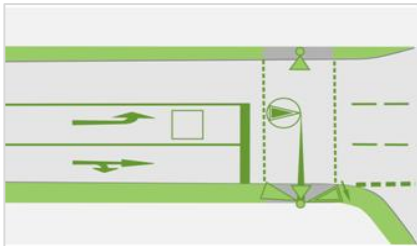


Flugfeldklinikum
Böblingen-
Sindelfingen

Verkehrsuntersuchung



Verkehrliches Fachgutachten:
Flugfeld – Parkstadt West 8.0:
Untersuchungen zur verkehrlichen
Erschließung für das Flugfeldklinikum

ANHANG

ANLAGEN

Netzübersicht	7
Strombelastungspläne	A
Szenario ohne Klinikum - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	A1
Szenario ohne Klinikum - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	A2
Szenario 1 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	A3
Szenario 1 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	A4
Szenario 2 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	A5
Szenario 2 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	A6
Szenario 3 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	A7
Szenario 3 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	A8
Szenario 4 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	A9
Szenario 4 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	A10
Szenario 5 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	A11
Szenario 5 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	A12
Grafische HBS Bewertungen	B
Szenario ohne Klinikum - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	B1
Szenario ohne Klinikum - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	B2
Szenario 1 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	B3
Szenario 1 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	B4
Szenario 2 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	B5
Szenario 2 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	B6
Szenario 3 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	B7
Szenario 3 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	B8
Szenario 4 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	B9
Szenario 4 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	B10
Szenario 5 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	B11
Szenario 5 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	B12
Varianten: Knotenpunkt Flugfeld Allee / Calwer Straße	C
Szenario 1 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	C1
Szenario 1 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	C2
Szenario 2 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	C3
Szenario 2 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	C4
Szenario 3 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	C5
Szenario 3 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	C6
Szenario 4 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	C7
Szenario 4 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	C8
Szenario 5 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]	C9
Szenario 5 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]	C10

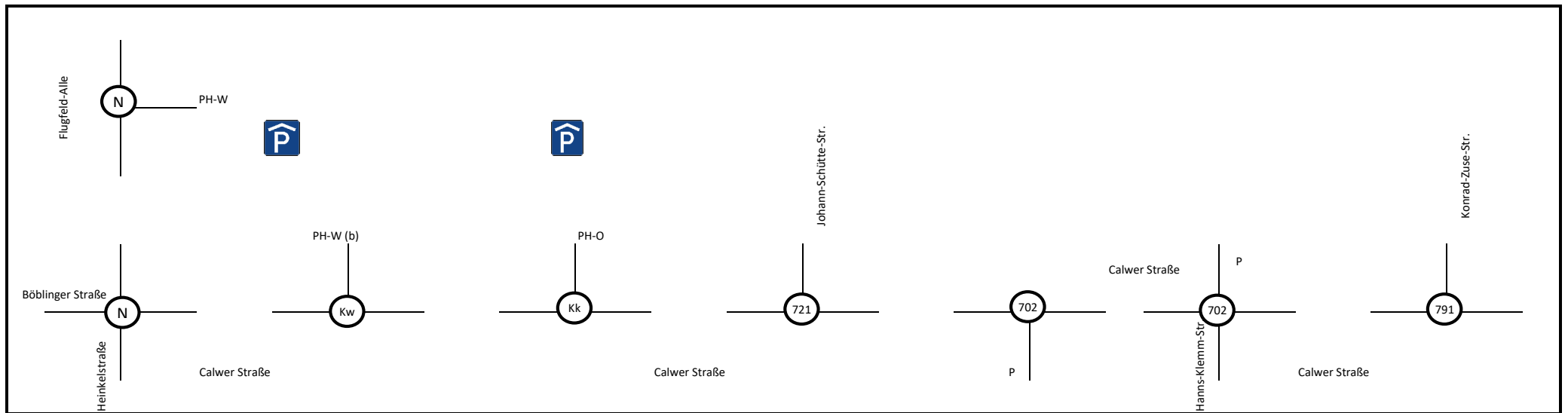
Bewertung Aus- und Einfahrt Parkhäuser West und Ost.....	D
Signaltechnische Unterlagen.....	E
Knotenpunkt N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee – Variante 1.....	E.1
Knotendaten.....	E.1.1
Signalzeitenpläne Szenario Null.....	E.1.2
HBS-Bewertung 2015 Szenario Null - Morgenspitzenstunde.....	E.1.3
HBS-Bewertung 2015 Szenario Null - Abendspitzenstunde.....	E.1.4
Signalzeitenpläne Szenario 1.....	E.1.5
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Morgenspitzenstunde.....	E.1.6
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Abendspitzenstunde.....	E.1.7
Signalzeitenpläne Szenario 2.....	E.1.8
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Morgenspitzenstunde.....	E.1.9
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Abendspitzenstunde.....	E.1.10
Signalzeitenpläne Szenario 3.....	E.1.11
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Morgenspitzenstunde.....	E.1.12
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Abendspitzenstunde.....	E.1.13
Signalzeitenpläne Szenario 4.....	E.1.14
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Morgenspitzenstunde.....	E.1.15
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Abendspitzenstunde.....	E.1.16
Signalzeitenpläne Szenario 5.....	E.1.17
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Morgenspitzenstunde.....	E.1.18
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Abendspitzenstunde.....	E.1.19
Knotenpunkt N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee – Variante 2.....	E.2
Knotendaten.....	E.2.1
Signalzeitenpläne Szenario 1.....	E.2.2
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Morgenspitzenstunde.....	E.2.3
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Abendspitzenstunde.....	E.2.4
Signalzeitenpläne Szenario 2.....	E.2.5
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Morgenspitzenstunde.....	E.2.6
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Abendspitzenstunde.....	E.2.7
Signalzeitenpläne Szenario 3.....	E.2.8
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Morgenspitzenstunde.....	E.2.9
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Abendspitzenstunde.....	E.2.10
Signalzeitenpläne Szenario 4.....	E.2.11
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Morgenspitzenstunde.....	E.2.12
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Abendspitzenstunde.....	E.2.13
Signalzeitenpläne Szenario 5.....	E.2.14
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Morgenspitzenstunde.....	E.2.15
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Abendspitzenstunde.....	E.2.16
Knotenpunkt N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee – Variante 3.....	E.3
Knotendaten.....	E.3.1
Signalzeitenpläne Szenario 1.....	E.3.2
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Morgenspitzenstunde.....	E.3.3
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Abendspitzenstunde.....	E.3.4
Signalzeitenpläne Szenario 2.....	E.3.5
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Morgenspitzenstunde.....	E.3.6
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Abendspitzenstunde.....	E.3.7

Signalzeitenpläne Szenario 3.....	E.3.8
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Morgenspitzenstunde.....	E.3.9
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Abendspitzenstunde.....	E.3.10
Signalzeitenpläne Szenario 4.....	E.3.11
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Morgenspitzenstunde.....	E.3.12
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Abendspitzenstunde.....	E.3.13
Signalzeitenpläne Szenario 5.....	E.3.14
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Morgenspitzenstunde.....	E.3.15
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Abendspitzenstunde.....	E.3.16
Knotenpunkt N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee – Variante 4.....	E.4
Knotendaten.....	E.4.1
Signalzeitenpläne Szenario 1.....	E.4.2
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Morgenspitzenstunde.....	E.4.3
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Abendspitzenstunde.....	E.4.4
Signalzeitenpläne Szenario 2.....	E.4.5
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Morgenspitzenstunde.....	E.4.6
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Abendspitzenstunde.....	E.4.7
Signalzeitenpläne Szenario 3.....	E.4.8
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Morgenspitzenstunde.....	E.4.9
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Abendspitzenstunde.....	E.4.10
Signalzeitenpläne Szenario 4.....	E.4.11
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Morgenspitzenstunde.....	E.4.12
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Abendspitzenstunde.....	E.4.13
Signalzeitenpläne Szenario 5.....	E.4.14
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Morgenspitzenstunde.....	E.4.15
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Abendspitzenstunde.....	E.4.16
Knotenpunkt Calwer Straße / Neuer Anschluss Klinikum.....	E.5
Knotendaten.....	E.5.1
Signalzeitenpläne Szenario 1.....	E.5.2
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Morgenspitzenstunde.....	E.5.3
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Abendspitzenstunde.....	E.5.4
Signalzeitenpläne Szenario 2.....	E.5.5
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Morgenspitzenstunde.....	E.5.6
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Abendspitzenstunde.....	E.5.7
Signalzeitenpläne Szenario 3.....	E.5.8
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Morgenspitzenstunde.....	E.5.9
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Abendspitzenstunde.....	E.5.10
Signalzeitenpläne Szenario 4.....	E.5.11
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Morgenspitzenstunde.....	E.5.12
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Abendspitzenstunde.....	E.5.13
Signalzeitenpläne Szenario 5.....	E.5.14
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Morgenspitzenstunde.....	E.5.15
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Abendspitzenstunde.....	E.5.16
Knotenpunkt 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße.....	E.6
Knotendaten.....	E.6.1
Signalzeitenpläne Szenario Null.....	E.6.2
HBS-Bewertung 2015 Szenario Null - Morgenspitzenstunde.....	E.6.3

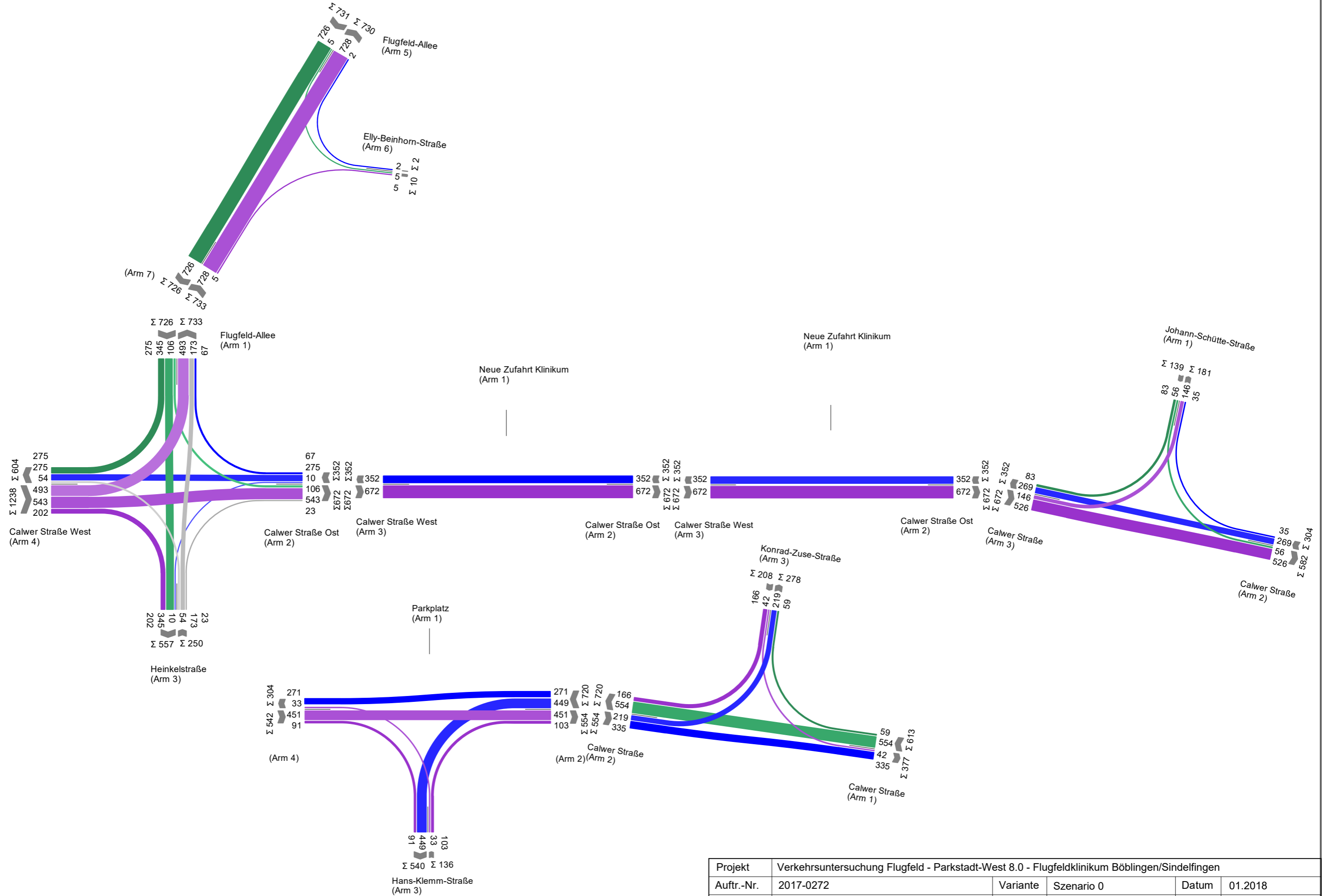
HBS-Bewertung 2015 Szenario Null - Abendspitzenstunde.....	E.6.4
Signalzeitenpläne Szenario 1.....	E.6.5
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Morgenspitzenstunde.....	E.6.6
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Abendspitzenstunde.....	E.6.7
Signalzeitenpläne Szenario 2.....	E.6.8
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Morgenspitzenstunde.....	E.6.9
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Abendspitzenstunde.....	E.6.10
Signalzeitenpläne Szenario 3.....	E.6.11
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Morgenspitzenstunde.....	E.6.12
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Abendspitzenstunde.....	E.6.13
Signalzeitenpläne Szenario 4.....	E.6.14
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Morgenspitzenstunde.....	E.6.15
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Abendspitzenstunde.....	E.6.16
Signalzeitenpläne Szenario 5.....	E.6.17
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Morgenspitzenstunde.....	E.6.18
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Abendspitzenstunde.....	E.6.19
Knotenpunkt 702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.	E.7
Knotendaten.....	E.7.1
Signalzeitenpläne Szenario Null.....	E.7.2
HBS-Bewertung 2015 Szenario Null - Morgenspitzenstunde.....	E.7.3
HBS-Bewertung 2015 Szenario Null - Abendspitzenstunde.....	E.7.4
Signalzeitenpläne Szenario 1.....	E.7.5
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Morgenspitzenstunde.....	E.7.6
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Abendspitzenstunde.....	E.7.7
Signalzeitenpläne Szenario 2.....	E.7.8
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Morgenspitzenstunde.....	E.7.9
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Abendspitzenstunde.....	E.7.10
Signalzeitenpläne Szenario 3.....	E.7.11
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Morgenspitzenstunde.....	E.7.12
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Abendspitzenstunde.....	E.7.13
Signalzeitenpläne Szenario 4.....	E.7.14
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Morgenspitzenstunde.....	E.7.15
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Abendspitzenstunde.....	E.7.16
Signalzeitenpläne Szenario 5.....	E.7.17
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Morgenspitzenstunde.....	E.7.18
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Abendspitzenstunde.....	E.7.19
Knotenpunkt 791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)	E.8
Knotendaten.....	E.8.1
Signalzeitenpläne Szenario Null.....	E.8.2
HBS-Bewertung 2015 Szenario Null - Morgenspitzenstunde.....	E.8.3
HBS-Bewertung 2015 Szenario Null - Abendspitzenstunde.....	E.8.4
Signalzeitenpläne Szenario 1.....	E.8.5
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Morgenspitzenstunde.....	E.8.6
HBS-Bewertung 2015 Szenario 1 - Abendspitzenstunde.....	E.8.7
Signalzeitenpläne Szenario 2.....	E.8.8
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Morgenspitzenstunde.....	E.8.9
HBS-Bewertung 2015 Szenario 2 - Abendspitzenstunde.....	E.8.10

Signalzeitenpläne Szenario 3.....	E.8.11
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Morgenspitzenstunde.....	E.8.12
HBS-Bewertung 2015 Szenario 3 - Abendspitzenstunde.....	E.8.13
Signalzeitenpläne Szenario 4.....	E.8.14
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Morgenspitzenstunde.....	E.8.15
HBS-Bewertung 2015 Szenario 4 - Abendspitzenstunde.....	E.8.16
Signalzeitenpläne Szenario 5.....	E.8.17
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Morgenspitzenstunde.....	E.8.18
HBS-Bewertung 2015 Szenario 5 - Abendspitzenstunde.....	E.8.19
Zeitwegdiagramm.....	E.9
ZWD Szenario 1 - Morgenspitzenstunde.....	E.9.1
ZWD Szenario 1 - Abendspitzenstunde.....	E.9.2
ZWD Szenario 2 - Morgenspitzenstunde.....	E.9.3
ZWD Szenario 2 - Abendspitzenstunde.....	E.9.4
ZWD Szenario 3 - Morgenspitzenstunde.....	E.9.5
ZWD Szenario 3 - Abendspitzenstunde.....	E.9.6
ZWD Szenario 4 - Morgenspitzenstunde.....	E.9.7
ZWD Szenario 4 - Abendspitzenstunde.....	E.9.8
ZWD Szenario 5 - Morgenspitzenstunde.....	E.9.9
ZWD Szenario 5 - Abendspitzenstunde.....	E.9.10
Ergebnisse 24-h-Belastungen.....	F
Übersichtspläne Streckenzug Calwer Straße.....	G

Verkehrsuntersuchung KKH Flugfeld - Böblingen Netz

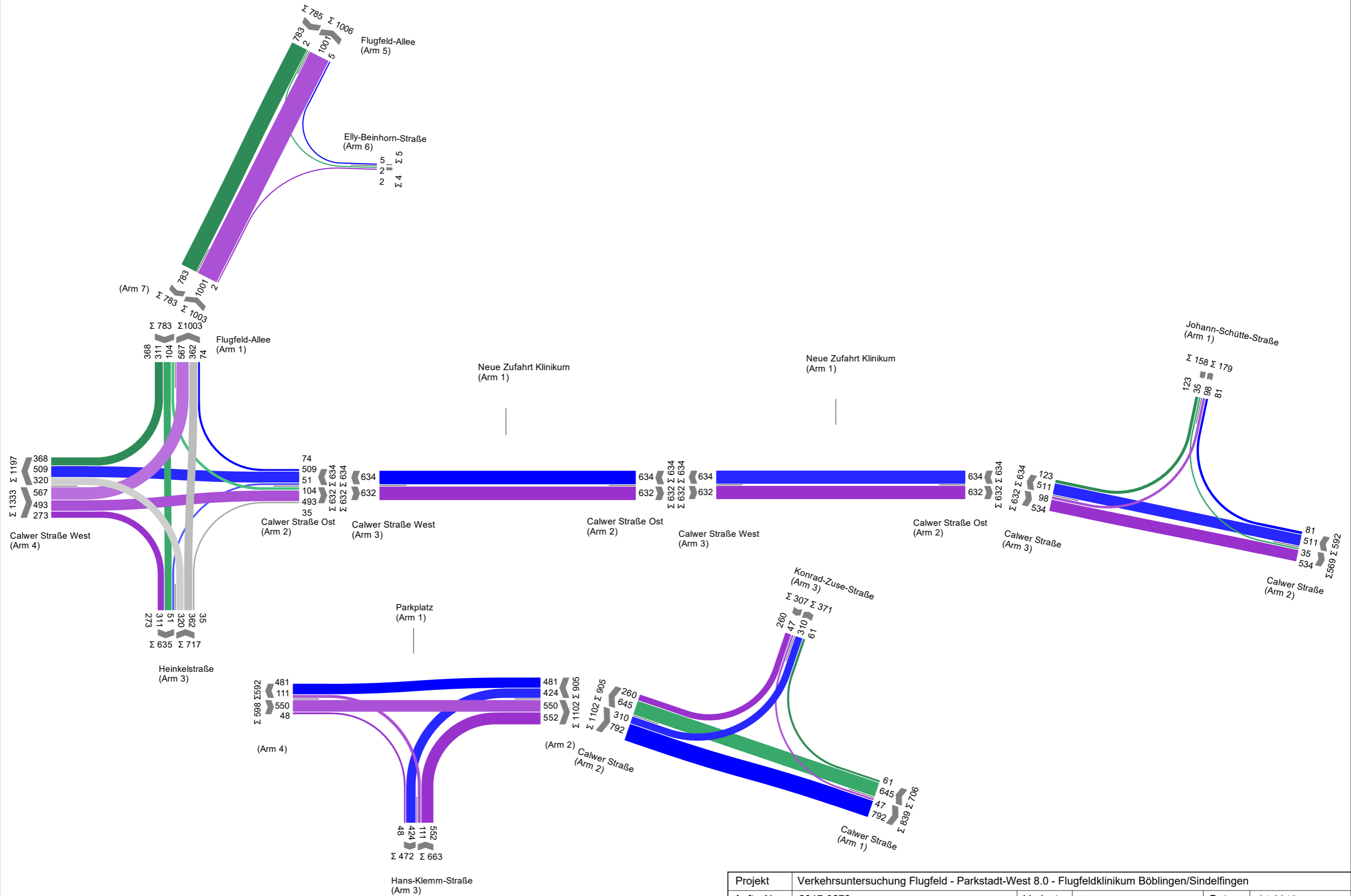


Szenario 0 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]



