                 | 33                    | ja                                                                                  | E          | 1,36                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 4: Oberer Schleisweg (Nord)                                                      |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K3      | R, G                                                     | 75           | 1,9          | 2,6                       | 16                    | 263               | 0,285    | 1,100                      | 37                                                                                 | 25                    | ja                                                                                  | C          | 0,78                  |
| 42                                                                                       | K3      | L                                                        | 15           | 0,4          | 2,7                       | 16                    | 256               | 0,059    | 1,100                      | 35                                                                                 | 8                     | ja                                                                                  | B          | 0,15                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 2460         | gew. Mittel: |                           |                       |                   | 0,791    |                            | 71,6                                                                               | max. QSV:             |                                                                                     | E          | 48,93                 |

*Knotenpunkt K7, Abendspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                    |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                  |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K7/LSA52: Kobelweg / Dr.-Dürrwanger-Straße                |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall, tU = 110s                              |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                        |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 110      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                     | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                   | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in, FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                           | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                 | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K4      | R, G                                                      | 1060    | 32,4         | 1,8            | 68             | 1229              | 0,863 | 1,100               | 37                                                                                 | 261            | ja                                                                                  | C   | 10,75          |
| 12                                                                                       | K4      | L                                                         | 65      | 2,0          | 11,8           | 68             | 192               | 0,338 | 1,100               | 51                                                                                 | 28             | ja                                                                                  | D   | 0,92           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Dr.-Dürrwanger-Straße (Süd)                                                   |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K1/K1R  | R                                                         | 125     | 3,8          | 2,2            | 22             | 338               | 0,370 | 1,100               | 43                                                                                 | 42             | ja                                                                                  | C   | 1,50           |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                      | 50      | 1,5          | 2,5            | 16             | 224               | 0,223 | 1,100               | 46                                                                                 | 22             | ja                                                                                  | C   | 0,65           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K2      | R, G                                                      | 1000    | 30,6         | 1,8            | 80             | 1440              | 0,694 | 1,100               | 12                                                                                 | 155            | ja                                                                                  | A   | 3,30           |
| 32                                                                                       | K2      | L                                                         | 70      | 2,1          | 17,9           | 80             | 148               | 0,473 | 1,100               | 61                                                                                 | 32             | ja                                                                                  | D   | 1,18           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Oberer Schleisweg (Nord)                                                      |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K3      | R, G                                                      | 75      | 2,3          | 2,7            | 16             | 205               | 0,367 | 1,100               | 51                                                                                 | 31             | ja                                                                                  | D   | 1,06           |
| 42                                                                                       | K3      | L                                                         | 15      | 0,5          | 2,8            | 16             | 198               | 0,076 | 1,100               | 46                                                                                 | 10             | ja                                                                                  | C   | 0,19           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                     |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |         |                                                           | 2460    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,711 |                     | 28,6                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | D   | 19,55          |

Knotenpunkt K8, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|--------------|----------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                         |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K8/O04: Dayton-Ring / Kobelweg |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall              |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde            |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90        |              |              | T [h] = 1,0               |                       | S [%] = 95   |          | Datum: 21.07.2025          |                       |                       | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span>  |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                        | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h] | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s] | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K3R     | R                              | 385          | 9,6          | 1,9                       | 56                    | 1202         | 0,320    | 1,100                      | 8                     | 53                    | ja                                                                                  | A          | 0,90                  |
| 12                                                                                       | K3G     | G                              | 325          | 8,1          | 1,8                       | 35                    | 779          | 0,417    | 1,100                      | 21                    | 65                    | ja                                                                                  | B          | 1,93                  |
| 13                                                                                       | K3L     | L                              | 310          | 7,8          | 2,0                       | 20                    | 428          | 0,724    | 1,100                      | 47                    | 92                    | ja                                                                                  | C          | 4,06                  |
|                                                                                          |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Dayton-Ring (Süd)                                                             |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K2R     | R                              | 185          | 4,6          | 1,8                       | 18                    | 418          | 0,442    | 1,100                      | 35                    | 49                    | ja                                                                                  | B          | 1,80                  |
| 22                                                                                       | K2L     | L                              | 350          | 8,8          | 1,9                       | 21                    | 472          | 0,742    | 1,100                      | 47                    | 96                    | ja                                                                                  | C          | 4,57                  |
| 23                                                                                       | K2L     | L                              | 320          | 8,0          | 2,0                       | 21                    | 431          | 0,742    | 1,100                      | 48                    | 91                    | ja                                                                                  | C          | 4,30                  |
|                                                                                          |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K1R     | R                              | 190          | 4,8          | 1,9                       | 56                    | 1202         | 0,158    | 1,100                      | 7                     | 28                    | ja                                                                                  | A          | 0,37                  |
| 32                                                                                       | K1G     | G                              | 240          | 6,0          | 1,8                       | 35                    | 786          | 0,305    | 1,100                      | 20                    | 48                    | ja                                                                                  | A          | 1,31                  |
| 33                                                                                       | K1L     | L                              | 65           | 1,6          | 1,9                       | 20                    | 447          | 0,146    | 1,100                      | 28                    | 21                    | ja                                                                                  | B          | 0,51                  |
|                                                                                          |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 4: Dayton-Ring (Nord)                                                            |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K4R     | R                              | 310          | 7,8          | 1,9                       | 18                    | 408          | 0,761    | 1,100                      | 54                    | 92                    | ja                                                                                  | D          | 4,61                  |
| 42                                                                                       | K4L     | L                              | 150          | 3,8          | 1,9                       | 21                    | 472          | 0,318    | 1,100                      | 30                    | 40                    | ja                                                                                  | B          | 1,25                  |
| 43                                                                                       | K4L     | L                              | 150          | 3,8          | 1,9                       | 21                    | 472          | 0,318    | 1,100                      | 30                    | 40                    | ja                                                                                  | B          | 1,25                  |
|                                                                                          |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                | 2980         | gew. Mittel: |                           |                       |              | 0,505    |                            | 32,4                  | max. QSV:             |                                                                                     | D          | 26,85                 |

Knotenpunkt K8, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                 |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K8/O04: Dayton-Ring / Kobelweg                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                                        |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |              |                           |                       | Datum: 21.07.2025 |          |                            | Bearbeiter:  |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                                           | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K3R     | R                                                        | 505          | 12,6         | 1,8                       | 51                    | 1135              | 0,445    | 1,100                      | 12                                                                                              | 75                    | ja                                                                                  | A          | 1,73                  |
| 12                                                                                       | K3G     | G                                                        | 305          | 7,6          | 1,8                       | 33                    | 749               | 0,407    | 1,100                      | 23                                                                                              | 61                    | ja                                                                                  | B          | 1,91                  |
| 13                                                                                       | K3L     | L                                                        | 445          | 11,1         | 1,8                       | 25                    | 573               | 0,777    | 1,100                      | 46                                                                                              | 115                   | ja                                                                                  | C          | 5,69                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Dayton-Ring (Süd)                                                             |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K2R     | R                                                        | 120          | 3,0          | 1,8                       | 23                    | 524               | 0,229    | 1,100                      | 27                                                                                              | 32                    | ja                                                                                  | B          | 0,90                  |
| 22                                                                                       | K2L     | L                                                        | 293          | 7,3          | 1,8                       | 19                    | 437               | 0,671    | 1,100                      | 43                                                                                              | 78                    | ja                                                                                  | C          | 3,51                  |
| 23                                                                                       | K2L     | L                                                        | 267          | 6,7          | 2,0                       | 19                    | 399               | 0,669    | 1,100                      | 44                                                                                              | 74                    | ja                                                                                  | C          | 3,26                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K1R     | R                                                        | 315          | 7,9          | 1,9                       | 51                    | 1115              | 0,282    | 1,100                      | 10                                                                                              | 48                    | ja                                                                                  | A          | 0,90                  |
| 32                                                                                       | K1G     | G                                                        | 280          | 7,0          | 1,8                       | 33                    | 749               | 0,374    | 1,100                      | 22                                                                                              | 57                    | nein                                                                                |            |                       |
| 33                                                                                       | K1L     | L                                                        | 130          | 3,3          | 1,8                       | 25                    | 568               | 0,229    | 1,100                      | 25                                                                                              | 33                    | nein                                                                                |            |                       |
| 32+33                                                                                    | -       | G, L                                                     | 410          | 10,3         | -                         |                       | 722               | 0,568    | 1,100                      | 27                                                                                              | 86                    | ja                                                                                  | B          | 3,07                  |
| Zufahrt 4: Dayton-Ring (Nord)                                                            |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K4R     | R                                                        | 270          | 6,8          | 1,8                       | 23                    | 519               | 0,520    | 1,100                      | 33                                                                                              | 66                    | ja                                                                                  | B          | 2,45                  |
| 42                                                                                       | K4L     | L                                                        | 180          | 4,5          | 1,8                       | 18                    | 415               | 0,434    | 1,100                      | 35                                                                                              | 48                    | ja                                                                                  | B          | 1,74                  |
| 43                                                                                       | K4L     | L                                                        | 180          | 4,5          | 1,8                       | 18                    | 415               | 0,434    | 1,100                      | 35                                                                                              | 48                    | ja                                                                                  | B          | 1,74                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 3290         | gew. Mittel: |                           |                       |                   | 0,521    |                            | 29,4                                                                                            | max. QSV:             |                                                                                     | C          | 26,90                 |

*Knotenpunkt K8, Abendspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                    |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                  |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K8/O04: Dayton-Ring / Kobelweg                            |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall, tU = 110s                              |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitraum:                                                                                |         | Abendspitzenstunde                                        |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 110      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |              |                           |                       | Datum: 21.07.2025 |          |                            | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                   | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                              | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K3R     | R                                                         | 505          | 15,4         | 1,8                       | 63                    | 1143              | 0,442    | 1,100                      | 14                                                                                 | 87                    | ja                                                                                  | A          | 2,02                  |
| 12                                                                                       | K3G     | G                                                         | 305          | 9,3          | 1,8                       | 37                    | 685               | 0,445    | 1,100                      | 30                                                                                 | 75                    | ja                                                                                  | B          | 2,57                  |
| 13                                                                                       | K3L     | L                                                         | 445          | 13,6         | 1,8                       | 33                    | 613               | 0,726    | 1,100                      | 45                                                                                 | 123                   | ja                                                                                  | C          | 5,56                  |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Dayton-Ring (Süd)                                                             |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K2R     | R                                                         | 120          | 3,7          | 1,8                       | 31                    | 572               | 0,210    | 1,100                      | 30                                                                                 | 35                    | ja                                                                                  | B          | 1,01                  |
| 22                                                                                       | K2L     | L                                                         | 293          | 9,0          | 1,8                       | 27                    | 500               | 0,586    | 1,100                      | 42                                                                                 | 84                    | ja                                                                                  | C          | 3,45                  |
| 23                                                                                       | K2L     | L                                                         | 267          | 8,2          | 2,0                       | 27                    | 457               | 0,584    | 1,100                      | 43                                                                                 | 78                    | ja                                                                                  | C          | 3,18                  |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K1R     | R                                                         | 315          | 9,6          | 1,9                       | 63                    | 1123              | 0,280    | 1,100                      | 12                                                                                 | 55                    | ja                                                                                  | A          | 1,07                  |
| 32                                                                                       | K1G     | G                                                         | 280          | 8,6          | 1,8                       | 37                    | 685               | 0,409    | 1,100                      | 30                                                                                 | 69                    | nein                                                                                |            |                       |
| 33                                                                                       | K1L     | L                                                         | 130          | 4,0          | 1,8                       | 33                    | 607               | 0,214    | 1,100                      | 29                                                                                 | 37                    | nein                                                                                |            |                       |
| 32+33                                                                                    | -       | G, L                                                      | 410          | 12,5         | -                         |                       | 638               | 0,642    | 1,100                      | 38                                                                                 | 108                   | ja                                                                                  | C          | 4,38                  |
| Zufahrt 4: Dayton-Ring (Nord)                                                            |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K4R     | R                                                         | 270          | 8,3          | 1,8                       | 31                    | 567               | 0,477    | 1,100                      | 36                                                                                 | 73                    | ja                                                                                  | C          | 2,67                  |
| 42                                                                                       | K4L     | L                                                         | 180          | 5,5          | 1,8                       | 26                    | 482               | 0,373    | 1,100                      | 37                                                                                 | 53                    | ja                                                                                  | C          | 1,85                  |
| 43                                                                                       | K4L     | L                                                         | 180          | 5,5          | 1,8                       | 26                    | 482               | 0,373    | 1,100                      | 37                                                                                 | 53                    | ja                                                                                  | C          | 1,85                  |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                                           | 3290         | gew. Mittel: |                           |                       |                   | 0,501    |                            | 32,4                                                                               | max. QSV:             |                                                                                     | C          | 29,61                 |

Knotenpunkt K9, Morgenspitzenstunde

| Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts                                    |              |                                 |                               |                                |                                |                            |                                 |                                      |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------------|
|                                                                                               |              |                                 | Projekt / Stadt: A-UKA1       |                                | /B-D                           |                            |                                 |                                      |                     |
|                                                                                               |              |                                 | Knotenpunkt: Neusässer Straße |                                | Alfred-Nobel-Str. / Zufahrt    |                            |                                 |                                      |                     |
|                                                                                               |              |                                 | Verkehrsdaten:                |                                | Datum:                         |                            | Planung                         |                                      |                     |
|                                                                                               |              |                                 |                               |                                | Uhrzeit: früh                  |                            |                                 |                                      |                     |
| Verkehrsregelung:                                                                             |              | Zufahrt B:                      |                               |                                |                                |                            |                                 |                                      |                     |
|                                                                                               |              | Zufahrt D:                      |                               |                                |                                |                            |                                 |                                      |                     |
| Zielvorgaben:                                                                                 |              | Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s |                               |                                |                                |                            |                                 |                                      |                     |
|                                                                                               |              | Qualitätsstufe: D               |                               |                                |                                |                            |                                 |                                      |                     |
| Knotenverkehrsstärke: 1784 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 $f_i$ [-]  | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad $x_i$ [-] | stautfreier Zustand $p_0$       | stautfreier Zustand $p_1$ bzw. $p_2$ |                     |
| A                                                                                             | 1 (2)        | 971                             | 425                           | 0,997                          | 424                            | 0,105                      | 0,833                           | 0,719                                |                     |
|                                                                                               | 2 (1)        | ---                             | 1800                          | 1,000                          | 1800                           | 0,369                      | 1,000                           | ---                                  |                     |
|                                                                                               | 3 (1)        | 0                               | 1600                          | 0,988                          | 1581                           | 0,005                      | 1,000                           | ---                                  |                     |
| B                                                                                             | 4 (4)        | 1662                            | 117                           | 0,998                          | 81                             | 0,037                      | ---                             | ---                                  |                     |
|                                                                                               | 5 (3)        | 1701                            | 100                           | 1,000                          | 72                             | 0,014                      | 0,986                           | 0,711                                |                     |
|                                                                                               | 6 (2)        | 328                             | 804                           | 0,995                          | 800                            | 0,030                      | 0,970                           | ---                                  |                     |
| C                                                                                             | 7 (2)        | 656                             | 609                           | 0,988                          | 602                            | 0,060                      | 0,863                           | 0,719                                |                     |
|                                                                                               | 8 (1)        | ---                             | 1800                          | 1,000                          | 1800                           | 0,481                      | 1,000                           | ---                                  |                     |
|                                                                                               | 9 (1)        | 0                               | 1600                          | 0,997                          | 1596                           | 0,078                      | 1,000                           | ---                                  |                     |
| D                                                                                             | 10 (4)       | 1665                            | 117                           | 0,995                          | 80                             | 0,379                      | ---                             | ---                                  |                     |
|                                                                                               | 11 (3)       | 1644                            | 109                           | 1,000                          | 78                             | 0,013                      | 0,987                           | 0,712                                |                     |
|                                                                                               | 12 (2)       | 486                             | 663                           | 0,998                          | 662                            | 0,032                      | 0,968                           | ---                                  |                     |
| 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            | 43                              | 1,033                         | 424                            | 411                            | 0,105                      | 368                             | 9,8                                  | A                   |
|                                                                                               | 2            | 648                             | 1,025                         | 1800                           | 1756                           | 0,369                      | 1108                            | 0,0                                  | A                   |
|                                                                                               | 3            | 8                               | 1,000                         | 1581                           | 1581                           | 0,005                      | 1573                            | 2,3                                  | A                   |
| B                                                                                             | 4            | 3                               | 1,000                         | 81                             | 81                             | 0,037                      | 78                              | 46,3                                 | E                   |
|                                                                                               | 5            | 1                               | 1,000                         | 72                             | 72                             | 0,014                      | 71                              | 50,6                                 | E                   |
|                                                                                               | 6            | 24                              | 1,000                         | 800                            | 800                            | 0,030                      | 776                             | 4,6                                  | A                   |
| C                                                                                             | 7            | 35                              | 1,040                         | 602                            | 579                            | 0,060                      | 544                             | 6,6                                  | A                   |
|                                                                                               | 8            | 848                             | 1,021                         | 1800                           | 1764                           | 0,481                      | 916                             | 0,0                                  | A                   |
|                                                                                               | 9            | 123                             | 1,017                         | 1596                           | 1569                           | 0,078                      | 1446                            | 2,5                                  | A                   |
| D                                                                                             | 10           | 29                              | 1,048                         | 80                             | 76                             | 0,379                      | 47                              | 75,2                                 | E                   |
|                                                                                               | 11           | 1                               | 1,000                         | 78                             | 78                             | 0,013                      | 77                              | 46,7                                 | E                   |
|                                                                                               | 12           | 21                              | 1,000                         | 662                            | 662                            | 0,032                      | 641                             | 5,6                                  | A                   |
| A                                                                                             | 1+2+3        | 699                             | 1,025                         | 1800                           | 1756                           | 0,398                      | 1057                            | 3,4                                  | A                   |
| B                                                                                             | 4+5+6        | 28                              | 1,000                         | 345                            | 345                            | 0,081                      | 317                             | 11,3                                 | B                   |
| C                                                                                             | 7+8+9        | 1006                            | 1,021                         | 1800                           | 1763                           | 0,571                      | 757                             | 4,7                                  | A                   |
| D                                                                                             | 11+12        | 22                              | 1,000                         | 494                            | 494                            | 0,045                      | 472                             | 7,6                                  | A                   |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>                                              |              |                                 |                               |                                |                                |                            |                                 |                                      | E                   |
| 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+2+3        | 699                             | 1,025                         | 1756                           | 95                             | 1,97                       | 13                              |                                      |                     |
|                                                                                               |              |                                 |                               |                                |                                |                            |                                 |                                      |                     |
| B                                                                                             | 4+5+6        | 28                              | 1,000                         | 345                            | 95                             | 0,26                       | 6                               |                                      |                     |
|                                                                                               |              |                                 |                               |                                |                                |                            |                                 |                                      |                     |
| C                                                                                             | 7+8+9        | 1006                            | 1,021                         | 1763                           | 95                             | 3,94                       | 25                              |                                      |                     |
|                                                                                               |              |                                 |                               |                                |                                |                            |                                 |                                      |                     |
| D                                                                                             | 10           | 29                              | 1,048                         | 76                             | 95                             | 1,71                       | 13                              |                                      |                     |
|                                                                                               | 11+12        | 22                              | 1,000                         | 494                            | 95                             | 0,14                       | 6                               |                                      |                     |

Knotenpunkt K9, Abendspitzenstunde

| Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts |                 |                                    |                                                                                                                                                                                                                                                      |                                      |                                      |                                   |                                 |                                               |  |
|------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|--|
|                                                            |                 |                                    | <b>Projekt / Stadt:</b> A-U/KA1<br><b>Knotenpunkt:</b> Neusässer Straße<br><b>Verkehrsdaten:</b> Datum: /B-D<br><b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B: , Zufahrt D:<br><b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s<br><b>Qualitätsstufe:</b> D |                                      |                                      |                                   |                                 |                                               |  |
|                                                            |                 |                                    | <b>Knotenverkehrsstärke:</b> 2062 Fz/h                                                                                                                                                                                                               |                                      |                                      |                                   |                                 |                                               |  |
|                                                            |                 |                                    | <b>Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:</b> liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs                                                                                                                                                 |                                      |                                      |                                   |                                 |                                               |  |
|                                                            |                 |                                    | <b>Kapazitäten der Einzelströme</b>                                                                                                                                                                                                                  |                                      |                                      |                                   |                                 |                                               |  |
| Zufahrt                                                    | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{h,j}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h]                                                                                                                                                                                                                      | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,j}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | stautfreier<br>Zustand<br>$p_0$ | stautfreier<br>Zustand<br>$p_0$ bzw. $p_{cr}$ |  |
| A                                                          | 1 (2)           | 852                                | 487                                                                                                                                                                                                                                                  | 0,997                                | 486                                  | 0,034                             | 0,922                           | 0,789                                         |  |
|                                                            | 2 (1)           | ---                                | 1800                                                                                                                                                                                                                                                 | 1,000                                | 1800                                 | 0,565                             | 1,000                           | ---                                           |  |
|                                                            | 3 (1)           | 0                                  | 1600                                                                                                                                                                                                                                                 | 0,988                                | 1581                                 | 0,004                             | 1,000                           | ---                                           |  |
|                                                            | 4 (4)           | 1938                               | 80                                                                                                                                                                                                                                                   | 0,998                                | 58                                   | 0,000                             | ---                             | ---                                           |  |
| B                                                          | 5 (3)           | 1905                               | 75                                                                                                                                                                                                                                                   | 1,000                                | 59                                   | 0,017                             | 0,983                           | 0,779                                         |  |
|                                                            | 6 (2)           | 506                                | 647                                                                                                                                                                                                                                                  | 0,995                                | 644                                  | 0,096                             | 0,904                           | ---                                           |  |
|                                                            | 7 (2)           | 1011                               | 407                                                                                                                                                                                                                                                  | 0,988                                | 402                                  | 0,075                             | 0,856                           | 0,789                                         |  |
| C                                                          | 8 (1)           | ---                                | 1800                                                                                                                                                                                                                                                 | 1,000                                | 1800                                 | 0,470                             | 1,000                           | ---                                           |  |
|                                                            | 9 (1)           | 0                                  | 1600                                                                                                                                                                                                                                                 | 0,997                                | 1596                                 | 0,011                             | 1,000                           | ---                                           |  |
|                                                            | 10 (4)          | 1959                               | 78                                                                                                                                                                                                                                                   | 0,995                                | 55                                   | 0,895                             | ---                             | ---                                           |  |
| D                                                          | 11 (3)          | 1899                               | 76                                                                                                                                                                                                                                                   | 1,000                                | 60                                   | 0,033                             | 0,967                           | 0,768                                         |  |
|                                                            | 12 (2)          | 426                                | 713                                                                                                                                                                                                                                                  | 0,998                                | 712                                  | 0,056                             | 0,944                           | ---                                           |  |

| Qualität der Einzel- und Mischströme             |       |                                  |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  |                            |
|--------------------------------------------------|-------|----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| Zufahrt                                          | Strom | Fahrzeuge<br>$q_{h,j}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,j}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,j}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
| A                                                | 1     | 15                               | 1,093                         | 486                                  | 445                          | 0,034                             | 430                                    | 8,4                              | A                          |
|                                                  | 2     | 1005                             | 1,011                         | 1800                                 | 1780                         | 0,565                             | 775                                    | 0,0                              | A                          |
|                                                  | 3     | 6                                | 1,000                         | 1581                                 | 1581                         | 0,004                             | 1575                                   | 2,3                              | A                          |
| B                                                | 4     | ---                              | ---                           | ---                                  | ---                          | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
|                                                  | 5     | 1                                | 1,000                         | 59                                   | 59                           | 0,017                             | 58                                     | 61,6                             | E                          |
|                                                  | 6     | 62                               | 1,000                         | 644                                  | 644                          | 0,096                             | 582                                    | 6,2                              | A                          |
| C                                                | 7     | 30                               | 1,000                         | 402                                  | 402                          | 0,075                             | 372                                    | 9,7                              | A                          |
|                                                  | 8     | 834                              | 1,015                         | 1800                                 | 1773                         | 0,470                             | 939                                    | 0,0                              | A                          |
|                                                  | 9     | 18                               | 1,000                         | 1596                                 | 1596                         | 0,011                             | 1578                                   | 2,3                              | A                          |
| D                                                | 10    | 49                               | 1,000                         | 55                                   | 55                           | 0,895                             | 6                                      | 310,5                            | E                          |
|                                                  | 11    | 2                                | 1,000                         | 60                                   | 60                           | 0,033                             | 58                                     | 62,1                             | E                          |
|                                                  | 12    | 40                               | 1,000                         | 712                                  | 712                          | 0,056                             | 672                                    | 5,4                              | A                          |
| A 1+2+3                                          |       | 1026                             | 1,012                         | 1800                                 | 1778                         | 0,577                             | 752                                    | 4,8                              | A                          |
| B 4+5+6                                          |       | 63                               | 1,000                         | 557                                  | 557                          | 0,113                             | 494                                    | 7,3                              | A                          |
| C 7+8+9                                          |       | 882                              | 1,014                         | 1800                                 | 1775                         | 0,497                             | 893                                    | 4,0                              | A                          |
| D 10+11+12                                       |       | 91                               | 1,000                         | 101                                  | 101                          | 0,899                             | 10                                     | 200,8                            | E                          |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>gesamt</sub> |       |                                  |                               |                                      |                              |                                   |                                        |                                  | E                          |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme |          |                                  |                               |                              |          |                        |                  |
|-----------------------------------|----------|----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|------------------------|------------------|
| Zufahrt                           | Strom    | Fahrzeuge<br>$q_{h,j}$<br>[Fz/h] | Faktoren<br>$f_{PE,j}$<br>[-] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h] | S<br>[%] | N <sub>s</sub><br>[Fz] | Staulänge<br>[m] |
| A                                 | 1+2+3    | 1026                             | 1,012                         | 1778                         | 95       | 4,04                   | 31               |
|                                   | 4+5+6    | 63                               | 1,000                         | 557                          | 95       | 0,38                   | 6                |
| B                                 | 7+8+9    | 882                              | 1,014                         | 1775                         | 95       | 2,94                   | 19               |
|                                   | 10+11+12 | 91                               | 1,000                         | 101                          | 95       | 9,39                   | 60               |

Knotenpunkt K11, Morgenspitzenstunde

| Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts                                         |                 |                                    |                                                                           |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Projekt / Stadt:</b> A-UKA1<br>A-C                                     |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Knotenpunkt:</b> Westheimer Straße                                     |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Verkehrsdaten:</b> Datum: /B<br>Uhrzeit: früh Planung                  |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B:                                       |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| <b>Knotenverkehrsstärke:</b> 876 Fz/h                                                                |                 |                                    | <b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit $t_W =$ 45 s<br>Qualitätsstufe: D |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| <b>Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:</b> liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs |                 |                                    |                                                                           |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| Kapazitäten der Einzelströme                                                                         |                 |                                    |                                                                           |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h]                                           | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$         |                                  |                            |
| A                                                                                                    | 2 (1)           | ---                                | 1800                                                                      | 1,000                                | 1800                                 | 0,238                             | ---                                    |                                  |                            |
|                                                                                                      | 3 (1)           | 0                                  | 1600                                                                      | 0,974                                | 1558                                 | 0,037                             | ---                                    |                                  |                            |
| B                                                                                                    | 4 (3)           | 808                                | 375                                                                       | 0,980                                | 295                                  | 0,007                             | ---                                    |                                  |                            |
|                                                                                                      | 6 (2)           | 454                                | 689                                                                       | 1,000                                | 689                                  | 0,061                             | ---                                    |                                  |                            |
| C                                                                                                    | 7 (2)           | 482                                | 743                                                                       | 0,974                                | 723                                  | 0,198                             | 0,802                                  |                                  |                            |
|                                                                                                      | 8 (1)           | ---                                | 1800                                                                      | 1,000                                | 1800                                 | 0,122                             | ---                                    |                                  |                            |
| Qualität der Einzel- und Mischströme                                                                 |                 |                                    |                                                                           |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom           | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h]  | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-]                                             | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h]         | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
| A                                                                                                    | 2               | 425                                | 1,008                                                                     | 1800                                 | 1785                                 | 0,238                             | 1360                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
|                                                                                                      | 3               | 57                                 | 1,000                                                                     | 1558                                 | 1558                                 | 0,037                             | 1501                                   | 2,4                              | <b>A</b>                   |
| B                                                                                                    | 4               | 2                                  | 1,000                                                                     | 295                                  | 295                                  | 0,007                             | 293                                    | 12,3                             | <b>B</b>                   |
|                                                                                                      | 6               | 38                                 | 1,111                                                                     | 689                                  | 621                                  | 0,061                             | 583                                    | 6,2                              | <b>A</b>                   |
| C                                                                                                    | 7               | 138                                | 1,036                                                                     | 723                                  | 698                                  | 0,198                             | 560                                    | 6,4                              | <b>A</b>                   |
|                                                                                                      | 8               | 216                                | 1,019                                                                     | 1800                                 | 1766                                 | 0,122                             | 1550                                   | 0,0                              | <b>A</b>                   |
| A                                                                                                    | 2+3             | 482                                | 1,007                                                                     | 1768                                 | 1755                                 | 0,275                             | 1273                                   | 2,8                              | <b>A</b>                   |
| B                                                                                                    | 4+6             | 40                                 | 1,105                                                                     | 650                                  | 588                                  | 0,068                             | 548                                    | 6,6                              | <b>A</b>                   |
| C                                                                                                    | 7+8             | ---                                | ---                                                                       | ---                                  | ---                                  | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>                                                     |                 |                                    |                                                                           |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  | <b>B</b>                   |
| Staumbaumessung - Abbiegeströme                                                                      |                 |                                    |                                                                           |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom           | Fahrzeuge<br>$q_{Fz,i}$<br>[Fz/h]  | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-]                                             | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h]         | S<br>[%]                             | $N_0$<br>[Fz]                     | Staulänge<br>[m]                       |                                  |                            |
| A                                                                                                    | 2+3             | 482                                | 1,007                                                                     | 1755                                 | 95                                   | 1,13                              | 13                                     |                                  |                            |
|                                                                                                      | 4+6             | 40                                 | 1,105                                                                     | 588                                  | 95                                   | 0,22                              | 7                                      |                                  |                            |
| B                                                                                                    | 7               | 138                                | 1,036                                                                     | 698                                  | 95                                   | 0,74                              | 7                                      |                                  |                            |
|                                                                                                      | 8               | 216                                | 1,019                                                                     | 1766                                 | 95                                   | 0,42                              | 7                                      |                                  |                            |

Knotenpunkt K11, Abendspitzenstunde

| Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts                                         |                 |                                                                            |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
|                                                                                                      |                 | <b>Projekt / Stadt:</b> A-UKA1<br>A-C                                      |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
|                                                                                                      |                 | <b>Knotenpunkt:</b> Westheimer Straße                                      |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
|                                                                                                      |                 | <b>Verkehrsdaten:</b> Datum:                      Planung<br>Uhrzeit: spät |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
|                                                                                                      |                 | <b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B:                                        |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| <b>Knotenverkehrsstärke:</b> 859 Fz/h                                                                |                 | <b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit $t_W =$ 45 s<br>Qualitätsstufe: D  |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| <b>Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:</b> liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs |                 |                                                                            |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| Kapazitäten der Einzelströme                                                                         |                 |                                                                            |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h]                                         | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h] | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$         |                                  |                            |
| A                                                                                                    | 2 (1)           | ---                                                                        | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,173                             | ---                                    |                                  |                            |
|                                                                                                      | 3 (1)           | 0                                                                          | 1600                            | 0,986                                | 1578                                 | 0,008                             | ---                                    |                                  |                            |
| B                                                                                                    | 4 (3)           | 667                                                                        | 454                             | 0,981                                | 422                                  | 0,083                             | ---                                    |                                  |                            |
|                                                                                                      | 6 (2)           | 315                                                                        | 817                             | 1,000                                | 817                                  | 0,186                             | ---                                    |                                  |                            |
| C                                                                                                    | 7 (2)           | 321                                                                        | 892                             | 0,986                                | 880                                  | 0,052                             | 0,948                                  |                                  |                            |
|                                                                                                      | 8 (1)           | ---                                                                        | 1800                            | 1,000                                | 1800                                 | 0,171                             | ---                                    |                                  |                            |
| Qualität der Einzel- und Mischströme                                                                 |                 |                                                                            |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom           | Fahrzeuge<br>$q_{FZ,i}$<br>[Fz/h]                                          | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-]   | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h]         | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s] | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
| A                                                                                                    | 2               | 308                                                                        | 1,011                           | 1800                                 | 1780                                 | 0,173                             | 1472                                   | 0,0                              | A                          |
|                                                                                                      | 3               | 13                                                                         | 1,000                           | 1578                                 | 1578                                 | 0,008                             | 1565                                   | 2,3                              | A                          |
| B                                                                                                    | 4               | 35                                                                         | 1,000                           | 422                                  | 422                                  | 0,083                             | 387                                    | 9,3                              | A                          |
|                                                                                                      | 6               | 151                                                                        | 1,005                           | 817                                  | 813                                  | 0,186                             | 662                                    | 5,4                              | A                          |
| C                                                                                                    | 7               | 46                                                                         | 1,000                           | 880                                  | 880                                  | 0,052                             | 834                                    | 4,3                              | A                          |
|                                                                                                      | 8               | 306                                                                        | 1,007                           | 1800                                 | 1788                                 | 0,171                             | 1482                                   | 0,0                              | A                          |
| A                                                                                                    | 2+3             | 321                                                                        | 1,011                           | 1790                                 | 1771                                 | 0,181                             | 1450                                   | 2,5                              | A                          |
| B                                                                                                    | 4+6             | 186                                                                        | 1,004                           | 695                                  | 692                                  | 0,269                             | 506                                    | 7,1                              | A                          |
| C                                                                                                    | 7+8             | ---                                                                        | ---                             | ---                                  | ---                                  | ---                               | ---                                    | ---                              | ---                        |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>                                                     |                 |                                                                            |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  | A                          |
| Stauraumbemessung - Abbiegeströme                                                                    |                 |                                                                            |                                 |                                      |                                      |                                   |                                        |                                  |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom           | Fahrzeuge<br>$q_{FZ,i}$<br>[Fz/h]                                          | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-]   | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h]         | S<br>[%]                             | $N_s$<br>[Fz]                     | Staulänge<br>[m]                       |                                  |                            |
| A                                                                                                    | 2+3             | 321                                                                        | 1,011                           | 1771                                 | 95                                   | 0,66                              | 7                                      |                                  |                            |
|                                                                                                      | 4+6             | 186                                                                        | 1,004                           | 692                                  | 95                                   | 1,10                              | 13                                     |                                  |                            |
| C                                                                                                    | 7               | 46                                                                         | 1,000                           | 880                                  | 95                                   | 0,17                              | 6                                      |                                  |                            |
|                                                                                                      | 8               | 306                                                                        | 1,007                           | 1788                                 | 95                                   | 0,62                              | 7                                      |                                  |                            |