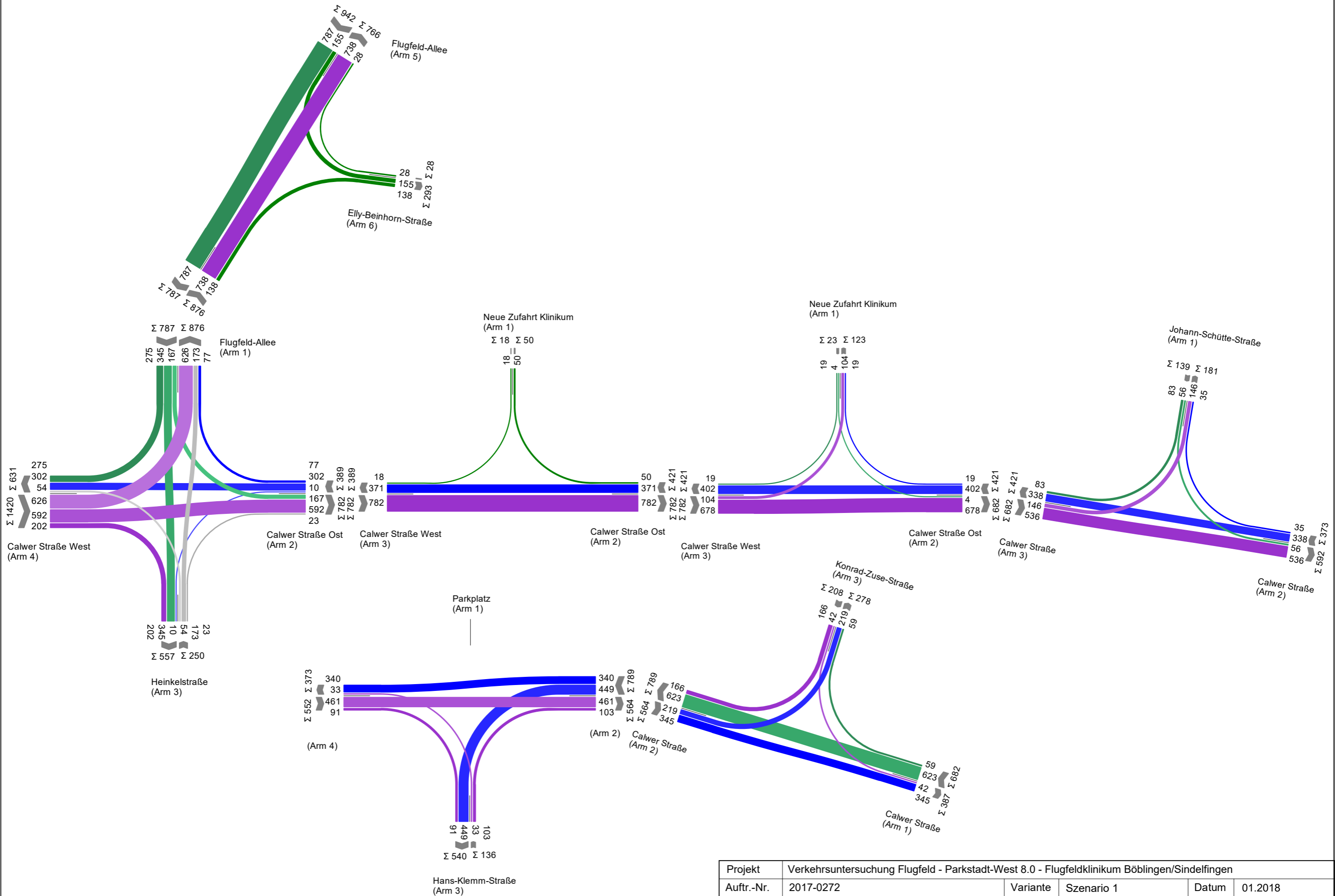
Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 0	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 1

Szenario 0 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]



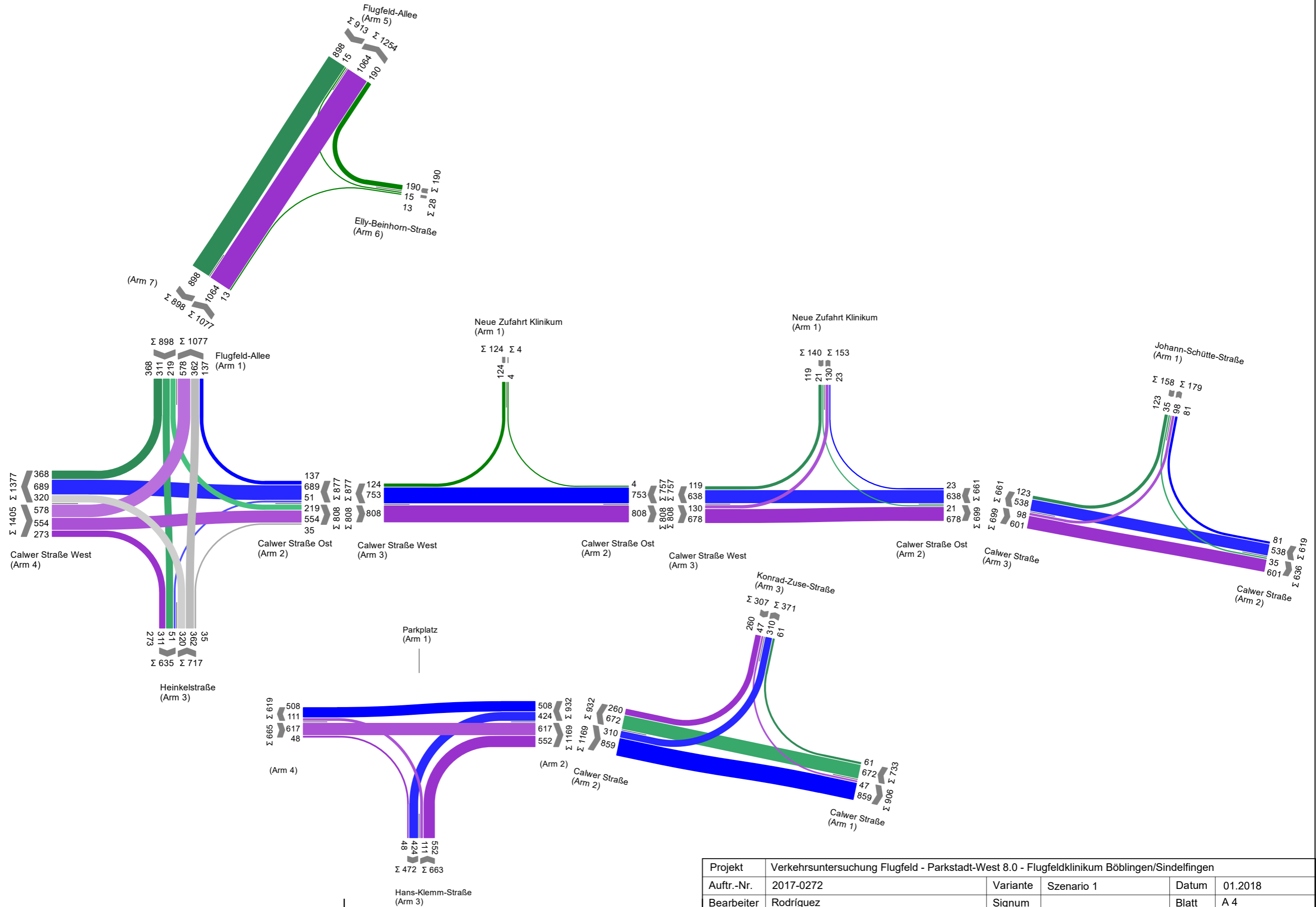
Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 0	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 2

Szenario 1 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]



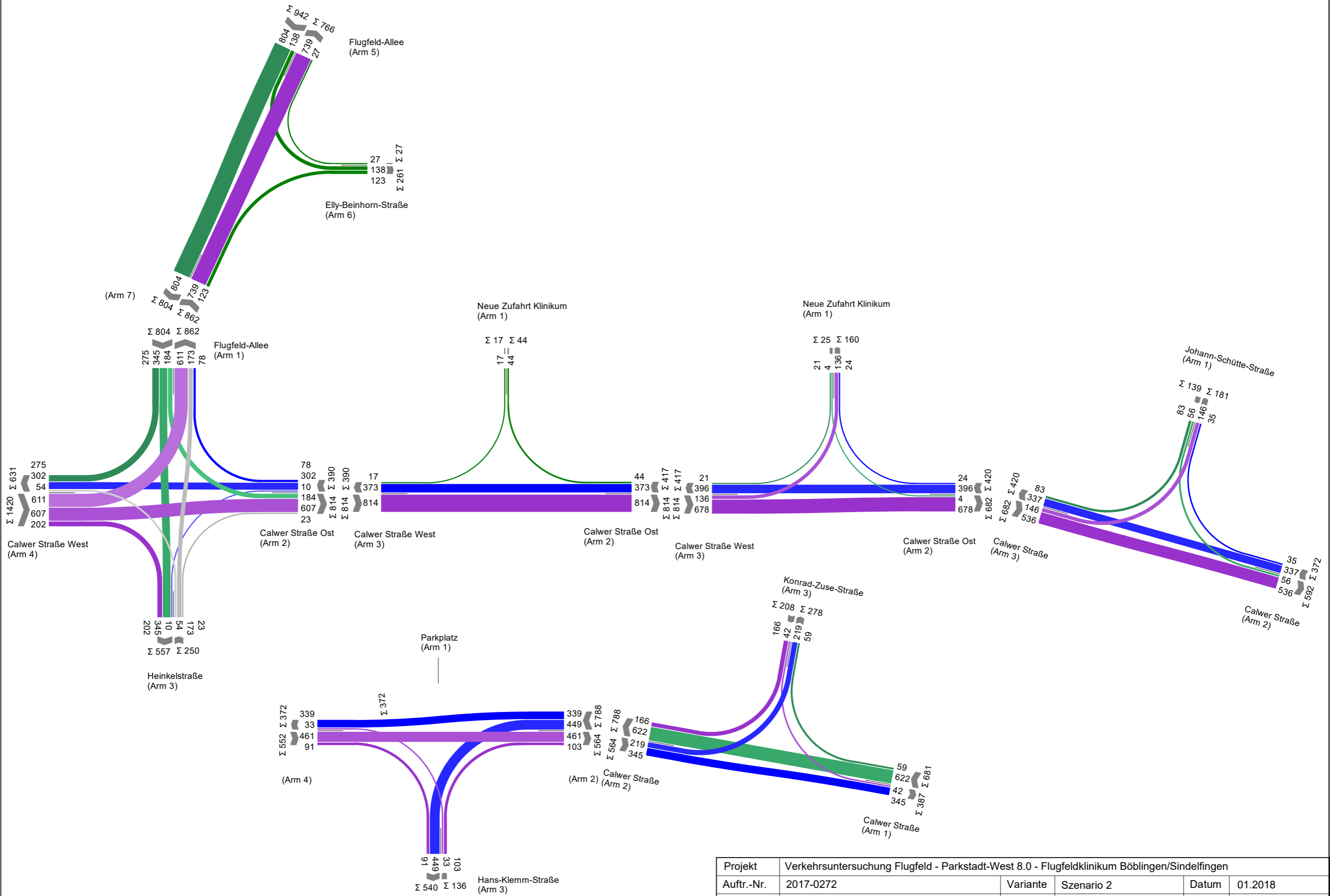
Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 1	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 3

Szenario 1 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

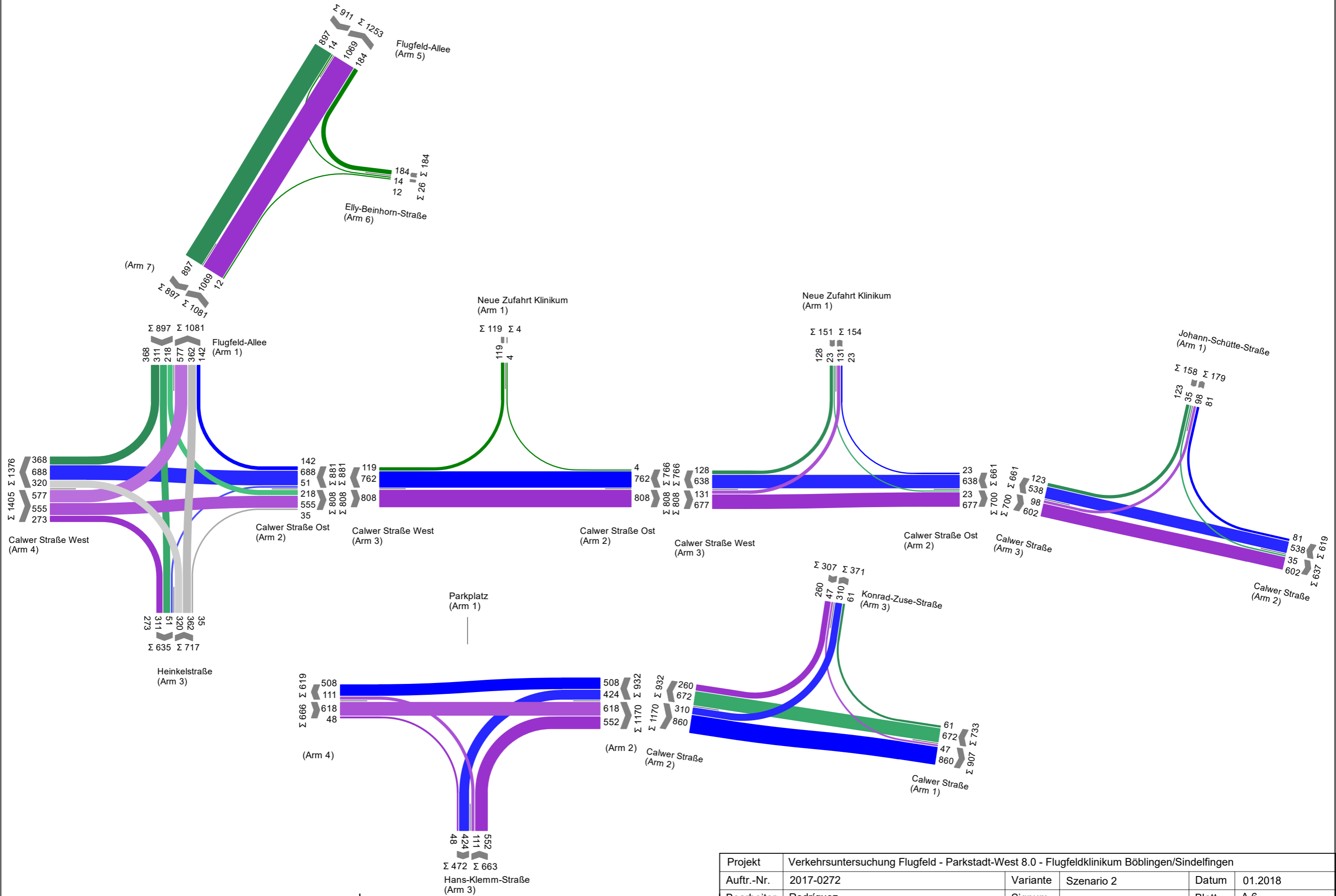


Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 1	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 4

Szenario 2 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

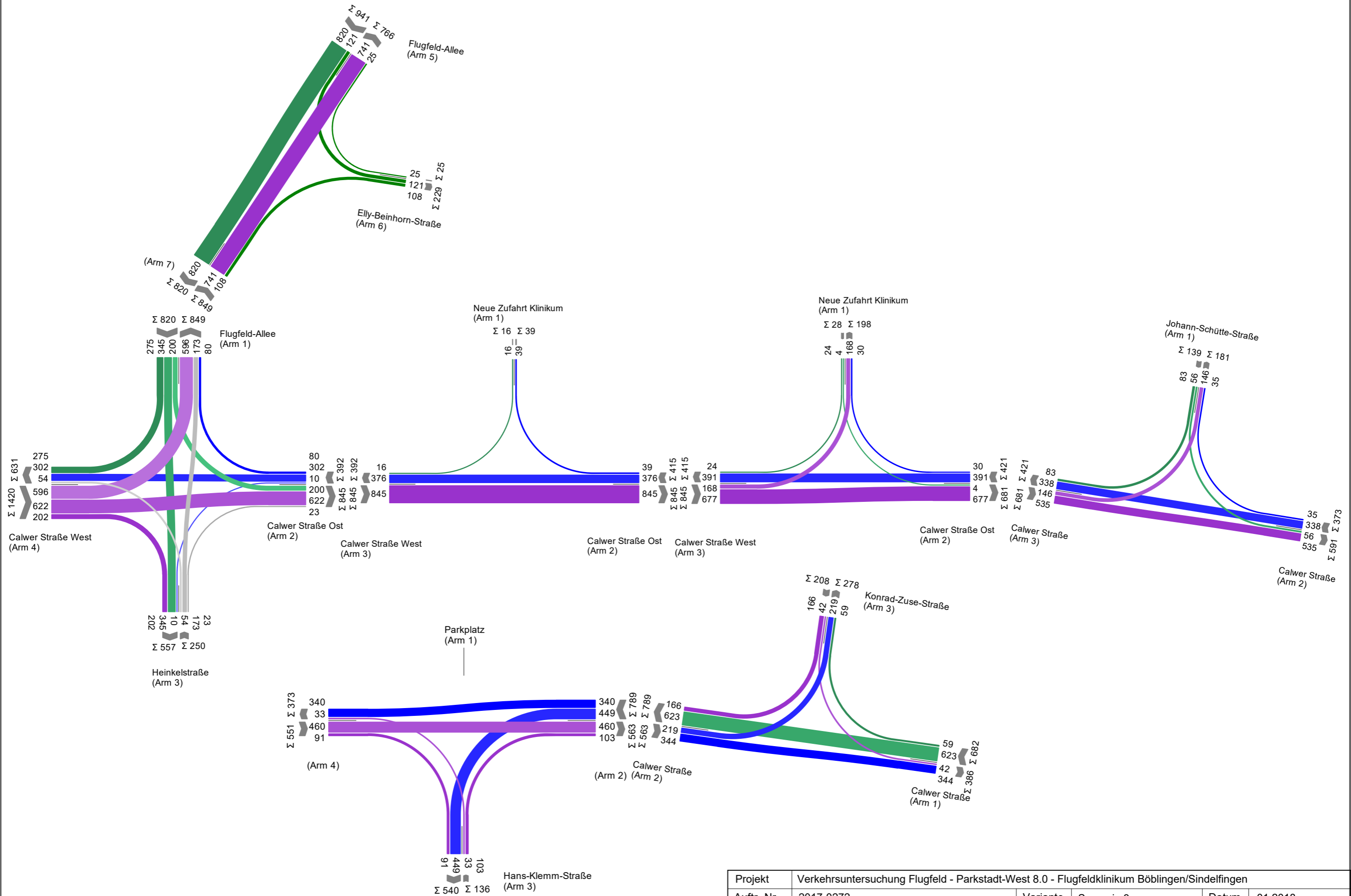


Szenario 2 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]



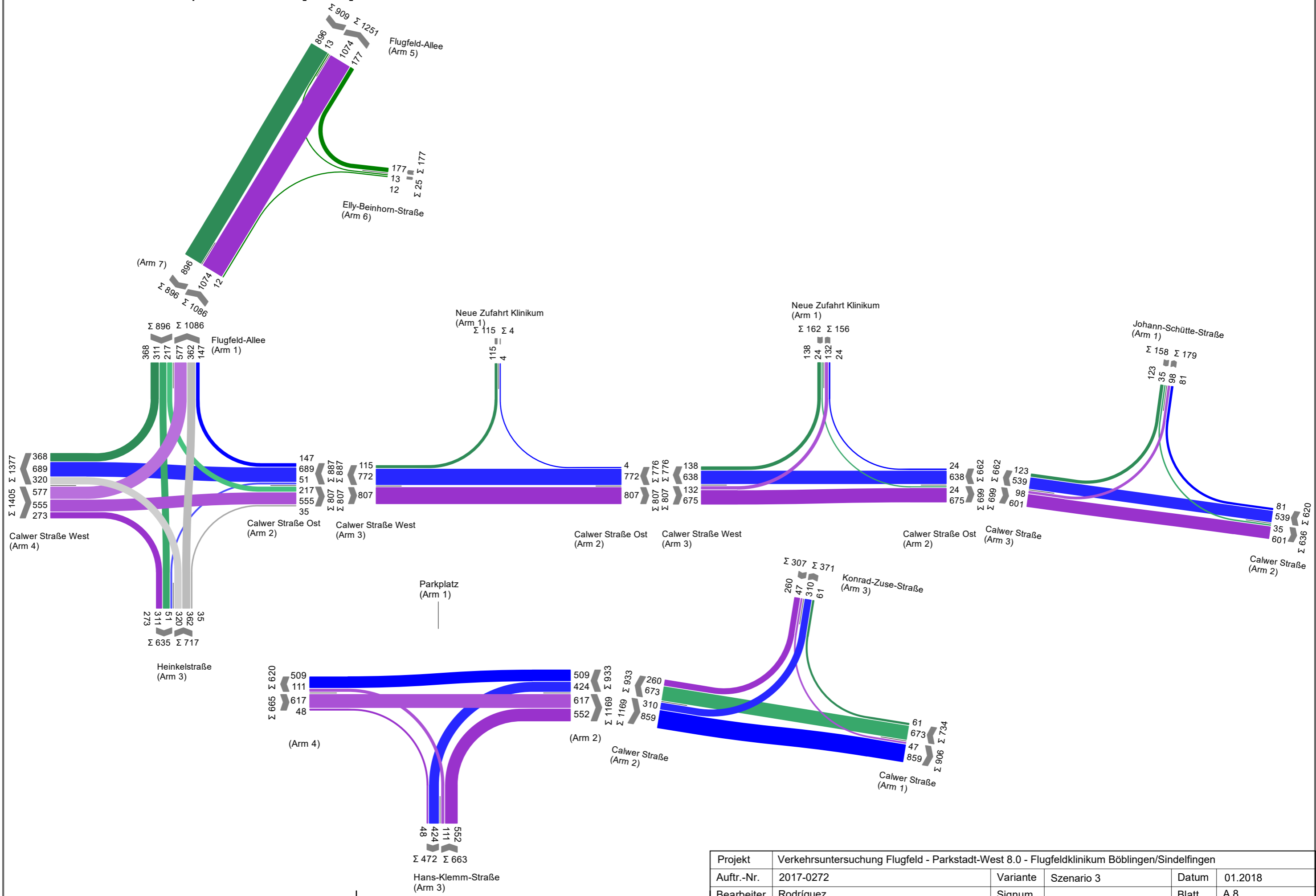
Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 2	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 6

Szenario 3 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]



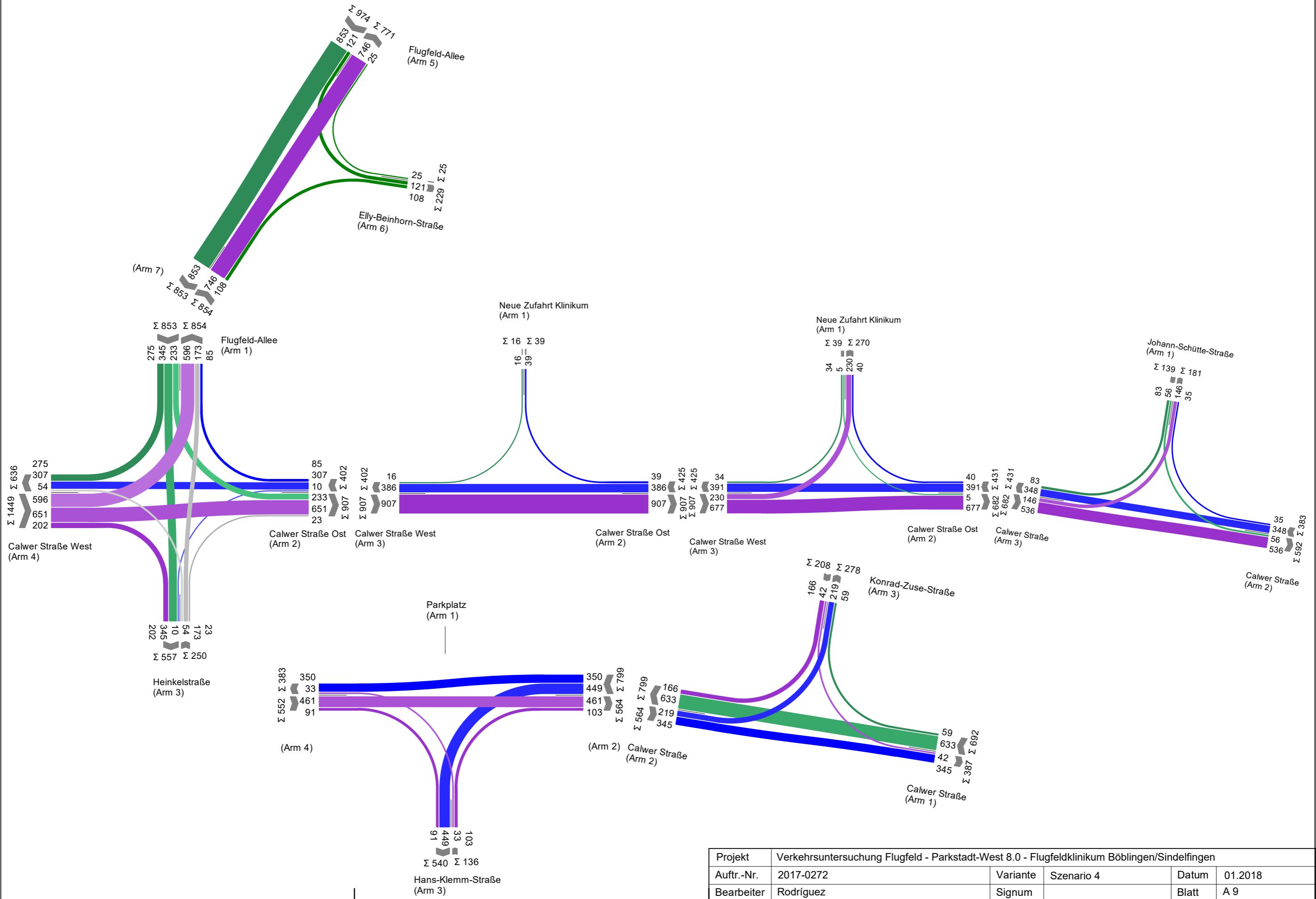
Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 3	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 7

Szenario 3 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]



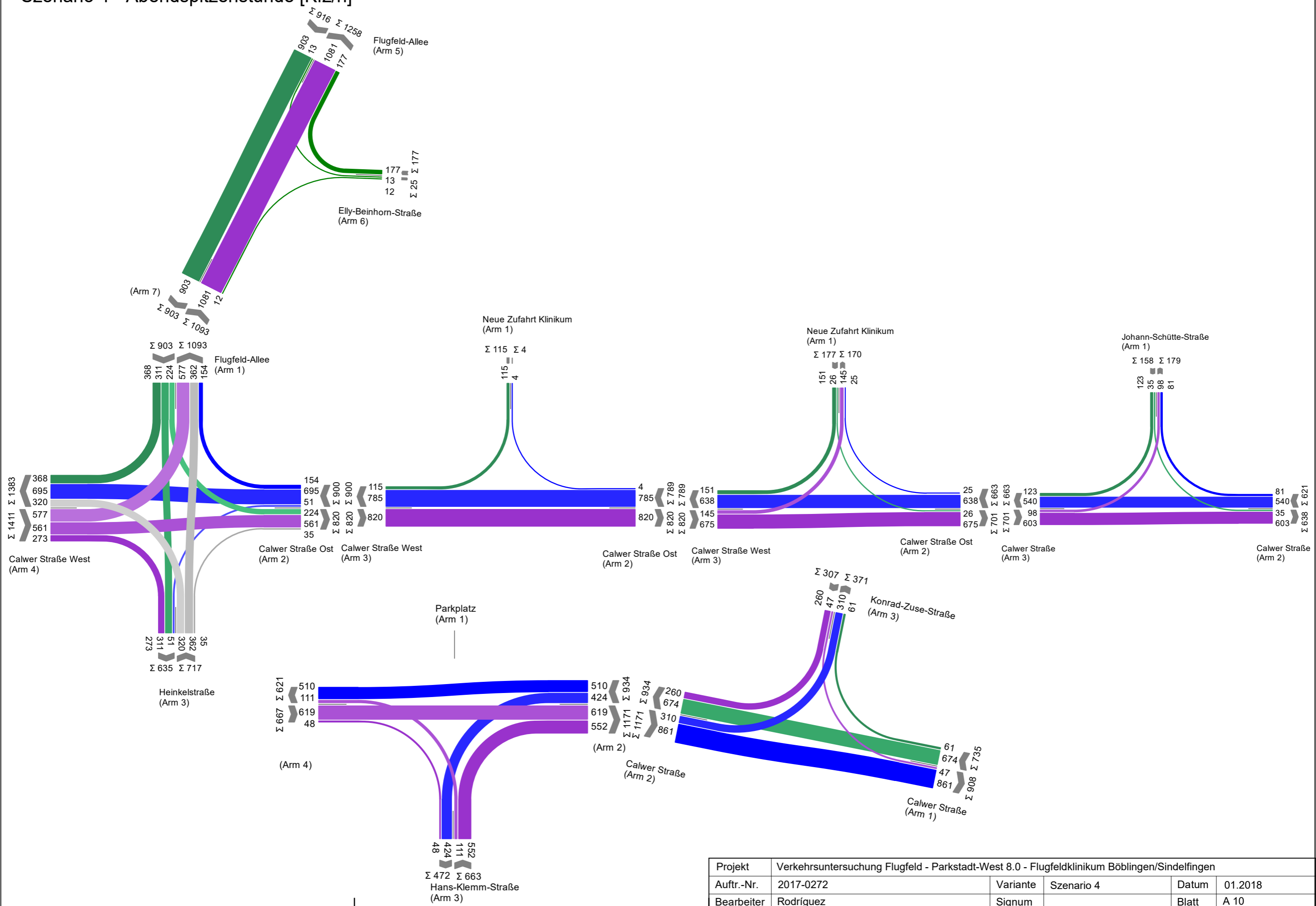
Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 3	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 8

Szenario 4 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]



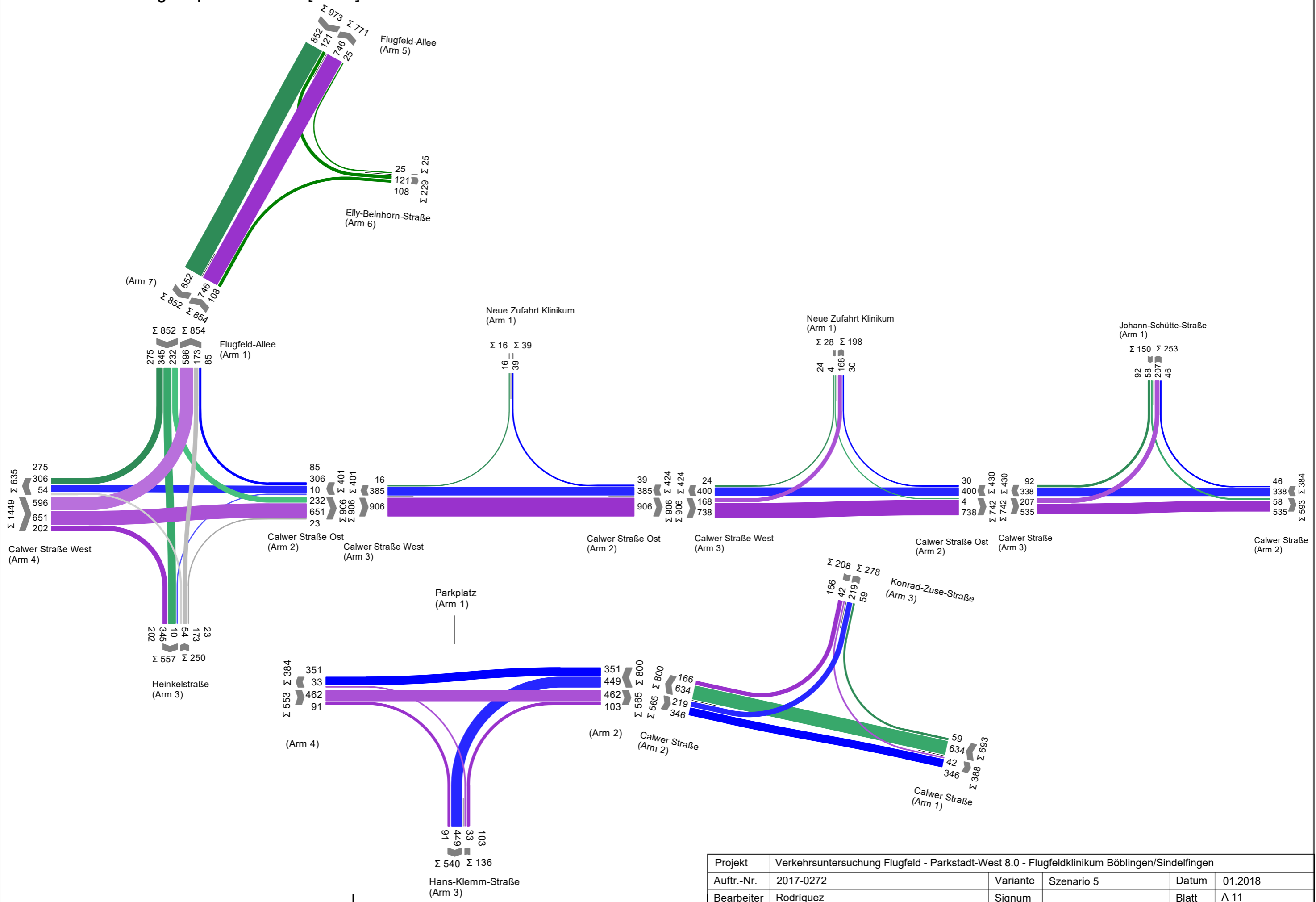
Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 4	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 9

Szenario 4 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]



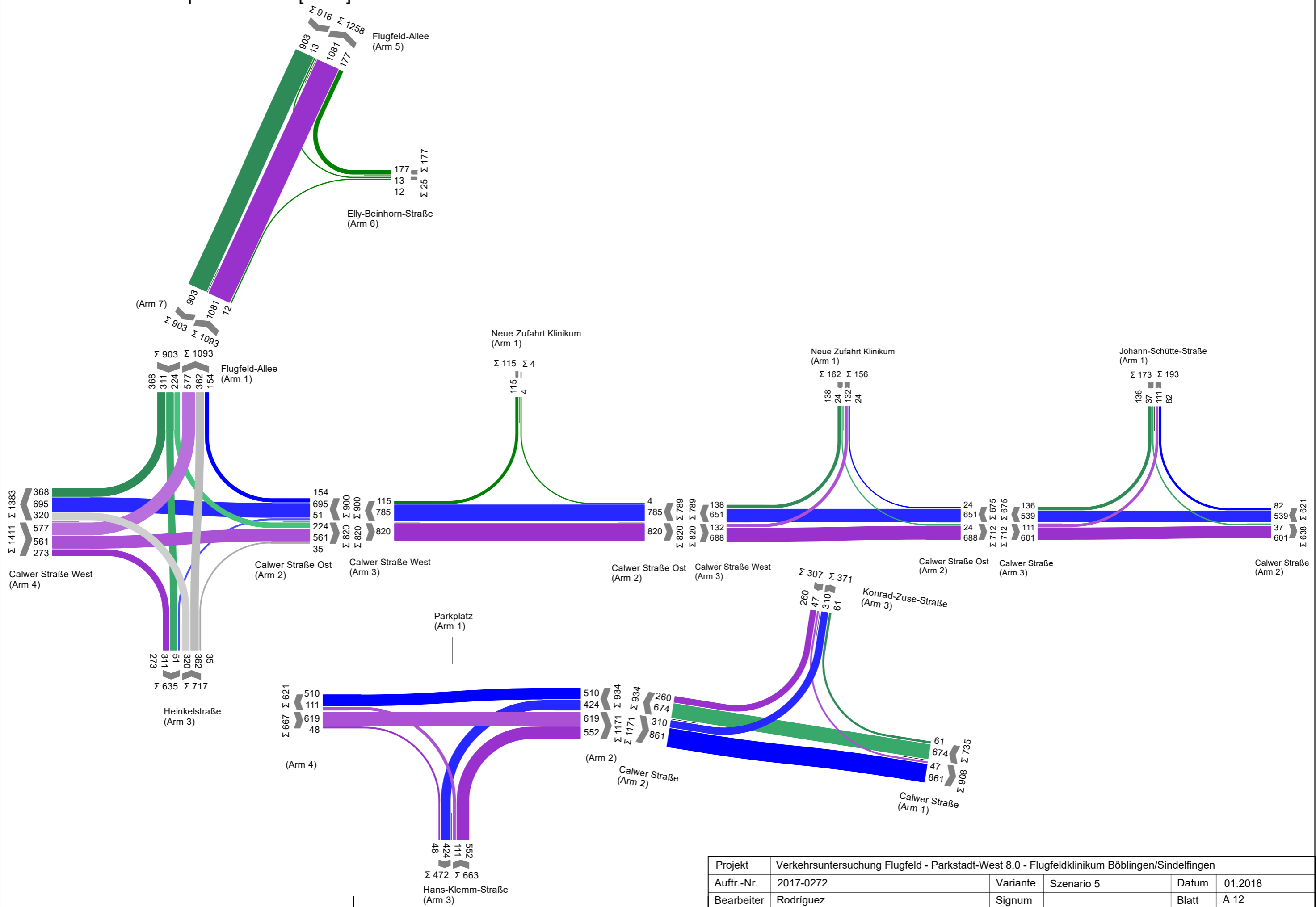
Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 4	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 10

Szenario 5 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 5	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 11

Szenario 5 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 5	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	A 12

Szenario 0 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

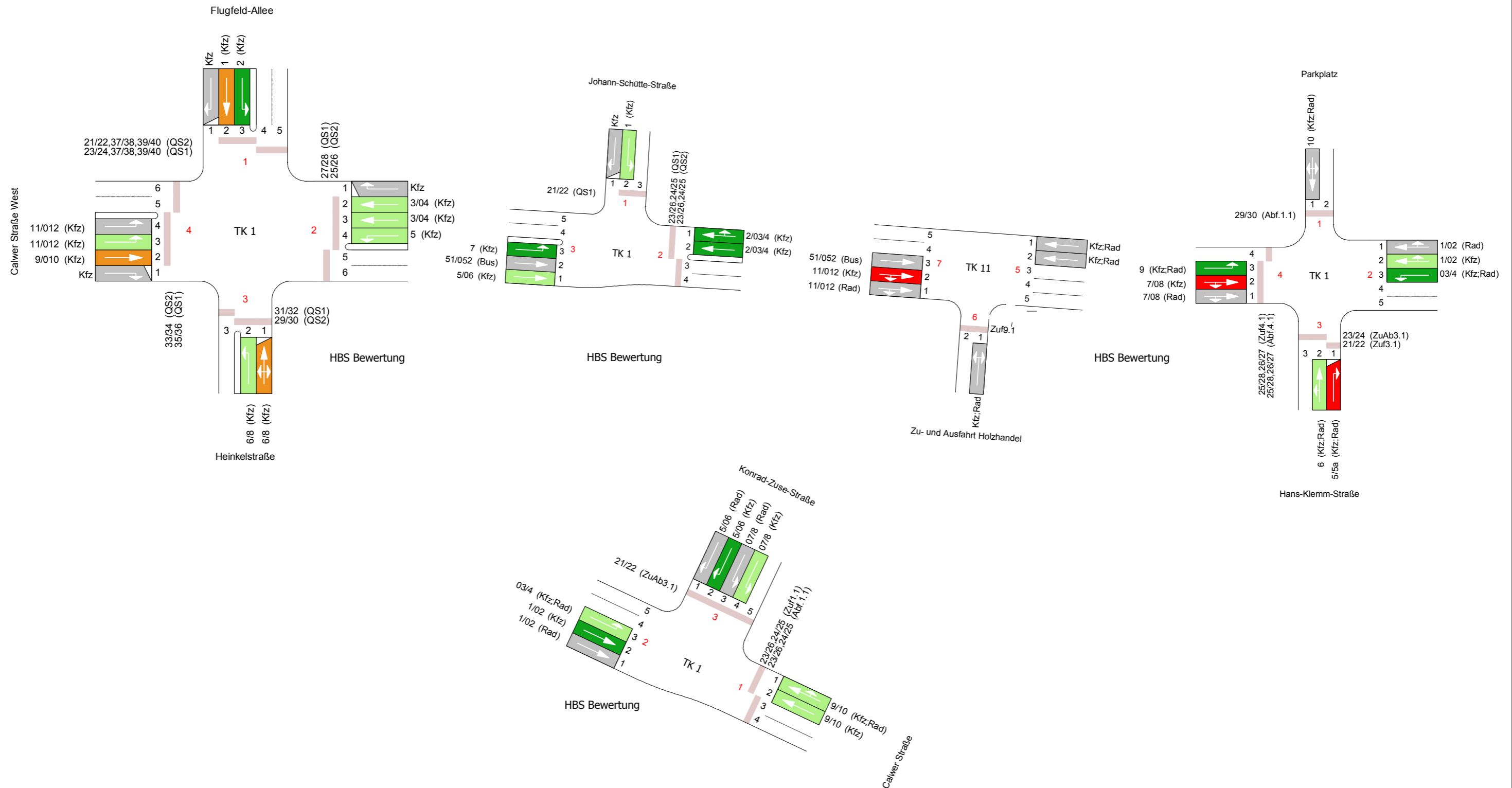
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 0	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 1

Szenario 0 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

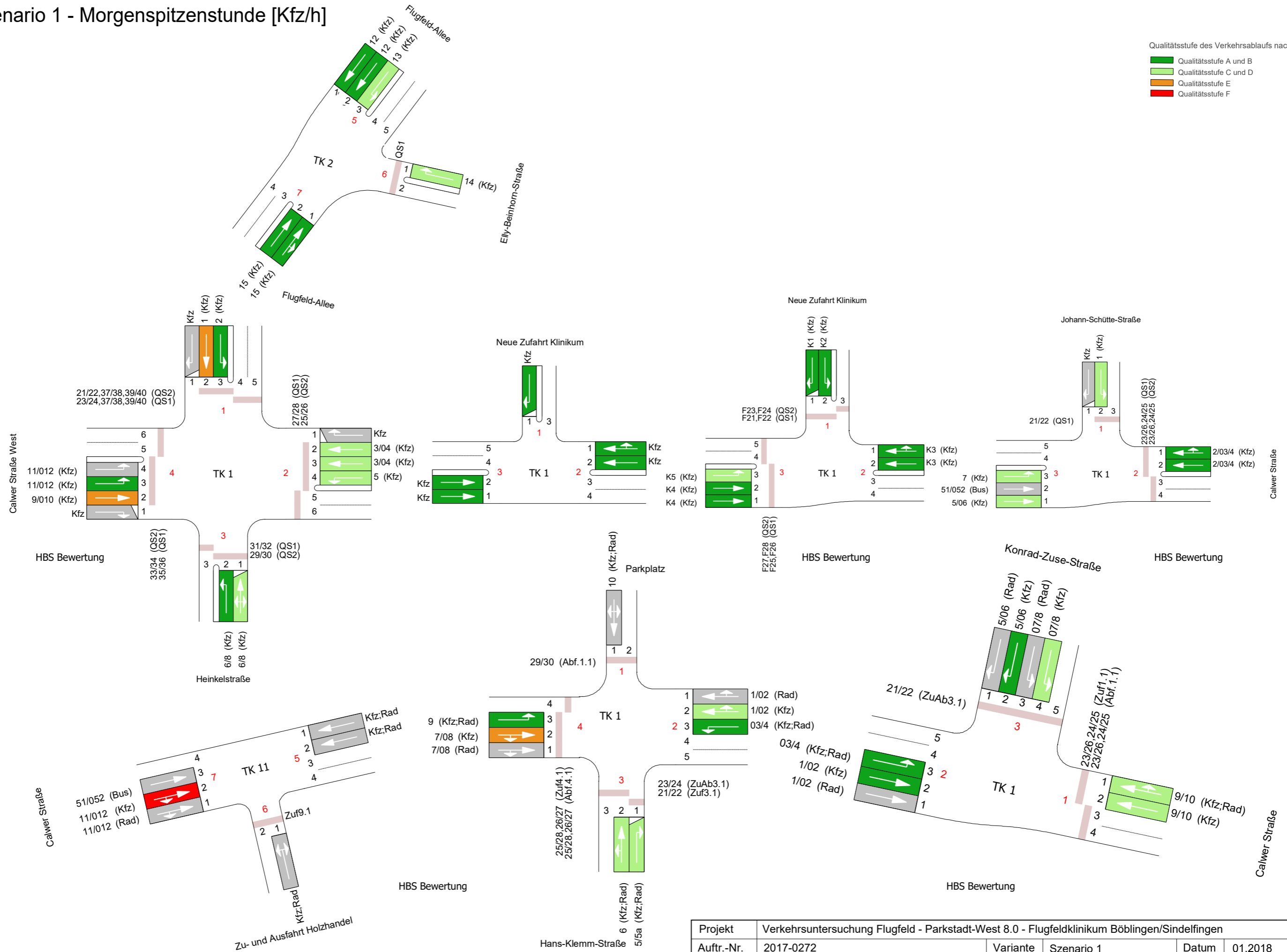
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 0	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 2