# Knotenpunkt K12, Morgenspitzenstunde

| Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts                                           |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Projekt / Stadt:</b> A-UKA1<br>A-C /B-D<br><b>Knotenpunkt:</b> Geschwister-Schönert-Straß Zufahrt BKH/Wirtschaftshof |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Verkehrsdaten:</b> Datum:                      Planung<br>Uhrzeit: früh                                              |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B:<br>Zufahrt D:                                                                       |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s<br>Qualitätsstufe: D                                               |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| <b>Knotenverkehrsstärke:</b> 292 Fz/h                                                                |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| <b>Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:</b> liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| Kapazitäten der Einzelströme                                                                         |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h]                                                                                         | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$         | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$ bzw. $p_x$ |                            |
| A                                                                                                    | 1 (2)           | 17                                 | 1261                                                                                                                    | 0,991                                | 1249                                 | 0,068                             | 0,925                                  | 0,925                                     |                            |
|                                                                                                      | 2 (1)           | ---                                | 1800                                                                                                                    | 1,000                                | 1800                                 | 0,043                             | 1,000                                  | ---                                       |                            |
|                                                                                                      | 3 (1)           | 0                                  | 1600                                                                                                                    | 0,987                                | 1580                                 | 0,052                             | 1,000                                  | ---                                       |                            |
| B                                                                                                    | 4 (4)           | 229                                | 824                                                                                                                     | 0,990                                | 745                                  | 0,023                             | ---                                    | ---                                       |                            |
|                                                                                                      | 5 (3)           | 215                                | 807                                                                                                                     | 1,000                                | 747                                  | 0,004                             | 0,996                                  | 0,922                                     |                            |
|                                                                                                      | 6 (2)           | 117                                | 1040                                                                                                                    | 1,000                                | 1040                                 | 0,000                             | 1,000                                  | ---                                       |                            |
| C                                                                                                    | 7 (2)           | 158                                | 1074                                                                                                                    | 0,987                                | 1060                                 | 0,000                             | 1,000                                  | 0,925                                     |                            |
|                                                                                                      | 8 (1)           | ---                                | 1800                                                                                                                    | 1,000                                | 1800                                 | 0,010                             | 1,000                                  | ---                                       |                            |
|                                                                                                      | 9 (1)           | 0                                  | 1600                                                                                                                    | 0,991                                | 1585                                 | 0,001                             | 1,000                                  | ---                                       |                            |
| D                                                                                                    | 10 (4)          | 217                                | 838                                                                                                                     | 1,000                                | 772                                  | 0,005                             | ---                                    | ---                                       |                            |
|                                                                                                      | 11 (3)          | 256                                | 762                                                                                                                     | 1,000                                | 705                                  | 0,001                             | 0,999                                  | 0,924                                     |                            |
|                                                                                                      | 12 (2)          | 17                                 | 1176                                                                                                                    | 0,990                                | 1165                                 | 0,012                             | 0,988                                  | ---                                       |                            |
| Qualität der Einzel- und Mischströme                                                                 |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom           | Fahrzeuge<br>$q_{FZ,i}$<br>[Fz/h]  | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-]                                                                                           | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h]         | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s]          | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
| A                                                                                                    | 1               | 81                                 | 1,043                                                                                                                   | 1249                                 | 1198                                 | 0,068                             | 1117                                   | 3,2                                       | A                          |
|                                                                                                      | 2               | 76                                 | 1,018                                                                                                                   | 1800                                 | 1767                                 | 0,043                             | 1691                                   | 0,0                                       | A                          |
|                                                                                                      | 3               | 82                                 | 1,000                                                                                                                   | 1580                                 | 1580                                 | 0,052                             | 1498                                   | 2,4                                       | A                          |
| B                                                                                                    | 4               | 17                                 | 1,000                                                                                                                   | 745                                  | 745                                  | 0,023                             | 728                                    | 4,9                                       | A                          |
|                                                                                                      | 5               | 2                                  | 1,350                                                                                                                   | 747                                  | 553                                  | 0,004                             | 551                                    | 6,5                                       | A                          |
|                                                                                                      | 6               | ---                                | ---                                                                                                                     | ---                                  | ---                                  | ---                               | ---                                    | ---                                       | ---                        |
| C                                                                                                    | 7               | ---                                | ---                                                                                                                     | ---                                  | ---                                  | ---                               | ---                                    | ---                                       | ---                        |
|                                                                                                      | 8               | 16                                 | 1,088                                                                                                                   | 1800                                 | 1655                                 | 0,010                             | 1639                                   | 0,0                                       | A                          |
|                                                                                                      | 9               | 1                                  | 1,000                                                                                                                   | 1585                                 | 1585                                 | 0,001                             | 1584                                   | 2,3                                       | A                          |
| D                                                                                                    | 10              | 3                                  | 1,233                                                                                                                   | 772                                  | 626                                  | 0,005                             | 623                                    | 5,8                                       | A                          |
|                                                                                                      | 11              | 1                                  | 1,000                                                                                                                   | 705                                  | 705                                  | 0,001                             | 704                                    | 5,1                                       | A                          |
|                                                                                                      | 12              | 13                                 | 1,108                                                                                                                   | 1165                                 | 1051                                 | 0,012                             | 1038                                   | 3,5                                       | A                          |
| A                                                                                                    | 1+2+3           | 239                                | 1,021                                                                                                                   | 1800                                 | 1764                                 | 0,136                             | 1525                                   | 2,4                                       | A                          |
| B                                                                                                    | 4+5+6           | 19                                 | 1,037                                                                                                                   | 745                                  | 719                                  | 0,026                             | 700                                    | 5,1                                       | A                          |
| C                                                                                                    | 7+8+9           | 17                                 | 1,082                                                                                                                   | 1800                                 | 1663                                 | 0,010                             | 1646                                   | 2,2                                       | A                          |
| D                                                                                                    | 10+11+12        | 17                                 | 1,124                                                                                                                   | 1028                                 | 915                                  | 0,019                             | 898                                    | 4,0                                       | A                          |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>                                               |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           | A                          |
| Stauraumbemessung - Abbiegeströme                                                                    |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom           | Fahrzeuge<br>$q_{FZ,i}$<br>[Fz/h]  | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-]                                                                                           | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h]         | S<br>[%]                             | $N_S$<br>[Fz]                     | Staulänge<br>[m]                       |                                           |                            |
| A                                                                                                    | 1+2+3           | 239                                | 1,021                                                                                                                   | 1764                                 | 95                                   | 0,47                              | 7                                      |                                           |                            |
| B                                                                                                    | 4+5+6           | 19                                 | 1,037                                                                                                                   | 719                                  | 95                                   | 0,08                              | 7                                      |                                           |                            |
| C                                                                                                    | 7+8+9           | 17                                 | 1,082                                                                                                                   | 1663                                 | 95                                   | 0,03                              | 7                                      |                                           |                            |
| D                                                                                                    | 10+11+12        | 17                                 | 1,124                                                                                                                   | 915                                  | 95                                   | 0,06                              | 7                                      |                                           |                            |

Knotenpunkt K12, Abendspitzenstunde

| Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts                                           |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Projekt / Stadt:</b> A-UKA1<br>A-C / B-D<br><b>Knotenpunkt:</b> Geschwister-Schönert-Str. Zufahrt BKH/Wirtschaftshof |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Verkehrsdaten:</b> Datum:                      Planung<br>Uhrzeit: früh                                              |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B:<br>Zufahrt D:                                                                       |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
|                                                                                                      |                 |                                    | <b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s<br>Qualitätsstufe: D                                               |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| <b>Knotenverkehrsstärke:</b> 226 Fz/h                                                                |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| <b>Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:</b> liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| Kapazitäten der Einzelströme                                                                         |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom<br>(Rang) | Hauptströme<br>$q_{p,i}$<br>[Fz/h] | Grundkap.<br>$G_i$<br>[Pkw-E/h]                                                                                         | Abminderungs-<br>faktor $f_i$<br>[-] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | staufreier<br>Zustand<br>$p_0$         | staufreier<br>Zustand<br>$p_s$ bzw. $p_z$ |                            |
| A                                                                                                    | 1 (2)           | 48                                 | 1217                                                                                                                    | 0,991                                | 1206                                 | 0,007                             | 0,993                                  | 0,993                                     |                            |
|                                                                                                      | 2 (1)           | ---                                | 1800                                                                                                                    | 1,000                                | 1800                                 | 0,007                             | 1,000                                  | ---                                       |                            |
|                                                                                                      | 3 (1)           | 0                                  | 1600                                                                                                                    | 0,987                                | 1580                                 | 0,018                             | 1,000                                  | ---                                       |                            |
| B                                                                                                    | 4 (4)           | 137                                | 934                                                                                                                     | 0,990                                | 874                                  | 0,087                             | ---                                    | ---                                       |                            |
|                                                                                                      | 5 (3)           | 83                                 | 971                                                                                                                     | 1,000                                | 964                                  | 0,000                             | 1,000                                  | 0,993                                     |                            |
|                                                                                                      | 6 (2)           | 27                                 | 1161                                                                                                                    | 1,000                                | 1161                                 | 0,000                             | 1,000                                  | ---                                       |                            |
| C                                                                                                    | 7 (2)           | 41                                 | 1227                                                                                                                    | 0,987                                | 1212                                 | 0,000                             | 1,000                                  | 0,993                                     |                            |
|                                                                                                      | 8 (1)           | ---                                | 1800                                                                                                                    | 1,000                                | 1800                                 | 0,027                             | 1,000                                  | ---                                       |                            |
|                                                                                                      | 9 (1)           | 0                                  | 1600                                                                                                                    | 0,991                                | 1585                                 | 0,000                             | 1,000                                  | ---                                       |                            |
| D                                                                                                    | 10 (4)          | 83                                 | 1005                                                                                                                    | 1,000                                | 998                                  | 0,000                             | ---                                    | ---                                       |                            |
|                                                                                                      | 11 (3)          | 97                                 | 952                                                                                                                     | 1,000                                | 946                                  | 0,000                             | 1,000                                  | 0,993                                     |                            |
|                                                                                                      | 12 (2)          | 48                                 | 1132                                                                                                                    | 0,990                                | 1121                                 | 0,048                             | 0,952                                  | ---                                       |                            |
| Qualität der Einzel- und Mischströme                                                                 |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom           | Fahrzeuge<br>$q_{FZ,i}$<br>[Fz/h]  | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-]                                                                                           | Kapazität<br>$C_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h]         | Auslastungs-<br>grad $x_i$<br>[-] | Kapazitäts-<br>reserve $R_i$<br>[Fz/h] | mittlere<br>Wartezeit $w$<br>[s]          | Qualitäts-<br>stufe<br>QSV |
| A                                                                                                    | 1               | 8                                  | 1,000                                                                                                                   | 1206                                 | 1206                                 | 0,007                             | 1198                                   | 3,0                                       | A                          |
|                                                                                                      | 2               | 13                                 | 1,000                                                                                                                   | 1800                                 | 1800                                 | 0,007                             | 1787                                   | 0,0                                       | A                          |
|                                                                                                      | 3               | 28                                 | 1,000                                                                                                                   | 1580                                 | 1580                                 | 0,018                             | 1552                                   | 2,3                                       | A                          |
| B                                                                                                    | 4               | 75                                 | 1,009                                                                                                                   | 874                                  | 866                                  | 0,087                             | 791                                    | 4,6                                       | A                          |
|                                                                                                      | 5               | ---                                | ---                                                                                                                     | ---                                  | ---                                  | ---                               | ---                                    | ---                                       | ---                        |
|                                                                                                      | 6               | ---                                | ---                                                                                                                     | ---                                  | ---                                  | ---                               | ---                                    | ---                                       | ---                        |
| C                                                                                                    | 7               | ---                                | ---                                                                                                                     | ---                                  | ---                                  | ---                               | ---                                    | ---                                       | ---                        |
|                                                                                                      | 8               | 48                                 | 1,000                                                                                                                   | 1800                                 | 1800                                 | 0,027                             | 1752                                   | 0,0                                       | A                          |
|                                                                                                      | 9               | ---                                | ---                                                                                                                     | ---                                  | ---                                  | ---                               | ---                                    | ---                                       | ---                        |
| D                                                                                                    | 10              | ---                                | ---                                                                                                                     | ---                                  | ---                                  | ---                               | ---                                    | ---                                       | ---                        |
|                                                                                                      | 11              | ---                                | ---                                                                                                                     | ---                                  | ---                                  | ---                               | ---                                    | ---                                       | ---                        |
|                                                                                                      | 12              | 54                                 | 1,000                                                                                                                   | 1121                                 | 1121                                 | 0,048                             | 1067                                   | 3,4                                       | A                          |
| A                                                                                                    | 1+2+3           | 49                                 | 1,000                                                                                                                   | 1800                                 | 1800                                 | 0,027                             | 1751                                   | 2,1                                       | A                          |
| B                                                                                                    | 4+5+6           | 75                                 | 1,009                                                                                                                   | 874                                  | 866                                  | 0,087                             | 791                                    | 4,6                                       | A                          |
| C                                                                                                    | 7+8+9           | 48                                 | 1,000                                                                                                                   | 1800                                 | 1800                                 | 0,027                             | 1752                                   | 0,0                                       | A                          |
| D                                                                                                    | 10+11+12        | 54                                 | 1,000                                                                                                                   | 1121                                 | 1121                                 | 0,048                             | 1067                                   | 3,4                                       | A                          |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>                                                     |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           | A                          |
| Stauraumbemessung - Abbiegeströme                                                                    |                 |                                    |                                                                                                                         |                                      |                                      |                                   |                                        |                                           |                            |
| Zufahrt                                                                                              | Strom           | Fahrzeuge<br>$q_{FZ,i}$<br>[Fz/h]  | Faktoren<br>$f_{PE,i}$<br>[-]                                                                                           | Kapazität<br>$C_i$<br>[Fz/h]         | S<br>[%]                             | $N_s$<br>[Fz]                     | Staulänge<br>[m]                       |                                           |                            |
| A                                                                                                    | 1+2+3           | 49                                 | 1,000                                                                                                                   | 1800                                 | 95                                   | 0,08                              | 6                                      |                                           |                            |
| B                                                                                                    | 4+5+6           | 75                                 | 1,009                                                                                                                   | 866                                  | 95                                   | 0,28                              | 7                                      |                                           |                            |
| C                                                                                                    | 7+8+9           | 48                                 | 1,000                                                                                                                   | 1800                                 | 95                                   | 0,08                              | 6                                      |                                           |                            |
| D                                                                                                    | 10+11+12        | 54                                 | 1,000                                                                                                                   | 1121                                 | 95                                   | 0,15                              | 6                                      |                                           |                            |

Knotenpunkt K13, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------|----------------|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |      |                |
| Stadt:                                                                                   |            | Neusäß                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K13/NN04: Westheimer Straße / Haydnstraße                |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| Variante:                                                                                |            | Porgnose-Nullfall                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Morgenspitzenstunde                                      |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 60      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |      |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                                               | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV  | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |            |                                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-]  | [h]            |
| Zufahrt 1: Westheimer Straße (West)                                                      |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| 11                                                                                       | K2         | R, G, L                                                  | 340     | 5,7          | 2,1            | 26             | 779               | 0,436 | 1,100              | 15                                                                                 | 49             | ja                                                                                  | A    | 1,43           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| Zufahrt 2: Haydnstraße (Süd)                                                             |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| 21                                                                                       | K3         | R, G, L                                                  | 190     | 3,2          | 2,2            | 10             | 300               | 0,632 | 1,100              | 37                                                                                 | 45             | ja                                                                                  | C    | 1,94           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| Zufahrt 3: Westzeimer Straße (Ost)                                                       |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| 31                                                                                       | K1         | R, G, L                                                  | 190     | 3,2          | 2,3            | 26             | 719               | 0,264 | 1,100              | 13                                                                                 | 31             | ja                                                                                  | A    | 0,71           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| Zufahrt 4: Oskar-von-Miller-Straße (Nord)                                                |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| 41                                                                                       | K4         | R, G, L                                                  | 155     | 2,6          | 3,0            | 21             | 445               | 0,348 | 1,100              | 21                                                                                 | 32             | ja                                                                                  | B    | 0,92           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |      |                |
| Summe:                                                                                   |            |                                                          | 875     | gew. Mittel: |                |                | 0,426             |       | 20,5               | max. QSV:                                                                          |                | C                                                                                   | 4,99 |                |

Knotenpunkt K13, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------|--------------|------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                                   |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |            | Neusäß                                                   |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K13/NN04: Westheimer Straße / Haydnstraße                |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |            | Prgrnose-Nullfall                                        |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Abendspitzenstunde                                       |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 60      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |            |                           |                       | Datum: 07.05.2025 |          |                           | Bearbeiter:  |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                                               | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz] | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in,FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                                           | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Westheimer Straße (West)                                                      |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K2         | R, G, L                                                  | 165          | 2,8        | 2,2                       | 26                    | 722               | 0,229    | 1,100                     | 14                                                                                              | 27                    | ja                                                                                  | A          | 0,62                  |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Haydnstraße (Süd)                                                             |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K3         | R, G, L                                                  | 135          | 2,3        | 2,2                       | 10                    | 306               | 0,442    | 1,100                     | 28                                                                                              | 31                    | ja                                                                                  | B          | 1,06                  |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Westzeimer Straße (Ost)                                                       |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K1         | R, G, L                                                  | 315          | 5,3        | 2,1                       | 26                    | 774               | 0,407    | 1,100                     | 15                                                                                              | 46                    | ja                                                                                  | A          | 1,28                  |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 4: Oskar-von-Miller-Straße (Nord)                                                |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K4         | R, G, L                                                  | 185          | 3,1        | 2,9                       | 21                    | 460               | 0,402    | 1,100                     | 22                                                                                              | 36                    | ja                                                                                  | B          | 1,14                  |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           |                       |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |            |                           | </                    |                   |          |                           |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |

Knotenpunkt K20, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |            | Stadtbergen                                              |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K20/STP01: B300 / Ulmer Landstraße                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |            | Prognose-Nullfall                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Morgenspitzenstunde                                      |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                                               | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |            |                                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: B300 (West)                                                                   |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K2         | R, G                                                     | 825     | 20,6         | 1,8            | 61             | 1342              | 0,615 | 1,100              | 10                                                                                 | 111            | ja                                                                                  | A   | 2,37           |
| 12                                                                                       | K2         | G                                                        | 825     | 20,6         | 1,8            | 61             | 1342              | 0,615 | 1,100              | 10                                                                                 | 111            | ja                                                                                  | A   | 2,37           |
| 13                                                                                       | K3         | L                                                        | 425     | 10,6         | 1,8            | 28             | 628               | 0,677 | 1,100              | 35                                                                                 | 99             | ja                                                                                  | B   | 4,08           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Feldweg (Süd)                                                                 |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K5         | R, G, L                                                  | 0       |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: B300 (Ost)                                                                    |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | -          | R                                                        | 120     |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 32                                                                                       | K1         | G                                                        | 280     | 7,0          | 1,9            | 29             | 617               | 0,454 | 1,100              | 26                                                                                 | 66             | ja                                                                                  | B   | 2,06           |
| 33                                                                                       | K1         | G                                                        | 280     | 7,0          | 1,9            | 29             | 617               | 0,454 | 1,100              | 26                                                                                 | 66             | ja                                                                                  | B   | 2,06           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Ulmer Landstraße (Nord)                                                       |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K6/K4      | R                                                        | 70      | 1,8          | 2,1            | 50             | 987               | 0,071 | 1,100              | 10                                                                                 | 15             | ja                                                                                  | A   | 0,19           |
| 42                                                                                       | K4         | G, L                                                     | 45      | 1,1          | 1,9            | 15             | 330               | 0,136 | 1,100              | 32                                                                                 | 18             | ja                                                                                  | B   | 0,40           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |            |                                                          | 2750    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,570 |                    | 17,7                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | B   | 13,53          |

Knotenpunkt K20, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Stadtbergen                                              |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K20/STP01: B300 / Ulmer Landstraße                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: B300 (West)                                                                   |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K2      | R, G                                                     | 470     | 11,8         | 1,9            | 60             | 1308              | 0,359 | 1,100              | 7                                                                                  | 57             | ja                                                                                  | A   | 0,92           |
| 12                                                                                       | K2      | G                                                        | 470     | 11,8         | 1,9            | 60             | 1308              | 0,359 | 1,100              | 7                                                                                  | 57             | ja                                                                                  | A   | 0,92           |
| 13                                                                                       | K3      | L                                                        | 185     | 4,6          | 1,8            | 23             | 529               | 0,350 | 1,100              | 29                                                                                 | 45             | ja                                                                                  | B   | 1,48           |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Feldweg (Süd)                                                                 |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K5      | R, G, L                                                  | 0       |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: B300 (Ost)                                                                    |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | -       | R                                                        | 195     |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 32                                                                                       | K1      | G                                                        | 650     | 16,3         | 1,8            | 33             | 749               | 0,868 | 1,100              | 57                                                                                 | 177            | ja                                                                                  | D   | 10,23          |
| 33                                                                                       | K1      | G                                                        | 650     | 16,3         | 1,8            | 33             | 749               | 0,868 | 1,100              | 57                                                                                 | 177            | ja                                                                                  | D   | 10,23          |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Ulmer Landstraße (Nord)                                                       |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K6/K4   | R                                                        | 350     | 8,8          | 2,0            | 46             | 921               | 0,380 | 1,100              | 15                                                                                 | 60             | ja                                                                                  | A   | 1,47           |
| 42                                                                                       | K4      | G, L                                                     | 145     | 3,6          | 1,9            | 16             | 359               | 0,404 | 1,100              | 37                                                                                 | 41             | ja                                                                                  | C   | 1,47           |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 2920    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,590 |                    | 33,0                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | D   | 26,74          |

Knotenpunkt K21, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                      |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K21/P05: Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 100      T [h] = 1,0      S [%] = 95   |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                    | Bearbeiter:  |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                     | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                                  | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                             | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                             | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Bürgermeister-Ackermann-Straße (West)                                         |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K3R     | R                                                           | 210     | 5,8          | 1,8            | 55             | 1096              | 0,192 | 1,100              | 11                                                                                              | 36             | ja                                                                                  | A   | 0,66           |
| 12                                                                                       | K3      | G                                                           | 738     | 20,5         | 1,9            | 38             | 755               | 0,978 | 1,100              | 134                                                                                             | 330            | ja                                                                                  | E   | 27,56          |
| 13                                                                                       | K3      | G                                                           | 737     | 20,5         | 1,9            | 38             | 755               | 0,976 | 1,100              | 133                                                                                             | 328            | ja                                                                                  | E   | 27,27          |
| 14                                                                                       | K3L     | L                                                           | 30      | 0,8          | 2,1            | 4              | 88                | 0,342 | 1,100              | 58                                                                                              | 19             | ja                                                                                  | D   | 0,48           |
|                                                                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Kriegshaberstraße (Süd)                                                       |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K4R     | R                                                           | 280     | 7,8          | 1,8            | 21             | 440               | 0,636 | 1,100              | 45                                                                                              | 79             | nein                                                                                |     |                |
| 22                                                                                       | K4      | G                                                           | 235     | 6,5          | 1,8            | 16             | 330               | 0,712 | 1,100              | 58                                                                                              | 77             | nein                                                                                |     |                |
| 23                                                                                       | K4L     | L                                                           | 250     | 6,9          | 2,0            | 17             | 332               | 0,754 | 1,100              | 62                                                                                              | 83             | ja                                                                                  | D   | 4,31           |
| 22+21                                                                                    | -       | R, G                                                        | 515     | 14,3         | -              |                | 611               | 0,843 | 1,100              | 60                                                                                              | 153            | ja                                                                                  | D   | 8,55           |
| Zufahrt 3: Bürgermeister-Ackermann-Straße (Ost)                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K1R     | R                                                           | 240     | 6,7          | 1,9            | 51             | 1003              | 0,239 | 1,100              | 14                                                                                              | 45             | ja                                                                                  | A   | 0,91           |
| 32                                                                                       | K1      | G                                                           | 325     | 9,0          | 2,0            | 44             | 818               | 0,397 | 1,100              | 20                                                                                              | 70             | ja                                                                                  | B   | 1,84           |
| 33                                                                                       | K1      | G                                                           | 325     | 9,0          | 2,0            | 44             | 818               | 0,397 | 1,100              | 20                                                                                              | 70             | ja                                                                                  | B   | 1,84           |
| 34                                                                                       | K1L     | L                                                           | 110     | 3,1          | 1,9            | 6              | 127               | 0,868 | 1,100              | 144                                                                                             | 66             | ja                                                                                  | E   | 4,40           |
|                                                                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Kriegshaberstraße (Nord)                                                      |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K2R     | R                                                           | 15      | 0,4          | 1,9            | 26             | 499               | 0,030 | 1,100              | 27                                                                                              | 8              | ja                                                                                  | B   | 0,11           |
| 42                                                                                       | K2      | G                                                           | 210     | 5,8          | 1,8            | 16             | 338               | 0,621 | 1,100              | 50                                                                                              | 66             | ja                                                                                  | C   | 2,89           |
| 43                                                                                       | K2L     | L                                                           | 260     | 7,2          | 2,0            | 17             | 334               | 0,777 | 1,100              | 66                                                                                              | 89             | ja                                                                                  | D   | 4,76           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                             | 3965    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,721 |                    | 77,7                                                                                            | max. QSV:      |                                                                                     | E   | 85,57          |

Knotenpunkt K21, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                      |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K21/P05: Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Nullfall                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 100      T [h] = 1,0      S [%] = 95   |         |              |                |                | Datum: 07.05.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                     | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                             | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Bürgermeister-Ackermann-Straße (West)                                         |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K3R     | R                                                           | 290     | 8,1          | 1,8            | 50             | 1005              | 0,289 | 1,100              | 15                                                                                 | 52             | ja                                                                                  | A   | 1,21           |
| 12                                                                                       | K3      | G                                                           | 583     | 16,2         | 1,8            | 33             | 658               | 0,886 | 1,100              | 72                                                                                 | 190            | ja                                                                                  | E   | 11,70          |
| 13                                                                                       | K3      | G                                                           | 582     | 16,2         | 1,8            | 33             | 658               | 0,884 | 1,100              | 72                                                                                 | 189            | ja                                                                                  | E   | 11,57          |
| 14                                                                                       | K3L     | L                                                           | 40      | 1,1          | 2,1            | 4              | 95                | 0,423 | 1,100              | 62                                                                                 | 23             | ja                                                                                  | D   | 0,69           |
|                                                                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Kriegshaberstraße (Süd)                                                       |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K4R     | R                                                           | 210     | 5,8          | 1,8            | 22             | 450               | 0,467 | 1,100              | 38                                                                                 | 58             | nein                                                                                |     |                |
| 22                                                                                       | K4      | G                                                           | 205     | 5,7          | 1,8            | 15             | 320               | 0,641 | 1,100              | 52                                                                                 | 65             | nein                                                                                |     |                |
| 23                                                                                       | K4L     | L                                                           | 310     | 8,6          | 2,0            | 17             | 330               | 0,940 | 1,100              | 137                                                                                | 148            | ja                                                                                  | E   | 11,78          |
| 22+21                                                                                    | -       | R, G                                                        | 415     | 11,5         | -              |                | 589               | 0,705 | 1,100              | 41                                                                                 | 107            | ja                                                                                  | C   | 4,78           |
| Zufahrt 3: Bürgermeister-Ackermann-Straße (Ost)                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K1R     | R                                                           | 170     | 4,7          | 1,8            | 51             | 1014              | 0,168 | 1,100              | 13                                                                                 | 33             | ja                                                                                  | A   | 0,62           |
| 32                                                                                       | K1      | G                                                           | 695     | 19,3         | 1,8            | 42             | 856               | 0,812 | 1,100              | 40                                                                                 | 171            | ja                                                                                  | C   | 7,77           |
| 33                                                                                       | K1      | G                                                           | 695     | 19,3         | 1,8            | 42             | 856               | 0,812 | 1,100              | 40                                                                                 | 171            | ja                                                                                  | C   | 7,77           |
| 34                                                                                       | K1L     | L                                                           | 210     | 5,8          | 1,9            | 12             | 251               | 0,838 | 1,100              | 94                                                                                 | 87             | ja                                                                                  | E   | 5,49           |
|                                                                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Kriegshaberstraße (Nord)                                                      |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K2R     | R                                                           | 15      | 0,4          | 1,8            | 26             | 544               | 0,028 | 1,100              | 27                                                                                 | 8              | ja                                                                                  | B   | 0,11           |
| 42                                                                                       | K2      | G                                                           | 270     | 7,5          | 1,8            | 16             | 331               | 0,816 | 1,100              | 76                                                                                 | 97             | ja                                                                                  | E   | 5,69           |
| 43                                                                                       | K2L     | L                                                           | 250     | 6,9          | 2,0            | 17             | 333               | 0,752 | 1,100              | 62                                                                                 | 84             | ja                                                                                  | D   | 4,28           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                             | 4525    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,764 |                    | 58,4                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | E   | 73,45          |

**Anlage 6: HBS-Berechnungstabellen für den Prognose-Planfall G1**

**Legende:**

C ... Kapazität  
 $f_{IN}$  ... Instationaritätsfaktor  
 $L_S$  ... Stauraumlänge  
m ... mittlere Eintreffenzahl  
q ... Verkehrsstärke  
QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs  
R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links  
S ... Sicherheit gegen Überstauung  
T ... Untersuchungszeitraum  
 $t_B$  ... Zeitbedarfswert  
 $t_F$  ... Geschaltete Freigabezeit  
 $t_U$  ... Umlaufzeit  
 $t_W$  ... mittlere Wartezeit  
 $T_W$  ... Wartezeit Untersuchungszeitraum  
x ... Auslastungsgrad

Knotenpunkt K2, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                 |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K2/H04: Ulmer Straße / Neusäßer Straße                   |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G1                                     |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde                                      |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |              |                           |                       | Datum: 15.07.2025 |          |                            | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span> |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                              | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Ulmer Straße (West)                                                           |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K3      | R, G                                                     | 255          | 6,4          | 2,0                       | 24                    | 493               | 0,518    | 1,100                      | 33                                                                                 | 64                    | ja                                                                                  | B          | 2,33                  |
| 12                                                                                       | K3      | L                                                        | 130          | 3,3          | 2,9                       | 24                    | 350               | 0,371    | 1,100                      | 36                                                                                 | 38                    | ja                                                                                  | C          | 1,30                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Kriegshaberstraße (Süd)                                                       |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K2      | G                                                        | 430          | 10,8         | 1,8                       | 27                    | 606               | 0,710    | 1,100                      | 38                                                                                 | 104                   | ja                                                                                  | C          | 4,48                  |
| 22                                                                                       | K2L     | L                                                        | 130          | 3,3          | 1,9                       | 8                     | 187               | 0,697    | 1,100                      | 68                                                                                 | 53                    | ja                                                                                  | D          | 2,44                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Ulmer Straße (Ost)                                                            |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K1/K1R  | R                                                        | 130          | 3,3          | 1,8                       | 34                    | 764               | 0,170    | 1,100                      | 19                                                                                 | 29                    | ja                                                                                  | A          | 0,67                  |
| 32                                                                                       | K1      | G, L                                                     | 200          | 5,0          | 2,4                       | 26                    | 457               | 0,438    | 1,100                      | 33                                                                                 | 52                    | ja                                                                                  | B          | 1,82                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 4: Neusäßer Straße (Nord)                                                        |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                     | 375          | 9,4          | 1,9                       | 37                    | 800               | 0,469    | 1,100                      | 21                                                                                 | 73                    | ja                                                                                  | B          | 2,22                  |
| 42                                                                                       | K4L     | L                                                        | 100          | 2,5          | 1,9                       | 9                     | 207               | 0,482    | 1,100                      | 47                                                                                 | 37                    | ja                                                                                  | C          | 1,31                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 1750         | gew. Mittel: |                           |                       |                   | 0,520    |                            | 34,1                                                                               | max. QSV:             |                                                                                     | D          | 16,58                 |