Szenario 1 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

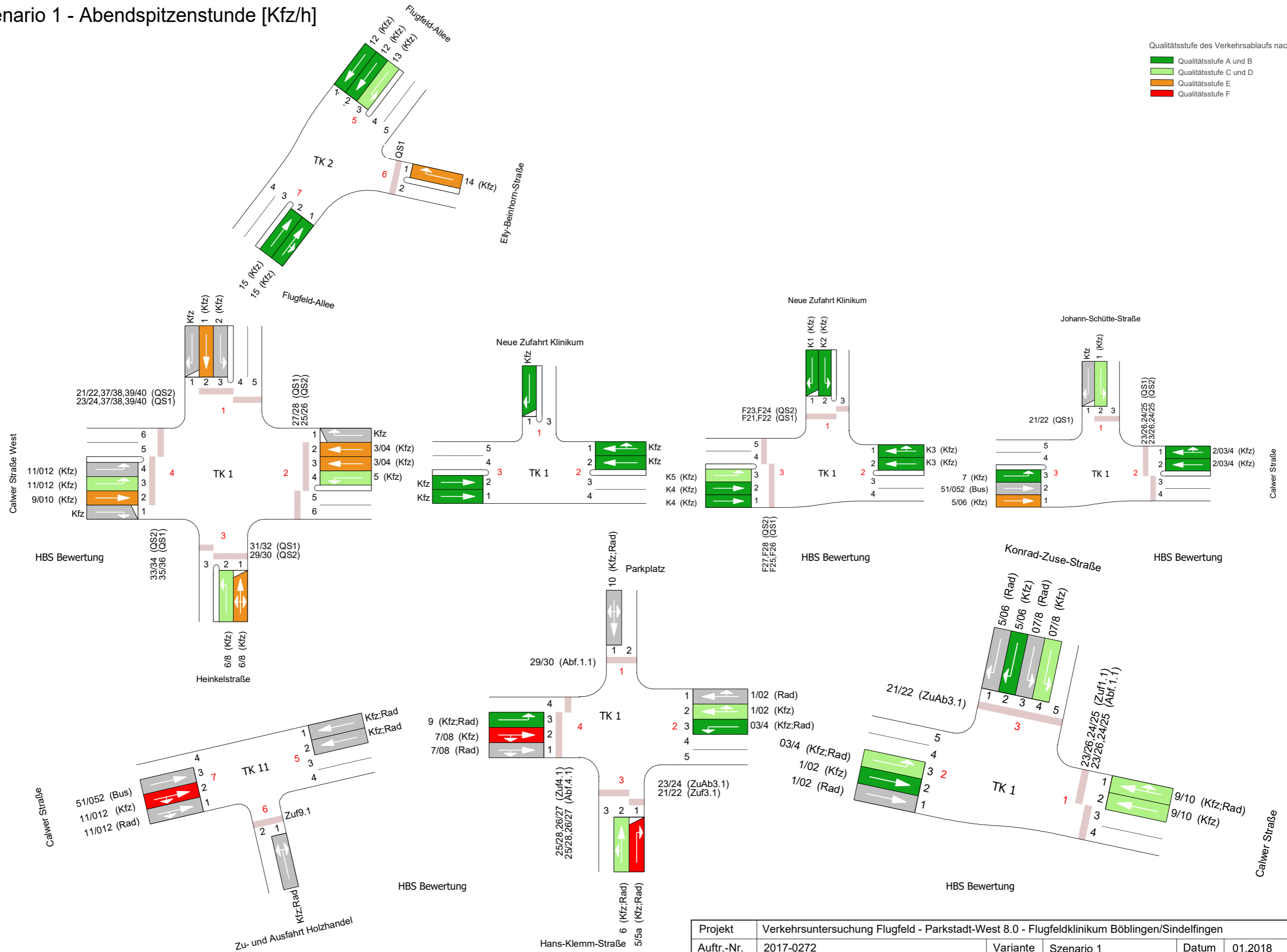
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- █ Qualitätsstufe A und B
 - █ Qualitätsstufe C und D
 - █ Qualitätsstufe E
 - █ Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 1	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 3

Szenario 1 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

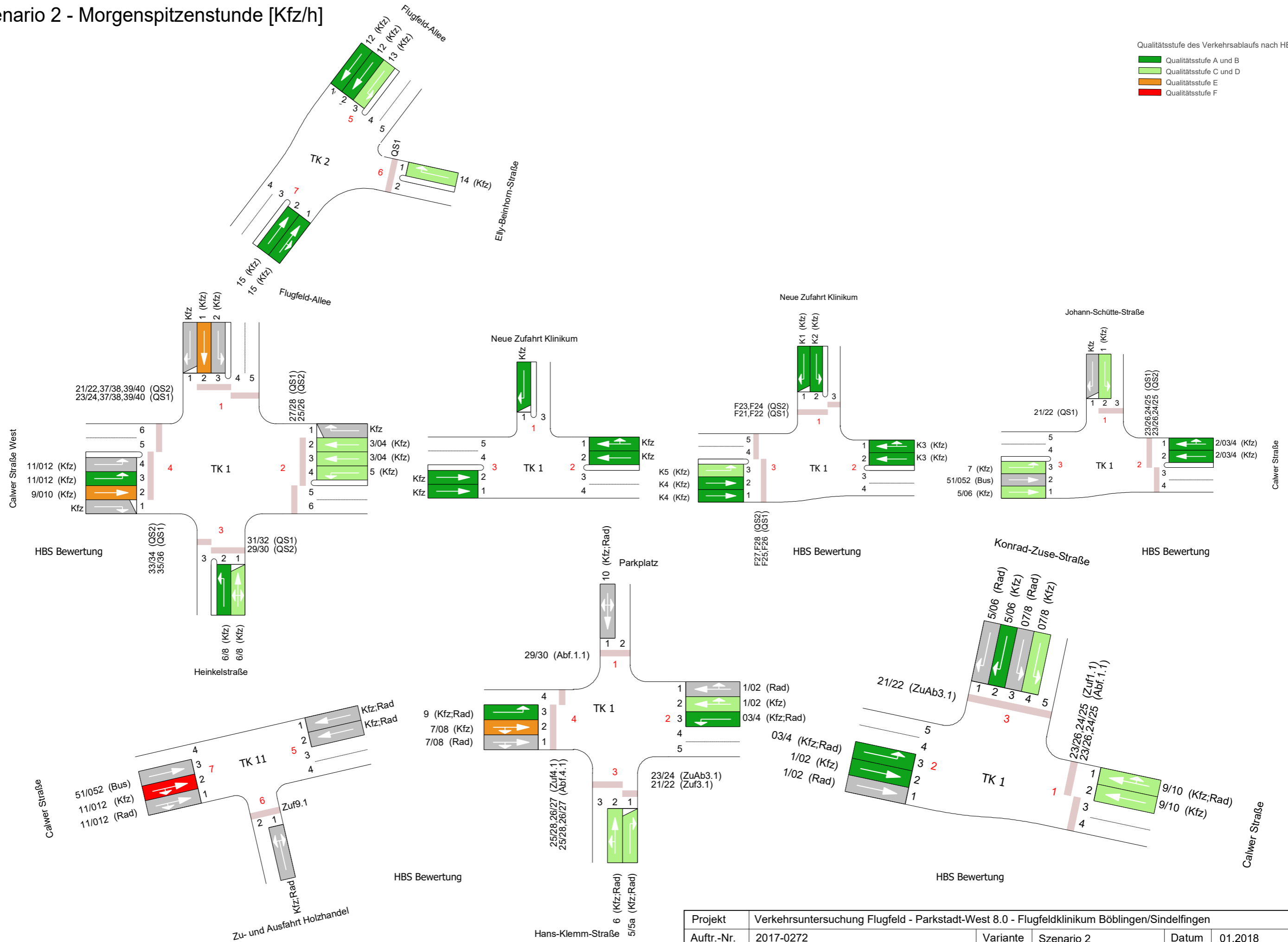
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 1	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 4

Szenario 2 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

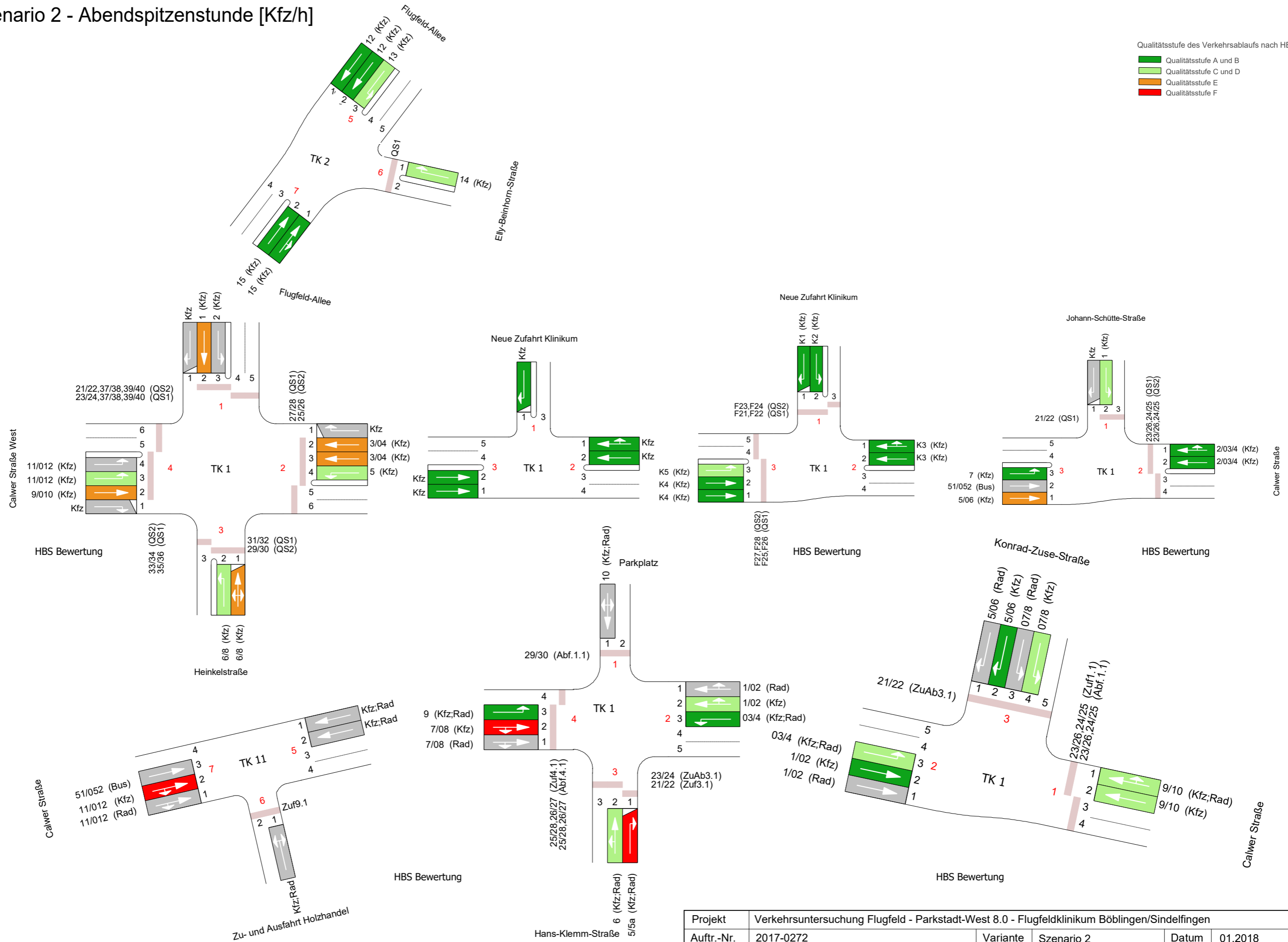
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- █ Qualitätsstufe A und B
 - █ Qualitätsstufe C und D
 - █ Qualitätsstufe E
 - █ Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 2	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 5

Szenario 2 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

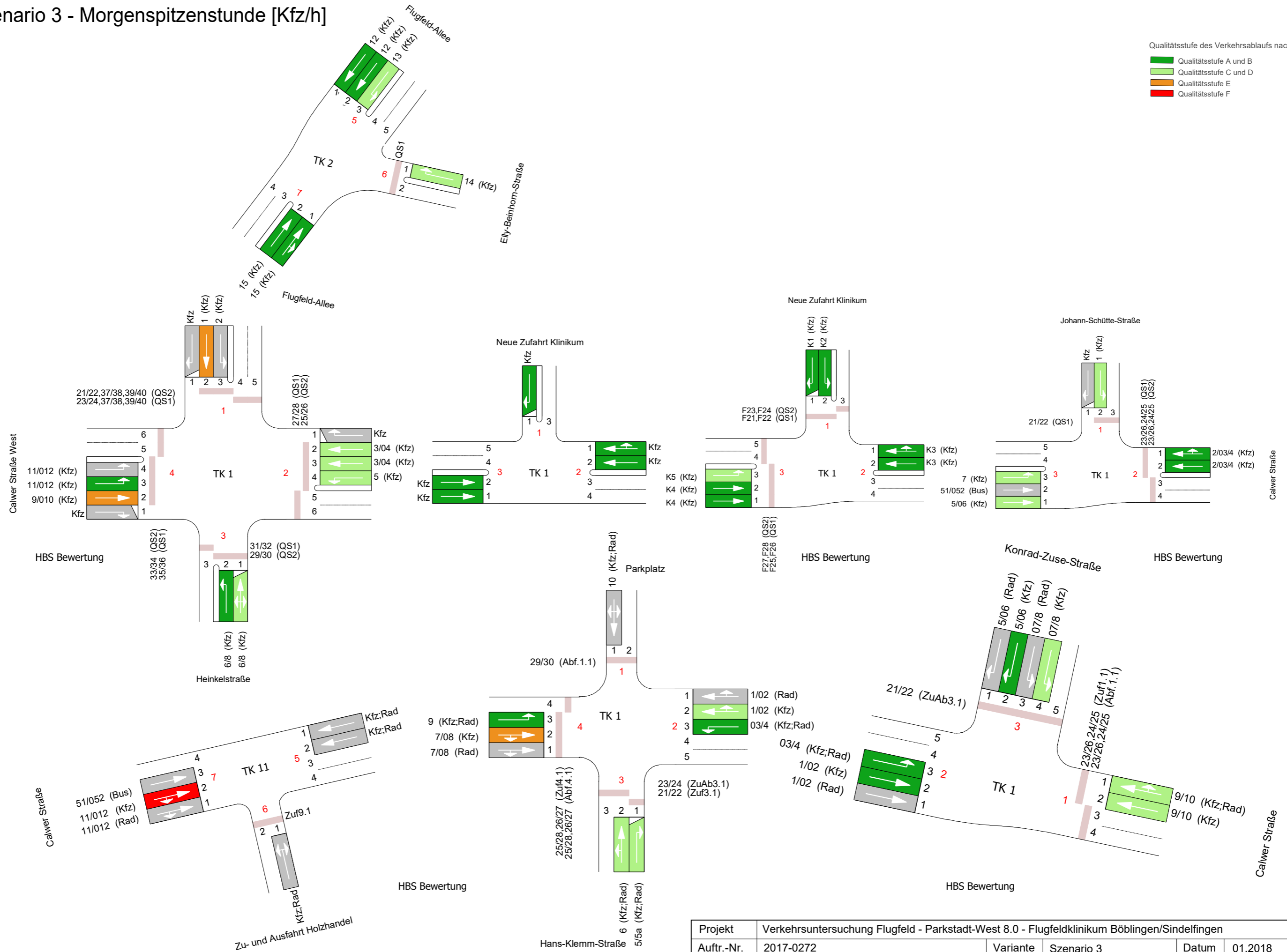
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- █ Qualitätsstufe A und B
 - █ Qualitätsstufe C und D
 - █ Qualitätsstufe E
 - █ Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 2	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 6

Szenario 3 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

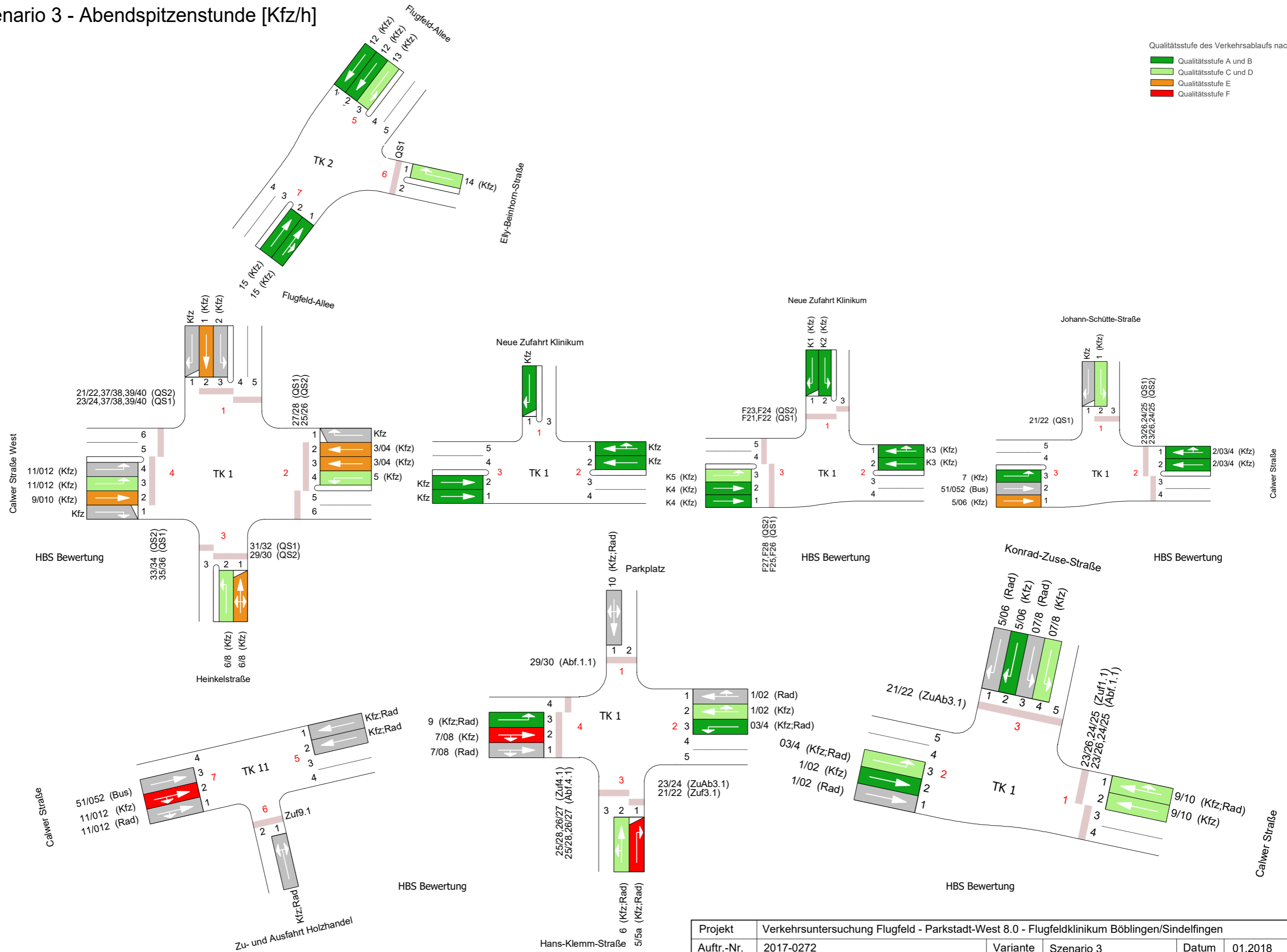
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- █ Qualitätsstufe A und B
 - █ Qualitätsstufe C und D
 - █ Qualitätsstufe E
 - █ Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 3	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 7

Szenario 3 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

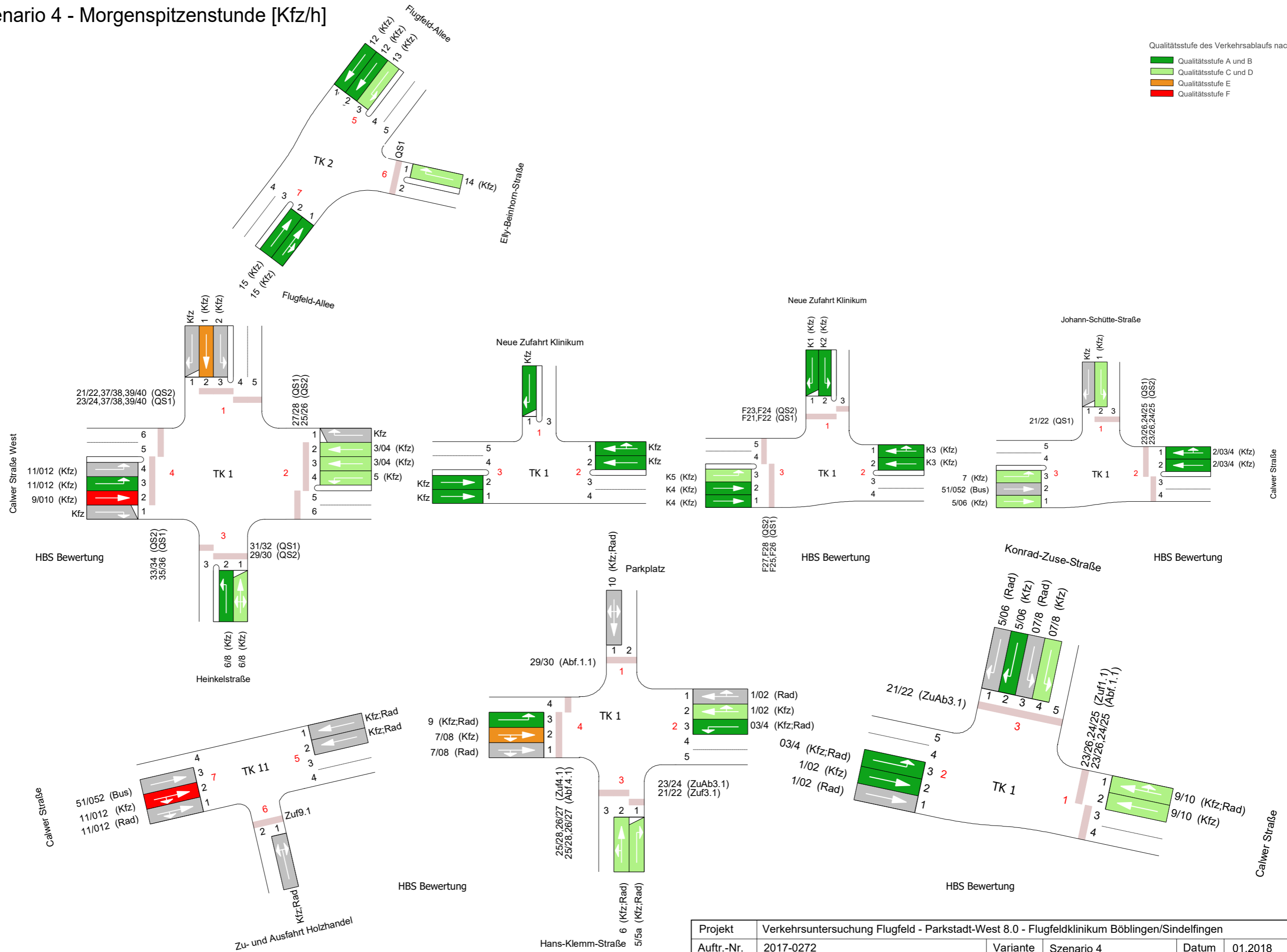
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- █ Qualitätsstufe A und B
 - █ Qualitätsstufe C und D
 - █ Qualitätsstufe E
 - █ Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 3	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 8

Szenario 4 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

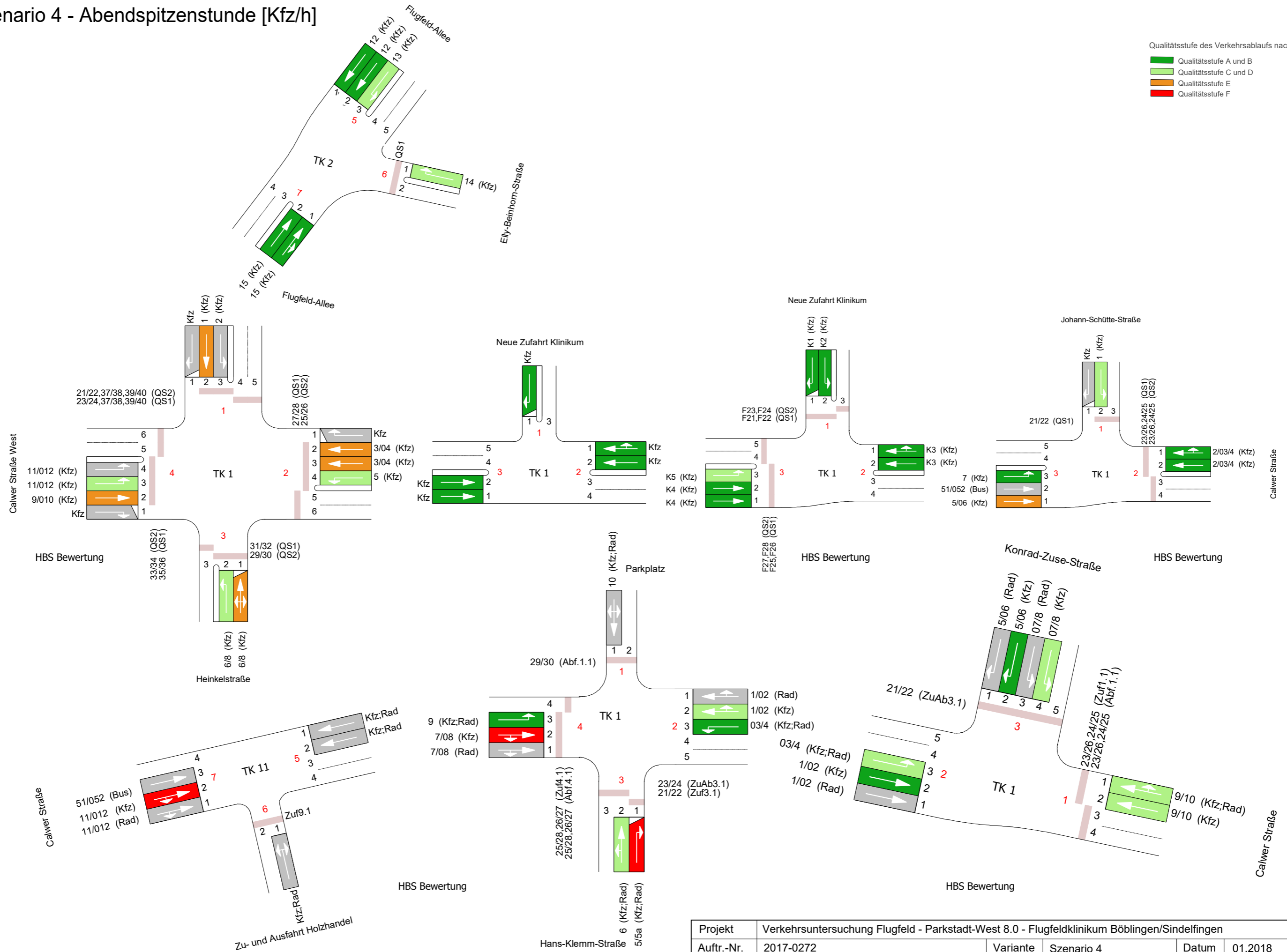
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 4	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 9

Szenario 4 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

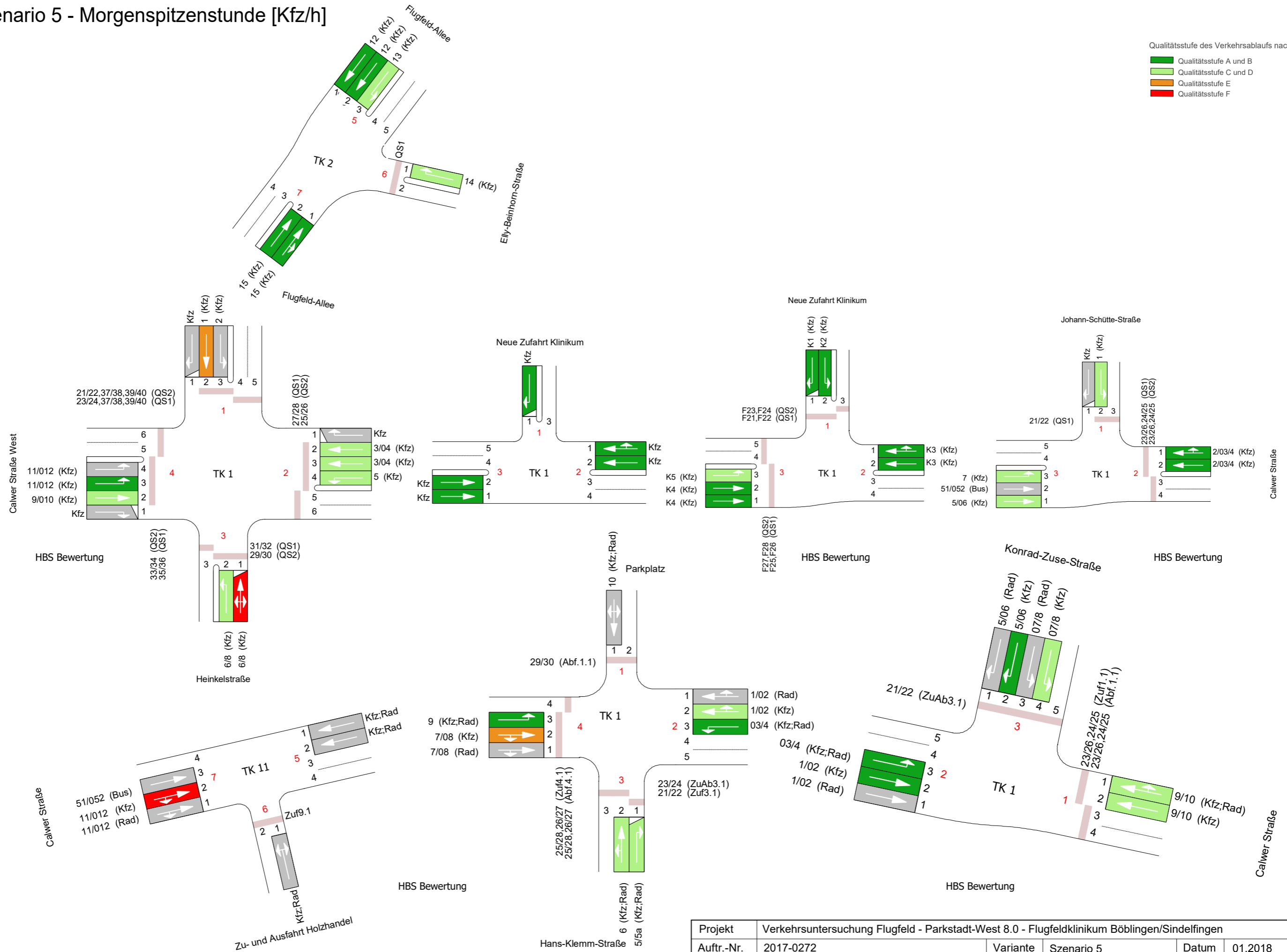
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- █ Qualitätsstufe A und B
 - █ Qualitätsstufe C und D
 - █ Qualitätsstufe E
 - █ Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 4	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 10

Szenario 5 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

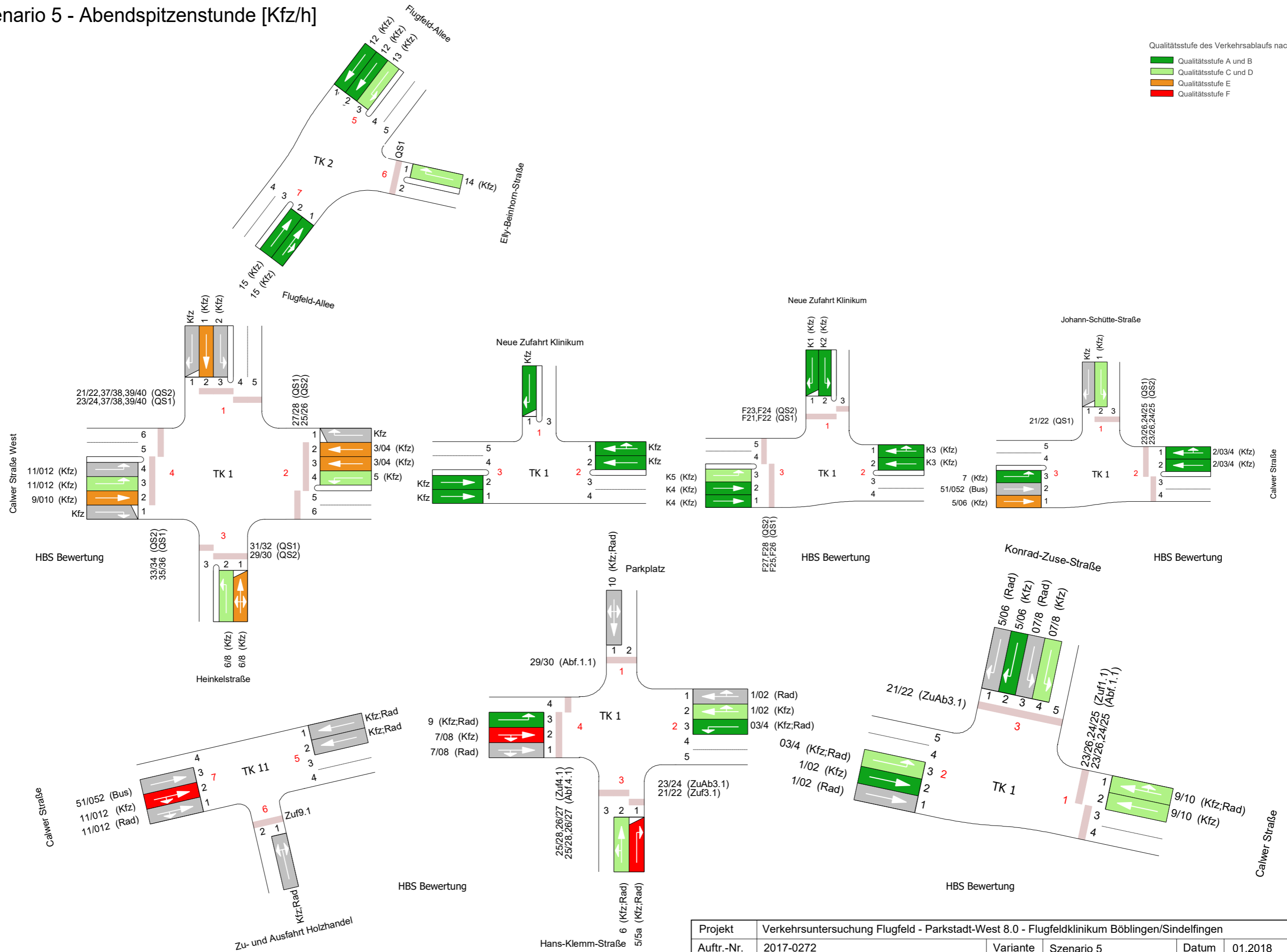
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- █ Qualitätsstufe A und B
 - █ Qualitätsstufe C und D
 - █ Qualitätsstufe E
 - █ Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 5	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 11

Szenario 5 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- █ Qualitätsstufe A und B
 - █ Qualitätsstufe C und D
 - █ Qualitätsstufe E
 - █ Qualitätsstufe F



Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 5	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	B 12

Szenario 1 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

Flugfeld-Allee / Calwer Straße

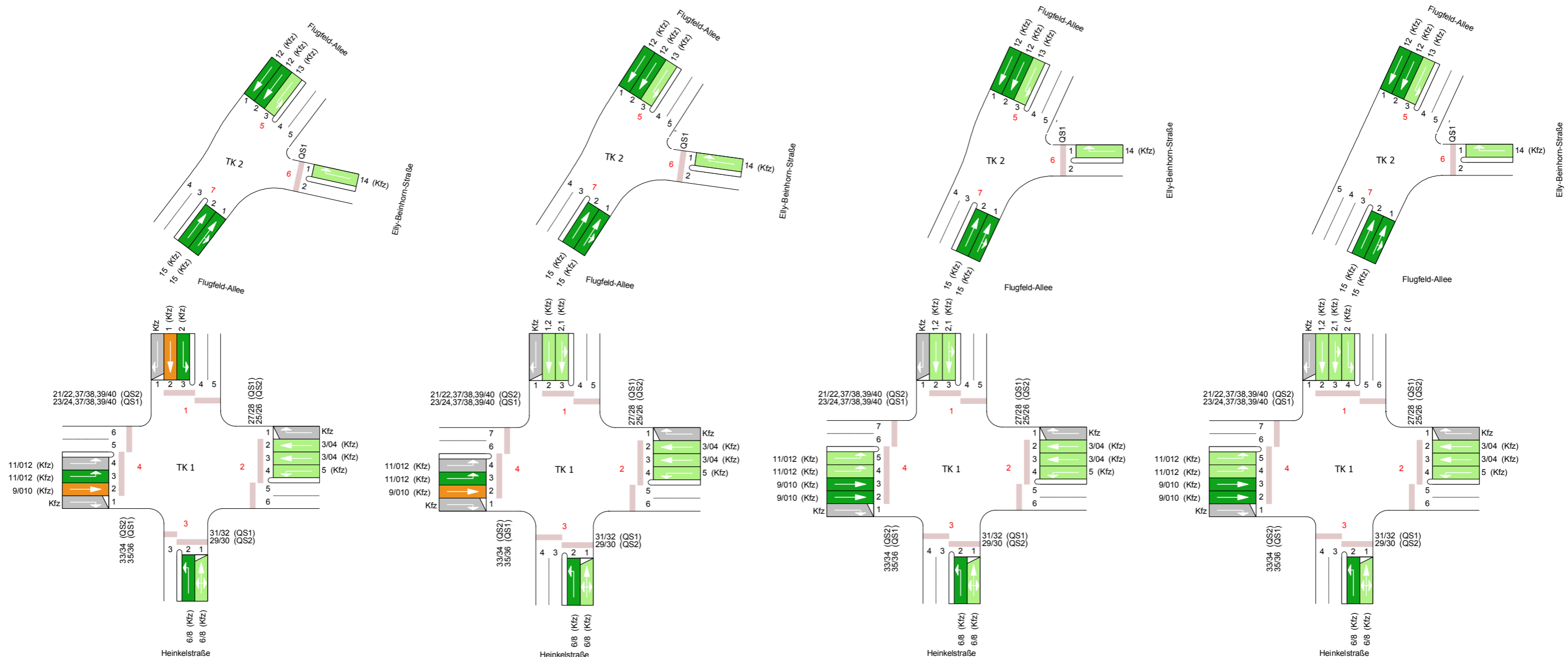
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Variante 4



HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 1	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	C 1

Szenario 1 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

Flugfeld-Allee / Calwer Straße

- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Variante 4



HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 1	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	C 2

Szenario 2 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

Flugfeld-Allee / Calwer Straße

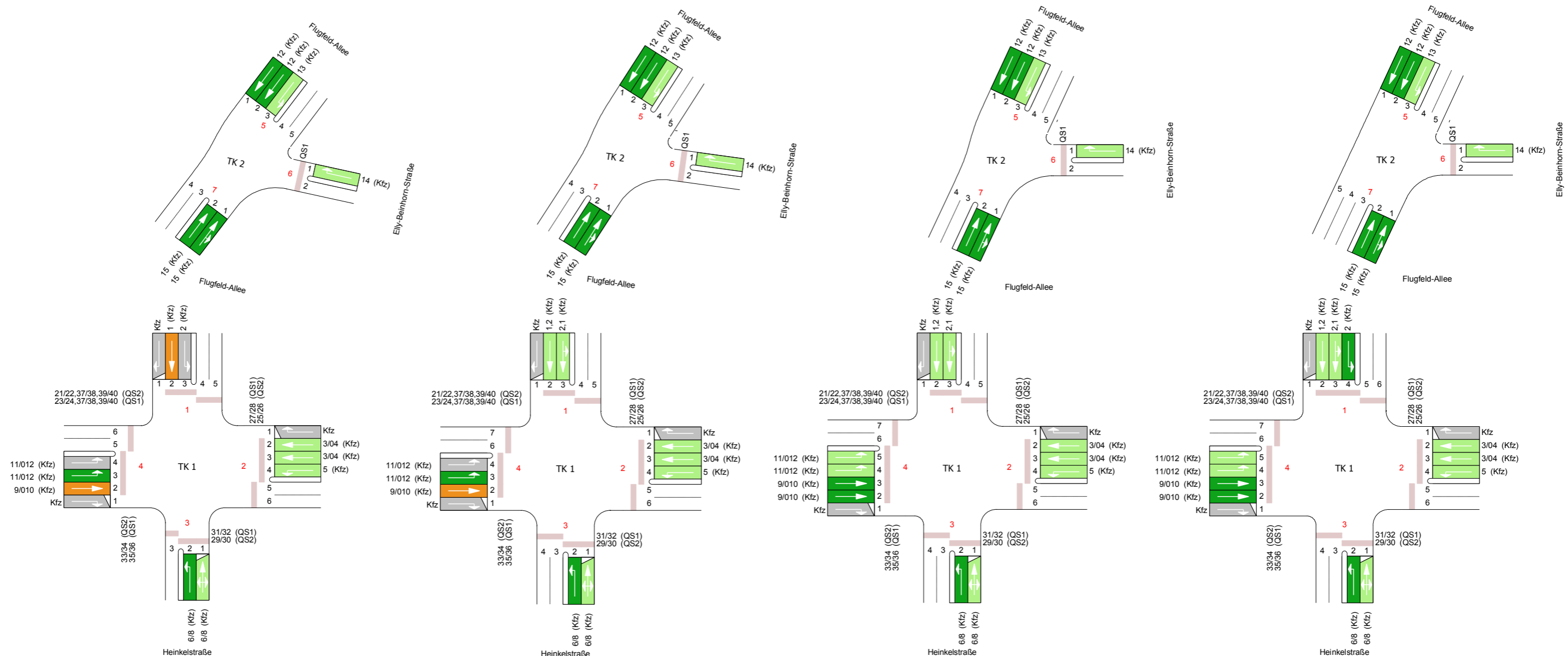
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Variante 4



HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 2	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	C 3