Knotenpunkt K2, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                 |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K2/H04: Ulmer Straße / Neusäßer Straße                   |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G1                                     |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |              |                           |                       | Datum: 15.07.2025 |          |                            | Bearbeiter:  |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                                           | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Ulmer Straße (West)                                                           |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K3      | R, G                                                     | 380          | 9,5          | 2,1                       | 24                    | 476               | 0,798    | 1,100                      | 55                                                                                              | 109                   | ja                                                                                  | D          | 5,76                  |
| 12                                                                                       | K3      | L                                                        | 165          | 4,1          | 3,4                       | 24                    | 296               | 0,558    | 1,100                      | 45                                                                                              | 50                    | ja                                                                                  | C          | 2,06                  |
| Zufahrt 2: Kriegshaberstraße (Süd)                                                       |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K2      | G                                                        | 360          | 9,0          | 1,8                       | 25                    | 573               | 0,629    | 1,100                      | 35                                                                                              | 85                    | ja                                                                                  | B          | 3,47                  |
| 22                                                                                       | K2L     | L                                                        | 100          | 2,5          | 1,9                       | 9                     | 211               | 0,474    | 1,100                      | 47                                                                                              | 36                    | ja                                                                                  | C          | 1,30                  |
| Zufahrt 3: Ulmer Straße (Ost)                                                            |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K1/K1R  | R                                                        | 115          | 2,9          | 1,9                       | 32                    | 708               | 0,162    | 1,100                      | 20                                                                                              | 28                    | ja                                                                                  | A          | 0,63                  |
| 32                                                                                       | K1      | G, L                                                     | 285          | 7,1          | 2,6                       | 24                    | 386               | 0,739    | 1,100                      | 52                                                                                              | 83                    | ja                                                                                  | D          | 4,15                  |
| Zufahrt 4: Neusäßer Straße (Nord)                                                        |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                     | 420          | 10,5         | 1,9                       | 37                    | 804               | 0,522    | 1,100                      | 23                                                                                              | 81                    | nein                                                                                |            |                       |
| 42                                                                                       | K4L     | L                                                        | 165          | 4,1          | 1,9                       | 11                    | 257               | 0,641    | 1,100                      | 53                                                                                              | 55                    | nein                                                                                |            |                       |
| 41+42                                                                                    | -       | R, G, L                                                  | 585          | 14,6         | -                         |                       | 743               | 0,787    | 1,100                      | 39                                                                                              | 138                   | ja                                                                                  | C          | 6,29                  |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 1990         | gew. Mittel: |                           |                       | 0,683             |          | 42,8                       | max. QSV:                                                                                       |                       | D                                                                                   | 23,66      |                       |

Knotenpunkt K4+K10, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                                  |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                | <div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>gevas</div><div>humberg &amp; partner</div></div> |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                                |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K4+K10/LSA66: Neusäßler Straße / Dr.-Dürrwanger-Straße / Stenglinstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G1                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde                                                     |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95                |         |              |                |                | Datum: 15.07.2025 |       |                    | Bearbeiter: <div></div> |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                                 | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>          | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                                                                       | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                                         | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                     | [m]            | [ja/nein]                                                                                                                     | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 11                                                                                       | K6R     | R                                                                       | 25      | 0,6          | 1,9            | 11             | 260               | 0,096 | 1,100              | 35                      | 12             | ja                                                                                                                            | B   | 0,24           |
| 12                                                                                       | K6      | G                                                                       | 20      | 0,5          | 1,8            | 21             | 493               | 0,041 | 1,100              | 26                      | 9              | ja                                                                                                                            | B   | 0,14           |
| 13                                                                                       | K6      | L                                                                       | 195     | 4,9          | 2,2            | 21             | 398               | 0,490 | 1,100              | 36                      | 53             | ja                                                                                                                            | C   | 1,94           |
|                                                                                          |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 2: Neusäßler Straße (Südost)                                                     |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 21                                                                                       | K1      | R, G                                                                    | 395     | 9,9          | 1,9            | 49             | 1067              | 0,370 | 1,100              | 12                      | 61             | ja                                                                                                                            | A   | 1,35           |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                                    | 350     | 8,8          | 2,0            | 49             | 1003              | 0,349 | 1,100              | 12                      | 54             | ja                                                                                                                            | A   | 1,18           |
| 63                                                                                       | K3L     | L                                                                       | 210     | 5,3          | 2,0            | 22             | 459               | 0,457 | 1,100              | 32                      | 53             | nein                                                                                                                          |     |                |
|                                                                                          |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 3: Dr.-Dürrwanger-Straße (Ost)                                                   |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 31                                                                                       | K2      | R, L                                                                    | 140     | 3,5          | 2,0            | 19             | 402               | 0,349 | 1,100              | 32                      | 39             | ja                                                                                                                            | B   | 1,25           |
|                                                                                          |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 4: Alfred-Nobel-Straße (Nordost)                                                 |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                                    | 30      | 0,8          | 2,5            | 21             | 355               | 0,085 | 1,100              | 29                      | 13             | ja                                                                                                                            | B   | 0,24           |
| 42                                                                                       | K4      | L                                                                       | 15      | 0,4          | 2,4            | 21             | 375               | 0,040 | 1,100              | 29                      | 8              | ja                                                                                                                            | B   | 0,12           |
|                                                                                          |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 5: Neusäßler Straße (Nordwest)                                                   |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 51                                                                                       | -       | R                                                                       | 505     | 12,6         |                |                |                   |       | 1,100              |                         |                | ja                                                                                                                            |     |                |
| 52                                                                                       | K5      | G                                                                       | 385     | 9,6          | 1,8            | 27             | 606               | 0,635 | 1,100              | 33                      | 90             | ja                                                                                                                            | B   | 3,57           |
| 53                                                                                       | K5      | L                                                                       | 30      | 0,8          | 4,8            | 27             | 232               | 0,129 | 1,100              | 36                      | 14             | ja                                                                                                                            | C   | 0,30           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                                         | 2090    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,319 |                    | 17,8                    | max. QSV:      |                                                                                                                               | C   | 10,34          |

Knotenpunkt K4+K10, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                                  |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                | <div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>gevas</div><div>humberg &amp; partner</div></div> |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                                |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K4+K10/LSA66: Neusäßler Straße / Dr.-Dürrwanger-Straße / Stenglinstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G1                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                                      |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95                |         |              |                |                | Datum: 15.07.2025 |       |                    | Bearbeiter: <div></div> |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                                 | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>          | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                                                                       | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                                         | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                     | [m]            | [ja/nein]                                                                                                                     | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 11                                                                                       | K6R     | R                                                                       | 105     | 2,6          | 1,8            | 11             | 262               | 0,400 | 1,100              | 41                      | 34             | ja                                                                                                                            | C   | 1,20           |
| 12                                                                                       | K6      | G                                                                       | 40      | 1,0          | 1,8            | 26             | 589               | 0,068 | 1,100              | 23                      | 13             | ja                                                                                                                            | B   | 0,26           |
| 13                                                                                       | K6      | L                                                                       | 415     | 10,4         | 2,4            | 26             | 437               | 0,950 | 1,100              | 128                     | 181            | ja                                                                                                                            | E   | 14,80          |
|                                                                                          |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 2: Neusäßler Straße (Südost)                                                     |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 21                                                                                       | K1      | R, G                                                                    | 329     | 8,2          | 1,9            | 47             | 1020              | 0,322 | 1,100              | 13                      | 53             | ja                                                                                                                            | A   | 1,17           |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                                    | 306     | 7,7          | 2,0            | 47             | 950               | 0,322 | 1,100              | 13                      | 51             | ja                                                                                                                            | A   | 1,09           |
| 63                                                                                       | K3L     | L                                                                       | 90      | 2,3          | 2,0            | 20             | 406               | 0,222 | 1,100              | 30                      | 27             | nein                                                                                                                          |     |                |
|                                                                                          |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 3: Dr.-Dürrwanger-Straße (Ost)                                                   |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 31                                                                                       | K2      | R, L                                                                    | 110     | 2,8          | 1,9            | 22             | 465               | 0,237 | 1,100              | 28                      | 30             | ja                                                                                                                            | B   | 0,86           |
|                                                                                          |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 4: Alfred-Nobel-Straße (Nordost)                                                 |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                                    | 60      | 1,5          | 2,1            | 26             | 497               | 0,121 | 1,100              | 25                      | 18             | ja                                                                                                                            | B   | 0,41           |
| 42                                                                                       | K4      | L                                                                       | 50      | 1,3          | 2,8            | 26             | 374               | 0,134 | 1,100              | 30                      | 17             | ja                                                                                                                            | B   | 0,42           |
|                                                                                          |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 5: Neusäßler Straße (Nordwest)                                                   |         |                                                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 51                                                                                       | -       | R                                                                       | 375     | 9,4          |                |                |                   |       | 1,100              |                         |                | ja                                                                                                                            |     |                |
| 52                                                                                       | K5      | G                                                                       | 460     | 11,5         | 1,8            | 25             | 568               | 0,810 | 1,100              | 52                      | 125            | ja                                                                                                                            | D   | 6,59           |
| 53                                                                                       | K5      | L                                                                       | 35      | 0,9          | 4,4            | 25             | 235               | 0,149 | 1,100              | 37                      | 15             | ja                                                                                                                            | C   | 0,35           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                                         | 2285    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,465 |                    | 42,8                    | max. QSV:      |                                                                                                                               | E   | 27,16          |

*Knotenpunkt K4+K10, Abendspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                | <div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>gevas</div><div>humberg &amp; partner</div></div> |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                               |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K4+K10/LSA66: Neusäßer Straße / Dr.-Dürrwanger-Straße / Stenglinstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G1, optimiert                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                                     |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95               |         |              |                |                | Datum: 21.07.2025 |       |                    | Bearbeiter: <div></div> |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                                | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>          | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                                                                       | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                                        | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                     | [m]            | [ja/nein]                                                                                                                     | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 11                                                                                       | K6R     | R                                                                      | 105     | 2,6          | 1,8            | 14             | 333               | 0,315 | 1,100              | 36                      | 32             | ja                                                                                                                            | C   | 1,05           |
| 12                                                                                       | K6      | G                                                                      | 40      | 1,0          | 1,8            | 36             | 822               | 0,049 | 1,100              | 16                      | 12             | ja                                                                                                                            | A   | 0,18           |
| 13                                                                                       | K6      | L                                                                      | 415     | 10,4         | 2,6            | 36             | 579               | 0,717 | 1,100              | 38                      | 101            | ja                                                                                                                            | C   | 4,40           |
|                                                                                          |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 2: Neusäßer Straße (Südost)                                                      |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 21                                                                                       | K1      | R, G                                                                   | 329     | 8,2          | 1,9            | 29             | 638               | 0,516 | 1,100              | 28                      | 73             | ja                                                                                                                            | B   | 2,54           |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                                   | 306     | 7,7          | 2,0            | 29             | 593               | 0,516 | 1,100              | 28                      | 69             | ja                                                                                                                            | B   | 2,39           |
| 63                                                                                       | K3L     | L                                                                      | 90      | 2,3          | 2,0            | 11             | 237               | 0,379 | 1,100              | 41                      | 31             | nein                                                                                                                          |     |                |
|                                                                                          |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 3: Dr.-Dürrwanger-Straße (Ost)                                                   |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 31                                                                                       | K2      | R, L                                                                   | 110     | 2,8          | 1,9            | 11             | 248               | 0,443 | 1,100              | 43                      | 36             | ja                                                                                                                            | C   | 1,31           |
|                                                                                          |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 4: Alfred-Nobel-Straße (Nordost)                                                 |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                                   | 60      | 1,5          | 2,1            | 36             | 704               | 0,085 | 1,100              | 17                      | 16             | ja                                                                                                                            | A   | 0,29           |
| 42                                                                                       | K4      | L                                                                      | 50      | 1,3          | 2,9            | 36             | 506               | 0,099 | 1,100              | 25                      | 16             | ja                                                                                                                            | B   | 0,35           |
|                                                                                          |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 5: Neusäßer Straße (Nordwest)                                                    |         |                                                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 51                                                                                       | -       | R                                                                      | 375     | 9,4          |                |                |                   |       | 1,100              |                         |                | ja                                                                                                                            |     |                |
| 52                                                                                       | K5      | G                                                                      | 460     | 11,5         | 1,8            | 25             | 568               | 0,810 | 1,100              | 52                      | 125            | ja                                                                                                                            | D   | 6,59           |
| 53                                                                                       | K5      | L                                                                      | 35      | 0,9          | 4,7            | 25             | 221               | 0,158 | 1,100              | 37                      | 15             | ja                                                                                                                            | C   | 0,36           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                                        | 2285    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,480 |                    | 30,6                    | max. QSV:      |                                                                                                                               | D   | 19,45          |

*Knotenpunkt K5, Morgenspitzenstunde*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss                                   |                   |                                |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------|---------|------|---------|----------|-----|
| Datei:                                                                                                 |                   | K5_früh_F.krs                  |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
| Projekt:                                                                                               |                   | Verkehrsuntersuchung UKA       |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
| Projekt-Nummer:                                                                                        |                   | A-UKA1                         |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
| Knoten:                                                                                                |                   | K5                             |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
| Stunde:                                                                                                |                   | Morgenspitze Planfall1         |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
| Wartezeiten                                                                                            |                   |                                |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
|                                                                                                        |                   | n-in                           | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                        | q-e-max | x    | Reserve | Wz       | QSV |
|                                                                                                        | Name              | -                              | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                         | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s        | -   |
| 1                                                                                                      | Westheimer Straße | 1                              | 70                                                           | 1105    | 465                             | 390     | 1,19 | -75     | 406,1    | F   |
| 2                                                                                                      | Neusässer Straße  | 1                              | 70                                                           | 521     | 383                             | 799     | 0,48 | 416     | 8,9      | A   |
| 2                                                                                                      | Bypass            | 1                              |                                                              |         | 292                             | 1400    | 0,21 | 1108    | 3,3      | A   |
| 3                                                                                                      | Kobelweg          | 1                              | 70                                                           | 392     | 1015                            | 900     | 1,13 | -115    | 265,6    | F   |
| 4                                                                                                      | Augsburger Straße | 1                              | 70                                                           | 992     | 492                             | 465     | 1,06 | -27     | 193,5    | F   |
| Staulängen                                                                                             |                   |                                |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
|                                                                                                        |                   | n-in                           | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                        | q-e-max | L    | L-95    | L-99     | QSV |
|                                                                                                        | Name              | -                              | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                         | Pkw-E/h | Fz   | Fz      | Fz       | -   |
| 1                                                                                                      | Westheimer Straße | 1                              | 70                                                           | 1105    | 465                             | 390     | 40,9 | 51      | 56       | F   |
| 2                                                                                                      | Neusässer Straße  | 1                              | 70                                                           | 521     | 383                             | 799     | 0,6  | 3       | 4        | A   |
| 2                                                                                                      | Bypass            | 1                              |                                                              |         | 292                             | 1400    | -    | -       | -        | A   |
| 3                                                                                                      | Kobelweg          | 1                              | 70                                                           | 392     | 1015                            | 900     | 62,2 | 76      | 84       | F   |
| 4                                                                                                      | Augsburger Straße | 1                              | 70                                                           | 992     | 492                             | 465     | 21,1 | 34      | 41       | F   |
| <b>Gesamt-Qualitätsstufe : F</b>                                                                       |                   |                                |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
| Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen. |                   |                                |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
|                                                                                                        |                   | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass |                                                              |         | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |         |      |         |          |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                                                            |                   | :                              | 2647                                                         |         |                                 | 2355    |      |         | Pkw-E/h  |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                                                   |                   | :                              | 2601                                                         |         |                                 | 2312    |      |         | Fz/h     |     |
| Summe aller Wartezeiten                                                                                |                   | :                              | 153,3                                                        |         |                                 | 127,2   |      |         | Fz-h/h   |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                                                          |                   | :                              | 212,2                                                        |         |                                 | 198,0   |      |         | s pro Fz |     |
| Berechnungsverfahren :                                                                                 |                   |                                |                                                              |         |                                 |         |      |         |          |     |
| Kapazität                                                                                              |                   | :                              | Deutschland: HBS 2015                                        |         |                                 |         |      |         |          |     |
| Wartezeit                                                                                              |                   | :                              | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |         |                                 |         |      |         |          |     |
| Staulängen                                                                                             |                   | :                              | Wu, 1997                                                     |         |                                 |         |      |         |          |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                                                     |                   | :                              | Stuwe, 1992                                                  |         |                                 |         |      |         |          |     |
| LOS - Einstufung                                                                                       |                   | :                              | HBS (Deutschland)                                            |         |                                 |         |      |         |          |     |

*Knotenpunkt K5, Morgenspitzenstunde (Optimierung 1.1)*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------|------------------------------|---------|----------|---------|------|-----|
| Datei:                                                               |                   | Optimierung_1.1_K5_früh_D.krs |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Projekt:                                                             |                   | Verkehrsuntersuchung UKA      |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Projekt-Nummer:                                                      |                   | A-UKA1                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Knoten:                                                              |                   | K5                            |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Stunde:                                                              |                   | Morgenspitze Planfall 1       |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Wartezeiten                                                          |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                   | n-in                          | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | x        | Reserve | Wz   | QSV |
|                                                                      | Name              | -                             | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | -        | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1                                                                    | Westheimer Straße | 1                             | 40                                                           | 1107    | 465                          | 564     | 0,82     | 99      | 34,4 | D   |
| 2                                                                    | Neusäßler Straße  | 1                             | 10                                                           | 523     | 383                          | 923     | 0,41     | 540     | 6,9  | A   |
| 2                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |         | 292                          | 1400    | 0,21     | 1108    | 3,3  | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg          | 2                             | 50                                                           | 394     | 1015                         | 1131    | 0,90     | 116     | 28,2 | C   |
| 4                                                                    | Augsburger Straße | 1                             | 10                                                           | 992     | 494                          | 621     | 0,80     | 127     | 27,7 | C   |
| Staulängen                                                           |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                   | n-in                          | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | L        | L-95    | L-99 | QSV |
|                                                                      | Name              | -                             | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | Fz       | Fz      | Fz   | -   |
| 1                                                                    | Westheimer Straße | 1                             | 40                                                           | 1107    | 465                          | 564     | 3,1      | 11      | 16   | D   |
| 2                                                                    | Neusäßler Straße  | 1                             | 10                                                           | 523     | 383                          | 923     | 0,5      | 2       | 3    | A   |
| 2                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |         | 292                          | 1400    | -        | -       | -    | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg          | 2                             | 50                                                           | 394     | 1015                         | 1131    | 5,5      | 20      | 27   | C   |
| 4                                                                    | Augsburger Straße | 1                             | 10                                                           | 992     | 494                          | 621     | 2,6      | 10      | 15   | C   |
| Gesamt-Qualitätsstufe : D                                            |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                   | Gesamter Verkehr mit Bypass   |                                                              |         | Verkehr im Kreis ohne Bypass |         |          |         |      |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                          |                   | :                             | 2649                                                         |         | 2357                         |         | Pkw-E/h  |         |      |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                 |                   | :                             | 2602                                                         |         | 2313                         |         | Fz/h     |         |      |     |
| Summe aller Wartezeiten                                              |                   | :                             | 17,4                                                         |         | 14,3                         |         | Fz-h/h   |         |      |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                        |                   | :                             | 24,1                                                         |         | 22,2                         |         | s pro Fz |         |      |     |
| Berechnungsverfahren :                                               |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Kapazität                                                            |                   | :                             | Deutschland: HBS 2015                                        |         |                              |         |          |         |      |     |
| Wartezeit                                                            |                   | :                             | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |         |                              |         |          |         |      |     |
| Staulängen                                                           |                   | :                             | Wu, 1997                                                     |         |                              |         |          |         |      |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                   |                   | :                             | Stuwe, 1992                                                  |         |                              |         |          |         |      |     |
| LOS - Einstufung                                                     |                   | :                             | HBS (Deutschland)                                            |         |                              |         |          |         |      |     |

*Knotenpunkt K5, Morgenspitzenstunde (Optimierung 1.2)*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------|------------------------------|---------|----------|---------|------|-----|
| Datei:                                                               |                   | Optimierung_1.2_K5_früh_D.krs |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Projekt:                                                             |                   | Verkehrsuntersuchung UKA      |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Projekt-Nummer:                                                      |                   | A-UKA1                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Knoten:                                                              |                   | K5                            |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Stunde:                                                              |                   | Morgenspitze Planfall 1       |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Wartezeiten                                                          |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                   | n-in                          | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | x        | Reserve | Wz   | QSV |
|                                                                      | Name              | -                             | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | -        | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1                                                                    | Westheimer Straße | 1                             | 40                                                           | 1109    | 465                          | 563     | 0,83     | 98      | 34,7 | D   |
| 2                                                                    | Neusäßler Straße  | 1                             | 10                                                           | 523     | 383                          | 923     | 0,41     | 540     | 6,9  | A   |
| 2                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |         | 292                          | 1400    | 0,21     | 1108    | 3,3  | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg          | 2                             | 50                                                           | 394     | 891                          | 1131    | 0,79     | 240     | 14,9 | B   |
| 3                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |         | 124                          | 1400    | 0,09     | 1276    | 2,9  | A   |
| 4                                                                    | Augsburger Straße | 2                             | 10                                                           | 992     | 485                          | 708     | 0,69     | 223     | 16,3 | B   |
| 4                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |         | 11                           | 1400    | 0,01     | 1389    | 2,7  | A   |
| Staulängen                                                           |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                   | n-in                          | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | L        | L-95    | L-99 | QSV |
|                                                                      | Name              | -                             | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | Fz       | Fz      | Fz   | -   |
| 1                                                                    | Westheimer Straße | 1                             | 40                                                           | 1109    | 465                          | 563     | 3,1      | 11      | 16   | D   |
| 2                                                                    | Neusäßler Straße  | 1                             | 10                                                           | 523     | 383                          | 923     | 0,5      | 2       | 3    | A   |
| 2                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |         | 292                          | 1400    | -        | -       | -    | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg          | 2                             | 50                                                           | 394     | 891                          | 1131    | 2,5      | 10      | 15   | B   |
| 3                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |         | 124                          | 1400    | -        | -       | -    | A   |
| 4                                                                    | Augsburger Straße | 2                             | 10                                                           | 992     | 485                          | 708     | 1,5      | 6       | 9    | B   |
| 4                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |         | 11                           | 1400    | -        | -       | -    | A   |
| Gesamt-Qualitätsstufe : D                                            |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                   | Gesamter Verkehr mit Bypass   |                                                              |         | Verkehr im Kreis ohne Bypass |         |          |         |      |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                          |                   | :                             | 2651                                                         |         | 2224                         |         | Pkw-E/h  |         |      |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                 |                   | :                             | 2603                                                         |         | 2183                         |         | Fz/h     |         |      |     |
| Summe aller Wartezeiten                                              |                   | :                             | 12,4                                                         |         | 9,6                          |         | Fz-h/h   |         |      |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                        |                   | :                             | 17,1                                                         |         | 15,8                         |         | s pro Fz |         |      |     |
| Berechnungsverfahren :                                               |                   |                               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Kapazität                                                            |                   | :                             | Deutschland: HBS 2015                                        |         |                              |         |          |         |      |     |
| Wartezeit                                                            |                   | :                             | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |         |                              |         |          |         |      |     |
| Staulängen                                                           |                   | :                             | Wu, 1997                                                     |         |                              |         |          |         |      |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                   |                   | :                             | Stuwe, 1992                                                  |         |                              |         |          |         |      |     |
| LOS - Einstufung                                                     |                   | :                             | HBS (Deutschland)                                            |         |                              |         |          |         |      |     |

*Knotenpunkt K5, Morgenspitzenstunde (Optimierung 2.1)*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr |                   |                                  |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------|---------|-------|---------|
| Datei :                                                           |                   | Optimierung_2.1_K5_früh_D.krs    |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Projekt :                                                         |                   | Verkehrsuntersuchung UKA         |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Projekt-Nummer :                                                  |                   | A-UKA1                           |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Knoten :                                                          |                   | K5                               |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Stunde :                                                          |                   | Morgenspitze Endzustand Ost Var1 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Kapazität                                                         |                   |                                  |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|                                                                   |                   | Type                             |         | q-e                                                            | q-k-re                          | q-k-li  | q-e-max | x     | R       |
|                                                                   | Name              | -                                |         | Pkw-E/h                                                        | Pkw-E/h                         | Pkw-E/h | Pkw-E/h | -     | Pkw-E/h |
| 1                                                                 | Westheimer Straße |                                  | links   | 325                                                            | 909                             | 196     | 505     | 0,64  | 180     |
|                                                                   |                   | Z4                               | rechts  | 140                                                            | 909                             | -       | 494     | 0,28  | 354     |
| 2                                                                 | Neusäßer Straße   | Z2                               | Zufahrt | 383                                                            | 521                             | -       | 859     | 0,45  | 476     |
|                                                                   | Neusäßer Straße   | 1                                | Bypass  | 292                                                            | -                               | -       | 1400    | 0,21  | 1108    |
| 3                                                                 | Kobelweg          | Z2                               | Zufahrt | 891                                                            | 392                             | -       | 986     | 0,90  | 96      |
|                                                                   | Kobelweg          | 1                                | Bypass  | 124                                                            | -                               | -       | 1400    | 0,09  | 1276    |
| 4                                                                 | Augsburger Straße |                                  | links   | 196                                                            | 992                             | -       | 473     | 0,41  | 278     |
|                                                                   |                   | Z1                               | rechts  | 296                                                            | 992                             | -       | 473     | 0,63  | 178     |
| Wartezeiten + Staulängen                                          |                   |                                  |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|                                                                   |                   | Type                             |         | R                                                              | Wz                              | L       | L-95    | L-99  | QSV     |
|                                                                   | Name              | -                                |         | Pkw-E/h                                                        | s                               | Pkw-E   | Pkw-E   | Pkw-E | -       |
| 1                                                                 | Westheimer Straße |                                  | links   | 180                                                            | 20,0                            | 1,2     | 6       | 8     | C       |
|                                                                   |                   | Z4                               | rechts  | 354                                                            | 10,3                            | 0,3     | 2       | 2     | B       |
| 2                                                                 | Neusäßer Straße   | Z2                               | Zufahrt | 476                                                            | 7,8                             | 0,6     | 2       | 4     | A       |
|                                                                   | Neusäßer Straße   | 1                                | Bypass  | 1108                                                           | 3,2                             |         |         |       | A       |
| 3                                                                 | Kobelweg          | Z2                               | Zufahrt | 96                                                             | 33,4                            | 5,8     | 20      | 28    | D       |
|                                                                   | Kobelweg          | 1                                | Bypass  | 1276                                                           | 2,8                             |         |         |       | A       |
| 4                                                                 | Augsburger Straße |                                  | links   | 278                                                            | 13,2                            | 0,5     | 2       | 4     | B       |
|                                                                   |                   | Z1                               | rechts  | 178                                                            | 20,5                            | 1,1     | 6       | 8     | C       |
| Gesamt-Qualitätsstufe : <b>D</b>                                  |                   |                                  |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|                                                                   |                   |                                  |         | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass                                 | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |         |         |       |         |
| Zufluss über alle Zufahrten                                       |                   |                                  |         | : 2647                                                         | 2231                            |         |         |       |         |
| davon Kraftfahrzeuge                                              |                   |                                  |         | : 2601                                                         | 2191                            |         |         |       |         |
| Summe aller Wartezeiten                                           |                   |                                  |         | : 14,1                                                         | 13,7                            |         |         |       |         |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                     |                   |                                  |         | : 19,5                                                         | 22,5                            |         |         |       |         |
| Berechnungsverfahren :                                            |                   |                                  |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Kapazität                                                         |                   |                                  |         | : Turbo-Kreisverkehr 2015                                      |                                 |         |         |       |         |
| Wartezeit                                                         |                   |                                  |         | : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                                 |         |         |       |         |
| Staulängen                                                        |                   |                                  |         | : Wu, 1997                                                     |                                 |         |         |       |         |
| LOS - Einstufung                                                  |                   |                                  |         | : HBS (Deutschland)                                            |                                 |         |         |       |         |

*Knotenpunkt K5, Abendspitzenstunde*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss                                   |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------|----------|------|---------|-------|-----|
| Datei:                                                                                                 |                   | K5_spät_F.krs                  |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Projekt:                                                                                               |                   | Verkehrsuntersuchung UKA       |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Projekt-Nummer:                                                                                        |                   | A-UKA1                         |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Knoten:                                                                                                |                   | K5                             |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Stunde:                                                                                                |                   | Abendspitze Planfall1          |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Wartezeiten                                                                                            |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                   | n-in                           | F+R                                                          | q-Kreis                         | q-e-vorh | q-e-max  | x    | Reserve | Wz    | QSV |
|                                                                                                        | Name              | -                              | /h                                                           | Pkw-E/h                         | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | -    | Pkw-E/h | s     | -   |
| 1                                                                                                      | Westheimer Straße | 1                              | 70                                                           | 964                             | 437      | 484      | 0,90 | 47      | 61,2  | E   |
| 2                                                                                                      | Neusässer Straße  | 1                              | 70                                                           | 508                             | 491      | 809      | 0,61 | 318     | 11,4  | B   |
| 2                                                                                                      | Bypass            | 1                              |                                                              |                                 | 560      | 1400     | 0,40 | 840     | 4,4   | A   |
| 3                                                                                                      | Kobelweg          | 1                              | 70                                                           | 511                             | 826      | 807      | 1,02 | -19     | 119,2 | F   |
| 4                                                                                                      | Augsburger Straße | 1                              | 70                                                           | 720                             | 568      | 650      | 0,87 | 82      | 39,5  | D   |
|                                                                                                        |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Staulängen                                                                                             |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                   | n-in                           | F+R                                                          | q-Kreis                         | q-e-vorh | q-e-max  | L    | L-95    | L-99  | QSV |
|                                                                                                        | Name              | -                              | /h                                                           | Pkw-E/h                         | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | Fz   | Fz      | Fz    | -   |
| 1                                                                                                      | Westheimer Straße | 1                              | 70                                                           | 964                             | 437      | 484      | 5,3  | 16      | 22    | E   |
| 2                                                                                                      | Neusässer Straße  | 1                              | 70                                                           | 508                             | 491      | 809      | 1,1  | 4       | 7     | B   |
| 2                                                                                                      | Bypass            | 1                              |                                                              |                                 | 560      | 1400     | -    | -       | -     | A   |
| 3                                                                                                      | Kobelweg          | 1                              | 70                                                           | 511                             | 826      | 807      | 22,2 | 40      | 48    | F   |
| 4                                                                                                      | Augsburger Straße | 1                              | 70                                                           | 720                             | 568      | 650      | 4,3  | 15      | 21    | D   |
|                                                                                                        |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Gesamt-Qualitätsstufe : F                                                                              |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen. |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                   | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass |                                                              | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |          |          |      |         |       |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                                                            |                   | :                              | 2882                                                         | :                               | 2322     | Pkw-E/h  |      |         |       |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                                                   |                   | :                              | 2850                                                         | :                               | 2293     | Fz/h     |      |         |       |     |
| Summe aller Wartezeiten                                                                                |                   | :                              | 44,6                                                         | :                               | 33,8     | Fz-h/h   |      |         |       |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                                                          |                   | :                              | 56,3                                                         | :                               | 53,0     | s pro Fz |      |         |       |     |
| Berechnungsverfahren :                                                                                 |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Kapazität                                                                                              |                   | :                              | Deutschland: HBS 2015                                        |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Wartezeit                                                                                              |                   | :                              | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Staulängen                                                                                             |                   | :                              | Wu, 1997                                                     |                                 |          |          |      |         |       |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                                                     |                   | :                              | Stuwe, 1992                                                  |                                 |          |          |      |         |       |     |
| LOS - Einstufung                                                                                       |                   | :                              | HBS (Deutschland)                                            |                                 |          |          |      |         |       |     |

*Knotenpunkt K5, Abendspitzenstunde (Optimierung 1.1)*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------|----------|------|---------|------|-----|
| Datei:                                                               |                   | Optimierung_1.1_K5_spät_B.krs  |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
| Projekt:                                                             |                   | Verkehrsuntersuchung UKA       |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
| Projekt-Nummer:                                                      |                   | A-UKA1                         |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
| Knoten:                                                              |                   | K5                             |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
| Stunde:                                                              |                   | Abendspitze Planfall 1         |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
| Wartezeiten                                                          |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |                   | n-in                           | F+R                                                          | q-Kreis                         | q-e-vorh | q-e-max  | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|                                                                      | Name              | -                              | /h                                                           | Pkw-E/h                         | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1                                                                    | Westheimer Straße | 1                              | 40                                                           | 964                             | 437      | 636      | 0,69 | 199     | 18,1 | B   |
| 2                                                                    | Neusäßler Straße  | 1                              | 10                                                           | 508                             | 491      | 935      | 0,53 | 444     | 8,2  | A   |
| 2                                                                    | Bypass            | 1                              |                                                              |                                 | 561      | 1400     | 0,40 | 839     | 4,4  | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg          | 2                              | 30                                                           | 511                             | 826      | 1045     | 0,79 | 219     | 16,2 | B   |
| 4                                                                    | Augsburger Straße | 1                              | 20                                                           | 720                             | 568      | 780      | 0,73 | 212     | 16,9 | B   |
| Staulängen                                                           |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |                   | n-in                           | F+R                                                          | q-Kreis                         | q-e-vorh | q-e-max  | L    | L-95    | L-99 | QSV |
|                                                                      | Name              | -                              | /h                                                           | Pkw-E/h                         | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | Fz   | Fz      | Fz   | -   |
| 1                                                                    | Westheimer Straße | 1                              | 40                                                           | 964                             | 437      | 636      | 1,5  | 6       | 9    | B   |
| 2                                                                    | Neusäßler Straße  | 1                              | 10                                                           | 508                             | 491      | 935      | 0,8  | 3       | 5    | A   |
| 2                                                                    | Bypass            | 1                              |                                                              |                                 | 561      | 1400     | -    | -       | -    | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg          | 2                              | 30                                                           | 511                             | 826      | 1045     | 2,6  | 10      | 15   | B   |
| 4                                                                    | Augsburger Straße | 1                              | 20                                                           | 720                             | 568      | 780      | 1,8  | 7       | 11   | B   |
| Gesamt-Qualitätsstufe : B                                            |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |                   | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass |                                                              | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |          |          |      |         |      |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                          |                   | :                              | 2883                                                         | 2322                            |          | Pkw-E/h  |      |         |      |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                 |                   | :                              | 2851                                                         | 2293                            |          | Fz/h     |      |         |      |     |
| Summe aller Wartezeiten                                              |                   | :                              | 11,5                                                         | 8,1                             |          | Fz-h/h   |      |         |      |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                        |                   | :                              | 14,6                                                         | 12,7                            |          | s pro Fz |      |         |      |     |
| Berechnungsverfahren :                                               |                   |                                |                                                              |                                 |          |          |      |         |      |     |
| Kapazität                                                            |                   | :                              | Deutschland: HBS 2015                                        |                                 |          |          |      |         |      |     |
| Wartezeit                                                            |                   | :                              | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                                 |          |          |      |         |      |     |
| Staulängen                                                           |                   | :                              | Wu, 1997                                                     |                                 |          |          |      |         |      |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                   |                   | :                              | Stuwe, 1992                                                  |                                 |          |          |      |         |      |     |
| LOS - Einstufung                                                     |                   | :                              | HBS (Deutschland)                                            |                                 |          |          |      |         |      |     |

*Knotenpunkt K5, Abendspitzenstunde (Optimierung 1.2)*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |                   |                               |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------|----------|----------|------|---------|------|-----|
| Datei:                                                               |                   | Optimierung_1.2_K5_spät_B.krs |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Projekt:                                                             |                   | Verkehrsuntersuchung UKA      |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Projekt-Nummer:                                                      |                   | A-UKA1                        |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Knoten:                                                              |                   | K5                            |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Stunde:                                                              |                   | Abendspitze Planfall 1        |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Wartezeiten                                                          |                   |                               |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      | Name              | n-in                          | F+R                                                          | q-Kreis                      | q-e-vorh | q-e-max  | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|                                                                      |                   | -                             | /h                                                           | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1                                                                    | Westheimer Straße | 1                             | 57                                                           | 964                          | 437      | 636      | 0,69 | 199     | 18,1 | B   |
| 2                                                                    | Neusäßer Straße   | 1                             | 31                                                           | 508                          | 491      | 932      | 0,53 | 441     | 8,3  | A   |
| 2                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |                              | 560      | 1400     | 0,40 | 840     | 4,4  | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg          | 2                             | 65                                                           | 511                          | 639      | 1022     | 0,63 | 383     | 9,4  | A   |
| 3                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |                              | 187      | 1400     | 0,13 | 1213    | 3,0  | A   |
| 4                                                                    | Augsburger Straße | 2                             | 32                                                           | 720                          | 550      | 882      | 0,62 | 332     | 10,9 | B   |
| 4                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |                              | 18       | 1400     | 0,01 | 1382    | 2,6  | A   |
| Staulängen                                                           |                   |                               |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      | Name              | n-in                          | F+R                                                          | q-Kreis                      | q-e-vorh | q-e-max  | L    | L-95    | L-99 | QSV |
|                                                                      |                   | -                             | /h                                                           | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | Fz   | Fz      | Fz   | -   |
| 1                                                                    | Westheimer Straße | 1                             | 57                                                           | 964                          | 437      | 636      | 1,5  | 6       | 9    | B   |
| 2                                                                    | Neusäßer Straße   | 1                             | 31                                                           | 508                          | 491      | 932      | 0,8  | 3       | 5    | A   |
| 2                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |                              | 560      | 1400     | -    | -       | -    | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg          | 2                             | 65                                                           | 511                          | 639      | 1022     | 1,1  | 5       | 7    | A   |
| 3                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |                              | 187      | 1400     | -    | -       | -    | A   |
| 4                                                                    | Augsburger Straße | 2                             | 32                                                           | 720                          | 550      | 882      | 1,1  | 5       | 7    | B   |
| 4                                                                    | Bypass            | 1                             |                                                              |                              | 18       | 1400     | -    | -       | -    | A   |
| <b>Gesamt-Qualitätsstufe : B</b>                                     |                   |                               |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |                   | Gesamter Verkehr mit Bypass   |                                                              | Verkehr im Kreis ohne Bypass |          |          |      |         |      |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                          |                   | :                             | 2882                                                         | 2117                         |          | Pkw-E/h  |      |         |      |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                 |                   | :                             | 2850                                                         | 2089                         |          | Fz/h     |      |         |      |     |
| Summe aller Wartezeiten                                              |                   | :                             | 9,2                                                          | 6,0                          |          | Fz-h/h   |      |         |      |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                        |                   | :                             | 11,7                                                         | 10,3                         |          | s pro Fz |      |         |      |     |
| Berechnungsverfahren :                                               |                   |                               |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Kapazität                                                            |                   | :                             | Deutschland: HBS 2015                                        |                              |          |          |      |         |      |     |
| Wartezeit                                                            |                   | :                             | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                              |          |          |      |         |      |     |
| Staulängen                                                           |                   | :                             | Wu, 1997                                                     |                              |          |          |      |         |      |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                   |                   | :                             | Stuwe, 1992                                                  |                              |          |          |      |         |      |     |
| LOS - Einstufung                                                     |                   | :                             | HBS (Deutschland)                                            |                              |          |          |      |         |      |     |

*Knotenpunkt K5, Abendspitzenstunde (Optimierung 2.1)*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr |                   |                                 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------|---------|-------|---------|
| Datei :                                                           |                   | Optimierung_2.1_K5_spät_B.krs   |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Projekt :                                                         |                   | Verkehrsuntersuchung UKA        |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Projekt-Nummer :                                                  |                   | A-UKA1                          |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Knoten :                                                          |                   | K5                              |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Stunde :                                                          |                   | Abendspitze Endzustand Ost Var1 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Kapazität                                                         |                   |                                 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|                                                                   |                   | Type                            |         | q-e                                                            | q-k-re                          | q-k-li  | q-e-max | x     | R       |
|                                                                   | Name              | -                               |         | Pkw-E/h                                                        | Pkw-E/h                         | Pkw-E/h | Pkw-E/h | -     | Pkw-E/h |
| 1                                                                 | Westheimer Straße |                                 | links   | 318                                                            | 774                             | 190     | 595     | 0,53  | 278     |
|                                                                   |                   | Z4                              | rechts  | 119                                                            | 774                             | -       | 594     | 0,20  | 476     |
| 2                                                                 | Neusäßer Straße   | Z2                              | Zufahrt | 491                                                            | 508                             | -       | 871     | 0,56  | 380     |
|                                                                   | Neusäßer Straße   | 1                               | Bypass  | 560                                                            | -                               | -       | 1400    | 0,40  | 840     |
| 3                                                                 | Kobelweg          | Z2                              | Zufahrt | 639                                                            | 511                             | -       | 868     | 0,74  | 230     |
|                                                                   | Kobelweg          | 1                               | Bypass  | 187                                                            | -                               | -       | 1400    | 0,13  | 1214    |
| 4                                                                 | Augsburger Straße |                                 | links   | 190                                                            | 720                             | -       | 682     | 0,28  | 492     |
|                                                                   |                   | Z1                              | rechts  | 378                                                            | 720                             | -       | 682     | 0,55  | 304     |
| Wartezeiten + Staulängen                                          |                   |                                 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|                                                                   |                   | Type                            |         | R                                                              | Wz                              | L       | L-95    | L-99  | QSV     |
|                                                                   | Name              | -                               |         | Pkw-E/h                                                        | s                               | Pkw-E   | Pkw-E   | Pkw-E | -       |
| 1                                                                 | Westheimer Straße |                                 | links   | 278                                                            | 13,1                            | 0,8     | 4       | 6     | B       |
|                                                                   |                   | Z4                              | rechts  | 476                                                            | 7,7                             | 0,2     | 2       | 2     | A       |
| 2                                                                 | Neusäßer Straße   | Z2                              | Zufahrt | 380                                                            | 9,6                             | 0,9     | 4       | 6     | A       |
|                                                                   | Neusäßer Straße   | 1                               | Bypass  | 840                                                            | 4,3                             |         |         |       | A       |
| 3                                                                 | Kobelweg          | Z2                              | Zufahrt | 230                                                            | 15,6                            | 1,9     | 8       | 12    | B       |
|                                                                   | Kobelweg          | 1                               | Bypass  | 1214                                                           | 3,0                             |         |         |       | A       |
| 4                                                                 | Augsburger Straße |                                 | links   | 492                                                            | 7,4                             | 0,3     | 2       | 2     | A       |
|                                                                   |                   | Z1                              | rechts  | 304                                                            | 12,0                            | 0,9     | 4       | 6     | B       |
| Gesamt-Qualitätsstufe : B                                         |                   |                                 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|                                                                   |                   |                                 |         | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass                                 | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |         |         |       |         |
| Zufluss über alle Zufahrten                                       |                   |                                 |         | : 2882                                                         | 2135                            |         |         |       |         |
| davon Kraftfahrzeuge                                              |                   |                                 |         | : 2850                                                         | 2107                            |         |         |       |         |
| Summe aller Wartezeiten                                           |                   |                                 |         | : 8,0                                                          | 7,1                             |         |         |       |         |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                     |                   |                                 |         | : 10,1                                                         | 12,2                            |         |         |       |         |
|                                                                   |                   |                                 |         |                                                                | Pkw-E/h                         |         |         |       |         |
|                                                                   |                   |                                 |         |                                                                | Fz/h                            |         |         |       |         |
|                                                                   |                   |                                 |         |                                                                | Fz-h/h                          |         |         |       |         |
|                                                                   |                   |                                 |         |                                                                | s pro Fz                        |         |         |       |         |
| Berechnungsverfahren :                                            |                   |                                 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Kapazität                                                         |                   |                                 |         | : Turbo-Kreisverkehr 2015                                      |                                 |         |         |       |         |
| Wartezeit                                                         |                   |                                 |         | : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                                 |         |         |       |         |
| Staulängen                                                        |                   |                                 |         | : Wu, 1997                                                     |                                 |         |         |       |         |
| LOS - Einstufung                                                  |                   |                                 |         | : HBS (Deutschland)                                            |                                 |         |         |       |         |

*Knotenpunkt K6, Morgenspitzenstunde*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss                                   |                 |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------|----------|----------|------|---------|-------|-----|
| Datei:                                                                                                 |                 | K6_früh_F.krs               |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Projekt:                                                                                               |                 | Verkehrsuntersuchung UKA    |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Projekt-Nummer:                                                                                        |                 | A-UKA1                      |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Knoten:                                                                                                |                 | K6                          |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Stunde:                                                                                                |                 | Morgenspitze Planfall1      |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                 |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Wartezeiten                                                                                            |                 |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                 | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis                      | q-e-vorh | q-e-max  | x    | Reserve | Wz    | QSV |
|                                                                                                        | Name            | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | -    | Pkw-E/h | s     | -   |
| 1                                                                                                      | Kobelweg (West) | 1                           | 70                                                           | 420                          | 157      | 878      | 0,18 | 721     | 5,1   | A   |
| 1                                                                                                      | Bypass          | 1                           |                                                              |                              | 701      | 1400     | 0,50 | 699     | 5,2   | A   |
| 2                                                                                                      | Kobelweg (Ost)  | 1                           | 70                                                           | 157                          | 679      | 1095     | 0,62 | 416     | 8,7   | A   |
| 2                                                                                                      | Bypass          | 1                           |                                                              |                              | 248      | 1400     | 0,18 | 1152    | 3,2   | A   |
| 3                                                                                                      | Umgehung Neusäß | 1                           | 70                                                           | 681                          | 752      | 679      | 1,11 | -73     | 244,2 | F   |
|                                                                                                        |                 |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Staulängen                                                                                             |                 |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                 | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis                      | q-e-vorh | q-e-max  | L    | L-95    | L-99  | QSV |
|                                                                                                        | Name            | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | Fz   | Fz      | Fz    | -   |
| 1                                                                                                      | Kobelweg (West) | 1                           | 70                                                           | 420                          | 157      | 878      | 0,2  | 1       | 1     | A   |
| 1                                                                                                      | Bypass          | 1                           |                                                              |                              | 701      | 1400     | -    | -       | -     | A   |
| 2                                                                                                      | Kobelweg (Ost)  | 1                           | 70                                                           | 157                          | 679      | 1095     | 1,1  | 5       | 7     | A   |
| 2                                                                                                      | Bypass          | 1                           |                                                              |                              | 248      | 1400     | -    | -       | -     | A   |
| 3                                                                                                      | Umgehung Neusäß | 1                           | 70                                                           | 681                          | 752      | 679      | 41,8 | 56      | 63    | F   |
|                                                                                                        |                 |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Gesamt-Qualitätsstufe : F                                                                              |                 |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen. |                 |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
|                                                                                                        |                 | Gesamter Verkehr mit Bypass |                                                              | Verkehr im Kreis ohne Bypass |          |          |      |         |       |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                                                            |                 | :                           | 2537                                                         | 1588                         |          | Pkw-E/h  |      |         |       |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                                                   |                 | :                           | 2492                                                         | 1559                         |          | Fz/h     |      |         |       |     |
| Summe aller Wartezeiten                                                                                |                 | :                           | 54,5                                                         | 29,0                         |          | Fz-h/h   |      |         |       |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                                                          |                 | :                           | 78,8                                                         | 66,9                         |          | s pro Fz |      |         |       |     |
| Berechnungsverfahren :                                                                                 |                 |                             |                                                              |                              |          |          |      |         |       |     |
| Kapazität                                                                                              |                 | :                           | Deutschland: HBS 2015                                        |                              |          |          |      |         |       |     |
| Wartezeit                                                                                              |                 | :                           | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                              |          |          |      |         |       |     |
| Staulängen                                                                                             |                 | :                           | Wu, 1997                                                     |                              |          |          |      |         |       |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                                                     |                 | :                           | Stuwe, 1992                                                  |                              |          |          |      |         |       |     |
| LOS - Einstufung                                                                                       |                 | :                           | HBS (Deutschland)                                            |                              |          |          |      |         |       |     |

*Knotenpunkt K6, Morgenspitzenstunde (Optimierung 1.1)*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |               |                                  |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|----------------------------------------------------------------------|---------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------|----------|----------|------|---------|------|-----|
| Datei:                                                               |               | Optimierung_1.1_K6_früh_C.krs    |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Projekt:                                                             |               | Verkehrsuntersuchung UKA         |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Projekt-Nummer:                                                      |               | A-UKA1                           |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Knoten:                                                              |               | K6                               |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Stunde:                                                              |               | Morgenstunde Endzustand Ost Var1 |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |               |                                  |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Wartezeiten                                                          |               |                                  |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |               | n-in                             | F+R                                                          | q-Kreis                      | q-e-vorh | q-e-max  | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|                                                                      | Name          | -                                | /h                                                           | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1                                                                    | Kobelweg West | 1                                | 0                                                            | 420                          | 157      | 1009     | 0,16 | 852     | 4,3  | A   |
| 1                                                                    | Bypass        | 1                                |                                                              |                              | 701      | 1400     | 0,50 | 699     | 5,2  | A   |
| 2                                                                    | Kobelweg Ost  | 1                                | 0                                                            | 157                          | 679      | 1261     | 0,54 | 582     | 6,3  | A   |
| 2                                                                    | Bypass        | 1                                |                                                              |                              | 248      | 1400     | 0,18 | 1152    | 3,2  | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg Nord | 2                                | 0                                                            | 681                          | 752      | 922      | 0,82 | 170     | 20,8 | C   |
| Staulängen                                                           |               |                                  |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |               | n-in                             | F+R                                                          | q-Kreis                      | q-e-vorh | q-e-max  | L    | L-95    | L-99 | QSV |
|                                                                      | Name          | -                                | /h                                                           | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h  | Pkw-E/h  | Fz   | Fz      | Fz   | -   |
| 1                                                                    | Kobelweg West | 1                                | 0                                                            | 420                          | 157      | 1009     | 0,1  | 1       | 1    | A   |
| 1                                                                    | Bypass        | 1                                |                                                              |                              | 701      | 1400     | -    | -       | -    | A   |
| 2                                                                    | Kobelweg Ost  | 1                                | 0                                                            | 157                          | 679      | 1261     | 0,8  | 3       | 5    | A   |
| 2                                                                    | Bypass        | 1                                |                                                              |                              | 248      | 1400     | -    | -       | -    | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg Nord | 2                                | 0                                                            | 681                          | 752      | 922      | 3,0  | 12      | 17   | C   |
| Gesamt-Qualitätsstufe : C                                            |               |                                  |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
|                                                                      |               | Gesamter Verkehr mit Bypass      |                                                              | Verkehr im Kreis ohne Bypass |          |          |      |         |      |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                          |               | :                                | 2537                                                         | 1588                         |          | Pkw-E/h  |      |         |      |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                 |               | :                                | 2492                                                         | 1559                         |          | Fz/h     |      |         |      |     |
| Summe aller Wartezeiten                                              |               | :                                | 8,1                                                          | 3,7                          |          | Fz-h/h   |      |         |      |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                        |               | :                                | 11,7                                                         | 8,4                          |          | s pro Fz |      |         |      |     |
| Berechnungsverfahren :                                               |               |                                  |                                                              |                              |          |          |      |         |      |     |
| Kapazität                                                            |               | :                                | Deutschland: HBS 2015                                        |                              |          |          |      |         |      |     |
| Wartezeit                                                            |               | :                                | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                              |          |          |      |         |      |     |
| Staulängen                                                           |               | :                                | Wu, 1997                                                     |                              |          |          |      |         |      |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                   |               | :                                | Stuwe, 1992                                                  |                              |          |          |      |         |      |     |
| LOS - Einstufung                                                     |               | :                                | HBS (Deutschland)                                            |                              |          |          |      |         |      |     |

*Knotenpunkt K6, Abendspitzenstunde*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------|---------|------------------------------|---------|----------|---------|------|-----|
| Datei:                                                               |                 | K6_spät_B.krs               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Projekt:                                                             |                 | Verkehrsuntersuchung UKA    |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Projekt-Nummer:                                                      |                 | A-UKA1                      |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Knoten:                                                              |                 | K6                          |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Stunde:                                                              |                 | Abendspitze Planfall1       |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Wartezeiten                                                          |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                 | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | x        | Reserve | Wz   | QSV |
|                                                                      | Name            | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | -        | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1                                                                    | Kobelweg (West) | 1                           | 70                                                           | 192     | 286                          | 1065    | 0,27     | 779     | 4,7  | A   |
| 1                                                                    | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 618                          | 1400    | 0,44     | 782     | 4,6  | A   |
| 2                                                                    | Kobelweg (Ost)  | 1                           | 70                                                           | 286     | 642                          | 987     | 0,65     | 345     | 10,4 | B   |
| 2                                                                    | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 374                          | 1400    | 0,27     | 1026    | 3,5  | A   |
| 3                                                                    | Umgehung Neusäß | 1                           | 70                                                           | 646     | 313                          | 705     | 0,44     | 392     | 9,3  | A   |
|                                                                      |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Staulängen                                                           |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                 | n-in                        | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | L        | L-95    | L-99 | QSV |
|                                                                      | Name            | -                           | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | Fz       | Fz      | Fz   | -   |
| 1                                                                    | Kobelweg (West) | 1                           | 70                                                           | 192     | 286                          | 1065    | 0,3      | 1       | 2    | A   |
| 1                                                                    | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 618                          | 1400    | -        | -       | -    | A   |
| 2                                                                    | Kobelweg (Ost)  | 1                           | 70                                                           | 286     | 642                          | 987     | 1,3      | 5       | 8    | B   |
| 2                                                                    | Bypass          | 1                           |                                                              |         | 374                          | 1400    | -        | -       | -    | A   |
| 3                                                                    | Umgehung Neusäß | 1                           | 70                                                           | 646     | 313                          | 705     | 0,6      | 2       | 4    | A   |
|                                                                      |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Gesamt-Qualitätsstufe : B                                            |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |                 | Gesamter Verkehr mit Bypass |                                                              |         | Verkehr im Kreis ohne Bypass |         |          |         |      |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                          |                 | :                           | 2233                                                         |         | 1241                         |         | Pkw-E/h  |         |      |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                 |                 | :                           | 2218                                                         |         | 1232                         |         | Fz/h     |         |      |     |
| Summe aller Wartezeiten                                              |                 | :                           | 6,0                                                          |         | 2,6                          |         | Fz-h/h   |         |      |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                        |                 | :                           | 9,8                                                          |         | 7,6                          |         | s pro Fz |         |      |     |
|                                                                      |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Berechnungsverfahren :                                               |                 |                             |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Kapazität                                                            |                 | :                           | Deutschland: HBS 2015                                        |         |                              |         |          |         |      |     |
| Wartezeit                                                            |                 | :                           | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |         |                              |         |          |         |      |     |
| Staulängen                                                           |                 | :                           | Wu, 1997                                                     |         |                              |         |          |         |      |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                   |                 | :                           | Stuwe, 1992                                                  |         |                              |         |          |         |      |     |
| LOS - Einstufung                                                     |                 | :                           | HBS (Deutschland)                                            |         |                              |         |          |         |      |     |

*Knotenpunkt K6, Abendspitzenstunde (Optimierung 1.1)*

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |               |                                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|----------------------------------------------------------------------|---------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------|------------------------------|---------|----------|---------|------|-----|
| Datei:                                                               |               | Optimierung_1.1_K6_spät_A.krs          |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Projekt:                                                             |               | Verkehrsuntersuchung UKA               |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Projekt-Nummer:                                                      |               | A-UKA1                                 |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Knoten:                                                              |               | K6                                     |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Stunde:                                                              |               | Abendspitzenstunde Endzustand Ost Var1 |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |               |                                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Wartezeiten                                                          |               |                                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |               | n-in                                   | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | x        | Reserve | Wz   | QSV |
|                                                                      | Name          | -                                      | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | -        | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1                                                                    | Kobelweg West | 1                                      | 0                                                            | 192     | 286                          | 1224    | 0,23     | 938     | 3,9  | A   |
| 1                                                                    | Bypass        | 1                                      |                                                              |         | 618                          | 1400    | 0,44     | 782     | 4,6  | A   |
| 2                                                                    | Kobelweg Ost  | 1                                      | 0                                                            | 286     | 642                          | 1130    | 0,57     | 488     | 7,4  | A   |
| 2                                                                    | Bypass        | 1                                      |                                                              |         | 374                          | 1400    | 0,27     | 1026    | 3,5  | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg Nord | 2                                      | 0                                                            | 646     | 313                          | 950     | 0,33     | 637     | 5,7  | A   |
|                                                                      |               |                                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Staulängen                                                           |               |                                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |               | n-in                                   | F+R                                                          | q-Kreis | q-e-vorh                     | q-e-max | L        | L-95    | L-99 | QSV |
|                                                                      | Name          | -                                      | /h                                                           | Pkw-E/h | Pkw-E/h                      | Pkw-E/h | Fz       | Fz      | Fz   | -   |
| 1                                                                    | Kobelweg West | 1                                      | 0                                                            | 192     | 286                          | 1224    | 0,2      | 1       | 1    | A   |
| 1                                                                    | Bypass        | 1                                      |                                                              |         | 618                          | 1400    | -        | -       | -    | A   |
| 2                                                                    | Kobelweg Ost  | 1                                      | 0                                                            | 286     | 642                          | 1130    | 0,9      | 4       | 6    | A   |
| 2                                                                    | Bypass        | 1                                      |                                                              |         | 374                          | 1400    | -        | -       | -    | A   |
| 3                                                                    | Kobelweg Nord | 2                                      | 0                                                            | 646     | 313                          | 950     | 0,3      | 1       | 2    | A   |
|                                                                      |               |                                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Gesamt-Qualitätsstufe : A                                            |               |                                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |               |                                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
|                                                                      |               | Gesamter Verkehr mit Bypass            |                                                              |         | Verkehr im Kreis ohne Bypass |         |          |         |      |     |
| Zufluss über alle Zufahrten                                          |               | :                                      | 2233                                                         | 1241    |                              |         | Pkw-E/h  |         |      |     |
| davon Kraftfahrzeuge                                                 |               | :                                      | 2218                                                         | 1232    |                              |         | Fz/h     |         |      |     |
| Summe aller Wartezeiten                                              |               | :                                      | 4,7                                                          | 1,9     |                              |         | Fz-h/h   |         |      |     |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                        |               | :                                      | 7,6                                                          | 5,4     |                              |         | s pro Fz |         |      |     |
|                                                                      |               |                                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Berechnungsverfahren :                                               |               |                                        |                                                              |         |                              |         |          |         |      |     |
| Kapazität                                                            |               | :                                      | Deutschland: HBS 2015                                        |         |                              |         |          |         |      |     |
| Wartezeit                                                            |               | :                                      | HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |         |                              |         |          |         |      |     |
| Staulängen                                                           |               | :                                      | Wu, 1997                                                     |         |                              |         |          |         |      |     |
| Fußgänger-Einfluss                                                   |               | :                                      | Stuwe, 1992                                                  |         |                              |         |          |         |      |     |
| LOS - Einstufung                                                     |               | :                                      | HBS (Deutschland)                                            |         |                              |         |          |         |      |     |

Knotenpunkt K21, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                      |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                | <div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>gevas</div><div>humberg &amp; partner</div></div> |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K21/P05: Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G1                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde                                         |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 100      T [h] = 1,0      S [%] = 95   |         |              |                |                | Datum: 15.07.2025 |       |                    | Bearbeiter: <div></div> |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                     | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>          | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                                                                       | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                             | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                     | [m]            | [ja/nein]                                                                                                                     | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Bürgermeister-Ackermann-Straße (West)                                         |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 11                                                                                       | K3R     | R                                                           | 220     | 6,1          | 1,8            | 55             | 1096              | 0,201 | 1,100              | 11                      | 38             | ja                                                                                                                            | A   | 0,70           |
| 12                                                                                       | K3      | G                                                           | 745     | 20,7         | 1,9            | 38             | 755               | 0,987 | 1,100              | 144                     | 345            | ja                                                                                                                            | E   | 29,70          |
| 13                                                                                       | K3      | G                                                           | 745     | 20,7         | 1,9            | 38             | 755               | 0,987 | 1,100              | 144                     | 345            | ja                                                                                                                            | E   | 29,70          |
| 14                                                                                       | K3L     | L                                                           | 30      | 0,8          | 2,1            | 4              | 88                | 0,342 | 1,100              | 58                      | 19             | ja                                                                                                                            | D   | 0,48           |
|                                                                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 2: Kriegshaberstraße (Süd)                                                       |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 21                                                                                       | K4R     | R                                                           | 275     | 7,6          | 1,8            | 21             | 440               | 0,625 | 1,100              | 44                      | 77             | nein                                                                                                                          |     |                |
| 22                                                                                       | K4      | G                                                           | 250     | 6,9          | 1,8            | 16             | 330               | 0,757 | 1,100              | 64                      | 85             | nein                                                                                                                          |     |                |
| 23                                                                                       | K4L     | L                                                           | 245     | 6,8          | 2,0            | 17             | 332               | 0,739 | 1,100              | 60                      | 80             | ja                                                                                                                            | D   | 4,07           |
| 22+21                                                                                    | -       | R, G                                                        | 525     | 14,6         | -              |                | 604               | 0,870 | 1,100              | 69                      | 167            | ja                                                                                                                            | D   | 10,11          |
| Zufahrt 3: Bürgermeister-Ackermann-Straße (Ost)                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 31                                                                                       | K1R     | R                                                           | 265     | 7,4          | 1,9            | 51             | 1003              | 0,264 | 1,100              | 14                      | 49             | ja                                                                                                                            | A   | 1,02           |
| 32                                                                                       | K1      | G                                                           | 328     | 9,1          | 2,0            | 44             | 818               | 0,401 | 1,100              | 20                      | 71             | ja                                                                                                                            | B   | 1,86           |
| 33                                                                                       | K1      | G                                                           | 327     | 9,1          | 2,0            | 44             | 818               | 0,400 | 1,100              | 20                      | 71             | ja                                                                                                                            | B   | 1,85           |
| 34                                                                                       | K1L     | L                                                           | 110     | 3,1          | 1,9            | 6              | 127               | 0,868 | 1,100              | 144                     | 66             | ja                                                                                                                            | E   | 4,40           |
|                                                                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 4: Kriegshaberstraße (Nord)                                                      |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 41                                                                                       | K2R     | R                                                           | 15      | 0,4          | 1,9            | 26             | 499               | 0,030 | 1,100              | 27                      | 8              | ja                                                                                                                            | B   | 0,11           |
| 42                                                                                       | K2      | G                                                           | 200     | 5,6          | 1,8            | 16             | 338               | 0,592 | 1,100              | 48                      | 62             | ja                                                                                                                            | C   | 2,66           |
| 43                                                                                       | K2L     | L                                                           | 255     | 7,1          | 2,0            | 17             | 334               | 0,762 | 1,100              | 63                      | 86             | ja                                                                                                                            | D   | 4,48           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                             | 4010    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,724 |                    | 81,8                    | max. QSV:      |                                                                                                                               | E   | 91,14          |

Knotenpunkt K21, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                      |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K21/P05: Bürgermeister-Ackermann-Straße / Kriegshaberstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Porgnose-Planfall G1                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 100      T [h] = 1,0      S [%] = 95   |         |              |                |                | Datum: 15.07.2025 |       |                    | Bearbeiter:  |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                     | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                                  | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                             | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                             | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Bürgermeister-Ackermann-Straße (West)                                         |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K3R     | R                                                           | 305     | 8,5          | 1,8            | 50             | 1005              | 0,303 | 1,100              | 15                                                                                              | 55             | ja                                                                                  | A   | 1,29           |
| 12                                                                                       | K3      | G                                                           | 588     | 16,3         | 1,8            | 33             | 658               | 0,893 | 1,100              | 76                                                                                              | 196            | ja                                                                                  | E   | 12,42          |
| 13                                                                                       | K3      | G                                                           | 587     | 16,3         | 1,8            | 33             | 658               | 0,892 | 1,100              | 75                                                                                              | 195            | ja                                                                                  | E   | 12,27          |
| 14                                                                                       | K3L     | L                                                           | 40      | 1,1          | 2,1            | 4              | 95                | 0,423 | 1,100              | 62                                                                                              | 23             | ja                                                                                  | D   | 0,69           |
|                                                                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Kriegshaberstraße (Süd)                                                       |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K4R     | R                                                           | 210     | 5,8          | 1,8            | 22             | 450               | 0,467 | 1,100              | 38                                                                                              | 58             | nein                                                                                |     |                |
| 22                                                                                       | K4      | G                                                           | 210     | 5,8          | 1,8            | 15             | 320               | 0,656 | 1,100              | 53                                                                                              | 67             | nein                                                                                |     |                |
| 23                                                                                       | K4L     | L                                                           | 300     | 8,3          | 2,0            | 17             | 330               | 0,910 | 1,100              | 116                                                                                             | 131            | ja                                                                                  | E   | 9,66           |
| 22+21                                                                                    | -       | R, G                                                        | 420     | 11,7         | -              |                | 585               | 0,717 | 1,100              | 43                                                                                              | 109            | ja                                                                                  | C   | 4,96           |
| Zufahrt 3: Bürgermeister-Ackermann-Straße (Ost)                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K1R     | R                                                           | 180     | 5,0          | 1,8            | 51             | 1014              | 0,178 | 1,100              | 13                                                                                              | 34             | ja                                                                                  | A   | 0,67           |
| 32                                                                                       | K1      | G                                                           | 695     | 19,3         | 1,8            | 42             | 856               | 0,812 | 1,100              | 40                                                                                              | 171            | ja                                                                                  | C   | 7,77           |
| 33                                                                                       | K1      | G                                                           | 695     | 19,3         | 1,8            | 42             | 856               | 0,812 | 1,100              | 40                                                                                              | 171            | ja                                                                                  | C   | 7,77           |
| 34                                                                                       | K1L     | L                                                           | 210     | 5,8          | 1,9            | 12             | 251               | 0,838 | 1,100              | 94                                                                                              | 87             | ja                                                                                  | E   | 5,49           |
|                                                                                          |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Kriegshaberstraße (Nord)                                                      |         |                                                             |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                                 |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K2R     | R                                                           | 15      | 0,4          | 1,8            | 26             | 544               | 0,028 | 1,100              | 27                                                                                              | 8              | ja                                                                                  | B   | 0,11           |
| 42                                                                                       | K2      | G                                                           | 260     | 7,2          | 1,8            | 16             | 331               | 0,785 | 1,100              | 69                                                                                              | 90             | ja                                                                                  | D   | 4,96           |
| 43                                                                                       | K2L     | L                                                           | 255     | 7,1          | 2,0            | 17             | 333               | 0,767 | 1,100              | 64                                                                                              | 86             | ja                                                                                  | D   | 4,54           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                             | 4550    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,762 |                    | 57,4                                                                                            | max. QSV:      |                                                                                     | E   | 72,60          |