Szenario 2 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

Flugfeld-Allee / Calwer Straße

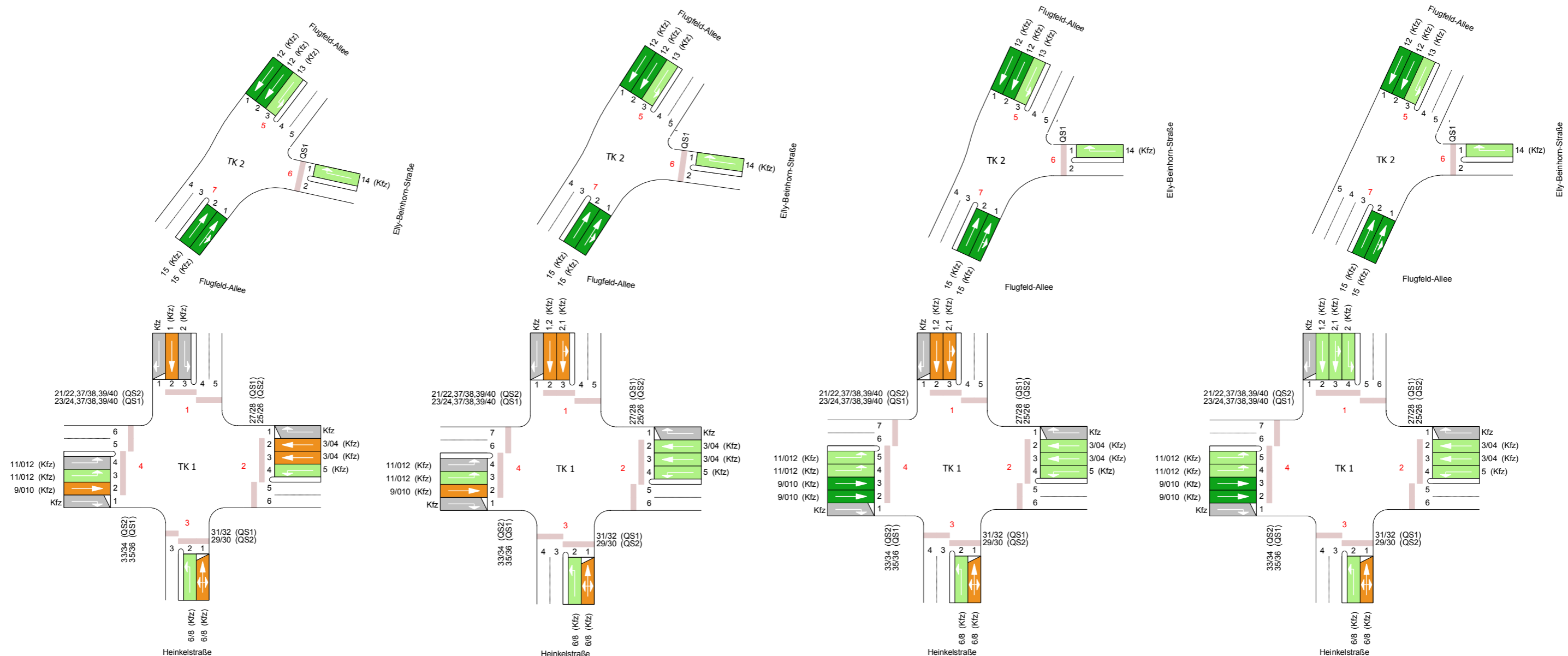
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Variante 4



HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 2	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	C 4

Szenario 3 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

Flugfeld-Allee / Calwer Straße

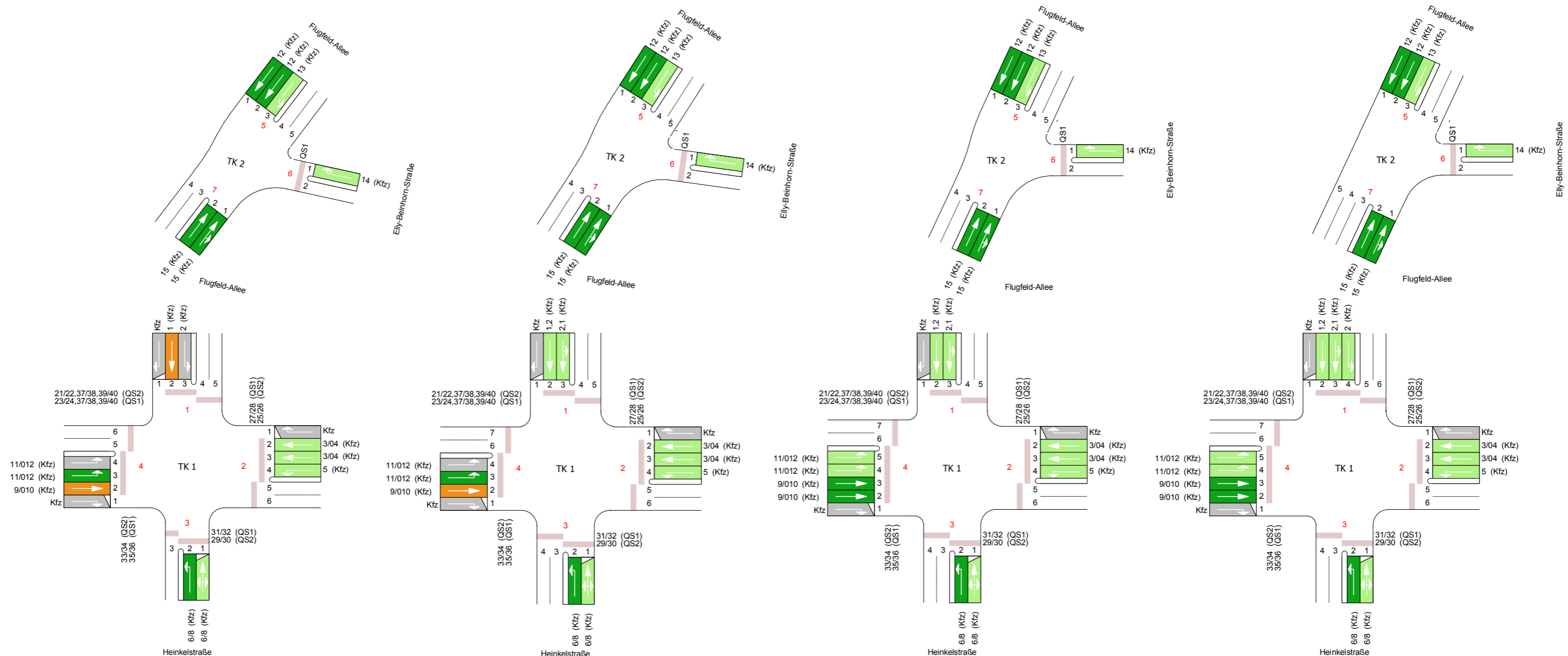
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Variante 4



HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 3	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	C 5

Szenario 3 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

Flugfeld-Allee / Calwer Straße

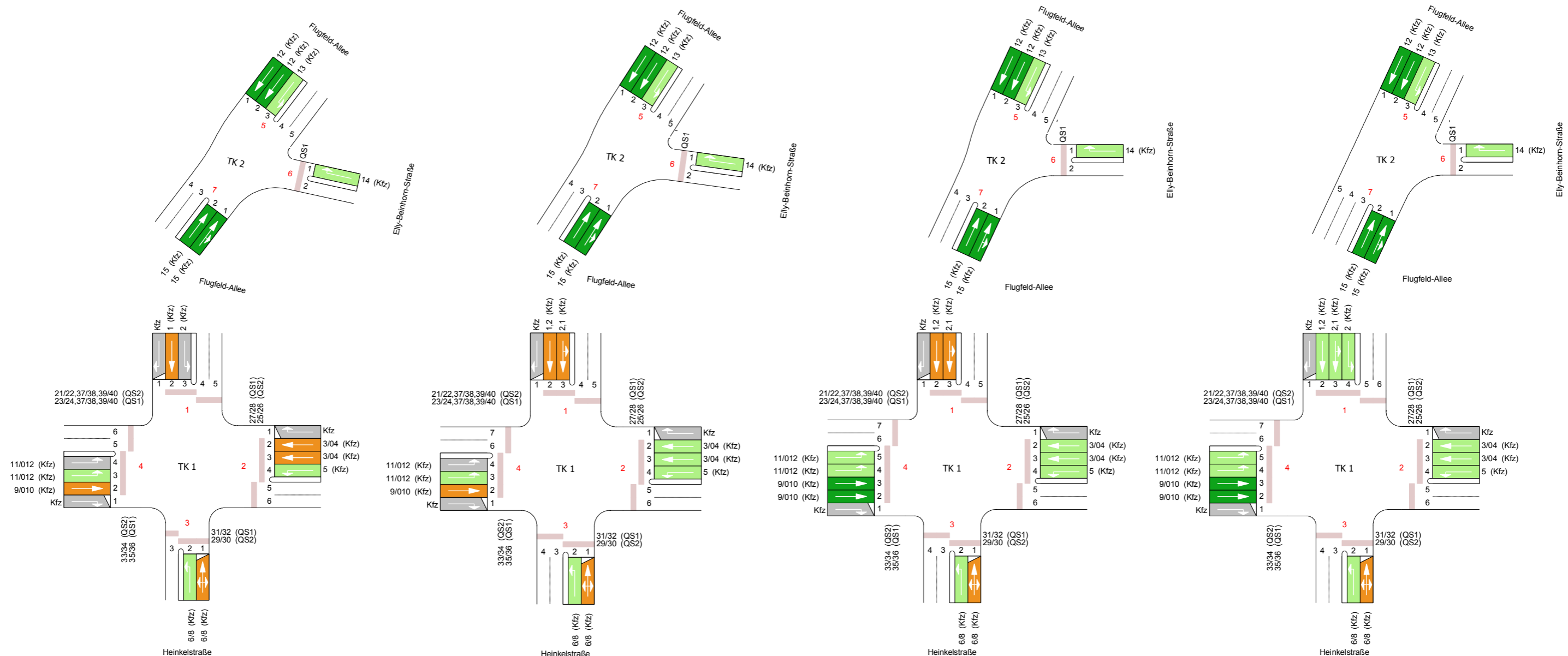
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Variante 4



HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 3	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	C 6

Szenario 4 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

Flugfeld-Allee / Calwer Straße

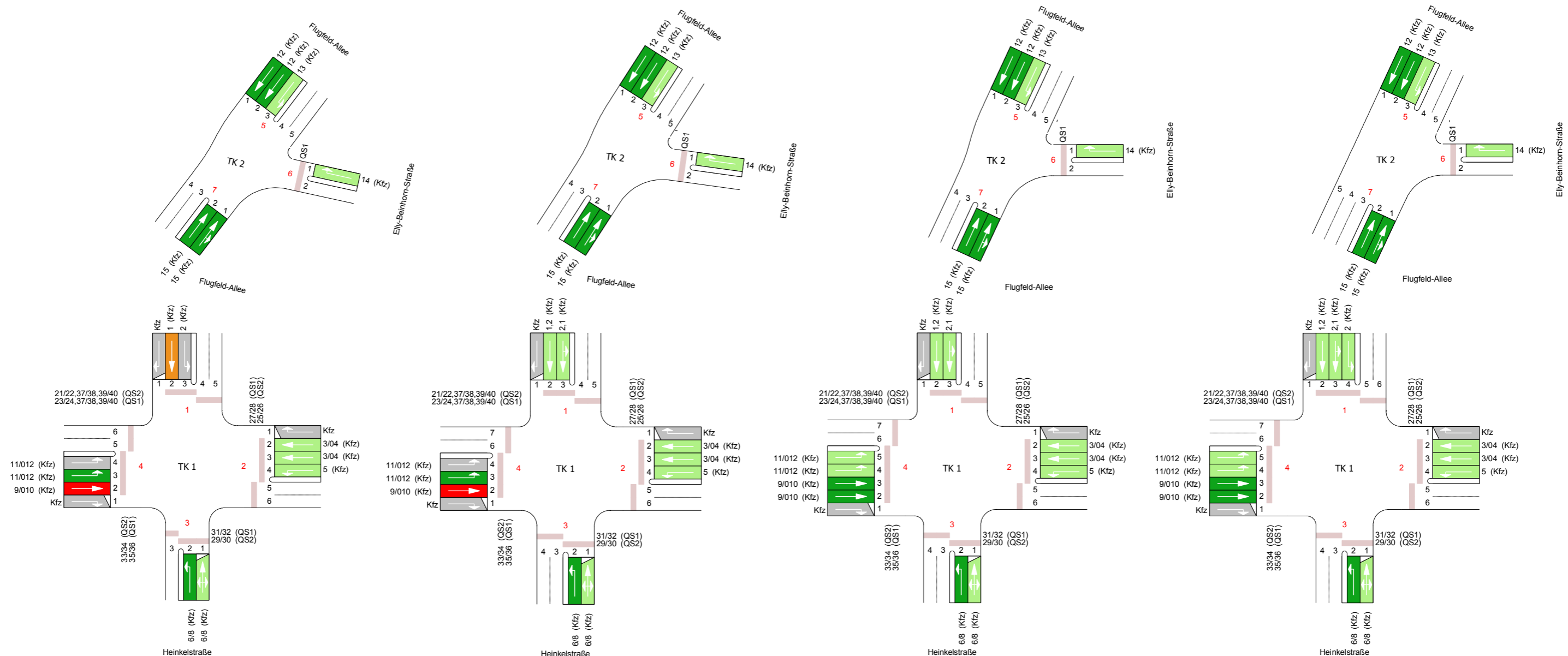
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Variante 4



HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 4	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	C 7

Szenario 4 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

Flugfeld-Allee / Calwer Straße

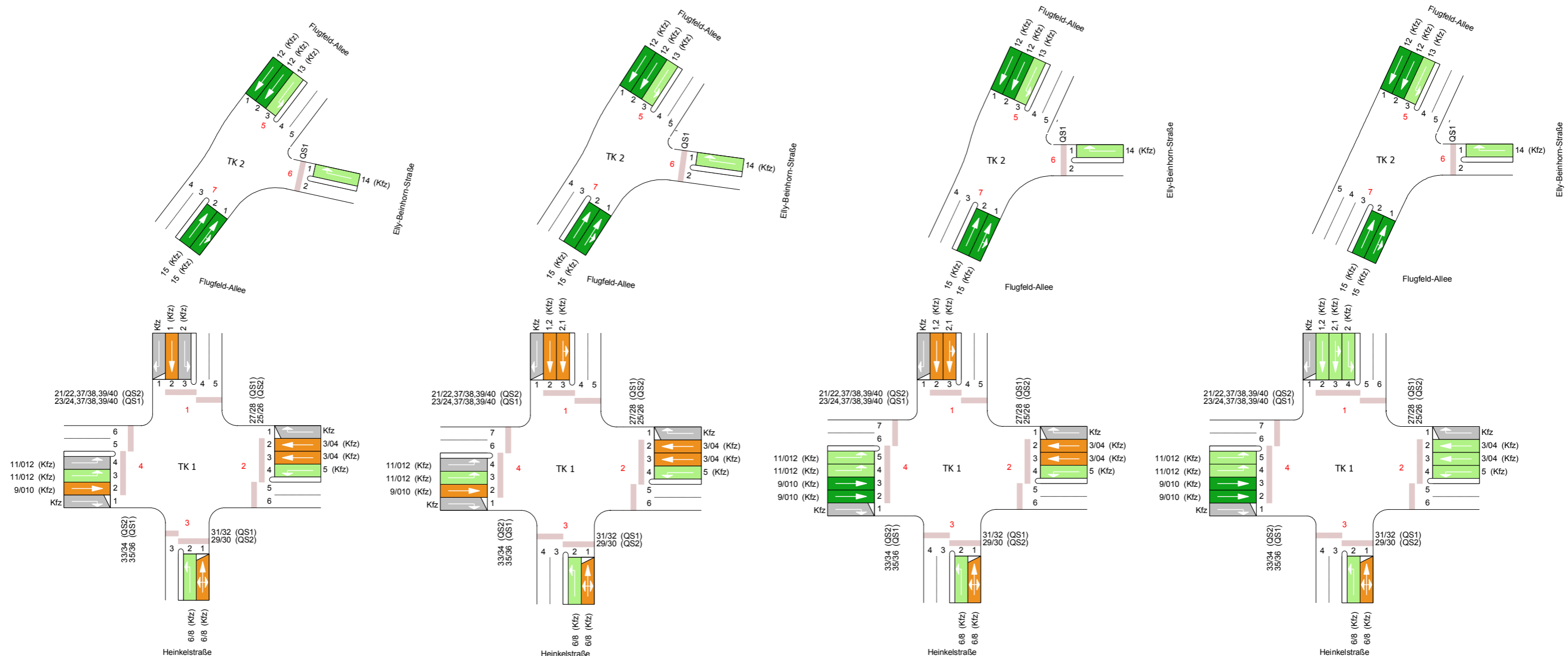
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Variante 4



HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 4	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	C 8

Szenario 5 - Morgenspitzenstunde [Kfz/h]

Flugfeld-Allee / Calwer Straße

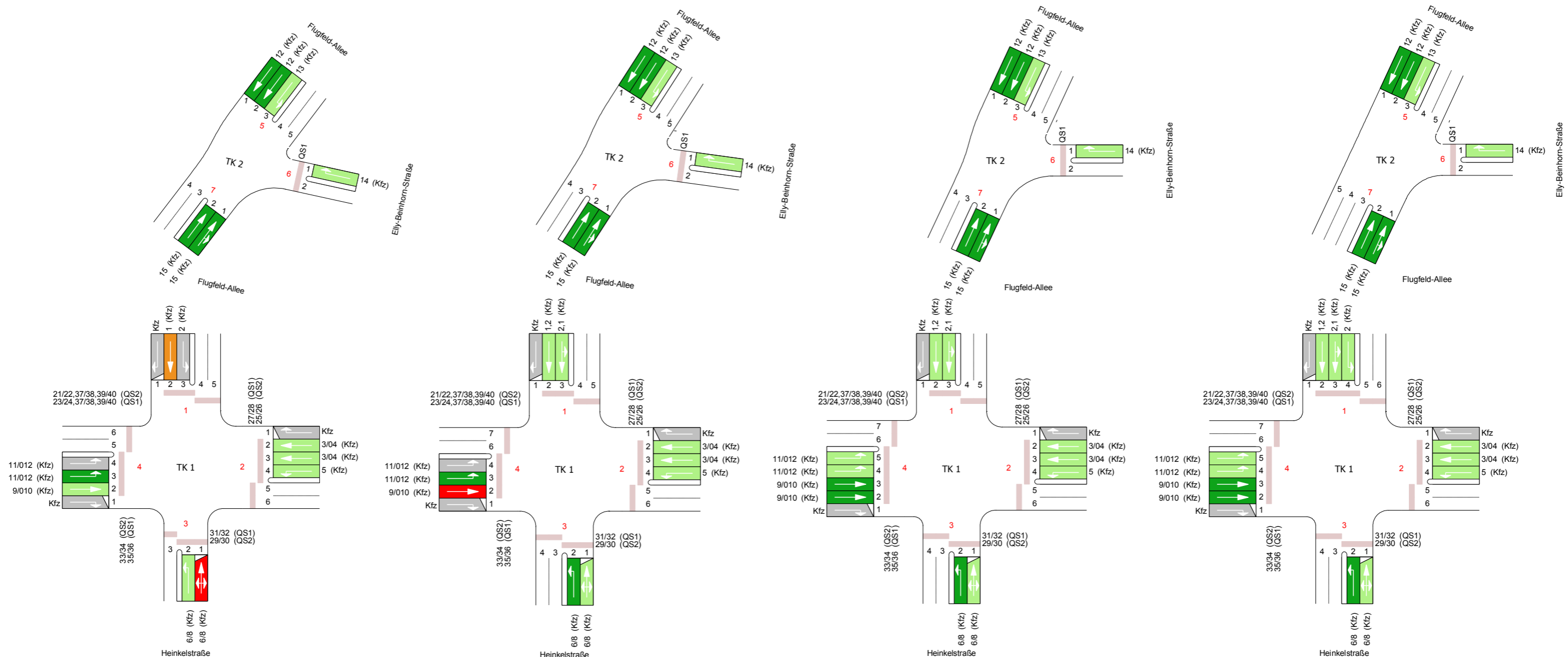
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Variante 4



HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 5	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	C 9

Szenario 5 - Abendspitzenstunde [Kfz/h]

Flugfeld-Allee / Calwer Straße

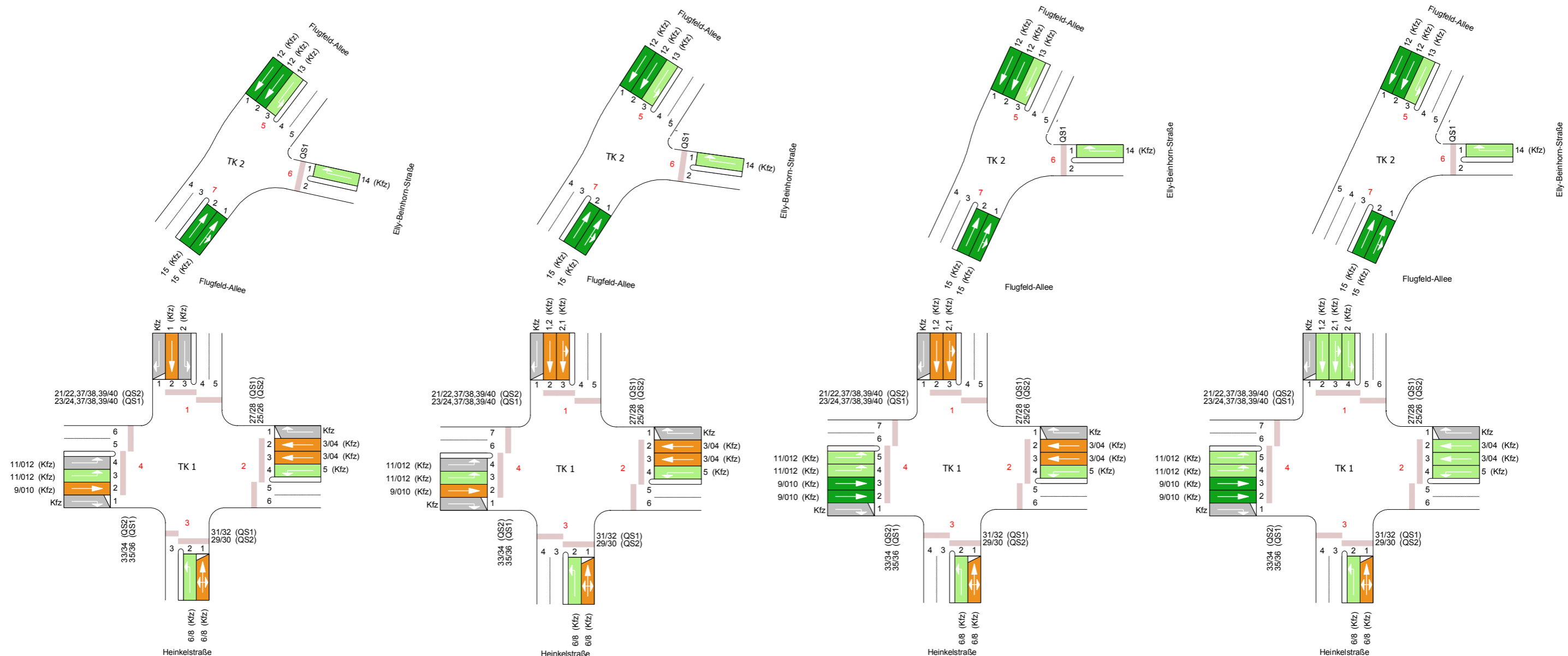
- Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach HBS
- Qualitätsstufe A und B
 - Qualitätsstufe C und D
 - Qualitätsstufe E
 - Qualitätsstufe F