**Anlage 7: HBS-Berechnungstabellen für den Prognose-Planfall G2**

|                 |                                     |
|-----------------|-------------------------------------|
| <b>Legende:</b> |                                     |
| C ...           | Kapazität                           |
| $f_{IN}$ ...    | Instationaritätsfaktor              |
| $L_S$ ...       | Stauraumlänge                       |
| m ...           | mittlere Eintreffenzahl             |
| q ...           | Verkehrsstärke                      |
| QSV ...         | Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs  |
| R, G, L ...     | Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links |
| S ...           | Sicherheit gegen Überstauung        |
| T ...           | Untersuchungszeitraum               |
| $t_B$ ...       | Zeitbedarfswert                     |
| $t_F$ ...       | Geschaltete Freigabezeit            |
| $t_U$ ...       | Umlaufzeit                          |
| $t_W$ ...       | mittlere Wartezeit                  |
| $T_W$ ...       | Wartezeit Untersuchungszeitraum     |
| x ...           | Auslastungsgrad                     |

Knotenpunkt K3, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |            | Augsburg                                                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K3/LSA65: Stenglinstraße / Virchowstraße                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |            | Prognose-Planfall G2                                     |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Morgenspitzenstunde                                      |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 60      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 18.08.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                                               | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |            |                                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K1R        | R                                                        | 15      | 0,3          | 2,5            | 17             | 441               | 0,034 | 1,100              | 16                                                                                 | 7              | ja                                                                                  | A   | 0,07           |
| 12                                                                                       | K1         | G                                                        | 35      | 0,6          | 1,8            | 27             | 917               | 0,038 | 1,100              | 9                                                                                  | 8              | ja                                                                                  | A   | 0,09           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Virchowstraße (Süd)                                                           |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K4         | R, L                                                     | 380     | 6,3          | 2,4            | 18             | 480               | 0,792 | 1,100              | 42                                                                                 | 87             | ja                                                                                  | C   | 4,48           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: Stenglinstraße (Ost)                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K3         | G                                                        | 190     | 3,2          | 1,8            | 27             | 933               | 0,204 | 1,100              | 10                                                                                 | 26             | ja                                                                                  | A   | 0,53           |
| 32                                                                                       | K3L        | L                                                        | 255     | 4,3          | 2,3            | 17             | 472               | 0,540 | 1,100              | 25                                                                                 | 50             | ja                                                                                  | B   | 1,79           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |            |                                                          | 875     | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,548 |                    | 28,6                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | C   | 6,95           |

*Knotenpunkt K3, Morgenspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|---------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                                   |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       | <div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>gevas</div><div>humberg &amp; partner</div></div> |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |            | Augsburg                                                 |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K3/LSA65: Stenglinstraße / Virchowstraße                 |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| Variante:                                                                                |            | Prognose-Planfall G2, Optimierung LSA-Steuerung          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Morgenspitzenstunde                                      |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 62      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |              |                           |                       | Datum: 18.08.2025 |          |                           | Bearbeiter: <div></div> |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                                               | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in,FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]   | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                                                          | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| 11                                                                                       | K1R        | R                                                        | 15           | 0,3          | 2,6                       | 10                    | 250               | 0,060    | 1,100                     | 23                      | 8                     | ja                                                                                                                            | B          | 0,09                  |
| 12                                                                                       | K1         | G                                                        | 35           | 0,6          | 1,8                       | 11                    | 380               | 0,092    | 1,100                     | 21                      | 11                    | ja                                                                                                                            | B          | 0,20                  |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| Zufahrt 2: Virchowstraße (Süd)                                                           |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| 21                                                                                       | K4         | R, L                                                     | 380          | 6,5          | 2,3                       | 20                    | 531               | 0,716    | 1,100                     | 32                      | 77                    | ja                                                                                                                            | B          | 3,33                  |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| Zufahrt 3: Stenglinstraße (Ost)                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| 31                                                                                       | K3         | G                                                        | 190          | 3,3          | 1,8                       | 28                    | 935               | 0,203    | 1,100                     | 10                      | 27                    | ja                                                                                                                            | A          | 0,54                  |
| 32                                                                                       | K3L        | L                                                        | 255          | 4,4          | 2,8                       | 25                    | 547               | 0,466    | 1,100                     | 22                      | 47                    | ja                                                                                                                            | B          | 1,54                  |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                           |                         |                       |                                                                                                                               |            |                       |
| Summe:                                                                                   |            |                                                          | 875          | gew. Mittel: |                           |                       |                   | 0,496    |                           | 23,5                    | max. QSV:             |                                                                                                                               | B          | 5,72                  |

Knotenpunkt K3, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |            | Augsburg                                                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K3/LSA65: Stenglinstraße / Virchowstraße                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |            | Prognose-Planfall G2                                     |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Abendspitzenstunde                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 60      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 18.08.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                                               | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |            |                                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K1R        | R                                                        | 30      | 0,5          | 2,3            | 21             | 562               | 0,053 | 1,100              | 13                                                                                 | 10             | ja                                                                                  | A   | 0,11           |
| 12                                                                                       | K1         | G                                                        | 80      | 1,3          | 1,8            | 31             | 1048              | 0,076 | 1,100              | 7                                                                                  | 13             | ja                                                                                  | A   | 0,15           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Virchowstraße (Süd)                                                           |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K4         | R, L                                                     | 295     | 4,9          | 2,6            | 14             | 342               | 0,861 | 1,100              | 73                                                                                 | 93             | ja                                                                                  | E   | 6,00           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: Stenglinstraße (Ost)                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K3         | G                                                        | 65      | 1,1          | 1,9            | 31             | 1030              | 0,063 | 1,100              | 7                                                                                  | 11             | ja                                                                                  | A   | 0,12           |
| 32                                                                                       | K3L        | L                                                        | 520     | 8,7          | 2,5            | 21             | 525               | 0,990 | 1,100              | 146                                                                                | 217            | ja                                                                                  | E   | 21,11          |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |            |                                                          | 990     | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,789 |                    | 100,0                                                                              | max. QSV:      |                                                                                     | E   | 27,50          |

*Knotenpunkt K3, Abendspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |            | Augsburg                                                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K3/LSA65: Stenglinstraße / Virchowstraße                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |            | Prognose-Planfall G2, Optimierung LSA-Steuerung          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Abendspitzenstunde                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 62      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 18.08.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                                               | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |            |                                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K1R        | R                                                        | 30      | 0,5          | 2,5            | 10             | 257               | 0,117 | 1,100              | 23                                                                                 | 12             | ja                                                                                  | B   | 0,19           |
| 12                                                                                       | K1         | G                                                        | 80      | 1,4          | 1,8            | 11             | 380               | 0,210 | 1,100              | 22                                                                                 | 20             | ja                                                                                  | B   | 0,50           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Virchowstraße (Süd)                                                           |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K4         | R, L                                                     | 295     | 5,1          | 2,6            | 15             | 358               | 0,824 | 1,100              | 59                                                                                 | 84             | ja                                                                                  | D   | 4,86           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: Stenglinstraße (Ost)                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K3         | G                                                        | 65      | 1,1          | 1,9            | 33             | 1059              | 0,061 | 1,100              | 7                                                                                  | 11             | ja                                                                                  | A   | 0,12           |
| 32                                                                                       | K3L        | L                                                        | 520     | 9,0          | 2,7            | 30             | 672               | 0,774 | 1,100              | 32                                                                                 | 99             | ja                                                                                  | B   | 4,68           |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |            |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |            |                                                          | 990     | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,677 |                    | 37,6                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | D   | 10,35          |

Knotenpunkt K4+K10, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|--------------|----------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |              |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                              |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K4+K10/LSA66: Neusäßer Straße / Dr.-Dürwanger-Straße / Stenglinstraße |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G2                                                  |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde                                                   |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90                                               |              |              | T [h] = 1,0               |                       | S [%] = 95   |          | Datum: 18.08.2025          |                       |                       | Bearbeiter:  |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                               | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h] | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s] | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                            | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| 11                                                                                       | K6R     | R                                                                     | 25           | 0,6          | 1,9                       | 11                    | 260          | 0,096    | 1,100                      | 35                    | 12                    | ja                                                                                              | B          | 0,24                  |
| 12                                                                                       | K6      | G                                                                     | 20           | 0,5          | 1,8                       | 21                    | 493          | 0,041    | 1,100                      | 26                    | 9                     | ja                                                                                              | B          | 0,14                  |
| 13                                                                                       | K6      | L                                                                     | 200          | 5,0          | 2,2                       | 21                    | 398          | 0,503    | 1,100                      | 36                    | 55                    | ja                                                                                              | C          | 2,01                  |
|                                                                                          |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| Zufahrt 2: Neusäßer Straße (Südost)                                                      |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| 21                                                                                       | K1      | R, G                                                                  | 405          | 10,1         | 1,9                       | 49                    | 1067         | 0,379    | 1,100                      | 12                    | 63                    | ja                                                                                              | A          | 1,40                  |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                                  | 340          | 8,5          | 2,0                       | 49                    | 1004         | 0,339    | 1,100                      | 12                    | 53                    | ja                                                                                              | A          | 1,13                  |
| 63                                                                                       | K3L     | L                                                                     | 215          | 5,4          | 2,0                       | 22                    | 459          | 0,468    | 1,100                      | 33                    | 54                    | nein                                                                                            |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| Zufahrt 3: Dr.-Dürwanger-Straße (Ost)                                                    |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| 31                                                                                       | K2      | R, L                                                                  | 140          | 3,5          | 2,0                       | 19                    | 402          | 0,349    | 1,100                      | 32                    | 39                    | ja                                                                                              | B          | 1,25                  |
|                                                                                          |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| Zufahrt 4: Alfred-Nobel-Straße (Nordost)                                                 |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                                  | 30           | 0,8          | 2,5                       | 21                    | 355          | 0,085    | 1,100                      | 29                    | 13                    | ja                                                                                              | B          | 0,24                  |
| 42                                                                                       | K4      | L                                                                     | 15           | 0,4          | 2,4                       | 21                    | 375          | 0,040    | 1,100                      | 29                    | 8                     | ja                                                                                              | B          | 0,12                  |
|                                                                                          |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| Zufahrt 5: Neusäßer Straße (Nordwest)                                                    |         |                                                                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                                 |            |                       |
| 51                                                                                       | -       | R                                                                     | 515          | 12,9         |                           |                       |              |          | 1,100                      |                       |                       | ja                                                                                              |            |                       |
| 52                                                                                       | K5      | G                                                                     | 370          | 9,3          | 1,8                       | 27                    | 606          | 0,611    | 1,100                      | 32                    | 86                    | ja                                                                                              | B          | 3,32                  |
| 53                                                                                       | K5      | L                                                                     | 30           | 0,8          | 4,8                       | 27                    | 232          | 0,129    | 1,100                      | 36                    | 14                    | ja                                                                                              | C          | 0,30                  |
| Summe:                                                                                   |         |                                                                       | 2090         | gew. Mittel: |                           |                       |              | 0,313    |                            | 17,5                  | max. QSV:             |                                                                                                 | C          | 10,17                 |

Knotenpunkt K4+K10, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |            |                                                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |            | A-UKA1                                                                |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |            | Augsburg                                                              |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |            | K4+K10/LSA66: Neusäßer Straße / Dr.-Dürwanger-Straße / Stenglinstraße |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |            | Prognose-Planfall G2                                                  |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |            | Abendspitzenstunde                                                    |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |            | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95              |              |              |                           |                       | Datum: 18.08.2025 |          |                            | Bearbeiter:  |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |            |                                                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez.<br>FS                                                                               | Bez.<br>SG | Bez.<br>Ri                                                            | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                                           | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |            |                                                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K6R        | R                                                                     | 105          | 2,6          | 1,8                       | 10                    | 240               | 0,438    | 1,100                      | 44                                                                                              | 35                    | ja                                                                                  | C          | 1,27                  |
| 12                                                                                       | K6         | G                                                                     | 40           | 1,0          | 1,8                       | 27                    | 611               | 0,065    | 1,100                      | 22                                                                                              | 13                    | nein                                                                                |            |                       |
| 13                                                                                       | K6         | L                                                                     | 430          | 10,8         | 2,4                       | 27                    | 450               | 0,955    | 1,100                      | 131                                                                                             | 189                   | nein                                                                                |            |                       |
| 13+12                                                                                    | K6         | G, L                                                                  | 470          | 11,8         | -                         | 27                    | 483               | 0,974    | 1,100                      | 145                                                                                             | 216                   | ja                                                                                  | E          | 18,89                 |
| Zufahrt 2: Neusäßer Straße (Südost)                                                      |            |                                                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K1         | R, G                                                                  | 329          | 8,2          | 1,9                       | 47                    | 1020              | 0,322    | 1,100                      | 13                                                                                              | 53                    | ja                                                                                  | A          | 1,17                  |
| 22                                                                                       | K1         | G, L                                                                  | 306          | 7,7          | 2,0                       | 47                    | 950               | 0,322    | 1,100                      | 13                                                                                              | 51                    | ja                                                                                  | A          | 1,09                  |
| 63                                                                                       | K3L        | L                                                                     | 95           | 2,4          | 2,0                       | 19                    | 386               | 0,246    | 1,100                      | 31                                                                                              | 28                    | nein                                                                                |            |                       |
|                                                                                          |            |                                                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Dr.-Dürwanger-Straße (Ost)                                                    |            |                                                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K2         | R, L                                                                  | 110          | 2,8          | 1,9                       | 23                    | 486               | 0,226    | 1,100                      | 27                                                                                              | 29                    | ja                                                                                  | B          | 0,84                  |
|                                                                                          |            |                                                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 4: Alfred-Nobel-Straße (Nordost)                                                 |            |                                                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K4         | R, G                                                                  | 60           | 1,5          | 2,1                       | 27                    | 517               | 0,116    | 1,100                      | 24                                                                                              | 18                    | ja                                                                                  | B          | 0,40                  |
| 42                                                                                       | K4         | L                                                                     | 50           | 1,3          | 2,8                       | 27                    | 387               | 0,129    | 1,100                      | 30                                                                                              | 17                    | ja                                                                                  | B          | 0,41                  |
|                                                                                          |            |                                                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 5: Neusäßer Straße (Nordwest)                                                    |            |                                                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 51                                                                                       | -          | R                                                                     | 390          | 9,8          |                           |                       |                   |          | 1,100                      |                                                                                                 |                       | ja                                                                                  |            |                       |
| 52                                                                                       | K5         | G                                                                     | 455          | 11,4         | 1,8                       | 25                    | 568               | 0,802    | 1,100                      | 50                                                                                              | 122                   | ja                                                                                  | C          | 6,31                  |
| 53                                                                                       | K5         | L                                                                     | 35           | 0,9          | 4,4                       | 25                    | 235               | 0,149    | 1,100                      | 37                                                                                              | 15                    | ja                                                                                  | C          | 0,35                  |
| Summe:                                                                                   |            |                                                                       | 2310         | gew. Mittel: |                           |                       |                   | 0,483    |                            | 47,9                                                                                            | max. QSV:             |                                                                                     | E          | 30,74                 |

*Knotenpunkt K4+K10, Abendspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                                |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                | <div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>gevas</div><div>humberg &amp; partner</div></div> |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                              |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K4+K10/LSA66: Neusäßer Straße / Dr.-Dürwanger-Straße / Stenglinstraße |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G2, optimiert                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zeitraum:                                                                                |         | Abendspitzenstunde                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95              |         |              |                |                | Datum: 18.08.2025 |       |                    | Bearbeiter: <div></div> |                |                                                                                                                               |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                               | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>          | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                                                                       | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                                       | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                     | [m]            | [ja/nein]                                                                                                                     | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Stenglinstraße (West)                                                         |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 11                                                                                       | K6R     | R                                                                     | 105     | 2,6          | 1,8            | 14             | 333               | 0,315 | 1,100              | 36                      | 32             | ja                                                                                                                            | C   | 1,05           |
| 12                                                                                       | K6      | G                                                                     | 40      | 1,0          | 1,8            | 36             | 822               | 0,049 | 1,100              | 16                      | 12             | ja                                                                                                                            | A   | 0,18           |
| 13                                                                                       | K6      | L                                                                     | 430     | 10,8         | 2,6            | 36             | 579               | 0,743 | 1,100              | 40                      | 107            | ja                                                                                                                            | C   | 4,83           |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 2: Neusäßer Straße (Südost)                                                      |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 21                                                                                       | K1      | R, G                                                                  | 329     | 8,2          | 1,9            | 29             | 638               | 0,516 | 1,100              | 28                      | 73             | ja                                                                                                                            | B   | 2,54           |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                                  | 306     | 7,7          | 2,0            | 29             | 593               | 0,516 | 1,100              | 28                      | 69             | ja                                                                                                                            | B   | 2,39           |
| 63                                                                                       | K3L     | L                                                                     | 95      | 2,4          | 2,0            | 11             | 237               | 0,400 | 1,100              | 41                      | 32             | nein                                                                                                                          |     |                |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 3: Dr.-Dürwanger-Straße (Ost)                                                    |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 31                                                                                       | K2      | R, L                                                                  | 110     | 2,8          | 1,9            | 11             | 248               | 0,443 | 1,100              | 43                      | 36             | ja                                                                                                                            | C   | 1,31           |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 4: Alfred-Nobel-Straße (Nordost)                                                 |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 41                                                                                       | K4      | R, G                                                                  | 60      | 1,5          | 2,1            | 36             | 704               | 0,085 | 1,100              | 17                      | 16             | ja                                                                                                                            | A   | 0,29           |
| 42                                                                                       | K4      | L                                                                     | 50      | 1,3          | 2,9            | 36             | 506               | 0,099 | 1,100              | 25                      | 16             | ja                                                                                                                            | B   | 0,35           |
|                                                                                          |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| Zufahrt 5: Neusäßer Straße (Nordwest)                                                    |         |                                                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                               |     |                |
| 51                                                                                       | -       | R                                                                     | 390     | 9,8          |                |                |                   |       | 1,100              |                         |                | ja                                                                                                                            |     |                |
| 52                                                                                       | K5      | G                                                                     | 455     | 11,4         | 1,8            | 25             | 568               | 0,802 | 1,100              | 50                      | 122            | ja                                                                                                                            | C   | 6,31           |
| 53                                                                                       | K5      | L                                                                     | 35      | 0,9          | 4,7            | 25             | 223               | 0,157 | 1,100              | 37                      | 15             | ja                                                                                                                            | C   | 0,36           |
| Summe:                                                                                   |         |                                                                       | 2310    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,481 |                    | 30,5                    | max. QSV:      |                                                                                                                               | C   | 19,60          |

*Knotenpunkt K5, Morgenspitzenstunde*

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: K5\_früh\_F.krs  
Projekt: Verkehrsuntersuchung UKA  
Projekt-Nummer: A-UKA1  
Knoten: K5  
Stunde: Morgenspitze Planfall3

Wartezeiten

|   |                   | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz    | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|-------|-----|
|   | Name              | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s     | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 70  | 1121    | 404      | 380     | 1,06 | -24     | 213,5 | F   |
| 2 | Neusässer Straße  | 1    | 70  | 482     | 402      | 829     | 0,48 | 427     | 8,6   | A   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 300      | 1400    | 0,21 | 1100    | 3,4   | A   |
| 3 | Kobelweg          | 1    | 70  | 411     | 1024     | 885     | 1,16 | -139    | 314,5 | F   |
| 4 | Augsburger Straße | 1    | 70  | 1000    | 493      | 460     | 1,07 | -33     | 212,5 | F   |

Staulängen

|   |                   | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L    | L-95 | L-99 | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|------|------|-----|
|   | Name              | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz   | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 70  | 1121    | 404      | 380     | 19,1 | 31   | 37   | F   |
| 2 | Neusässer Straße  | 1    | 70  | 482     | 402      | 829     | 0,7  | 3    | 4    | A   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 300      | 1400    | -    | -    | -    | A   |
| 3 | Kobelweg          | 1    | 70  | 411     | 1024     | 885     | 73,3 | 86   | 93   | F   |
| 4 | Augsburger Straße | 1    | 70  | 1000    | 493      | 460     | 23,3 | 36   | 42   | F   |

Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

|                               |   | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |          |
|-------------------------------|---|--------------------------------|---------------------------------|----------|
| Zufluss über alle Zufahrten   | : | 2623                           | 2323                            | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : | 2578                           | 2281                            | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : | 142,2                          | 123,1                           | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : | 198,6                          | 194,3                           | s pro Fz |

Berechnungsverfahren :  
Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
Wartezeit : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
Staulängen : Wu, 1997  
Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL 8.1.6

gevas humberg & partner München

**Knotenpunkt K5, Morgenspitzenstunde (Optimierung 1.1)**

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |
|----------------------------------------------------------------------|

Datei: Optimierung\_1.1\_K5\_früh\_C.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung UKA  
 Projekt-Nummer: A-UKA1  
 Knoten: K5  
 Stunde: Morgenspitze Planfall 3

| Wartezeiten |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   |                   | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|------|-----|
|   | Name              | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 40  | 1122    | 404      | 556     | 0,73 | 152     | 23,5 | C   |
| 2 | Neusäßer Straße   | 1    | 10  | 484     | 384      | 954     | 0,40 | 570     | 6,5  | A   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 300      | 1400    | 0,21 | 1100    | 3,4  | A   |
| 3 | Kobelweg          | 2    | 50  | 395     | 1023     | 1130    | 0,91 | 107     | 30,0 | C   |
| 4 | Augsburger Straße | 1    | 10  | 999     | 495      | 618     | 0,80 | 123     | 28,5 | C   |

| Staulängen |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   |                   | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|   | Name              | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 40  | 1122    | 404      | 556     | 1,8 | 7    | 11   | C   |
| 2 | Neusäßer Straße   | 1    | 10  | 484     | 384      | 954     | 0,5 | 2    | 3    | A   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 300      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 3 | Kobelweg          | 2    | 50  | 395     | 1023     | 1130    | 6,0 | 21   | 29   | C   |
| 4 | Augsburger Straße | 1    | 10  | 999     | 495      | 618     | 2,7 | 10   | 15   | C   |

**Gesamt-Qualitätsstufe : C**

|                               |   | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |          |
|-------------------------------|---|--------------------------------|---------------------------------|----------|
| Zufluss über alle Zufahrten   | : | 2606                           | 2306                            | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : | 2560                           | 2263                            | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : | 16,3                           | 13,6                            | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : | 22,9                           | 21,7                            | s pro Fz |

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL 8.1.6

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| gevas humberg & partner | München |
|-------------------------|---------|

### Knotenpunkt K5, Morgenspitzenstunde (Optimierung 1.2)

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |
|----------------------------------------------------------------------|

Datei: Optimierung\_1.2\_K5\_früh\_C.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung UKA  
 Projekt-Nummer: A-UKA1  
 Knoten: K5  
 Stunde: Morgenspitze Planfall 1

| Wartezeiten |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   | Name              | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|------|-----|
|   |                   | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 40  | 1123    | 404      | 556     | 0,73 | 152     | 23,5 | C   |
| 2 | Neusäßler Straße  | 1    | 10  | 484     | 384      | 954     | 0,40 | 570     | 6,5  | A   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 300      | 1400    | 0,21 | 1100    | 3,4  | A   |
| 3 | Kobelweg          | 2    | 50  | 395     | 900      | 1130    | 0,80 | 230     | 15,5 | B   |
| 3 | Bypass            | 1    |     |         | 124      | 1400    | 0,09 | 1276    | 2,9  | A   |
| 4 | Augsburger Straße | 2    | 10  | 1000    | 484      | 704     | 0,69 | 220     | 16,5 | B   |
| 4 | Bypass            | 1    |     |         | 11       | 1400    | 0,01 | 1389    | 2,6  | A   |

| Staulängen |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   | Name              | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|   |                   | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 40  | 1123    | 404      | 556     | 1,8 | 7    | 11   | C   |
| 2 | Neusäßler Straße  | 1    | 10  | 484     | 384      | 954     | 0,5 | 2    | 3    | A   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 300      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 3 | Kobelweg          | 2    | 50  | 395     | 900      | 1130    | 2,7 | 11   | 16   | B   |
| 3 | Bypass            | 1    |     |         | 124      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 4 | Augsburger Straße | 2    | 10  | 1000    | 484      | 704     | 1,5 | 6    | 9    | B   |
| 4 | Bypass            | 1    |     |         | 11       | 1400    | -   | -    | -    | A   |

Gesamt-Qualitätsstufe : C

|                               |                             |                              |          |
|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------|
|                               | Gesamter Verkehr mit Bypass | Verkehr im Kreis ohne Bypass |          |
| Zufluss über alle Zufahrten   | : 2607                      | 2172                         | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : 2561                      | 2133                         | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : 10,7                      | 8,5                          | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : 15,1                      | 14,3                         | s pro Fz |

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL 8.1.6

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| gevas humberg & partner | München |
|-------------------------|---------|

**Knotenpunkt K5, Morgenspitzenstunde (Optimierung 2.1)**

**Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr**

Datei : Optimierung\_2.1\_K5\_früh\_D.krs  
 Projekt : Verkehrsuntersuchung UKA  
 Projekt-Nummer : A-UKA1  
 Knoten : K5  
 Stunde : Morgenspitze Endzustand Ost Var1

**Kapazität**

|   | Name              | Type |         | q-e<br>Pkw-E/h | q-k-re<br>Pkw-E/h | q-k-li<br>Pkw-E/h | q-e-max<br>Pkw-E/h | x<br>- | R<br>Pkw-E/h |
|---|-------------------|------|---------|----------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------|--------------|
| 1 | Westheimer Straße |      | links   | 286            | 925               | 196               | 495                | 0,58   | 210          |
|   |                   | Z4   | rechts  | 118            | 925               | -                 | 482                | 0,24   | 364          |
| 2 | Neusäßer Straße   | Z2   | Zufahrt | 384            | 482               | -                 | 896                | 0,43   | 512          |
|   | Neusäßer Straße   | 1    | Bypass  | 300            | -                 | -                 | 1400               | 0,21   | 1100         |
| 3 | Kobelweg          | Z2   | Zufahrt | 900            | 393               | -                 | 985                | 0,91   | 86           |
|   | Kobelweg          | 1    | Bypass  | 124            | -                 | -                 | 1400               | 0,09   | 1276         |
| 4 | Augsburger Straße |      | links   | 196            | 1000              | -                 | 467                | 0,42   | 272          |
|   |                   | Z1   | rechts  | 297            | 1000              | -                 | 467                | 0,64   | 170          |

**Wartezeiten + Staulängen**

|   | Name              | Type |         | R<br>Pkw-E/h | Wz<br>s | L<br>Pkw-E | L-95<br>Pkw-E | L-99<br>Pkw-E | QSV<br>- |
|---|-------------------|------|---------|--------------|---------|------------|---------------|---------------|----------|
| 1 | Westheimer Straße |      | links   | 210          | 17,4    | 0,9        | 4             | 6             | B        |
|   |                   | Z4   | rechts  | 364          | 10,0    | 0,2        | 2             | 2             | B        |
| 2 | Neusäßer Straße   | Z2   | Zufahrt | 512          | 7,2     | 0,5        | 2             | 4             | A        |
|   | Neusäßer Straße   | 1    | Bypass  | 1100         | 3,3     |            |               |               | A        |
| 3 | Kobelweg          | Z2   | Zufahrt | 86           | 36,1    | 6,4        | 22            | 30            | D        |
|   | Kobelweg          | 1    | Bypass  | 1276         | 2,8     |            |               |               | A        |
| 4 | Augsburger Straße |      | links   | 272          | 13,5    | 0,5        | 2             | 4             | B        |
|   |                   | Z1   | rechts  | 170          | 21,3    | 1,2        | 6             | 8             | C        |

Gesamt-Qualitätsstufe : **D**

|                               |                             |                              |          |
|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------|
|                               | Gesamter Verkehr mit Bypass | Verkehr im Kreis ohne Bypass |          |
| Zufluss über alle Zufahrten   | : 2605                      | 2181                         | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : 2560                      | 2142                         | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : 14,4                      | 14,0                         | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : 20,2                      | 23,6                         | s pro Fz |

Berechnungsverfahren :

|                  |                                                                |
|------------------|----------------------------------------------------------------|
| Kapazität        | : Turbo-Kreisverkehr 2015                                      |
| Wartezeit        | : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |
| Staulängen       | : Wu, 1997                                                     |
| LOS - Einstufung | : HBS (Deutschland)                                            |

KREISEL 8.1.6

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| gevas humberg & partner | München |
|-------------------------|---------|

### Knotenpunkt K5, Abendspitzenstunde

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |
|----------------------------------------------------------------------|

Datei: K5\_spät\_F.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung UKA  
 Projekt-Nummer: A-UKA1  
 Knoten: K5  
 Stunde: Abendspitze Planfall3

|             |
|-------------|
| Wartezeiten |
|-------------|

|   |                   | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|------|-----|
|   | Name              | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 70  | 979     | 430      | 474     | 0,91 | 44      | 64,0 | E   |
| 2 | Neusässer Straße  | 1    | 70  | 505     | 489      | 811     | 0,60 | 322     | 11,3 | B   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 574      | 1400    | 0,41 | 826     | 4,4  | A   |
| 3 | Kobelweg          | 1    | 70  | 509     | 812      | 808     | 1,00 | -4      | 99,2 | F   |
| 4 | Augsburger Straße | 1    | 70  | 701     | 571      | 664     | 0,86 | 93      | 35,7 | D   |

|            |
|------------|
| Staulängen |
|------------|

|   |                   | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L    | L-95 | L-99 | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|------|------|-----|
|   | Name              | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz   | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 70  | 979     | 430      | 474     | 5,4  | 17   | 22   | E   |
| 2 | Neusässer Straße  | 1    | 70  | 505     | 489      | 811     | 1,0  | 4    | 7    | B   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 574      | 1400    | -    | -    | -    | A   |
| 3 | Kobelweg          | 1    | 70  | 509     | 812      | 808     | 17,7 | 36   | 44   | F   |
| 4 | Augsburger Straße | 1    | 70  | 701     | 571      | 664     | 3,9  | 14   | 20   | D   |

Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

|                               | Gesamter Verkehr mit Bypass | Verkehr im Kreis ohne Bypass |          |
|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------|
| Zufluss über alle Zufahrten   | : 2876                      | 2302                         | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : 2844                      | 2273                         | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : 39,3                      | 29,5                         | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : 49,8                      | 46,7                         | s pro Fz |

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL 8.1.6

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| gevas humberg & partner | München |
|-------------------------|---------|

**Knotenpunkt K5, Abendspitzenstunde (Optimierung 1.1)**

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |
|----------------------------------------------------------------------|

Datei: Optimierung\_1.1\_K5\_spät\_B.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung UKA  
 Projekt-Nummer: A-UKA1  
 Knoten: K5  
 Stunde: Abendspitze Planfall 3

|             |
|-------------|
| Wartezeiten |
|-------------|

|   | Name              | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|------|-----|
|   |                   | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 40  | 979     | 430      | 628     | 0,68 | 198     | 18,2 | B   |
| 2 | Neusäßler Straße  | 1    | 10  | 505     | 489      | 937     | 0,52 | 448     | 8,1  | A   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 574      | 1400    | 0,41 | 826     | 4,4  | A   |
| 3 | Kobelweg          | 2    | 30  | 509     | 812      | 1047    | 0,78 | 235     | 15,1 | B   |
| 4 | Augsburger Straße | 1    | 20  | 701     | 571      | 793     | 0,72 | 222     | 16,2 | B   |

|            |
|------------|
| Staulängen |
|------------|

|   | Name              | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|   |                   | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 40  | 979     | 430      | 628     | 1,5 | 6    | 9    | B   |
| 2 | Neusäßler Straße  | 1    | 10  | 505     | 489      | 937     | 0,8 | 3    | 5    | A   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 574      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 3 | Kobelweg          | 2    | 30  | 509     | 812      | 1047    | 2,3 | 10   | 14   | B   |
| 4 | Augsburger Straße | 1    | 20  | 701     | 571      | 793     | 1,8 | 7    | 11   | B   |

**Gesamt-Qualitätsstufe : B**

|                               | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |          |
|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------|
| Zufluss über alle Zufahrten   | : 2876                         | 2302                            | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : 2844                         | 2273                            | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : 11,1                         | 7,7                             | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : 14,1                         | 12,2                            | s pro Fz |

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL 8.1.6

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| gevas humberg & partner | München |
|-------------------------|---------|

**Knotenpunkt K5, Abendspitzenstunde (Optimierung 1.2)**

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |
|----------------------------------------------------------------------|

Datei: Optimierung\_1.2\_K5\_spät\_B.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung UKA  
 Projekt-Nummer: A-UKA1  
 Knoten: K5  
 Stunde: Abendspitze Planfall 1

| Wartezeiten |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   | Name              | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|------|-----|
|   |                   | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 57  | 979     | 430      | 628     | 0,68 | 198     | 18,2 | B   |
| 2 | Neusäßer Straße   | 1    | 31  | 505     | 489      | 935     | 0,52 | 446     | 8,2  | A   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 574      | 1400    | 0,41 | 826     | 4,4  | A   |
| 3 | Kobelweg          | 2    | 65  | 509     | 625      | 1023    | 0,61 | 398     | 9,1  | A   |
| 3 | Bypass            | 1    |     |         | 187      | 1400    | 0,13 | 1213    | 3,0  | A   |
| 4 | Augsburger Straße | 2    | 32  | 701     | 553      | 896     | 0,62 | 343     | 10,6 | B   |
| 4 | Bypass            | 1    |     |         | 18       | 1400    | 0,01 | 1382    | 2,6  | A   |

| Staulängen |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   | Name              | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|---|-------------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|   |                   | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Westheimer Straße | 1    | 57  | 979     | 430      | 628     | 1,5 | 6    | 9    | B   |
| 2 | Neusäßer Straße   | 1    | 31  | 505     | 489      | 935     | 0,8 | 3    | 5    | A   |
| 2 | Bypass            | 1    |     |         | 574      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 3 | Kobelweg          | 2    | 65  | 509     | 625      | 1023    | 1,1 | 5    | 7    | A   |
| 3 | Bypass            | 1    |     |         | 187      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 4 | Augsburger Straße | 2    | 32  | 701     | 553      | 896     | 1,1 | 5    | 7    | B   |
| 4 | Bypass            | 1    |     |         | 18       | 1400    | -   | -    | -    | A   |

**Gesamt-Qualitätsstufe : B**

|                               | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass                                 | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |          |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------|
| Zufluss über alle Zufahrten   | : 2876                                                         | 2097                            | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : 2844                                                         | 2069                            | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : 9,1                                                          | 5,8                             | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : 11,5                                                         | 10,1                            | s pro Fz |
| Berechnungsverfahren :        |                                                                |                                 |          |
| Kapazität                     | : Deutschland: HBS 2015                                        |                                 |          |
| Wartezeit                     | : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                                 |          |
| Staulängen                    | : Wu, 1997                                                     |                                 |          |
| Fußgänger-Einfluss            | : Stuwe, 1992                                                  |                                 |          |
| LOS - Einstufung              | : HBS (Deutschland)                                            |                                 |          |

KREISEL 8.1.6

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| gevas humberg & partner | München |
|-------------------------|---------|

**Knotenpunkt K5, Abendspitzenstunde (Optimierung 2.1)**

| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - Turbo-Kreisverkehr |                   |                                 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------|---------|-------|---------|
| Datei :                                                           |                   | Optimierung_2.1_K5_spät_B.krs   |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Projekt :                                                         |                   | Verkehrsuntersuchung UKA        |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Projekt-Nummer :                                                  |                   | A-UKA1                          |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Knoten :                                                          |                   | K5                              |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Stunde :                                                          |                   | Abendspitze Endzustand Ost Var1 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| Kapazität                                                         |                   |                                 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|                                                                   |                   | Type                            |         | q-e                                                            | q-k-re                          | q-k-li  | q-e-max | x     | R       |
|                                                                   | Name              | -                               |         | Pkw-E/h                                                        | Pkw-E/h                         | Pkw-E/h | Pkw-E/h | -     | Pkw-E/h |
| 1                                                                 | Westheimer Straße |                                 | links   | 315                                                            | 789                             | 190     | 585     | 0,54  | 270     |
|                                                                   |                   | Z4                              | rechts  | 115                                                            | 789                             | -       | 582     | 0,20  | 468     |
| 2                                                                 | Neusäßer Straße   | Z2                              | Zufahrt | 489                                                            | 505                             | -       | 874     | 0,56  | 386     |
|                                                                   | Neusäßer Straße   | 1                               | Bypass  | 574                                                            | -                               | -       | 1400    | 0,41  | 826     |
| 3                                                                 | Kobelweg          | Z2                              | Zufahrt | 625                                                            | 509                             | -       | 870     | 0,72  | 246     |
|                                                                   | Kobelweg          | 1                               | Bypass  | 187                                                            | -                               | -       | 1400    | 0,13  | 1214    |
| 4                                                                 | Augsburger Straße |                                 | links   | 190                                                            | 701                             | -       | 698     | 0,27  | 508     |
|                                                                   |                   | Z1                              | rechts  | 381                                                            | 701                             | -       | 698     | 0,55  | 318     |
| Wartezeiten + Staulängen                                          |                   |                                 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|                                                                   |                   | Type                            |         | R                                                              | Wz                              | L       | L-95    | L-99  | QSV     |
|                                                                   | Name              | -                               |         | Pkw-E/h                                                        | s                               | Pkw-E   | Pkw-E   | Pkw-E | -       |
| 1                                                                 | Westheimer Straße |                                 | links   | 270                                                            | 13,5                            | 0,8     | 4       | 6     | B       |
|                                                                   |                   | Z4                              | rechts  | 468                                                            | 7,8                             | 0,2     | 2       | 2     | A       |
| 2                                                                 | Neusäßer Straße   | Z2                              | Zufahrt | 386                                                            | 9,5                             | 0,9     | 4       | 6     | A       |
|                                                                   | Neusäßer Straße   | 1                               | Bypass  | 826                                                            | 4,4                             |         |         |       | A       |
| 3                                                                 | Kobelweg          | Z2                              | Zufahrt | 246                                                            | 14,6                            | 1,7     | 8       | 12    | B       |
|                                                                   | Kobelweg          | 1                               | Bypass  | 1214                                                           | 3,0                             |         |         |       | A       |
| 4                                                                 | Augsburger Straße |                                 | links   | 508                                                            | 7,2                             | 0,3     | 2       | 2     | A       |
|                                                                   |                   | Z1                              | rechts  | 318                                                            | 11,5                            | 0,8     | 4       | 6     | B       |
| Gesamt-Qualitätsstufe : B                                         |                   |                                 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
|                                                                   |                   |                                 |         | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass                                 | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |         |         |       |         |
| Zufluss über alle Zufahrten                                       |                   |                                 |         | : 2876                                                         | 2115                            |         |         |       |         |
| davon Kraftfahrzeuge                                              |                   |                                 |         | : 2844                                                         | 2087                            |         |         |       |         |
| Summe aller Wartezeiten                                           |                   |                                 |         | : 7,7                                                          | 6,8                             |         |         |       |         |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz                                     |                   |                                 |         | : 9,7                                                          | 11,8                            |         |         |       |         |
| Berechnungsverfahren :                                            |                   |                                 |         | s pro Fz                                                       |                                 |         |         |       |         |
| Kapazität                                                         |                   |                                 |         | : Turbo-Kreisverkehr 2015                                      |                                 |         |         |       |         |
| Wartezeit                                                         |                   |                                 |         | : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600 |                                 |         |         |       |         |
| Staulängen                                                        |                   |                                 |         | : Wu, 1997                                                     |                                 |         |         |       |         |
| LOS - Einstufung                                                  |                   |                                 |         | : HBS (Deutschland)                                            |                                 |         |         |       |         |
| KREISEL 8.1.6                                                     |                   |                                 |         |                                                                |                                 |         |         |       |         |
| gevas humberg & partner                                           |                   |                                 |         |                                                                | München                         |         |         |       |         |

**Knotenpunkt K6, Morgenspitzenstunde**

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |
|----------------------------------------------------------------------|

Datei: K6\_früh\_F.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung UKA  
 Projekt-Nummer: A-UKA1  
 Knoten: K6  
 Stunde: Morgenspitze Planfall3

| Wartezeiten |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   | Name            | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz    | QSV |
|---|-----------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|-------|-----|
|   |                 | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s     | -   |
| 1 | Kobelweg (West) | 1    | 70  | 420     | 149      | 878     | 0,17 | 729     | 5,0   | A   |
| 1 | Bypass          | 1    |     |         | 682      | 1400    | 0,49 | 718     | 5,1   | A   |
| 2 | Kobelweg (Ost)  | 1    | 70  | 149     | 685      | 1102    | 0,62 | 417     | 8,7   | A   |
| 2 | Bypass          | 1    |     |         | 249      | 1400    | 0,18 | 1151    | 3,2   | A   |
| 3 | Umgehung Neusäß | 1    | 70  | 687     | 755      | 674     | 1,12 | -81     | 264,3 | F   |

| Staulängen |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   | Name            | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L    | L-95 | L-99 | QSV |
|---|-----------------|------|-----|---------|----------|---------|------|------|------|-----|
|   |                 | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz   | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Kobelweg (West) | 1    | 70  | 420     | 149      | 878     | 0,1  | 1    | 1    | A   |
| 1 | Bypass          | 1    |     |         | 682      | 1400    | -    | -    | -    | A   |
| 2 | Kobelweg (Ost)  | 1    | 70  | 149     | 685      | 1102    | 1,1  | 5    | 7    | A   |
| 2 | Bypass          | 1    |     |         | 249      | 1400    | -    | -    | -    | A   |
| 3 | Umgehung Neusäß | 1    | 70  | 687     | 755      | 674     | 45,3 | 59   | 66   | F   |

**Gesamt-Qualitätsstufe : F**

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgegebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

|                               | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |          |
|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------|
| Zufluss über alle Zufahrten   | : 2520                         | 1589                            | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : 2475                         | 1560                            | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : 58,8                         | 31,2                            | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : 85,5                         | 72,0                            | s pro Fz |

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL 8.1.6

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| gevas humberg & partner | München |
|-------------------------|---------|

### Knotenpunkt K6, Morgenspitzenstunde (Optimierung 1.1)

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |
|----------------------------------------------------------------------|

Datei: Optimierung\_1.1\_K6\_früh\_C.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung UKA  
 Projekt-Nummer: A-UKA1  
 Knoten: K6  
 Stunde: Morgenstunde Endzustand Ost Var1

| Wartezeiten |               |      |     |         |          |         |      |         |      |     |
|-------------|---------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|------|-----|
|             | Name          | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|             |               | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1           | Kobelweg West | 1    | 0   | 420     | 149      | 1009    | 0,15 | 860     | 4,3  | A   |
| 1           | Bypass        | 1    |     |         | 682      | 1400    | 0,49 | 718     | 5,1  | A   |
| 2           | Kobelweg Ost  | 1    | 0   | 149     | 685      | 1269    | 0,54 | 584     | 6,2  | A   |
| 2           | Bypass        | 1    |     |         | 249      | 1400    | 0,18 | 1151    | 3,2  | A   |
| 3           | Kobelweg Nord | 2    | 0   | 687     | 755      | 917     | 0,82 | 162     | 21,7 | C   |

| Staulängen |               |      |     |         |          |         |     |      |      |     |
|------------|---------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|            | Name          | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|            |               | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1          | Kobelweg West | 1    | 0   | 420     | 149      | 1009    | 0,1 | 1    | 1    | A   |
| 1          | Bypass        | 1    |     |         | 682      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 2          | Kobelweg Ost  | 1    | 0   | 149     | 685      | 1269    | 0,8 | 3    | 5    | A   |
| 2          | Bypass        | 1    |     |         | 249      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 3          | Kobelweg Nord | 2    | 0   | 687     | 755      | 917     | 3,1 | 12   | 18   | C   |

Gesamt-Qualitätsstufe : C

|                               |                                |                                 |          |
|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------|
|                               | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |          |
| Zufluss über alle Zufahrten   | : 2520                         | 1589                            | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : 2475                         | 1560                            | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : 8,2                          | 3,8                             | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : 11,9                         | 8,7                             | s pro Fz |

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL 8.1.6

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| gevas humberg & partner | München |
|-------------------------|---------|

### Knotenpunkt K6, Abendspitzenstunde

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |
|----------------------------------------------------------------------|

Datei: K6\_spät\_B.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung UKA  
 Projekt-Nummer: A-UKA1  
 Knoten: K6  
 Stunde: Abendspitze Planfall3

| Wartezeiten |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   |                 | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|---|-----------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|------|-----|
|   | Name            | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1 | Kobelweg (West) | 1    | 70  | 192     | 286      | 1065    | 0,27 | 779     | 4,7  | A   |
| 1 | Bypass          | 1    |     |         | 623      | 1400    | 0,45 | 777     | 4,7  | A   |
| 2 | Kobelweg (Ost)  | 1    | 70  | 286     | 633      | 987     | 0,64 | 354     | 10,2 | B   |
| 2 | Bypass          | 1    |     |         | 375      | 1400    | 0,27 | 1025    | 3,5  | A   |
| 3 | Umgehung Neusäß | 1    | 70  | 637     | 311      | 711     | 0,44 | 400     | 9,1  | A   |

| Staulängen |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   |                 | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|---|-----------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|   | Name            | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Kobelweg (West) | 1    | 70  | 192     | 286      | 1065    | 0,3 | 1    | 2    | A   |
| 1 | Bypass          | 1    |     |         | 623      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 2 | Kobelweg (Ost)  | 1    | 70  | 286     | 633      | 987     | 1,2 | 5    | 8    | B   |
| 2 | Bypass          | 1    |     |         | 375      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 3 | Umgehung Neusäß | 1    | 70  | 637     | 311      | 711     | 0,5 | 2    | 4    | A   |

Gesamt-Qualitätsstufe : B

|                               | Gesamter Verkehr<br>mit Bypass | Verkehr im Kreis<br>ohne Bypass |          |
|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------|
| Zufluss über alle Zufahrten   | : 2228                         | 1230                            | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : 2213                         | 1221                            | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : 5,9                          | 2,5                             | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : 9,7                          | 7,4                             | s pro Fz |

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL 8.1.6

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| gevas humberg & partner | München |
|-------------------------|---------|

**Knotenpunkt K6, Abendspitzenstunde (Optimierung 1.1)**

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss |
|----------------------------------------------------------------------|

Datei: Optimierung\_1.1\_K6\_spät\_A.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung UKA  
 Projekt-Nummer: A-UKA1  
 Knoten: K6  
 Stunde: Abendspitzenstunde Endzustand Ost Var1

| Wartezeiten |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|-------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   | Name          | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz  | QSV |
|---|---------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|-----|-----|
|   |               | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s   | -   |
| 1 | Kobelweg West | 1    | 0   | 192     | 286      | 1224    | 0,23 | 938     | 3,9 | A   |
| 1 | Bypass        | 1    |     |         | 623      | 1400    | 0,45 | 777     | 4,7 | A   |
| 2 | Kobelweg Ost  | 1    | 0   | 286     | 633      | 1130    | 0,56 | 497     | 7,3 | A   |
| 2 | Bypass        | 1    |     |         | 375      | 1400    | 0,27 | 1025    | 3,5 | A   |
| 3 | Kobelweg Nord | 2    | 0   | 637     | 311      | 957     | 0,32 | 646     | 5,6 | A   |

| Staulängen |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

|   | Name          | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|---|---------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|   |               | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Kobelweg West | 1    | 0   | 192     | 286      | 1224    | 0,2 | 1    | 1    | A   |
| 1 | Bypass        | 1    |     |         | 623      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 2 | Kobelweg Ost  | 1    | 0   | 286     | 633      | 1130    | 0,9 | 4    | 6    | A   |
| 2 | Bypass        | 1    |     |         | 375      | 1400    | -   | -    | -    | A   |
| 3 | Kobelweg Nord | 2    | 0   | 637     | 311      | 957     | 0,3 | 1    | 2    | A   |

Gesamt-Qualitätsstufe : A

|                               | Gesamter Verkehr mit Bypass | Verkehr im Kreis ohne Bypass |          |
|-------------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------|
| Zufluss über alle Zufahrten   | : 2228                      | 1230                         | Pkw-E/h  |
| davon Kraftfahrzeuge          | : 2213                      | 1221                         | Fz/h     |
| Summe aller Wartezeiten       | : 4,6                       | 1,8                          | Fz-h/h   |
| Mittl. Wartezeit über alle Fz | : 7,5                       | 5,3                          | s pro Fz |

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2009 + HBS 2015 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

KREISEL 8.1.6

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| gevas humberg & partner | München |
|-------------------------|---------|

Knotenpunkt K7, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                 |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K7/LSA52: Kobelweg / Dr.-Dürrwanger-Straße               |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G2                                     |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde                                      |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |              |                           |                       | Datum: 18.08.2025 |          |                            | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span> |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                              | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K4      | R, G                                                     | 850          | 21,3         | 1,9                       | 49                    | 1056              | 0,805    | 1,100                      | 28                                                                                 | 177                   | ja                                                                                  | B          | 6,66                  |
| 12                                                                                       | K4      | L                                                        | 25           | 0,6          | 12,1                      | 49                    | 165               | 0,152    | 1,100                      | 40                                                                                 | 12                    | ja                                                                                  | C          | 0,28                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Dr.-Dürrwanger-Straße (Süd)                                                   |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K1/K1R  | R                                                        | 30           | 0,8          | 2,7                       | 21                    | 332               | 0,090    | 1,100                      | 29                                                                                 | 15                    | ja                                                                                  | B          | 0,24                  |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                     | 15           | 0,4          | 3,6                       | 16                    | 191               | 0,079    | 1,100                      | 35                                                                                 | 11                    | ja                                                                                  | B          | 0,15                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K2      | R, G                                                     | 980          | 24,5         | 1,9                       | 60                    | 1316              | 0,745    | 1,100                      | 16                                                                                 | 156                   | ja                                                                                  | A          | 4,22                  |
| 32                                                                                       | K2      | L                                                        | 90           | 2,3          | 12,7                      | 60                    | 192               | 0,469    | 1,100                      | 47                                                                                 | 33                    | ja                                                                                  | C          | 1,18                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 4: Oberer Schleisweg (Nord)                                                      |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K3      | R, G                                                     | 140          | 3,5          | 2,6                       | 16                    | 261               | 0,536    | 1,100                      | 45                                                                                 | 45                    | ja                                                                                  | C          | 1,76                  |
| 42                                                                                       | K3      | L                                                        | 10           | 0,3          | 2,3                       | 16                    | 292               | 0,034    | 1,100                      | 32                                                                                 | 7                     | ja                                                                                  | B          | 0,09                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 2140         | gew. Mittel: |                           |                       |                   | 0,720    |                            | 24,5                                                                               | max. QSV:             |                                                                                     | C          | 14,57                 |

*Knotenpunkt K7, Morgenspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                    |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                  |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K7/LSA52: Kobelweg / Dr.-Dürrwanger-Straße                |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G2, tU = 110s                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 110      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |              |                           |                       | Datum: 18.08.2025 |          |                            | Bearbeiter:  |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                   | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                                           | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K4      | R, G                                                      | 850          | 26,0         | 1,9                       | 68                    | 1193              | 0,713    | 1,100                      | 19                                                                                              | 168                   | ja                                                                                  | A          | 4,56                  |
| 12                                                                                       | K4      | L                                                         | 25           | 0,8          | 11,3                      | 68                    | 199               | 0,125    | 1,100                      | 45                                                                                              | 14                    | ja                                                                                  | C          | 0,32                  |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Dr.-Dürrwanger-Straße (Süd)                                                   |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K1/K1R  | R                                                         | 30           | 0,9          | 2,7                       | 22                    | 276               | 0,109    | 1,100                      | 38                                                                                              | 17                    | ja                                                                                  | C          | 0,32                  |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                      | 15           | 0,5          | 3,8                       | 17                    | 154               | 0,098    | 1,100                      | 46                                                                                              | 13                    | ja                                                                                  | C          | 0,19                  |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K2      | R, G                                                      | 980          | 29,9         | 1,9                       | 79                    | 1412              | 0,694    | 1,100                      | 12                                                                                              | 156                   | ja                                                                                  | A          | 3,37                  |
| 32                                                                                       | K2      | L                                                         | 90           | 2,8          | 11,3                      | 79                    | 232               | 0,389    | 1,100                      | 49                                                                                              | 36                    | ja                                                                                  | C          | 1,22                  |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 4: Oberer Schleisweg (Nord)                                                      |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K3      | R, G                                                      | 140          | 4,3          | 2,7                       | 17                    | 220               | 0,635    | 1,100                      | 64                                                                                              | 56                    | ja                                                                                  | D          | 2,48                  |
| 42                                                                                       | K3      | L                                                         | 10           | 0,3          | 2,4                       | 17                    | 247               | 0,041    | 1,100                      | 42                                                                                              | 8                     | ja                                                                                  | C          | 0,12                  |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
|                                                                                          |         |                                                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                                 |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                                           | 2140         | gew. Mittel: |                           |                       |                   | 0,663    |                            | 21,1                                                                                            | max. QSV:             |                                                                                     | D          | 12,57                 |

Knotenpunkt K7, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|-------------------------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|--|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                | <div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div>gevas</div><div>humberg &amp; partner</div></div> |     |                |  |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                 |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K7/LSA52: Kobelweg / Dr.-Dürrwanger-Straße               |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G2                                     |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 18.08.2025 |       |                    | Bearbeiter: <div></div> |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>          | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                                                                                  | QSV | T <sub>W</sub> |  |
|                                                                                          |         |                                                          | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                     | [m]            | [ja/nein]                                                                                                                                | [-] | [h]            |  |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| 11                                                                                       | K4      | R, G                                                     | 1090    | 27,3         | 1,8            | 49             | 1087              | 1,002 | 1,100              | (143)                   | 475            | ja                                                                                                                                       | F   | (43,2)         |  |
| 12                                                                                       | K4      | L                                                        | 65      | 1,6          | 12,7           | 49             | 157               | 0,414 | 1,100              | 48                      | 26             | ja                                                                                                                                       | C   | 0,87           |  |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| Zufahrt 2: Dr.-Dürrwanger-Straße (Süd)                                                   |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| 21                                                                                       | K1/K1R  | R                                                        | 125     | 3,1          | 2,2            | 21             | 406               | 0,308 | 1,100              | 32                      | 34             | ja                                                                                                                                       | B   | 1,10           |  |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                     | 50      | 1,3          | 2,4            | 15             | 270               | 0,186 | 1,100              | 36                      | 19             | ja                                                                                                                                       | C   | 0,50           |  |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| 31                                                                                       | K2      | R, G                                                     | 1005    | 25,1         | 1,8            | 61             | 1347              | 0,746 | 1,100              | 15                      | 156            | ja                                                                                                                                       | A   | 4,18           |  |
| 32                                                                                       | K2      | L                                                        | 70      | 1,8          | 21,6           | 61             | 115               | 0,609 | 1,100              | 70                      | 33             | ja                                                                                                                                       | E   | 1,36           |  |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| Zufahrt 4: Oberer Schleisweg (Nord)                                                      |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| 41                                                                                       | K3      | R, G                                                     | 75      | 1,9          | 2,6            | 15             | 242               | 0,309 | 1,100              | 39                      | 26             | ja                                                                                                                                       | C   | 0,81           |  |
| 42                                                                                       | K3      | L                                                        | 5       | 0,1          | 2,6            | 15             | 243               | 0,021 | 1,100              | 35                      | 4              | ja                                                                                                                                       | B   | 0,05           |  |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
|                                                                                          |         |                                                          |         |              |                |                |                   |       |                    |                         |                |                                                                                                                                          |     |                |  |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 2485    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,798 |                    | (75)                    | max. QSV:      |                                                                                                                                          | F   | (52,1)         |  |

*Knotenpunkt K7, Abendspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                  |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K7/LSA52: Kobelweg / Dr.-Dürrwanger-Straße                |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G2, tU = 110s                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 110      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 18.08.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                   | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                           | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K4      | R, G                                                      | 1090    | 33,3         | 1,8            | 68             | 1228              | 0,887 | 1,100              | 45                                                                                 | 293            | ja                                                                                  | C   | 13,76          |
| 12                                                                                       | K4      | L                                                         | 65      | 2,0          | 11,9           | 68             | 190               | 0,342 | 1,100              | 51                                                                                 | 28             | ja                                                                                  | D   | 0,92           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Dr.-Dürrwanger-Straße (Süd)                                                   |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K1/K1R  | R                                                         | 125     | 3,8          | 2,2            | 22             | 338               | 0,370 | 1,100              | 43                                                                                 | 42             | ja                                                                                  | C   | 1,50           |
| 22                                                                                       | K1      | G, L                                                      | 50      | 1,5          | 2,5            | 16             | 224               | 0,223 | 1,100              | 46                                                                                 | 22             | ja                                                                                  | C   | 0,65           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K2      | R, G                                                      | 1005    | 30,7         | 1,8            | 80             | 1440              | 0,698 | 1,100              | 12                                                                                 | 156            | ja                                                                                  | A   | 3,35           |
| 32                                                                                       | K2      | L                                                         | 70      | 2,1          | 19,8           | 80             | 134               | 0,524 | 1,100              | 66                                                                                 | 33             | ja                                                                                  | D   | 1,29           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Oberer Schleisweg (Nord)                                                      |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K3      | R, G                                                      | 75      | 2,3          | 2,7            | 16             | 205               | 0,367 | 1,100              | 51                                                                                 | 31             | ja                                                                                  | D   | 1,06           |
| 42                                                                                       | K3      | L                                                         | 5       | 0,2          | 2,8            | 16             | 198               | 0,025 | 1,100              | 45                                                                                 | 5              | ja                                                                                  | C   | 0,06           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |         |                                                           | 2485    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,729 |                    | 32,7                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | D   | 22,59          |

Knotenpunkt K8, Morgenspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|--------------|----------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                         |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                       |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K8/O04: Dayton-Ring / Kobelweg |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G2           |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde            |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90        |              |              | T [h] = 1,0               |                       | S [%] = 95   |          | Datum: 18.08.2025          |                       |                       | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span>  |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                        | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h] | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s] | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K3R     | R                              | 370          | 9,3          | 1,9                       | 56                    | 1202         | 0,308    | 1,100                      | 8                     | 51                    | ja                                                                                  | A          | 0,85                  |
| 12                                                                                       | K3G     | G                              | 325          | 8,1          | 1,8                       | 35                    | 779          | 0,417    | 1,100                      | 21                    | 65                    | ja                                                                                  | B          | 1,93                  |
| 13                                                                                       | K3L     | L                              | 310          | 7,8          | 2,0                       | 20                    | 428          | 0,724    | 1,100                      | 47                    | 92                    | ja                                                                                  | C          | 4,06                  |
|                                                                                          |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Dayton-Ring (Süd)                                                             |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K2R     | R                              | 185          | 4,6          | 1,8                       | 18                    | 418          | 0,442    | 1,100                      | 35                    | 49                    | ja                                                                                  | B          | 1,80                  |
| 22                                                                                       | K2L     | L                              | 355          | 8,9          | 1,9                       | 21                    | 472          | 0,752    | 1,100                      | 48                    | 99                    | ja                                                                                  | C          | 4,75                  |
| 23                                                                                       | K2L     | L                              | 325          | 8,1          | 2,0                       | 21                    | 431          | 0,753    | 1,100                      | 50                    | 93                    | ja                                                                                  | C          | 4,49                  |
|                                                                                          |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K1R     | R                              | 195          | 4,9          | 1,9                       | 56                    | 1202         | 0,162    | 1,100                      | 7                     | 29                    | ja                                                                                  | A          | 0,38                  |
| 32                                                                                       | K1G     | G                              | 235          | 5,9          | 1,8                       | 35                    | 786          | 0,299    | 1,100                      | 20                    | 47                    | ja                                                                                  | A          | 1,27                  |
| 33                                                                                       | K1L     | L                              | 65           | 1,6          | 1,9                       | 20                    | 447          | 0,146    | 1,100                      | 28                    | 21                    | ja                                                                                  | B          | 0,51                  |
|                                                                                          |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 4: Dayton-Ring (Nord)                                                            |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K4R     | R                              | 345          | 8,6          | 1,9                       | 18                    | 408          | 0,847    | 1,100                      | 73                    | 116                   | ja                                                                                  | E          | 6,99                  |
| 42                                                                                       | K4L     | L                              | 150          | 3,8          | 1,9                       | 21                    | 472          | 0,318    | 1,100                      | 30                    | 40                    | ja                                                                                  | B          | 1,25                  |
| 43                                                                                       | K4L     | L                              | 150          | 3,8          | 1,9                       | 21                    | 472          | 0,318    | 1,100                      | 30                    | 40                    | ja                                                                                  | B          | 1,25                  |
|                                                                                          |         |                                |              |              |                           |                       |              |          |                            |                       |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                | 3010         | gew. Mittel: |                           |                       |              | 0,520    |                            | 35,3                  | max. QSV:             |                                                                                     | E          | 29,53                 |

*Knotenpunkt K8, Morgenspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                  |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K8/O04: Dayton-Ring / Kobelweg                            |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G2, tU = 110s                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Morgenspitzenstunde                                       |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 110      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 18.08.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                   | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>W</sub>                                                                     | L <sub>S</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>W</sub> |
|                                                                                          |         |                                                           | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K3R     | R                                                         | 370     | 11,3         | 1,9            | 66             | 1156              | 0,320 | 1,100              | 11                                                                                 | 62             | ja                                                                                  | A   | 1,16           |
| 12                                                                                       | K3G     | G                                                         | 325     | 9,9          | 1,8            | 35             | 637               | 0,510 | 1,100              | 33                                                                                 | 84             | ja                                                                                  | B   | 3,02           |
| 13                                                                                       | K3L     | L                                                         | 310     | 9,5          | 2,0            | 30             | 517               | 0,600 | 1,100              | 41                                                                                 | 93             | ja                                                                                  | C   | 3,51           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Dayton-Ring (Süd)                                                             |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K2R     | R                                                         | 185     | 5,7          | 1,8            | 28             | 523               | 0,354 | 1,100              | 35                                                                                 | 52             | ja                                                                                  | C   | 1,80           |
| 22                                                                                       | K2L     | L                                                         | 355     | 10,8         | 1,9            | 31             | 562               | 0,632 | 1,100              | 41                                                                                 | 100            | ja                                                                                  | C   | 4,05           |
| 23                                                                                       | K2L     | L                                                         | 325     | 9,9          | 2,0            | 31             | 513               | 0,633 | 1,100              | 42                                                                                 | 93             | ja                                                                                  | C   | 3,77           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K1R     | R                                                         | 195     | 6,0          | 1,9            | 66             | 1156              | 0,169 | 1,100              | 10                                                                                 | 35             | ja                                                                                  | A   | 0,53           |
| 32                                                                                       | K1G     | G                                                         | 235     | 7,2          | 1,8            | 35             | 643               | 0,365 | 1,100              | 30                                                                                 | 60             | ja                                                                                  | B   | 1,97           |
| 33                                                                                       | K1L     | L                                                         | 65      | 2,0          | 1,9            | 30             | 539               | 0,121 | 1,100              | 30                                                                                 | 23             | ja                                                                                  | B   | 0,54           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 4: Dayton-Ring (Nord)                                                            |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K4R     | R                                                         | 345     | 10,5         | 1,9            | 28             | 509               | 0,678 | 1,100              | 46                                                                                 | 102            | ja                                                                                  | C   | 4,44           |
| 42                                                                                       | K4L     | L                                                         | 150     | 4,6          | 1,9            | 31             | 562               | 0,267 | 1,100              | 31                                                                                 | 44             | ja                                                                                  | B   | 1,30           |
| 43                                                                                       | K4L     | L                                                         | 150     | 4,6          | 1,9            | 31             | 562               | 0,267 | 1,100              | 31                                                                                 | 44             | ja                                                                                  | B   | 1,30           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |         |                                                           | 3010    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,467 |                    | 32,8                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | C   | 27,39          |