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Variante 4



HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

HBS Bewertung

Projekt	Verkehrsuntersuchung Flugfeld - Parkstadt-West 8.0 - Flugfeldklinikum Böblingen/Sindelfingen				
Auftr.-Nr.	2017-0272	Variante	Szenario 5	Datum	01.2018
Bearbeiter	Rodríguez	Signum		Blatt	C 10

Aus- und Einfahrt Parkhaus West

Parkhaus West - Elly-Beinhom-Straße						
Morgenspitze	Szenario 1		Szenario 2		Szenario 3	
	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau
		[m]		[m]		[m]
Ausfahrt	0,115	13	0,111	12	0,102	12
Einfahrt aus Norden	0,635	51	0,566	45	0,496	39
Einfahrt aus Süden	0,315	46	0,311	45	0,307	44

Parkhaus West - Elly-Beinhom-Straße				
Morgenspitze	Szenario 4		Szenario 5	
	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau
		[m]		[m]
Ausfahrt	0,102	12	0,102	12
Einfahrt aus Norden	0,496	39	0,496	39
Einfahrt aus Süden	0,308	44	0,308	44

Parkhaus West - Elly-Beinhom-Straße						
Abendspitze	Szenario 1		Szenario 2		Szenario 3	
	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau
		[m]		[m]		[m]
Ausfahrt	0,779	69	0,754	65	0,725	61
Einfahrt aus Norden	0,061	8	0,057	8	0,053	8
Einfahrt aus Süden	0,362	50	0,364	50	0,365	50

Parkhaus West - Elly-Beinhom-Straße				
Abendspitze	Szenario 4		Szenario 5	
	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau
		[m]		[m]
Ausfahrt	0,725	61	0,725	61
Einfahrt aus Norden	0,053	8	0,053	8
Einfahrt aus Süden	0,368	51	0,368	42

Aus- und Einfahrt Parkhaus Ost

Parkhaus Ost						
Morgenspitze	Szenario 1		Szenario 2		Szenario 3	
	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau
		[m]		[m]		[m]
Ausfahrt nach Westen	0,053	9	0,059	10	0,067	11
Ausfahrt nach Osten	0,011	4	0,011	4	0,011	4
Rein aus Westen	0,52	37	0,68	50	0,689	57
Rein aus Osten	0,2	35	0,2	35	0,209	37

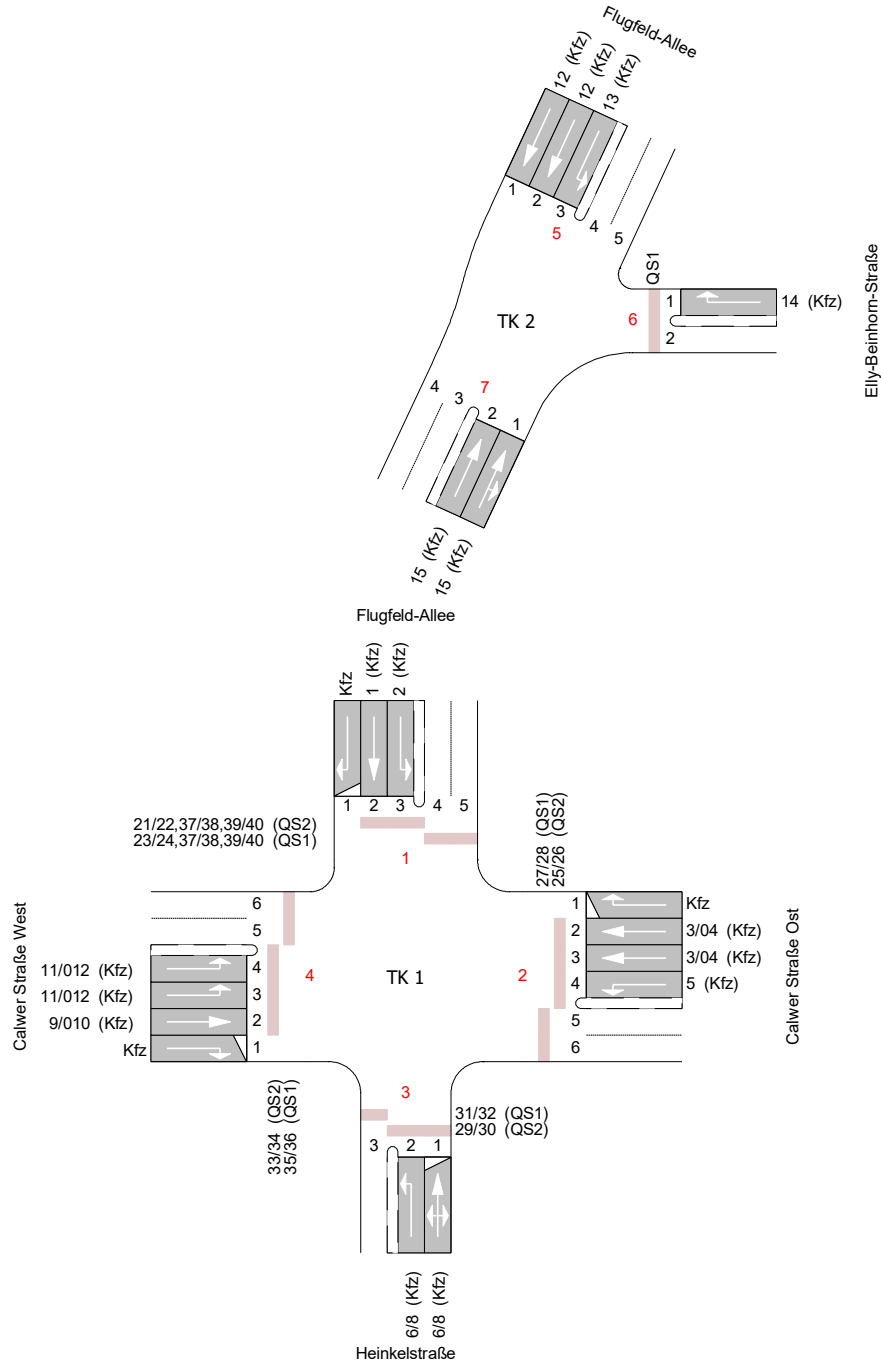
Parkhaus Ost				
Morgenspitze	Szenario 4		Szenario 5	
	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau
		[m]		[m]
Ausfahrt nach Westen	0,096	14	0,067	11
Ausfahrt nach Osten	0,014	4	0,011	4
Rein aus Westen	0,545	60	0,689	57
Rein aus Osten	0,258	43	0,213	37

Parkhaus Ost						
Abendspitze	Szenario 1		Szenario 2		Szenario 3	
	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau
		[m]		[m]		[m]
Ausfahrt nach Westen	0,167	28	0,18	29	0,194	31
Ausfahrt nach Osten	0,059	10	0,065	10	0,067	11
Rein aus Westen	0,533	42	0,537	42	0,541	43
Rein aus Osten	0,325	54	0,325	54	0,325	54

Parkhaus Ost				
Abendspitze	Szenario 4		Szenario 5	
	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau	Auslastungs-grad	Rückstau bei Maximalstau
		[m]		[m]
Ausfahrt nach Westen	0,212	34	0,194	31
Ausfahrt nach Osten	0,073	11	0,067	11
Rein aus Westen	0,594	47	0,541	43
Rein aus Osten	0,326	55	0,331	55



LISA+

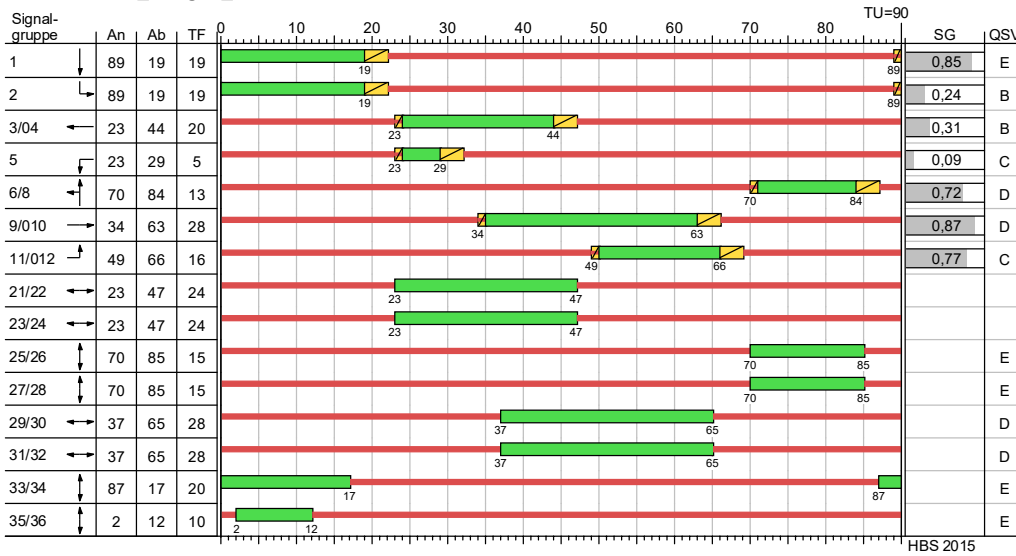


Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.1

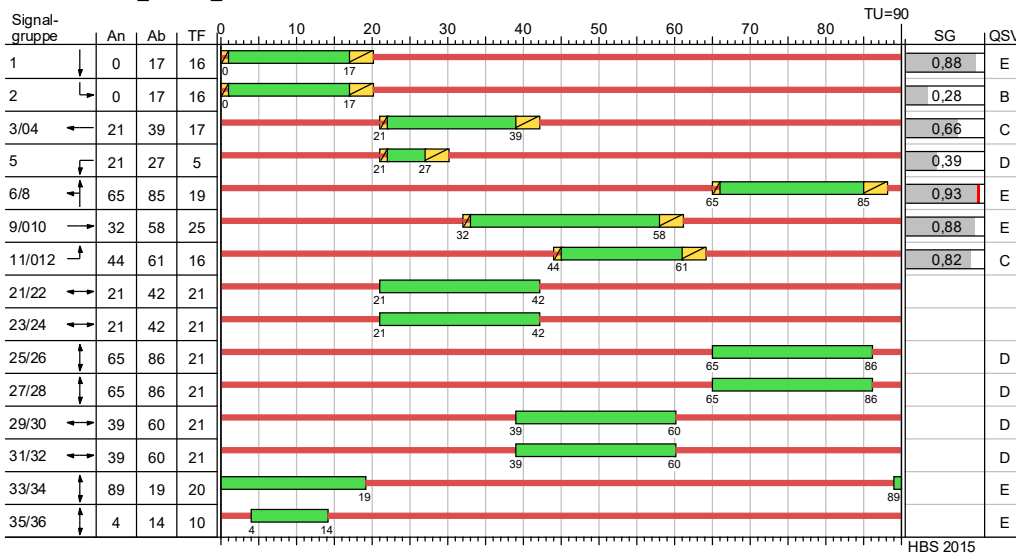
Szenario Null

LISA+

SP1_Morgen_S0



SP3_Abend_S0



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.2

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S0 (TU=90) - 2030_ohne_Klinikum_Morgenspitze




















Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	←																							
	2	↓	1	19	20	71	0,222	345	8,625	1,957	1840	-	10	408	0,846	72,130	4,374	12,636	18,648	121,622	E				
	3	→	2	19	20	71	0,222	106	2,650	1,800	2000	-	11	444	0,239	30,207	0,178	2,355	4,950	29,700	B				
2	1	↑																							
	2	←	3/04	20	21	70	0,233	138	3,450	1,877	1916	-	11	446	0,309	30,601	0,257	3,108	6,090	38,111	B				
	3	←	3/04	20	21	70	0,233	138	3,450	1,877	1916	-	11	446	0,309	30,601	0,257	3,108	6,090	38,111	B				
	4	↙	5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C				
3	2	↙	6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B				
	1	↔	6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D				
4	4	↑	11/012	16	17	74	0,189	247	6,175	2,128	1689	x											93,416		
	3	↑	11/012	16	17	74	0,378	247	6,175	2,128	1689	-	16	638	0,774	39,371	2,616	13,475	19,683	139,592	C				
	2	→	9/010	28	29	62	0,322	543	13,575	1,863	1932	-	16	622	0,873	65,764	6,391	19,194	26,603	165,205	D				
	1	↘																							
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	363	9,075	1,960	1837	-	46	1857	0,195	0,271	0,136	0,012	0,197	1,287	A				
	2	↘	12	90	91	0	1,011	363	9,075	1,960	1837	-	46	1857	0,195	0,271	0,136	0,012	0,197	1,287	A				
	3	↙	13	0	0	90	0,000	5	0,125	1,800	2000	(x)	0	0	-	-	-	-	-	-	-	F			
6	1	↑	14	0	0	90	0,000	2	0,050	1,800	2000	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	F			
7	2	↘	15	90	91	0	1,011	366	9,150	2,095	1718	-	43	1737	0,211	0,320	0,151	0,023	0,279	1,949	A				
	1	↘	15	90	91	0	1,011	367	9,175	2,091	1720	-	44	1740	0,211	0,319	0,151	0,023	0,279	1,949	A				
Knotenpunktssummen:								3490						10864											
Gewichtete Mittelwerte:																									
								TU = 90 s T = 3600 s																	
								(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.3

LISA+

MIV - SP3_Abend_S0 (TU=90) - 2030_ohne_Klinikum_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>PK}	nc [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1																								
	2		1	16	17	74	0,189	311	7,775	1,926	1869	-	9	353	0,881	92,998	5,637	13,202	19,347	124,208	E				
	3		2	16	17	74	0,189	104	2,600	1,800	2000	-	9	378	0,275	33,277	0,216	2,440	5,082	30,492	B				
2	1																								
	2		3/04	17	18	73	0,200	255	6,375	1,847	1946	-	10	389	0,656	44,689	1,247	7,117	11,629	71,588	C				
	3		3/04	17	18	73	0,200	255	6,375	1,847	1946	-	10	389	0,656	44,689	1,247	7,117	11,629	71,588	C				
	4		5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D				
3	2		6/8	19	20	71	0,222	320	8,000	1,841	1955	-	11	434	0,737	48,965	1,977	9,419	14,609	89,670	C				
	1		6/8	19	20	71	0,222	397	9,925	1,874	1936	-	11	426	0,932	116,020	9,665	19,401	26,850	167,705	E				
4	4		11/012	16	17	74	0,189	284	7,100	1,962	1835	x													
	3		11/012	16	17	74	0,378	284	7,100	1,962	1835	-	17	694	0,818	44,815	3,781	16,567	23,451	153,370	C				
	2		9/010	25	26	65	0,289	493	12,325	1,854	1942	-	14	561	0,879	72,694	6,576	18,323	25,562	157,973	E				
	1																								
5	1		12	90	91	0	1,011	392	9,800	1,894	1901	-	48	1922	0,204	0,279	0,145	0,009	0,169	1,067	A				
	2		12	90	91	0	1,011	392	9,800	1,894	1901	-	48	1922	0,204	0,279	0,145	0,009	0,169	1,067	A				
	3		13	0	0	90	0,000	2	0,050	1,800	2000	(x)	0	0	-	-	-	-	-	-	-	F			
6	1		14	0	0	90	0,000	5	0,125	1,800	2000	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	F			
7	2		15	90	91	0	1,011	501	12,525	1,921	1874	-	47	1895	0,264	0,396	0,205	0,017	0,238	1,524	A				
	1		15	90	91	0	1,011	502	12,550	1,922	1874	-	47	1895	0,265	0,398	0,206	0,017	0,238	1,525	A				
Knotenpunktsummen:								4548						11390											
Gewichtete Mittelwerte:																	-	-							
								TU = 90 s T = 3600 s																	
								(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																	

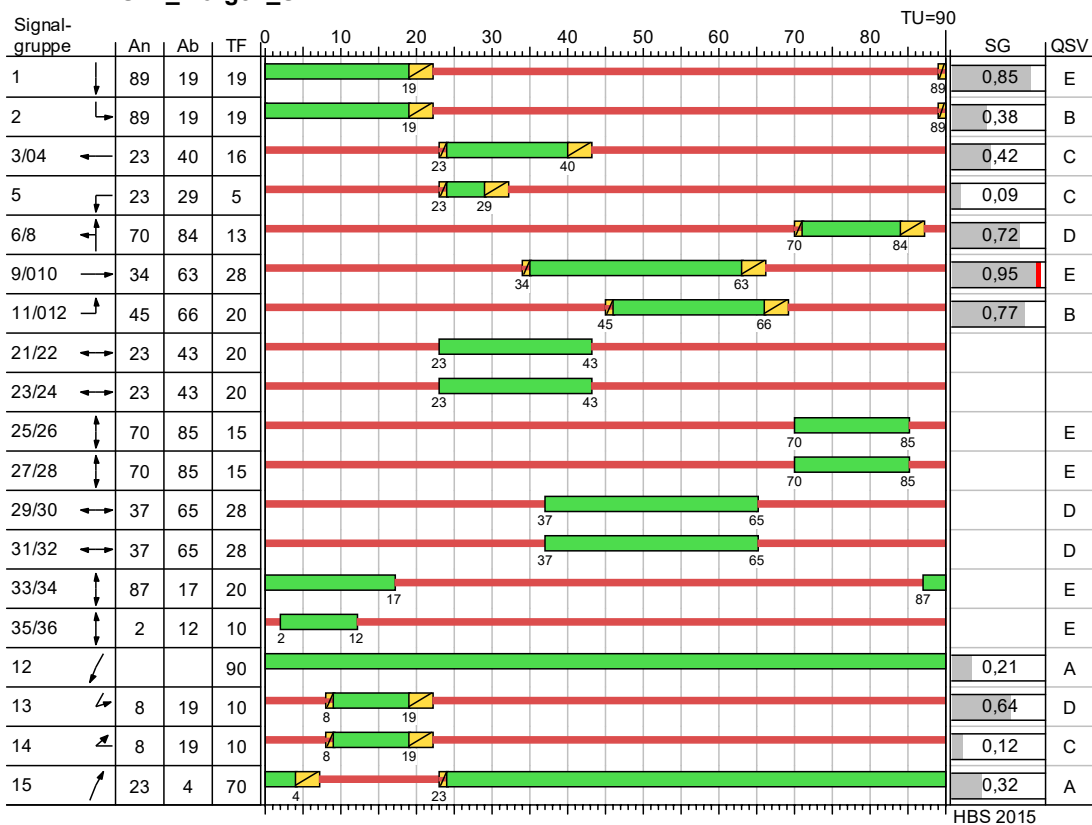
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>PK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.4

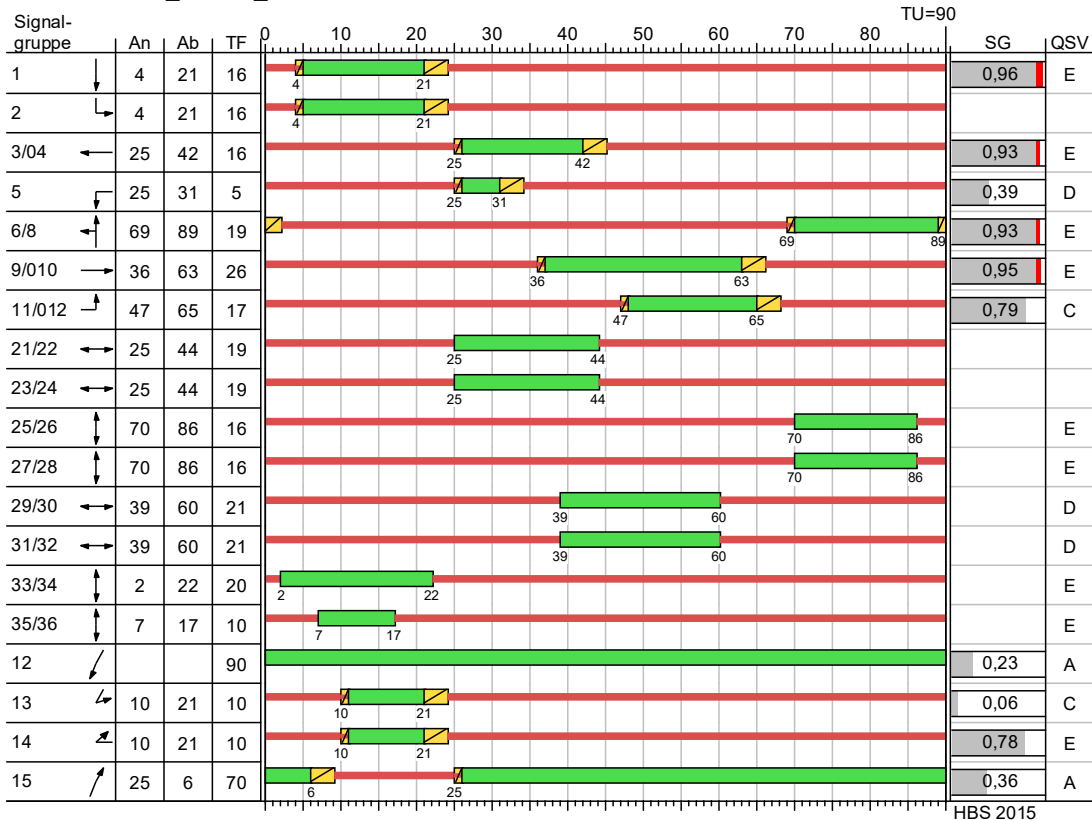
Szenario 1

LISA+

SP1_Morgen_S1






















SP3_Abend_S1



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1		Datum 10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.5