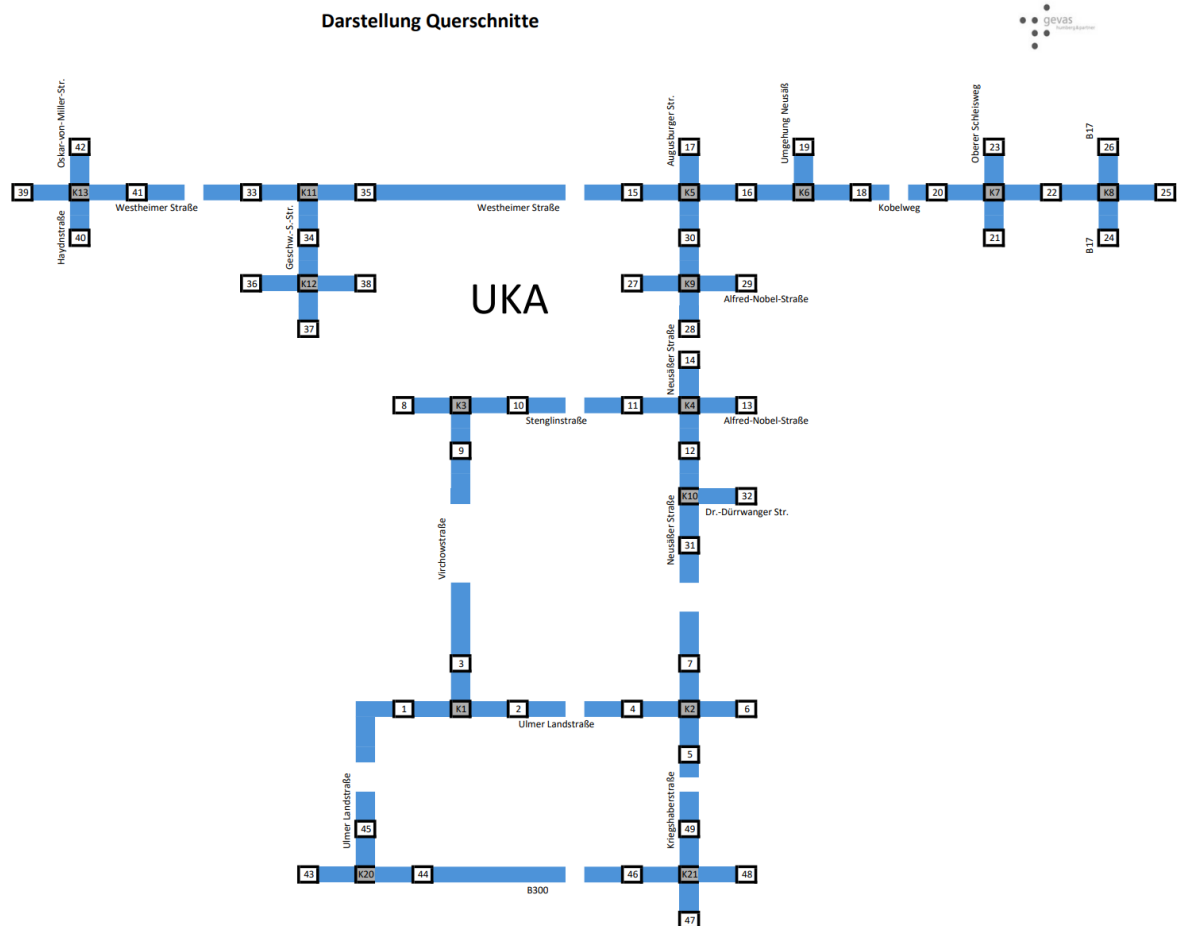
Knotenpunkt K8, Abendspitzenstunde

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------------------|-------------------|----------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                   |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |  |            |                       |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                 |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K8/O04: Dayton-Ring / Kobelweg                           |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G2                                     |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                       |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 90      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |              |              |                           |                       | Datum: 18.08.2025 |          |                            | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span> |                       |                                                                                     |            |                       |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                  | q<br>[Kfz/h] | m<br>[Kfz]   | t <sub>B</sub><br>[s/Kfz] | t <sub>F</sub><br>[s] | C<br>[Kfz/h]      | x<br>[-] | f <sub>in, FS</sub><br>[-] | t <sub>W</sub><br>[s]                                                              | L <sub>S</sub><br>[m] | Wertung<br>[ja/nein]                                                                | QSV<br>[-] | T <sub>W</sub><br>[h] |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 11                                                                                       | K3R     | R                                                        | 495          | 12,4         | 1,8                       | 51                    | 1135              | 0,436    | 1,100                      | 12                                                                                 | 74                    | ja                                                                                  | A          | 1,68                  |
| 12                                                                                       | K3G     | G                                                        | 310          | 7,8          | 1,8                       | 33                    | 749               | 0,414    | 1,100                      | 23                                                                                 | 62                    | ja                                                                                  | B          | 1,95                  |
| 13                                                                                       | K3L     | L                                                        | 465          | 11,6         | 1,8                       | 25                    | 573               | 0,812    | 1,100                      | 52                                                                                 | 125                   | ja                                                                                  | D          | 6,68                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 2: Dayton-Ring (Süd)                                                             |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 21                                                                                       | K2R     | R                                                        | 125          | 3,1          | 1,8                       | 23                    | 524               | 0,239    | 1,100                      | 27                                                                                 | 33                    | ja                                                                                  | B          | 0,94                  |
| 22                                                                                       | K2L     | L                                                        | 290          | 7,3          | 1,8                       | 19                    | 437               | 0,664    | 1,100                      | 43                                                                                 | 77                    | ja                                                                                  | C          | 3,44                  |
| 23                                                                                       | K2L     | L                                                        | 265          | 6,6          | 2,0                       | 19                    | 399               | 0,664    | 1,100                      | 44                                                                                 | 73                    | ja                                                                                  | C          | 3,21                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 31                                                                                       | K1R     | R                                                        | 320          | 8,0          | 1,9                       | 51                    | 1115              | 0,287    | 1,100                      | 10                                                                                 | 48                    | ja                                                                                  | A          | 0,92                  |
| 32                                                                                       | K1G     | G                                                        | 275          | 6,9          | 1,8                       | 33                    | 749               | 0,367    | 1,100                      | 22                                                                                 | 56                    | nein                                                                                |            |                       |
| 33                                                                                       | K1L     | L                                                        | 130          | 3,3          | 1,8                       | 25                    | 568               | 0,229    | 1,100                      | 25                                                                                 | 33                    | nein                                                                                |            |                       |
| 32+33                                                                                    | -       | G, L                                                     | 405          | 10,1         | -                         |                       | 721               | 0,561    | 1,100                      | 27                                                                                 | 85                    | ja                                                                                  | B          | 3,02                  |
| Zufahrt 4: Dayton-Ring (Nord)                                                            |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| 41                                                                                       | K4R     | R                                                        | 280          | 7,0          | 1,8                       | 23                    | 519               | 0,539    | 1,100                      | 33                                                                                 | 68                    | ja                                                                                  | B          | 2,59                  |
| 42                                                                                       | K4L     | L                                                        | 180          | 4,5          | 1,8                       | 18                    | 415               | 0,434    | 1,100                      | 35                                                                                 | 48                    | ja                                                                                  | B          | 1,74                  |
| 43                                                                                       | K4L     | L                                                        | 180          | 4,5          | 1,8                       | 18                    | 415               | 0,434    | 1,100                      | 35                                                                                 | 48                    | ja                                                                                  | B          | 1,74                  |
|                                                                                          |         |                                                          |              |              |                           |                       |                   |          |                            |                                                                                    |                       |                                                                                     |            |                       |
| Summe:                                                                                   |         |                                                          | 3315         | gew. Mittel: |                           |                       |                   | 0,527    |                            | 30,3                                                                               | max. QSV:             |                                                                                     | D          | 27,90                 |

*Knotenpunkt K8, Abendspitzenstunde (angepasstes Signalprogramm)*

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------|---------|--------------|----------------|----------------|-------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Projekt:                                                                                 |         | A-UKA1                                                    |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |  |     |                |
| Stadt:                                                                                   |         | Augsburg                                                  |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Knotenpunkt:                                                                             |         | K8/O04: Dayton-Ring / Kobelweg                            |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Variante:                                                                                |         | Prognose-Planfall G2, tU = 110s                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zeitabschnitt:                                                                           |         | Abendspitzenstunde                                        |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Kennwerte:                                                                               |         | t <sub>U</sub> [s] = 110      T [h] = 1,0      S [%] = 95 |         |              |                |                | Datum: 18.08.2025 |       |                    | Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">          </span> |                |                                                                                     |     |                |
| Kfz-Verkehrsströme                                                                       |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Bez. FS                                                                                  | Bez. SG | Bez. Ri                                                   | q       | m            | t <sub>B</sub> | t <sub>F</sub> | C                 | x     | f <sub>in,FS</sub> | t <sub>w</sub>                                                                     | L <sub>s</sub> | Wertung                                                                             | QSV | T <sub>w</sub> |
|                                                                                          |         |                                                           | [Kfz/h] | [Kfz]        | [s/Kfz]        | [s]            | [Kfz/h]           | [-]   | [-]                | [s]                                                                                | [m]            | [ja/nein]                                                                           | [-] | [h]            |
| Zufahrt 1: Kobelweg (West)                                                               |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 11                                                                                       | K3R     | R                                                         | 495     | 15,1         | 1,8            | 63             | 1143              | 0,433 | 1,100              | 14                                                                                 | 85             | ja                                                                                  | A   | 1,96           |
| 12                                                                                       | K3G     | G                                                         | 310     | 9,5          | 1,8            | 37             | 685               | 0,453 | 1,100              | 31                                                                                 | 76             | ja                                                                                  | B   | 2,63           |
| 13                                                                                       | K3L     | L                                                         | 465     | 14,2         | 1,8            | 33             | 613               | 0,759 | 1,100              | 48                                                                                 | 132            | ja                                                                                  | C   | 6,21           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 2: Dayton-Ring (Süd)                                                             |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 21                                                                                       | K2R     | R                                                         | 125     | 3,8          | 1,8            | 31             | 572               | 0,219 | 1,100              | 31                                                                                 | 37             | ja                                                                                  | B   | 1,06           |
| 22                                                                                       | K2L     | L                                                         | 290     | 8,9          | 1,8            | 27             | 500               | 0,580 | 1,100              | 42                                                                                 | 83             | ja                                                                                  | C   | 3,39           |
| 23                                                                                       | K2L     | L                                                         | 265     | 8,1          | 2,0            | 27             | 457               | 0,580 | 1,100              | 43                                                                                 | 78             | ja                                                                                  | C   | 3,14           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Zufahrt 3: Kobelweg (Ost)                                                                |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 31                                                                                       | K1R     | R                                                         | 320     | 9,8          | 1,9            | 63             | 1123              | 0,285 | 1,100              | 12                                                                                 | 56             | ja                                                                                  | A   | 1,09           |
| 32                                                                                       | K1G     | G                                                         | 275     | 8,4          | 1,8            | 37             | 685               | 0,402 | 1,100              | 29                                                                                 | 68             | nein                                                                                |     |                |
| 33                                                                                       | K1L     | L                                                         | 130     | 4,0          | 1,8            | 33             | 607               | 0,214 | 1,100              | 29                                                                                 | 37             | nein                                                                                |     |                |
| 32+33                                                                                    | -       | G, L                                                      | 405     | 12,4         | -              |                | 638               | 0,635 | 1,100              | 38                                                                                 | 106            | ja                                                                                  | C   | 4,29           |
| Zufahrt 4: Dayton-Ring (Nord)                                                            |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| 41                                                                                       | K4R     | R                                                         | 280     | 8,6          | 1,8            | 31             | 567               | 0,494 | 1,100              | 36                                                                                 | 76             | ja                                                                                  | C   | 2,80           |
| 42                                                                                       | K4L     | L                                                         | 180     | 5,5          | 1,8            | 26             | 482               | 0,373 | 1,100              | 37                                                                                 | 53             | ja                                                                                  | C   | 1,85           |
| 43                                                                                       | K4L     | L                                                         | 180     | 5,5          | 1,8            | 26             | 482               | 0,373 | 1,100              | 37                                                                                 | 53             | ja                                                                                  | C   | 1,85           |
|                                                                                          |         |                                                           |         |              |                |                |                   |       |                    |                                                                                    |                |                                                                                     |     |                |
| Summe:                                                                                   |         |                                                           | 3315    | gew. Mittel: |                |                |                   | 0,506 |                    | 32,9                                                                               | max. QSV:      |                                                                                     | C   | 30,28          |

Anlage 8: Tag- Nacht-Verkehrszahlen



Verkehrsuntersuchung  
Neubau Universitätsklinikum Augsburg

| Prognose-Nullfall 2038, Verkehrszahlen gemäß RLS-19 |    |                           |                     |                       |                         |                     |                    |                     |                |                  |                         |                       |                         |                     |                    |                     |                |                  |                          |                        |                          |                     |                    |                     |                 |                   |                          |                        |                          |                     |                    |                     |                    |                     |                          |                        |                          |                     |                    |                     |                    |                     |
|-----------------------------------------------------|----|---------------------------|---------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|----------------|------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|----------------|------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|-----------------|-------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
|                                                     |    |                           | Ktz                 |                       |                         |                     |                    |                     |                | PkW              |                         |                       |                         |                     |                    |                     | Lkw1           |                  |                          |                        |                          |                     |                    | Lkw2                |                 |                   |                          |                        |                          |                     | Krad               |                     |                    |                     |                          |                        |                          |                     |                    |                     |                    |                     |
|                                                     |    |                           | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>Ktz,tags</sub> | Q <sub>Ktz,nachts</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tages</sub> | m <sub>nachts</sub> | Anteil Ktz-Tag | Anteil Ktz-Nacht | Q <sub>Pkw,gesamt</sub> | Q <sub>Pkw,tags</sub> | Q <sub>Pkw,nachts</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tages</sub> | m <sub>nachts</sub> | Anteil Pkw-Tag | Anteil Pkw-Nacht | Q <sub>Lkw1,gesamt</sub> | Q <sub>Lkw1,tags</sub> | Q <sub>Lkw1,nachts</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tages</sub> | m <sub>nachts</sub> | Anteil Lkw1-Tag | Anteil Lkw1-Nacht | Q <sub>Lkw2,gesamt</sub> | Q <sub>Lkw2,tags</sub> | Q <sub>Lkw2,nachts</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tages</sub> | m <sub>nachts</sub> | Anteil Lkw2-Tag    | Anteil Lkw2-Nacht   | Q <sub>Krad,gesamt</sub> | Q <sub>Krad,tags</sub> | Q <sub>Krad,nachts</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tages</sub> | m <sub>nachts</sub> | Anteil Krad-Tag    | Anteil Krad-Nacht   |
|                                                     |    |                           | Ktz/24h             | Ktz/16h               | Ktz/8h                  | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tages</sub> | m <sub>nachts</sub> |                |                  | Pkw/24h                 | Pkw/16h               | Pkw/8h                  | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tages</sub> | m <sub>nachts</sub> |                |                  | Lkw1/24h                 | Lkw1/16h               | Lkw1/8h                  | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tages</sub> | m <sub>nachts</sub> |                 |                   |                          |                        | Lkw2/24h                 | Lkw2/16h            | Lkw2/8h            | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tages</sub> | m <sub>nachts</sub> |                          |                        | Krad/24h                 | Krad/16h            | Krad/8h            | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tages</sub> | m <sub>nachts</sub> |
| K1                                                  | 1  | Ulmer Landstraße (West)   | 9546                | 9159                  | 387                     | 398                 | 572                | 48                  | 0,96           | 0,04             | 9154                    | 8791                  | 362                     | 381                 | 549                | 45                  | 0,96           | 0,04             | 322                      | 302                    | 19                       | 13                  | 19                 | 2                   | 0,94            | 0,06              | 22                       | 18                     | 3                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,84               | 0,16                | 49                       | 47                     | 2                        | 2                   | 3                  | 0                   | 0,96               | 0,04                |
|                                                     | 2  | Ulmer Landstraße (Ost)    | 7385                | 7084                  | 301                     | 308                 | 443                | 38                  | 0,96           | 0,04             | 7093                    | 6820                  | 274                     | 296                 | 426                | 34                  | 0,96           | 0,04             | 232                      | 209                    | 23                       | 10                  | 13                 | 3                   | 0,90            | 0,10              | 13                       | 11                     | 2                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,85               | 0,15                | 46                       | 44                     | 2                        | 2                   | 3                  | 0                   | 0,95               | 0,05                |
|                                                     | 3  | Virchowstraße             | 8045                | 7714                  | 331                     | 335                 | 482                | 41                  | 0,96           | 0,04             | 7670                    | 7365                  | 305                     | 320                 | 460                | 38                  | 0,96           | 0,04             | 323                      | 299                    | 24                       | 13                  | 19                 | 3                   | 0,93            | 0,07              | 17                       | 15                     | 2                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,85               | 0,15                | 35                       | 35                     | 0                        | 1                   | 2                  | 0                   | 1,00               | 0,00                |
| K2                                                  | 4  | Ulmer Landstraße          | 10390               | 9958                  | 432                     | 433                 | 622                | 54                  | 0,96           | 0,04             | 10062                   | 9660                  | 402                     | 419                 | 604                | 50                  | 0,96           | 0,04             | 279                      | 254                    | 24                       | 12                  | 16                 | 3                   | 0,91            | 0,09              | 13                       | 11                     | 2                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,82               | 0,18                | 35                       | 33                     | 3                        | 1                   | 2                  | 0                   | 0,92               | 0,08                |
|                                                     | 5  | Kriegshaberstraße         | 10590               | 10101                 | 489                     | 441                 | 631                | 61                  | 0,95           | 0,05             | 10237                   | 9773                  | 464                     | 427                 | 611                | 58                  | 0,95           | 0,05             | 286                      | 265                    | 21                       | 12                  | 17                 | 3                   | 0,93            | 0,07              | 9                        | 8                      | 1                        | 0                   | 0                  | 0                   | 0,90               | 0,10                | 58                       | 55                     | 3                        | 2                   | 3                  | 0                   | 0,95               | 0,05                |
|                                                     | 6  | Ulmer Str. Ost            | 8647                | 8204                  | 443                     | 360                 | 513                | 55                  | 0,95           | 0,05             | 8338                    | 7921                  | 417                     | 347                 | 495                | 52                  | 0,95           | 0,05             | 260                      | 239                    | 21                       | 11                  | 15                 | 3                   | 0,92            | 0,08              | 4                        | 3                      | 1                        | 0                   | 0                  | 0                   | 0,83               | 0,17                | 45                       | 40                     | 5                        | 2                   | 2                  | 1                   | 0,89               | 0,11                |
| K3                                                  | 7  | Neusässer Straße          | 15237               | 14523                 | 714                     | 635                 | 908                | 89                  | 0,95           | 0,05             | 14754                   | 14081                 | 674                     | 615                 | 880                | 84                  | 0,95           | 0,05             | 384                      | 362                    | 32                       | 16                  | 22                 | 4                   | 0,92            | 0,08              | 22                       | 20                     | 3                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,89               | 0,11                | 75                       | 70                     | 5                        | 3                   | 4                  | 1                   | 0,93               | 0,07                |
|                                                     | 8  | Stenglinstraße (West)     | 4329                | 4083                  | 246                     | 180                 | 255                | 31                  | 0,94           | 0,06             | 4059                    | 3838                  | 221                     | 169                 | 240                | 28                  | 0,95           | 0,05             | 248                      | 225                    | 23                       | 10                  | 14                 | 3                   | 0,91            | 0,09              | 2                        | 2                      | 0                        | 0                   | 0                  | 0                   | 1,00               | 0,00                | 19                       | 18                     | 2                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,90               | 0,10                |
|                                                     | 9  | Virchowstraße             | 7794                | 7493                  | 301                     | 325                 | 468                | 38                  | 0,96           | 0,04             | 7406                    | 7132                  | 274                     | 309                 | 446                | 34                  | 0,96           | 0,04             | 335                      | 310                    | 24                       | 14                  | 19                 | 3                   | 0,93            | 0,07              | 16                       | 15                     | 1                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,93               | 0,07                | 37                       | 36                     | 1                        | 2                   | 2                  | 0                   | 0,97               | 0,03                |
| K4                                                  | 10 | Stenglinstraße (Ost)      | 10059               | 9654                  | 405                     | 419                 | 603                | 51                  | 0,96           | 0,04             | 9770                    | 9382                  | 388                     | 407                 | 586                | 49                  | 0,96           | 0,04             | 221                      | 206                    | 15                       | 9                   | 13                 | 2                   | 0,93            | 0,07              | 18                       | 17                     | 1                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,94               | 0,06                | 50                       | 49                     | 1                        | 2                   | 3                  | 0                   | 0,98               | 0,02                |
|                                                     | 11 | Stenglinstraße            | 10473               | 10027                 | 446                     | 436                 | 627                | 56                  | 0,96           | 0,04             | 10200                   | 9772                  | 428                     | 425                 | 611                | 54                  | 0,96           | 0,04             | 217                      | 203                    | 14                       | 9                   | 13                 | 2                   | 0,94            | 0,06              | 19                       | 19                     | 1                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,97               | 0,03                | 36                       | 33                     | 3                        | 2                   | 2                  | 0                   | 0,91               | 0,09                |
|                                                     | 12 | Neusässer Straße (Süd)    | 15336               | 14621                 | 715                     | 639                 | 914                | 89                  | 0,95           | 0,05             | 14873                   | 14199                 | 675                     | 620                 | 887                | 84                  | 0,95           | 0,05             | 350                      | 316                    | 34                       | 15                  | 20                 | 4                   | 0,90            | 0,10              | 41                       | 38                     | 3                        | 2                   | 2                  | 0                   | 0,93               | 0,07                | 71                       | 68                     | 3                        | 3                   | 4                  | 0                   | 0,95               | 0,05                |
| K5                                                  | 13 | Alfred-Nobel-Straße       | 1481                | 1465                  | 16                      | 62                  | 92                 | 2                   | 0,99           | 0,01             | 1447                    | 1431                  | 15                      | 60                  | 89                 | 2                   | 0,99           | 0,01             | 22                       | 21                     | 1                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,96            | 0,04              | 3                        | 3                      | 0                        | 0                   | 0                  | 0                   | 1,00               | 0,00                | 9                        | 9                      | 0                        | 0                   | 1                  | 0                   | 1,00               | 0,00                |
|                                                     | 14 | Neusässer Straße (Nord)   | 21908               | 20960                 | 948                     | 913                 | 1310               | 119                 | 0,96           | 0,04             | 21265                   | 20364                 | 901                     | 886                 | 1273               | 113                 | 0,96           | 0,04             | 505                      | 465                    | 40                       | 21                  | 29                 | 5                   | 0,92            | 0,08              | 62                       | 57                     | 4                        | 3                   | 4                  | 1                   | 0,93               | 0,07                | 76                       | 74                     | 2                        | 3                   | 5                  | 0                   | 0,97               | 0,03                |
|                                                     | 15 | Westheimer Str.           | 9296                | 8764                  | 532                     | 387                 | 548                | 66                  | 0,94           | 0,06             | 8912                    | 8407                  | 505                     | 371                 | 525                | 63                  | 0,94           | 0,06             | 290                      | 268                    | 22                       | 12                  | 17                 | 3                   | 0,92            | 0,08              | 39                       | 36                     | 3                        | 2                   | 2                  | 0                   | 0,93               | 0,07                | 55                       | 54                     | 2                        | 2                   | 3                  | 0                   | 0,97               | 0,03                |
| K6                                                  | 16 | Kobelweg                  | 22400               | 21127                 | 1273                    | 933                 | 1320               | 159                 | 0,94           | 0,06             | 21658                   | 20449                 | 1210                    | 902                 | 1278               | 151                 | 0,94           | 0,06             | 519                      | 466                    | 53                       | 22                  | 29                 | 7                   | 0,90            | 0,10              | 91                       | 85                     | 6                        | 4                   | 5                  | 1                   | 0,93               | 0,07                | 132                      | 127                    | 4                        | 5                   | 8                  | 1                   | 0,97               | 0,03                |
|                                                     | 17 | Augsburger Straße         | 12207               | 11511                 | 696                     | 509                 | 719                | 87                  | 0,94           | 0,06             | 11712                   | 11051                 | 661                     | 488                 | 691                | 83                  | 0,94           | 0,06             | 373                      | 344                    | 29                       | 16                  | 21                 | 4                   | 0,92            | 0,08              | 50                       | 47                     | 3                        | 2                   | 3                  | 0                   | 0,93               | 0,07                | 72                       | 70                     | 2                        | 3                   | 4                  | 0                   | 0,97               | 0,03                |
|                                                     | 18 | Kobelweg (Ost)            | 24900               | 23480                 | 1420                    | 1038                | 1467               | 178                 | 0,94           | 0,06             | 23986                   | 22637                 | 1349                    | 999                 | 1415               | 169                 | 0,94           | 0,06             | 664                      | 605                    | 59                       | 28                  | 38                 | 7                   | 0,91            | 0,09              | 103                      | 96                     | 7                        | 4                   | 6                  | 1                   | 0,93               | 0,07                | 148                      | 143                    | 5                        | 6                   | 9                  | 1                   | 0,97               | 0,03                |
| K7                                                  | 19 | Umgehung Neusaß           | 13936               | 13142                 | 794                     | 581                 | 821                | 99                  | 0,94           | 0,06             | 13257                   | 12503                 | 754                     | 552                 | 781                | 94                  | 0,94           | 0,06             | 540                      | 507                    | 33                       | 22                  | 32                 | 4                   | 0,94            | 0,06              | 57                       | 53                     | 4                        | 2                   | 3                  | 0                   | 0,93               | 0,07                | 83                       | 80                     | 3                        | 3                   | 5                  | 0                   | 0,97               | 0,03                |
|                                                     | 20 | Kobelweg (West)           | 27020               | 25478                 | 1542                    | 1126                | 1592               | 193                 | 0,94           | 0,06             | 25820                   | 24456                 | 1464                    | 1080                | 1528               | 183                 | 0,94           | 0,06             | 828                      | 763                    | 65                       | 34                  | 48                 | 8                   | 0,92            | 0,08              | 112                      | 104                    | 8                        | 5                   | 6                  | 1                   | 0,93               | 0,07                | 161                      | 155                    | 5                        | 7                   | 10                 | 1                   | 0,97               | 0,03                |
|                                                     | 21 | Dr. Dürrwanger Str.       | 2960                | 2791                  | 169                     | 123                 | 174                | 21                  | 0,94           | 0,06             | 2822                    | 26461                 | 161                     | 118                 | 166                | 20                  | 0,94           | 0,06             | 108                      | 101                    | 7                        | 5                   | 6                  | 1                   | 0,93            | 0,07              | 12                       | 11                     | 1                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,93               | 0,07                | 18                       | 17                     | 1                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,97               | 0,03                |
| K8                                                  | 22 | Kobelweg (Ost)            | 29530               | 27844                 | 1686                    | 1230                | 1740               | 211                 | 0,94           | 0,06             | 28273                   | 26672                 | 1601                    | 1178                | 1667               | 200                 | 0,94           | 0,06             | 959                      | 888                    | 71                       | 40                  | 56                 | 9                   | 0,93            | 0,07              | 122                      | 114                    | 8                        | 5                   | 7                  | 1                   | 0,93               | 0,07                | 176                      | 170                    | 6                        | 7                   | 11                 | 1                   | 0,97               | 0,03                |
|                                                     | 23 | Oberer Schleisweg         | 2406                | 2269                  | 137                     | 100                 | 142                | 17                  | 0,94           | 0,06             | 2321                    | 2190                  | 131                     | 97                  | 137                | 16                  | 0,94           | 0,06             | 61                       | 56                     | 5                        | 3                   | 3                  | 1                   | 0,92            | 0,08              | 10                       | 9                      | 1                        | 0                   | 1                  | 0                   | 0,93               | 0,07                | 14                       | 14                     | 0                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,97               | 0,03                |
|                                                     | 24 | B17 (Süd)                 | 84965               | 80101                 | 4864                    | 3540                | 5006               | 608                 | 0,94           | 0,06             | 77484                   | 72866                 | 4617                    | 3228                | 4554               | 577                 | 0,94           | 0,06             | 6615                     | 6410                   | 205                      | 276                 | 401                | 26                  | 0,97            | 0,03              | 355                      | 330                    | 24                       | 15                  | 21                 | 3                   | 0,93               | 0,07                | 511                      | 494                    | 17                       | 21                  | 31                 | 2                   | 0,97               | 0,03                |
| K9                                                  | 25 | Kobelweg (Ost)            | 16498               | 15554                 | 944                     | 687                 | 972                | 118                 | 0,94           | 0,06             | 15658                   | 14761                 | 897                     | 652                 | 923                | 112                 | 0,94           | 0,06             | 672                      | 632                    | 40                       | 28                  | 40                 | 5                   | 0,94            | 0,06              | 69                       | 64                     | 5                        | 3                   | 4                  | 1                   | 0,93               | 0,07                | 99                       | 96                     | 3                        | 4                   | 6                  | 0                   | 0,97               | 0,03                |
|                                                     | 26 | B17 (Nord)                | 84273               | 79453                 | 4820                    | 3511                | 4966               | 603                 | 0,94           | 0,06             | 76512                   | 71936                 | 4576                    | 3188                | 4496               | 572                 | 0,94           | 0,06             | 6905                     | 6702                   | 203                      | 288                 | 419                | 25                  | 0,97            | 0,03              | 351                      | 327                    | 24                       | 15                  | 20                 | 3                   | 0,93               | 0,07                | 505                      | 488                    | 17                       | 21                  | 31                 | 2                   | 0,97               | 0,03                |
|                                                     | 27 | Zufahrt Kinderklinik      | 2367                | 2213                  | 154                     | 99                  | 138                | 19                  | 0,94           | 0,06             | 22335                   | 2098                  | 137                     | 93                  | 131                | 17                  | 0,94           | 0,06             | 2235                     | 2098                   | 137                      | 93                  | 131                | 17                  | 0,94            | 0,06              | 2235                     | 2098                   | 137                      | 93                  | 131                | 17                  | 0,94               | 0,06                | 2235                     | 2098                   | 137                      | 93                  | 131                | 17                  | 0,94               | 0,06                |
| K10                                                 | 28 | Neusässer Straße (Süd)    | 21908               | 20968                 | 940                     | 913                 | 1310               | 118                 | 0,96           | 0,04             | 21257                   | 20363                 | 893                     | 886                 | 1273               | 112                 | 0,96           | 0,04             | 510                      | 471                    | 40                       | 21                  | 29                 | 5                   | 0,92            | 0,08              | 59                       | 54                     | 5                        | 2                   | 3                  | 1                   | 0,91               | 0,09                | 82                       | 80                     | 2                        | 3                   | 5                  | 0                   | 0,97               | 0,03                |
|                                                     | 29 | Alfred-Nobel-Straße       | 741                 | 718                   | 23                      | 31                  | 45                 | 3                   | 0,97           | 0,03             | 723                     | 701                   | 22                      | 30                  | 44                 | 3                   | 0,97           | 0,03             | 14                       | 13                     | 1                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,92            | 0,08              | 0                        | 0                      | 0                        | 0                   | 0                  | 0                   | 0,00               | 0,00                | 4                        | 4                      | 0                        | 0                   | 0                  | 0                   | 1,00               | 0,00                |
|                                                     | 30 | Neusässer Straße (Nord)   | 22608               | 21613                 | 995                     | 942                 | 1351               | 124                 | 0,96           | 0,04             | 21931                   | 20985                 | 946                     | 914                 | 1312               | 118                 | 0,96           | 0,04             | 542                      | 501                    | 41                       | 23                  | 31                 | 5                   | 0,92            | 0,08              | 61                       | 56                     | 5                        | 3                   | 3                  | 1                   | 0,92               | 0,08                | 74                       | 71                     | 3                        | 3                   | 4                  | 0                   | 0,96               | 0,04                |
| K11                                                 | 31 | Neusässer Straße (Süd)    | 15235               | 14564                 | 671                     | 635                 | 910                | 84                  | 0,96           | 0,04             | 14803                   | 14172                 | 631                     | 617                 | 886                | 79                  | 0,96           | 0,04             | 316                      | 280                    | 36                       | 13                  | 17                 | 4                   | 0,89            | 0,11              | 44                       | 41                     | 4                        | 2                   | 3                  | 0                   | 0,92               | 0,08                | 72                       | 71                     | 1                        | 3                   | 4                  | 0                   | 0,98               | 0,02                |
|                                                     | 32 | Dr.-Dürrwanger-Straße     | 2172                | 2151                  | 21                      | 91                  | 134                | 3                   | 0,99           | 0,01             | 2140                    | 2120                  | 20                      | 89                  | 133                | 2                   | 0,99           | 0,01             | 15                       | 14                     | 1                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,94            | 0,06              | 5                        | 5                      | 0                        | 0                   | 0                  | 0                   | 1,00               | 0,00                | 12                       | 12                     | 0                        | 1                   | 1                  | 0                   | 1,00               | 0,00                |
|                                                     | 33 | Westheimer Str. (West)    | 7990                | 7608                  | 382                     | 333                 | 475                | 48                  | 0,95           | 0,05             | 7796                    | 7422                  | 374                     | 325                 | 464                | 47                  | 0,95           | 0,05             | 133                      | 129                    | 4                        | 6                   | 8                  | 1                   | 0,97            | 0,03              | 28                       | 27                     | 1                        | 1                   | 2                  | 0                   | 0,97               | 0,03                | 33                       | 30                     | 3                        | 1                   | 2                  | 0                   | 0,91               | 0,09                |
| K12                                                 | 34 | Geschwister-Schönert-Str. | 2248                | 2163                  | 85                      | 94                  | 135                | 11                  | 0,96           | 0,04             | 2122                    | 2052                  | 70                      | 88                  | 128                | 9                   | 0,97           | 0,03             | 95                       | 84                     | 11                       | 4                   | 5                  | 1                   | 0,89            | 0,11              | 14                       | 10                     | 3                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,75               | 0,25                | 17                       | 17                     | 1                        | 1                   | 1                  | 0                   | 0,96               | 0,04                |
|                                                     | 35 | Westheimer Str.(Ost)</    |                     |                       |                         |                     |                    |                     |                |                  |                         |                       |                         |                     |                    |                     |                |                  |                          |                        |                          |                     |                    |                     |                 |                   |                          |                        |                          |                     |                    |                     |                    |                     |                          |                        |                          |                     |                    |                     |                    |                     |

| Prognose-Planfall G1 2038, Verkehrszahlen gemäß RLS-19 |    |                         |                     |                   |                     |                     |                   |                     |                |                  |                     |                   |                     |                     |                   |                     |                |                  |                     |                   |                     |                     |                   |                     |                 |                   |                     |                   |                     |                     |                   |                     |                 |                   |                     |                   |                     |                     |                   |                     |                 |                   |
|--------------------------------------------------------|----|-------------------------|---------------------|-------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------|----------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------|----------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------|-------------------|
|                                                        |    |                         | Kfz                 |                   |                     |                     |                   |                     |                | Pkw              |                     |                   |                     |                     |                   |                     | Lkw1           |                  |                     |                   |                     |                     |                   | Lkw2                |                 |                   |                     |                   |                     |                     | Krad              |                     |                 |                   |                     |                   |                     |                     |                   |                     |                 |                   |
|                                                        |    |                         | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>tags</sub> | Q <sub>nachts</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tags</sub> | m <sub>nachts</sub> | Anteil Kfz-Tag | Anteil Kfz-Nacht | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>tags</sub> | Q <sub>nachts</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tags</sub> | m <sub>nachts</sub> | Anteil Pkw-Tag | Anteil Pkw-Nacht | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>tags</sub> | Q <sub>nachts</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tags</sub> | m <sub>nachts</sub> | Anteil Lkw1-Tag | Anteil Lkw1-Nacht | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>tags</sub> | Q <sub>nachts</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tags</sub> | m <sub>nachts</sub> | Anteil Lkw2-Tag | Anteil Lkw2-Nacht | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>tags</sub> | Q <sub>nachts</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tags</sub> | m <sub>nachts</sub> | Anteil Krad-Tag | Anteil Krad-Nacht |
|                                                        |    |                         | Kfz/24h             | Kfz/16h           | Kfz/8h              | Kfz/h               | Kfz/h             | Kfz/h               |                |                  | Pkw/24h             | Pkw/16h           | Pkw/8h              | Pkw/h               | Pkw/h             | Pkw/h               |                |                  | Lkw1/24h            | Lkw1/16h          | Lkw1/8h             | Lkw1/h              | Lkw1/h            | Lkw1/h              |                 |                   | Lkw2/24h            | Lkw2/16h          | Lkw2/8h             | Lkw2/h              | Lkw2/h            | Lkw2/h              |                 |                   | Krad/24h            | Krad/16h          | Krad/8h             | Krad/h              | Krad/h            | Krad/h              |                 |                   |
| K1                                                     | 1  | Ulmer Landstraße (West) | 9853                | 9454              | 399                 | 411                 | 591               | 50                  | 0,96           | 0,04             | 9452                | 9079              | 374                 | 394                 | 567               | 47                  | 0,96           | 0,04             | 329                 | 309               | 20                  | 14                  | 19                | 2                   | 0,94            | 0,06              | 22                  | 18                | 4                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,84            | 0,16              | 50                  | 48                | 2                   | 2                   | 3                 | 0                   | 0,96            | 0,04              |
|                                                        | 2  | Ulmer Landstraße (Ost)  | 8133                | 7802              | 331                 | 339                 | 488               | 41                  | 0,96           | 0,04             | 7814                | 7512              | 302                 | 326                 | 469               | 38                  | 0,96           | 0,04             | 255                 | 230               | 25                  | 11                  | 14                | 3                   | 0,90            | 0,10              | 14                  | 12                | 2                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,85            | 0,15              | 50                  | 48                | 1                   | 2                   | 3                 | 0                   | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 3  | Virchowstraße           | 9116                | 8741              | 375                 | 380                 | 546               | 47                  | 0,96           | 0,04             | 8694                | 8350              | 344                 | 362                 | 522               | 43                  | 0,96           | 0,04             | 362                 | 336               | 27                  | 15                  | 21                | 3                   | 0,93            | 0,07              | 18                  | 15                | 3                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,85            | 0,15              | 42                  | 41                | 1                   | 2                   | 3                 | 0                   | 0,98            | 0,02              |
| K2                                                     | 4  | Ulmer Landstraße        | 10639               | 10196             | 443                 | 443                 | 637               | 55                  | 0,96           | 0,04             | 10304               | 9892              | 412                 | 429                 | 618               | 51                  | 0,96           | 0,04             | 285                 | 260               | 25                  | 12                  | 16                | 3                   | 0,91            | 0,09              | 13                  | 11                | 2                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,82            | 0,18              | 36                  | 33                | 3                   | 2                   | 2                 | 0                   | 0,92            | 0,08              |
|                                                        | 5  | Kriegshaberstraße       | 10827               | 10328             | 499                 | 451                 | 645               | 62                  | 0,95           | 0,05             | 10469               | 9995              | 474                 | 436                 | 625               | 59                  | 0,95           | 0,05             | 290                 | 269               | 21                  | 12                  | 17                | 3                   | 0,93            | 0,07              | 9                   | 8                 | 1                   | 0                   | 1                 | 0                   | 0,90            | 0,10              | 59                  | 56                | 3                   | 2                   | 3                 | 0                   | 0,95            | 0,05              |
|                                                        | 6  | Ulmer Str. Ost          | 8719                | 8272              | 447                 | 363                 | 517               | 56                  | 0,95           | 0,05             | 8408                | 7988              | 420                 | 350                 | 499               | 52                  | 0,95           | 0,05             | 262                 | 240               | 21                  | 11                  | 15                | 3                   | 0,92            | 0,08              | 4                   | 3                 | 1                   | 0                   | 0                 | 0                   | 0,83            | 0,17              | 45                  | 40                | 5                   | 2                   | 2                 | 1                   | 0,89            | 0,11              |
| K3                                                     | 7  | Neusässer Straße        | 15341               | 14624             | 717                 | 639                 | 914               | 90                  | 0,95           | 0,05             | 14859               | 14183             | 677                 | 619                 | 886               | 85                  | 0,95           | 0,05             | 384                 | 352               | 32                  | 16                  | 22                | 4                   | 0,92            | 0,08              | 22                  | 20                | 3                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,89            | 0,11              | 75                  | 70                | 5                   | 3                   | 4                 | 1                   | 0,93            | 0,07              |
|                                                        | 8  | Stenglinstraße (West)   | 3232                | 3048              | 184                 | 135                 | 191               | 23                  | 0,94           | 0,06             | 2967                | 2808              | 159                 | 124                 | 175               | 20                  | 0,95           | 0,05             | 248                 | 225               | 23                  | 10                  | 14                | 3                   | 0,91            | 0,09              | 2                   | 2                 | 0                   | 0                   | 0                 | 0                   | 1,00            | 0,00              | 15                  | 13                | 1                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,90            | 0,10              |
|                                                        | 9  | Virchowstraße           | 8860                | 8518              | 341                 | 369                 | 532               | 43                  | 0,96           | 0,04             | 8424                | 8112              | 312                 | 351                 | 507               | 39                  | 0,96           | 0,04             | 376                 | 348               | 27                  | 16                  | 22                | 3                   | 0,93            | 0,07              | 19                  | 17                | 1                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,93            | 0,07              | 41                  | 40                | 1                   | 2                   | 3                 | 0                   | 0,97            | 0,03              |
| K4                                                     | 10 | Stenglinstraße (Ost)    | 10596               | 10170             | 426                 | 442                 | 636               | 53                  | 0,96           | 0,04             | 10294               | 9886              | 408                 | 429                 | 618               | 51                  | 0,96           | 0,04             | 231                 | 215               | 16                  | 10                  | 13                | 2                   | 0,93            | 0,07              | 19                  | 18                | 1                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,94            | 0,06              | 52                  | 51                | 1                   | 2                   | 3                 | 0                   | 0,98            | 0,02              |
|                                                        | 11 | Stenglinstraße          | 11506               | 11015             | 490                 | 479                 | 688               | 61                  | 0,96           | 0,04             | 11209               | 10739             | 470                 | 467                 | 671               | 59                  | 0,96           | 0,04             | 236                 | 221               | 15                  | 10                  | 14                | 2                   | 0,94            | 0,06              | 21                  | 20                | 1                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,97            | 0,03              | 40                  | 36                | 4                   | 2                   | 2                 | 0                   | 0,91            | 0,09              |
|                                                        | 12 | Neusässer Straße (Süd)  | 15461               | 14742             | 719                 | 644                 | 921               | 90                  | 0,95           | 0,05             | 15001               | 14322             | 679                 | 625                 | 895               | 85                  | 0,95           | 0,05             | 348                 | 314               | 34                  | 15                  | 20                | 4                   | 0,90            | 0,10              | 41                  | 38                | 3                   | 2                   | 2                 | 0                   | 0,93            | 0,07              | 71                  | 68                | 3                   | 3                   | 4                 | 0                   | 0,95            | 0,05              |
| K5                                                     | 13 | Alfred-Nobel-Straße     | 1489                | 1473              | 16                  | 62                  | 92                | 2                   | 0,99           | 0,01             | 1455                | 1439              | 16                  | 61                  | 90                | 2                   | 0,99           | 0,01             | 22                  | 21                | 1                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,96            | 0,04              | 3                   | 3                 | 0                   | 0                   | 0                 | 0                   | 1,00            | 0,00              | 10                  | 10                | 0                   | 0                   | 1                 | 0                   | 1,00            | 0,00              |
|                                                        | 14 | Neusässer Straße (Nord) | 22393               | 21426             | 967                 | 933                 | 1339              | 121                 | 0,96           | 0,04             | 21742               | 20823             | 920                 | 906                 | 1301              | 115                 | 0,96           | 0,04             | 511                 | 470               | 41                  | 21                  | 29                | 5                   | 0,92            | 0,08              | 62                  | 58                | 4                   | 3                   | 4                 | 1                   | 0,93            | 0,07              | 77                  | 75                | 2                   | 3                   | 5                 | 0                   | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 15 | Westheimer Str.         | 9563                | 9024              | 539                 | 398                 | 564               | 67                  | 0,94           | 0,06             | 9181                | 8668              | 513                 | 383                 | 542               | 64                  | 0,94           | 0,06             | 289                 | 267               | 22                  | 12                  | 17                | 3                   | 0,92            | 0,08              | 38                  | 36                | 3                   | 2                   | 2                 | 0                   | 0,93            | 0,07              | 55                  | 53                | 2                   | 2                   | 3                 | 0                   | 0,97            | 0,03              |
| K6                                                     | 16 | Kobelweg                | 22935               | 21641             | 1294                | 956                 | 1353              | 162                 | 0,94           | 0,06             | 22186               | 20956             | 1230                | 924                 | 1310              | 154                 | 0,94           | 0,06             | 525                 | 472               | 53                  | 22                  | 29                | 7                   | 0,90            | 0,10              | 92                  | 85                | 6                   | 4                   | 5                 | 1                   | 0,93            | 0,07              | 132                 | 128               | 4                   | 6                   | 8                 | 1                   | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 17 | Augsburger Straße       | 12252               | 11554             | 698                 | 511                 | 722               | 87                  | 0,94           | 0,06             | 11758               | 11095             | 663                 | 490                 | 693               | 83                  | 0,94           | 0,06             | 373                 | 344               | 29                  | 16                  | 21                | 4                   | 0,92            | 0,08              | 50                  | 47                | 3                   | 2                   | 3                 | 0                   | 0,93            | 0,07              | 72                  | 70                | 2                   | 3                   | 4                 | 0                   | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 18 | Kobelweg (Ost)          | 25256               | 23822             | 1434                | 1052                | 1489              | 179                 | 0,94           | 0,06             | 24339               | 22976             | 1362                | 1014                | 1436              | 170                 | 0,94           | 0,06             | 666                 | 607               | 59                  | 28                  | 38                | 7                   | 0,91            | 0,09              | 103                 | 96                | 7                   | 4                   | 6                 | 1                   | 0,93            | 0,07              | 148                 | 143               | 5                   | 6                   | 9                 | 1                   | 0,97            | 0,03              |
| K7                                                     | 19 | Umgehung Neusaß         | 14027               | 13231             | 796                 | 584                 | 827               | 100                 | 0,94           | 0,06             | 13348               | 12592             | 756                 | 556                 | 787               | 95                  | 0,94           | 0,06             | 539                 | 506               | 33                  | 22                  | 32                | 4                   | 0,94            | 0,06              | 57                  | 53                | 4                   | 2                   | 3                 | 0                   | 0,93            | 0,07              | 82                  | 80                | 3                   | 3                   | 5                 | 0                   | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 20 | Kobelweg (West)         | 27389               | 25832             | 1556                | 1141                | 1615              | 195                 | 0,94           | 0,06             | 26286               | 24807             | 1478                | 1095                | 1550              | 185                 | 0,94           | 0,06             | 830                 | 765               | 65                  | 35                  | 48                | 8                   | 0,92            | 0,08              | 112                 | 104               | 8                   | 5                   | 7                 | 1                   | 0,93            | 0,07              | 161                 | 156               | 5                   | 7                   | 10                | 1                   | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 21 | Dr. Dürnwanger Str.     | 2978                | 2808              | 170                 | 124                 | 175               | 21                  | 0,94           | 0,06             | 2839                | 2678              | 162                 | 118                 | 167               | 20                  | 0,94           | 0,06             | 109                 | 101               | 7                   | 5                   | 6                 | 1                   | 0,93            | 0,07              | 12                  | 12                | 1                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,93            | 0,07              | 18                  | 17                | 1                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,97            | 0,03              |
| K8                                                     | 22 | Kobelweg (Ost)          | 29675               | 27987             | 1688                | 1236                | 1749              | 211                 | 0,94           | 0,06             | 28425               | 26821             | 1603                | 1184                | 1676              | 200                 | 0,94           | 0,06             | 953                 | 883               | 70                  | 40                  | 55                | 9                   | 0,93            | 0,07              | 122                 | 113               | 8                   | 5                   | 7                 | 1                   | 0,93            | 0,07              | 175                 | 169               | 6                   | 7                   | 11                | 1                   | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 23 | Oberer Schleisweg       | 2183                | 2059              | 125                 | 91                  | 129               | 16                  | 0,94           | 0,06             | 2106                | 1987              | 119                 | 88                  | 124               | 15                  | 0,94           | 0,06             | 55                  | 51                | 4                   | 2                   | 3                 | 1                   | 0,92            | 0,08              | 9                   | 8                 | 1                   | 0                   | 1                 | 0                   | 0,93            | 0,07              | 13                  | 13                | 0                   | 1                   | 1                 | 0                   | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 24 | B17 (Süd)               | 84940               | 80080             | 4860                | 3539                | 5005              | 608                 | 0,94           | 0,06             | 77468               | 72854             | 4614                | 3228                | 4553              | 577                 | 0,94           | 0,06             | 6608                | 6403              | 205                 | 275                 | 400               | 26                  | 0,97            | 0,03              | 354                 | 330               | 24                  | 15                  | 21                | 3                   | 0,93            | 0,07              | 510                 | 493               | 17                  | 21                  | 31                | 2                   | 0,97            | 0,03              |
| K9                                                     | 25 | Kobelweg (Ost)          | 16552               | 15605             | 947                 | 690                 | 975               | 118                 | 0,94           | 0,06             | 15711               | 14812             | 899                 | 655                 | 926               | 112                 | 0,94           | 0,06             | 672                 | 632               | 40                  | 28                  | 40                | 5                   | 0,94            | 0,06              | 69                  | 64                | 5                   | 3                   | 4                 | 1                   | 0,93            | 0,07              | 99                  | 96                | 3                   | 4                   | 6                 | 0                   | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 26 | B17 (Nord)              | 84952               | 80097             | 4855                | 3540                | 5006              | 607                 | 0,94           | 0,06             | 77143               | 72534             | 4610                | 3214                | 4533              | 576                 | 0,94           | 0,06             | 6948                | 6744              | 204                 | 289                 | 421               | 26                  | 0,97            | 0,03              | 353                 | 329               | 24                  | 15                  | 21                | 3                   | 0,93            | 0,07              | 508                 | 491               | 17                  | 21                  | 31                | 2                   | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 27 | Zufahrt Kinderklinik    | 1422                | 1342              | 80                  | 59                  | 84                | 10                  | 0,94           | 0,06             | 1242                | 1186              | 56                  | 52                  | 74                | 7                   | 0,95           | 0,05             | 169                 | 14                |                     |                     |                   |                     |                 |                   |                     |                   |                     |                     |                   |                     |                 |                   |                     |                   |                     |                     |                   |                     |                 |                   |

Verkehrsuntersuchung  
Neubau Universitätsklinikum Augsburg

| Prognose-Planfall G2 2038, Verkehrszahlen gemäß RLS-19 |    |                         |                     |                   |                    |                     |                   |                    |                |                  |                     |                   |                    |                     |                   |                    |                |                  |                     |                   |                    |                     |                   |                    |                 |                   |                     |                   |                    |                     |                   |                    |                 |                   |                     |                   |                    |                     |                   |                    |                 |                   |
|--------------------------------------------------------|----|-------------------------|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------|--------------------|----------------|------------------|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------|--------------------|----------------|------------------|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|---------------------|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|
|                                                        |    |                         | Kfz                 |                   |                    |                     |                   |                    |                | Pkw              |                     |                   |                    |                     |                   |                    | Lkw1           |                  |                     |                   |                    |                     |                   | Lkw2               |                 |                   |                     |                   |                    |                     | Krad              |                    |                 |                   |                     |                   |                    |                     |                   |                    |                 |                   |
|                                                        |    |                         | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>tags</sub> | Q <sub>nacht</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tags</sub> | m <sub>nacht</sub> | Anteil Kfz-Tag | Anteil Kfz-Nacht | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>tags</sub> | Q <sub>nacht</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tags</sub> | m <sub>nacht</sub> | Anteil Pkw-Tag | Anteil Pkw-Nacht | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>tags</sub> | Q <sub>nacht</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tags</sub> | m <sub>nacht</sub> | Anteil Lkw1-Tag | Anteil Lkw1-Nacht | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>tags</sub> | Q <sub>nacht</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tags</sub> | m <sub>nacht</sub> | Anteil Lkw2-Tag | Anteil Lkw2-Nacht | Q <sub>gesamt</sub> | Q <sub>tags</sub> | Q <sub>nacht</sub> | m <sub>gesamt</sub> | m <sub>tags</sub> | m <sub>nacht</sub> | Anteil Krad-Tag | Anteil Krad-Nacht |
|                                                        |    |                         | Kfz/24h             | Kfz/16h           | Kfz/8h             | Kfz/h               | Kfz/h             | Kfz/h              |                |                  | Pkw/24h             | Pkw/16h           | Pkw/8h             | Pkw/h               | Pkw/h             | Pkw/h              |                |                  | Lkw1/24h            | Lkw1/16h          | Lkw1/8h            | Lkw1/h              | Lkw1/h            | Lkw1/h             |                 |                   | Lkw2/24h            | Lkw2/16h          | Lkw2/8h            | Lkw2/h              | Lkw2/h            | Lkw2/h             |                 |                   | Krad/24h            | Krad/16h          | Krad/8h            | Krad/h              | Krad/h            | Krad/h             |                 |                   |
| K1                                                     | 1  | Ulmer Landstraße (West) | 9940                | 9537              | 403                | 414                 | 596               | 50                 | 0,96           | 0,04             | 9535                | 9158              | 377                | 397                 | 572               | 47                 | 0,96           | 0,04             | 333                 | 313               | 20                 | 14                  | 20                | 3                  | 0,94            | 0,06              | 22                  | 19                | 4                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,84            | 0,16              | 51                  | 49                | 2                  | 2                   | 3                 | 0                  | 0,96            | 0,04              |
|                                                        | 2  | Ulmer Landstraße (Ost)  | 8372                | 8031              | 341                | 349                 | 502               | 43                 | 0,96           | 0,04             | 8043                | 7732              | 311                | 335                 | 483               | 39                 | 0,96           | 0,04             | 263                 | 237               | 26                 | 11                  | 15                | 3                  | 0,90            | 0,10              | 15                  | 13                | 2                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,85            | 0,15              | 51                  | 50                | 1                  | 2                   | 3                 | 0                  | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 3  | Virchowstraße           | 9456                | 9067              | 389                | 394                 | 567               | 49                 | 0,96           | 0,04             | 9017                | 8659              | 357                | 376                 | 541               | 45                 | 0,96           | 0,04             | 377                 | 350               | 28                 | 16                  | 22                | 3                  | 0,93            | 0,07              | 19                  | 16                | 3                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,85            | 0,15              | 43                  | 42                | 1                  | 2                   | 3                 | 0                  | 0,98            | 0,02              |
| K2                                                     | 4  | Ulmer Landstraße        | 10730               | 10284             | 446                | 447                 | 643               | 56                 | 0,96           | 0,04             | 10393               | 9977              | 415                | 433                 | 624               | 52                 | 0,96           | 0,04             | 287                 | 262               | 25                 | 12                  | 16                | 3                  | 0,91            | 0,09              | 14                  | 11                | 2                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,82            | 0,18              | 36                  | 34                | 3                  | 2                   | 2                 | 0                  | 0,92            | 0,08              |
|                                                        | 5  | Kriegshaberstraße       | 10870               | 10369             | 501                | 453                 | 648               | 63                 | 0,95           | 0,05             | 10510               | 10034             | 476                | 438                 | 627               | 60                 | 0,95           | 0,05             | 292                 | 271               | 22                 | 12                  | 17                | 3                  | 0,93            | 0,07              | 9                   | 8                 | 1                  | 0                   | 1                 | 0                  | 0,90            | 0,10              | 59                  | 56                | 3                  | 2                   | 4                 | 0                  | 0,95            | 0,05              |
|                                                        | 6  | Ulmer Str. Ost          | 8729                | 8282              | 447                | 364                 | 518               | 56                 | 0,95           | 0,05             | 8418                | 7998              | 420                | 351                 | 500               | 53                 | 0,95           | 0,05             | 262                 | 241               | 21                 | 11                  | 15                | 3                  | 0,92            | 0,08              | 4                   | 3                 | 1                  | 0                   | 0                 | 0                  | 0,83            | 0,17              | 45                  | 40                | 5                  | 2                   | 2                 | 1                  | 0,89            | 0,11              |
| K3                                                     | 7  | Neusässer Straße        | 15251               | 14538             | 713                | 635                 | 909               | 89                 | 0,95           | 0,05             | 14771               | 14098             | 673                | 615                 | 881               | 84                 | 0,95           | 0,05             | 383                 | 351               | 32                 | 16                  | 22                | 4                  | 0,92            | 0,08              | 22                  | 20                | 3                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,89            | 0,11              | 75                  | 70                | 5                  | 3                   | 4                 | 1                  | 0,93            | 0,07              |
|                                                        | 8  | Stenglinstraße (West)   | 3210                | 3027              | 182                | 134                 | 189               | 23                 | 0,94           | 0,06             | 2945                | 2787              | 158                | 123                 | 174               | 20                 | 0,95           | 0,05             | 248                 | 225               | 23                 | 10                  | 14                | 3                  | 0,91            | 0,09              | 2                   | 2                 | 0                  | 0                   | 0                 | 0                  | 1,00            | 0,00              | 14                  | 13                | 1                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,90            | 0,10              |
|                                                        | 9  | Virchowstraße           | 9207                | 8852              | 355                | 384                 | 553               | 44                 | 0,96           | 0,04             | 8752                | 8428              | 324                | 365                 | 527               | 40                 | 0,96           | 0,04             | 392                 | 364               | 29                 | 16                  | 23                | 4                  | 0,93            | 0,07              | 19                  | 18                | 1                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,93            | 0,07              | 43                  | 42                | 1                  | 2                   | 3                 | 0                  | 0,97            | 0,03              |
| K4                                                     | 10 | Stenglinstraße (Ost)    | 10827               | 10392             | 435                | 451                 | 649               | 54                 | 0,96           | 0,04             | 10517               | 10100             | 417                | 438                 | 631               | 52                 | 0,96           | 0,04             | 237                 | 221               | 16                 | 10                  | 14                | 2                  | 0,93            | 0,07              | 20                  | 19                | 1                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,94            | 0,06              | 53                  | 52                | 1                  | 2                   | 3                 | 0                  | 0,98            | 0,02              |
|                                                        | 11 | Stenglinstraße          | 11898               | 11391             | 507                | 496                 | 712               | 63                 | 0,96           | 0,04             | 11590               | 11104             | 486                | 483                 | 694               | 61                 | 0,96           | 0,04             | 245                 | 229               | 16                 | 10                  | 14                | 2                  | 0,94            | 0,06              | 22                  | 21                | 1                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,97            | 0,03              | 41                  | 37                | 4                  | 2                   | 2                 | 0                  | 0,91            | 0,09              |
|                                                        | 12 | Neusässer Straße (Süd)  | 15372               | 14656             | 715                | 640                 | 916               | 89                 | 0,95           | 0,05             | 14913               | 14238             | 675                | 621                 | 890               | 84                 | 0,95           | 0,05             | 347                 | 313               | 34                 | 14                  | 20                | 4                  | 0,90            | 0,10              | 41                  | 38                | 3                  | 2                   | 2                 | 0                  | 0,93            | 0,07              | 71                  | 68                | 3                  | 3                   | 4                 | 0                  | 0,95            | 0,05              |
| K5                                                     | 13 | Alfred-Nobel-Straße     | 1489                | 1473              | 16                 | 62                  | 92                | 2                  | 0,99           | 0,01             | 1455                | 1439              | 16                 | 61                  | 90                | 2                  | 0,99           | 0,01             | 22                  | 21                | 1                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,96            | 0,04              | 3                   | 3                 | 0                  | 0                   | 0                 | 0                  | 1,00            | 0,00              | 10                  | 10                | 0                  | 0                   | 1                 | 0                  | 1,00            | 0,00              |
|                                                        | 14 | Neusässer Straße (Nord) | 22586               | 21610             | 976                | 941                 | 1351              | 122                | 0,96           | 0,04             | 21928               | 21000             | 928                | 914                 | 1312              | 116                | 0,96           | 0,04             | 517                 | 476               | 41                 | 22                  | 30                | 5                  | 0,92            | 0,08              | 63                  | 59                | 4                  | 3                   | 4                 | 1                  | 0,93            | 0,07              | 78                  | 76                | 2                  | 3                   | 5                 | 0                  | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 15 | Westheimer Str.         | 9016                | 8508              | 508                | 376                 | 532               | 64                 | 0,94           | 0,06             | 8655                | 8172              | 483                | 361                 | 511               | 60                 | 0,94           | 0,06             | 273                 | 252               | 21                 | 11                  | 16                | 3                  | 0,92            | 0,08              | 36                  | 34                | 2                  | 2                   | 2                 | 0                  | 0,93            | 0,07              | 52                  | 50                | 2                  | 2                   | 3                 | 0                  | 0,97            | 0,03              |
| K6                                                     | 16 | Kobelweg                | 22770               | 21484             | 1286               | 949                 | 1343              | 161                | 0,94           | 0,06             | 22024               | 20801             | 1223               | 918                 | 1300              | 153                | 0,94           | 0,06             | 523                 | 470               | 53                 | 22                  | 29                | 7                  | 0,90            | 0,10              | 91                  | 85                | 6                  | 4                   | 5                 | 1                  | 0,93            | 0,07              | 132                 | 127               | 4                  | 5                   | 8                 | 1                  | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 17 | Augsburger Straße       | 12305               | 11604             | 701                | 513                 | 725               | 88                 | 0,94           | 0,06             | 11808               | 11142             | 666                | 492                 | 696               | 83                 | 0,94           | 0,06             | 375                 | 346               | 29                 | 16                  | 22                | 4                  | 0,92            | 0,08              | 50                  | 47                | 3                  | 2                   | 3                 | 0                  | 0,93            | 0,07              | 73                  | 70                | 2                  | 3                   | 4                 | 0                  | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 18 | Kobelweg (Ost)          | 25228               | 23795             | 1433               | 1051                | 1487              | 179                | 0,94           | 0,06             | 24309               | 22948             | 1362               | 1013                | 1434              | 170                | 0,94           | 0,06             | 667                 | 608               | 60                 | 28                  | 38                | 7                  | 0,91            | 0,09              | 103                 | 96                | 7                  | 4                   | 6                 | 1                  | 0,93            | 0,07              | 148                 | 143               | 5                  | 6                   | 9                 | 1                  | 0,97            | 0,03              |
| K7                                                     | 19 | Umgehung Neusäß         | 14014               | 13218             | 796                | 584                 | 826               | 100                | 0,94           | 0,06             | 13335               | 12578             | 756                | 556                 | 786               | 95                 | 0,94           | 0,06             | 540                 | 507               | 33                 | 22                  | 32                | 4                  | 0,94            | 0,06              | 57                  | 53                | 4                  | 2                   | 3                 | 0                  | 0,93            | 0,07              | 82                  | 80                | 3                  | 3                   | 5                 | 0                  | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 20 | Kobelweg (West)         | 27348               | 25793             | 1555               | 1140                | 1612              | 194                | 0,94           | 0,06             | 26245               | 24767             | 1477               | 1094                | 1548              | 185                | 0,94           | 0,06             | 830                 | 766               | 65                 | 35                  | 48                | 8                  | 0,92            | 0,08              | 112                 | 104               | 8                  | 5                   | 7                 | 1                  | 0,93            | 0,07              | 161                 | 156               | 5                  | 7                   | 10                | 1                  | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 21 | Dr. Dürnwanger Str.     | 2978                | 2808              | 170                | 124                 | 176               | 21                 | 0,94           | 0,06             | 2839                | 2678              | 162                | 118                 | 167               | 20                 | 0,94           | 0,06             | 109                 | 102               | 7                  | 5                   | 6                 | 1                  | 0,93            | 0,07              | 12                  | 12                | 1                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,93            | 0,07              | 18                  | 17                | 1                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,97            | 0,03              |
| K8                                                     | 22 | Kobelweg (Ost)          | 29670               | 27981             | 1689               | 1236                | 1749              | 211                | 0,94           | 0,06             | 28418               | 26814             | 1604               | 1184                | 1676              | 200                | 0,94           | 0,06             | 955                 | 885               | 70                 | 40                  | 55                | 9                  | 0,93            | 0,07              | 122                 | 113               | 8                  | 5                   | 7                 | 1                  | 0,93            | 0,07              | 175                 | 169               | 6                  | 7                   | 11                | 1                  | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 23 | Oberer Schleisweg       | 2220                | 2093              | 127                | 92                  | 131               | 16                 | 0,94           | 0,06             | 2141                | 2020              | 121                | 89                  | 126               | 15                 | 0,94           | 0,06             | 56                  | 51                | 4                  | 2                   | 3                 | 1                  | 0,92            | 0,08              | 9                   | 9                 | 1                  | 0                   | 1                 | 0                  | 0,93            | 0,07              | 13                  | 13                | 0                  | 1                   | 1                 | 0                  | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 24 | B17 (Süd)               | 84981               | 80118             | 4863               | 3541                | 5007              | 608                | 0,94           | 0,06             | 77504               | 72887             | 4616               | 3229                | 4555              | 577                | 0,94           | 0,06             | 6612                | 6407              | 205                | 276                 | 400               | 26                 | 0,97            | 0,03              | 354                 | 330               | 24                 | 15                  | 21                | 3                  | 0,93            | 0,07              | 511                 | 493               | 17                 | 21                  | 31                | 2                  | 0,97            | 0,03              |
| K9                                                     | 25 | Kobelweg (Ost)          | 16536               | 15590             | 946                | 689                 | 974               | 118                | 0,94           | 0,06             | 15696               | 14798             | 898                | 654                 | 925               | 112                | 0,94           | 0,06             | 672                 | 632               | 40                 | 28                  | 39                | 5                  | 0,94            | 0,06              | 69                  | 64                | 5                  | 3                   | 4                 | 1                  | 0,93            | 0,07              | 99                  | 96                | 3                  | 4                   | 6                 | 0                  | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 26 | B17 (Nord)              | 84876               | 80025             | 4852               | 3537                | 5002              | 606                | 0,94           | 0,06             | 77071               | 72465             | 4606               | 3211                | 4529              | 578                | 0,94           | 0,06             | 6944                | 6740              | 204                | 289                 | 421               | 25                 | 0,97            | 0,03              | 353                 | 328               | 24                 | 15                  | 21                | 3                  | 0,93            | 0,07              | 508                 | 491               | 17                 | 21                  | 31                | 2                  | 0,97            | 0,03              |
|                                                        | 27 | Zufahrt Kinderklinik    | 1504                | 1414              | 90                 | 63                  | 88                | 11                 | 0,94           | 0,06             | 1336                | 1269              | 67                 | 56                  | 79                | 8                  | 0,95           | 0,05             | 154</               |                   |                    |                     |                   |                    |                 |                   |                     |                   |                    |                     |                   |                    |                 |                   |                     |                   |                    |                     |                   |                    |                 |                   |