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1																								
	2		1	19	20	71	0,222	345	8,625	1,957	1840	-	10	408	0,846	72,130	4,374	12,636	18,648	121,622	E				
	3		2	19	20	71	0,222	167	4,175	1,800	2000	-	11	444	0,376	32,564	0,351	3,895	7,233	43,398	B				
2	1																								
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C				
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C				
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C				
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B				
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D				
4	4		11/012	20	21	70	0,233	313	7,825	2,059	1747	x								103,036					
	3		11/012	20	21	70	0,466	313	7,825	2,059	1747	-	20	814	0,769	31,339	2,564	15,588	22,265	152,827	B				
	2		9/010	28	29	62	0,322	592	14,800	1,858	1938	-	16	624	0,949	113,275	14,471	28,921	38,016	235,395	E				
	1																								
5	1		12	90	91	0	1,011	394	9,850	1,948	1848	-	47	1868	0,211	0,298	0,151	0,013	0,206	1,337	A				
	2		12	90	91	0	1,011	394	9,850	1,948	1848	-	47	1868	0,211	0,298	0,151	0,013	0,206	1,337	A				
	3		13	10	11	80	0,122	155	3,875	1,800	2000	-	6	244	0,635	53,862	1,102	4,790	8,491	50,946	D				
6	1		14	10	11	80	0,122	28	0,700	1,800	2000	-	6	244	0,115	36,245	0,072	0,695	2,105	12,630	C				
7	2		15	70	71	20	0,789	429	10,725	2,090	1721	-	34	1358	0,316	3,374	0,266	3,281	6,344	44,192	A				
	1		15	70	71	20	0,789	447	11,175	2,003	1760	-	35	1419	0,315	3,338	0,265	3,403	6,523	45,517	A				
Knotenpunktssummen:								4139						10686											
Gewichtete Mittelwerte:															0,536		37,292								
								TU = 90 s T = 3600 s																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.6

LISA+

MIV - SP3_Abend_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>NK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	←																							
	2	↓	1	16	17	74	0,288	311	7,775	1,926	1921	-	14	554	0,957	124,787	14,357	27,380	36,230	232,597	E				
	3	→	2	16	17	74	0,189	219	5,475	1,800	2000	x									59,604				
2	1	↖																							
	2	←	3/04	16	17	74	0,189	345	8,625	1,836	1959	-	9	370	0,932	122,433	8,891	17,381	24,432	149,524	E				
	3	←	3/04	16	17	74	0,189	345	8,625	1,836	1959	-	9	370	0,932	122,433	8,891	17,381	24,432	149,524	E				
	4	↙	5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D				
3	2	↖	6/8	19	20	71	0,222	320	8,000	1,841	1955	-	11	434	0,737	48,965	1,977	9,419	14,609	89,670	C				
	1	↔	6/8	19	20	71	0,222	397	9,925	1,874	1936	-	11	426	0,932	116,020	9,665	19,401	26,850	167,705	E				
4	4	↗	11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	x									96,288				
	3	↗	11/012	17	18	73	0,400	289	7,225	1,958	1839	-	18	736	0,785	37,697	2,879	15,517	22,179	144,785	C				
	2	→	9/010	26	27	64	0,300	554	13,850	1,849	1947	-	15	584	0,949	116,067	13,828	27,382	36,232	223,262	E				
	1	↘																							
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A				
	2	↘	12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A				
	3	↙	13	10	11	80	0,122	15	0,375	1,800	2000	-	6	244	0,061	35,481	0,036	0,368	1,394	8,364	C				
6	1	↖	14	10	11	80	0,122	190	4,750	1,800	2000	-	6	244	0,779	73,994	2,417	7,025	11,508	69,048	E				
7	2	↗	15	70	71	20	0,789	539	13,475	1,915	1882	-	37	1485	0,363	3,613	0,332	4,316	7,830	49,987	A				
	1	↗	15	70	71	20	0,789	538	13,450	1,910	1883	-	37	1487	0,362	3,603	0,330	4,303	7,811	49,819	A				
Knotenpunktssummen:								5300						10936											
Gewichtete Mittelwerte:																0,661	60,332								
TU = 90 s T = 3600 s																									

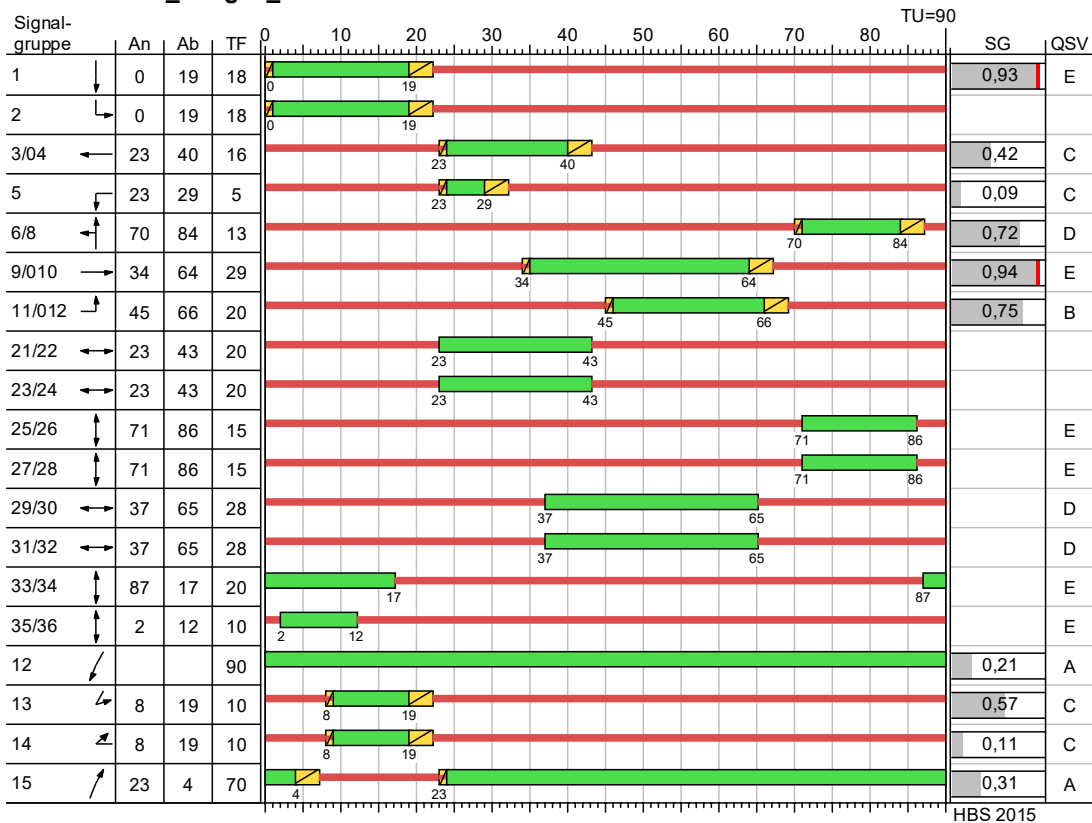
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>NK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.7

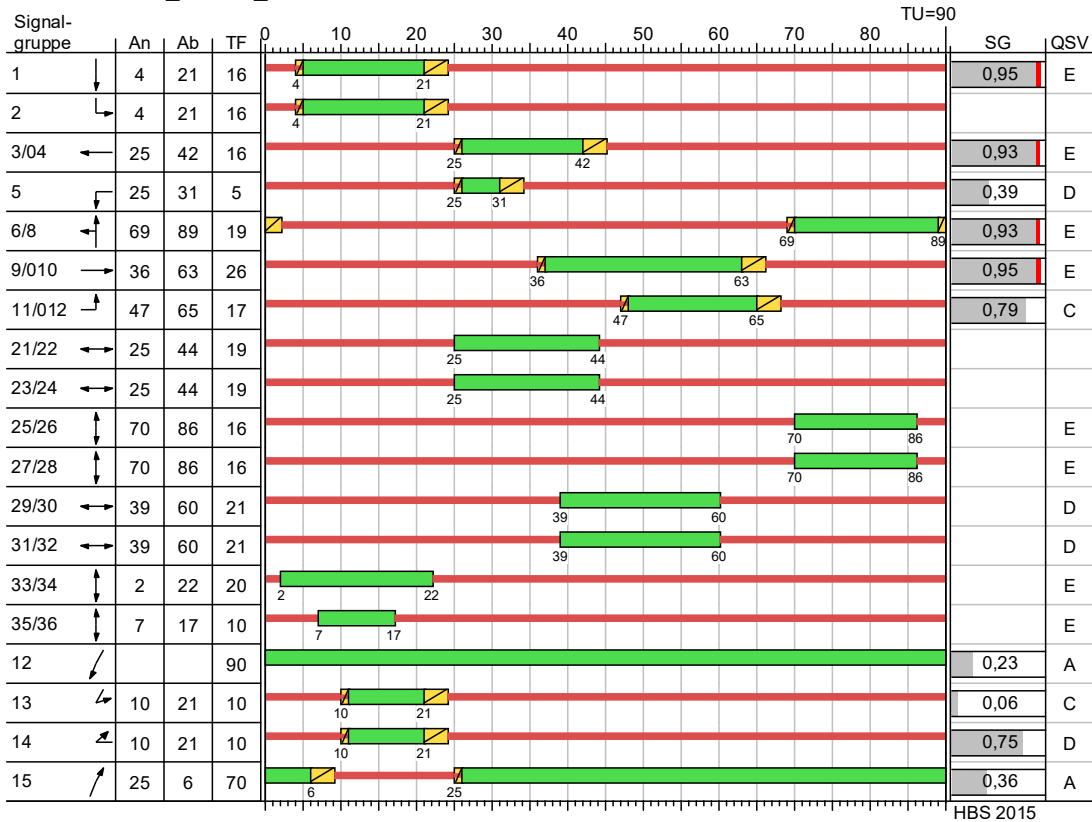
Szenario 2

LISA+

SP1_Morgen_S2



SP3_Abend_S2



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1		Datum 10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.8

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	↙																							
	2	↓	1	18	19	72	0,300	345	8,625	1,957	1893	-	14	568	0,931	102,728	11,381	24,226	32,550	212,291	E				
	3	↘	2	18	19	72	0,211	184	4,600	1,800	2000	x								48,150					
2	1	↕																							
	2	←	3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C				
	3	←	3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C				
	4	↘	5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C				
3	2	↙	6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B				
	1	↕	6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D				
4	4	↕	11/012	20	21	70	0,233	306	7,650	2,065	1741	x								99,583					
	3	↕	11/012	20	21	70	0,466	306	7,650	2,065	1741	-	20	812	0,754	29,976	2,299	14,895	21,422	147,426	B				
	2	→	9/010	29	30	61	0,333	607	15,175	1,856	1940	-	16	646	0,940	104,536	13,529	28,263	37,254	230,453	E				
	1	↘																							
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	402	10,050	1,944	1852	-	47	1872	0,215	0,305	0,155	0,014	0,214	1,387	A				
	2	↘	12	90	91	0	1,011	402	10,050	1,944	1852	-	47	1872	0,215	0,305	0,155	0,014	0,214	1,387	A				
	3	↘	13	10	11	80	0,122	138	3,450	1,800	2000	-	6	244	0,566	49,081	0,801	4,055	7,461	44,766	C				
6	1	↕	14	10	11	80	0,122	27	0,675	1,800	2000	-	6	244	0,111	36,184	0,069	0,670	2,054	12,324	C				
7	2	↗	15	70	71	20	0,789	422	10,550	2,092	1722	-	34	1359	0,311	3,344	0,260	3,210	6,240	43,505	A				
	1	↗	15	70	71	20	0,789	440	11,000	2,009	1757	-	35	1414	0,311	3,317	0,260	3,336	6,425	44,757	A				
Knotenpunktssummen:								4141						10426											
Gewichtete Mittelwerte:															0,561	41,493									
								TU = 90 s T = 3600 s																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.9

LISA+

MIV - SP3_Abend_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	←																							
	2	↓	1	16	17	74	0,288	311	7,775	1,926	1921	-	14	554	0,955	123,085	14,099	27,088	35,890	230,414	E				
	3	→	2	16	17	74	0,189	218	5,450	1,800	2000	x								59,334					
2	1	↖																							
	2	←	3/04	16	17	74	0,189	344	8,600	1,840	1959	-	9	370	0,930	120,986	8,744	17,206	24,221	148,523	E				
	3	←	3/04	16	17	74	0,189	344	8,600	1,840	1959	-	9	370	0,930	120,986	8,744	17,206	24,221	148,523	E				
	4	↙	5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D				
3	2	↖	6/8	19	20	71	0,222	320	8,000	1,841	1955	-	11	434	0,737	48,965	1,977	9,419	14,609	89,670	C				
	1	↔	6/8	19	20	71	0,222	397	9,925	1,874	1936	-	11	426	0,932	116,020	9,665	19,401	26,850	167,705	E				
4	4	↗	11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	x								96,288					
	3	↗	11/012	17	18	73	0,400	289	7,225	1,958	1839	-	18	736	0,785	37,697	2,879	15,517	22,179	144,785	C				
	2	→	9/010	26	27	64	0,300	555	13,875	1,849	1947	-	15	584	0,950	116,894	13,960	27,544	36,420	224,420	E				
	1	↘																							
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A				
	2	↘	12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A				
	3	↙	13	10	11	80	0,122	14	0,350	1,800	2000	-	6	244	0,057	35,420	0,033	0,342	1,331	7,986	C				
6	1	↖	14	10	11	80	0,122	184	4,600	1,800	2000	-	6	244	0,754	68,804	2,074	6,522	10,841	65,046	D				
7	2	↗	15	70	71	20	0,789	540	13,500	1,913	1882	-	37	1485	0,364	3,618	0,333	4,329	7,848	50,055	A				
	1	↗	15	70	71	20	0,789	541	13,525	1,912	1883	-	37	1487	0,364	3,617	0,333	4,337	7,859	50,172	A				
Knotenpunktsummen:								5295						10936											
Gewichtete Mittelwerte:																0,660	59,803								
TU = 90 s T = 3600 s																									

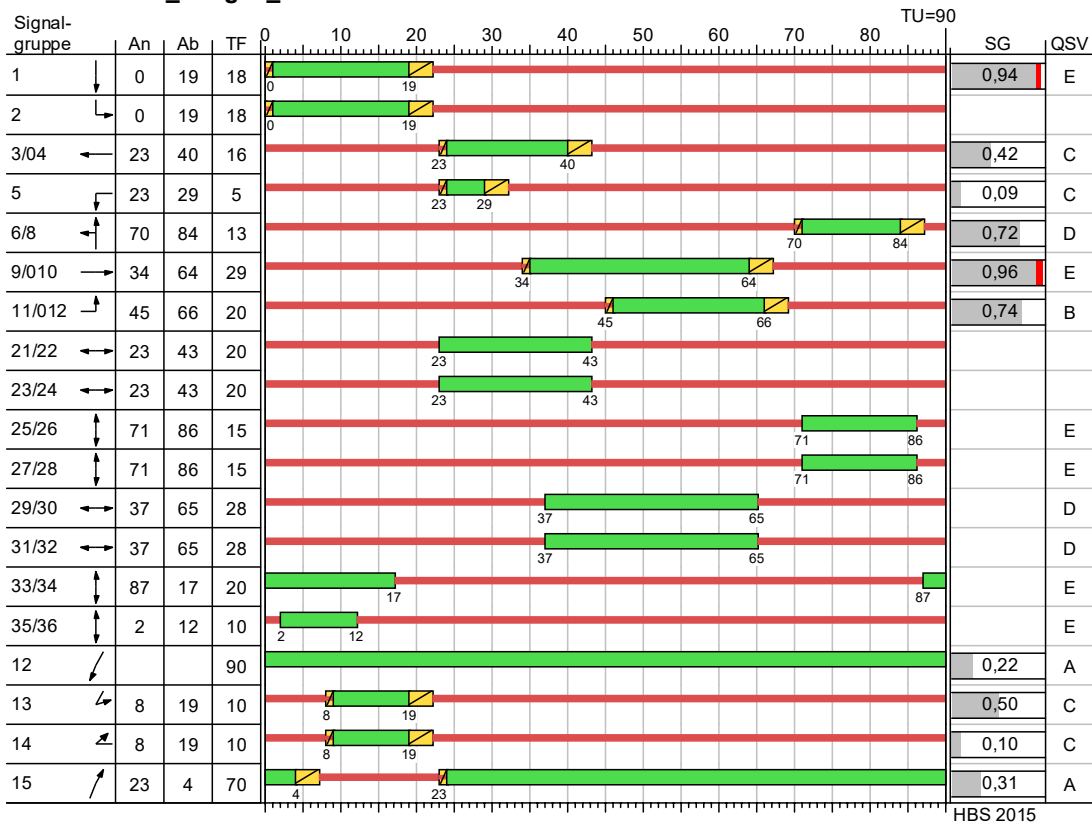
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.10

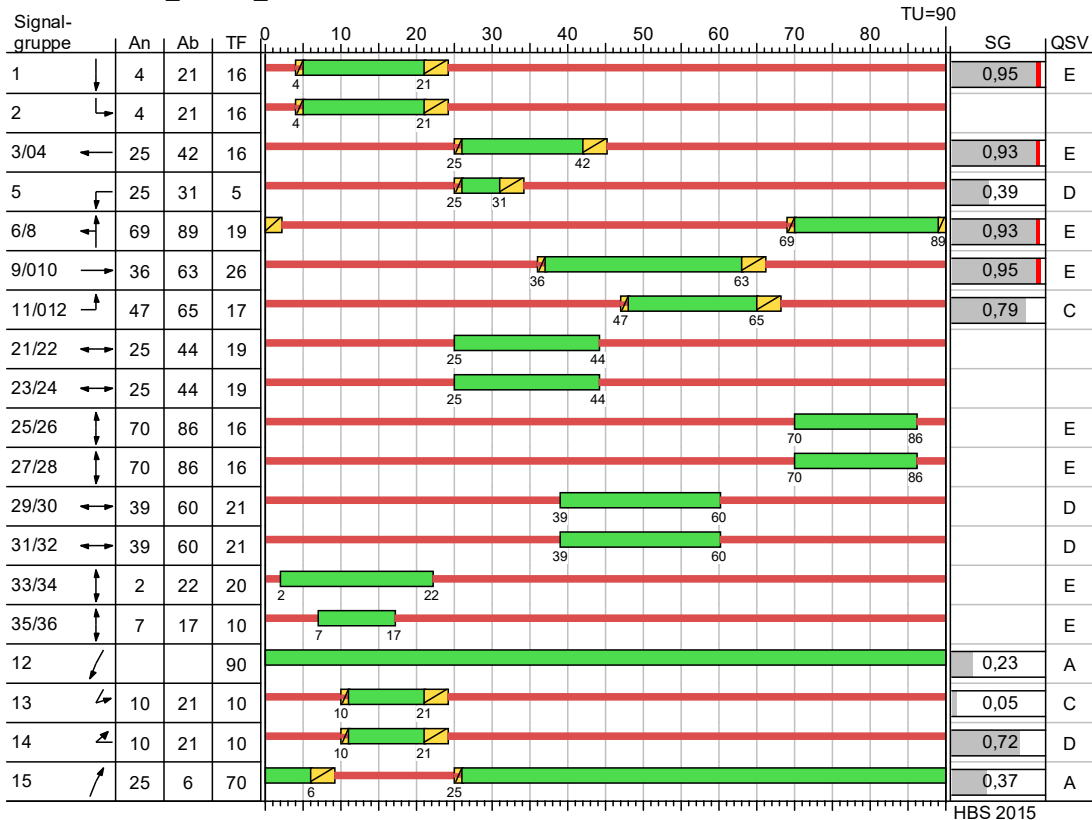
Szenario 3

LISA+

SP1_Morgen_S3



SP3_Abend_S3



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.11

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1	18	19	72	0,305	345	8,625	1,957	1896	-	14	579	0,941	109,599	12,724	26,005	34,629	225,850	E		
	3		2	18	19	72	0,211	200	5,000	1,800	2000	x								52,050			
2	1																						
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C		
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C		
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C		
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B		
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D		
4	4		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,072	1736	x								96,132			
	3		11/012	20	21	70	0,465	298	7,450	2,072	1736	-	20	808	0,738	28,788	2,060	14,196	20,568	142,043	B		
	2		9/010	29	30	61	0,333	622	15,550	1,854	1942	-	16	647	0,961	122,168	16,665	31,918	41,473	256,303	E		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	410	10,250	1,942	1854	-	47	1874	0,219	0,312	0,159	0,014	0,214	1,385	A		
	2		12	90	91	0	1,011	410	10,250	1,942	1854	-	47	1874	0,219	0,312	0,159	0,014	0,214	1,385	A		
	3		13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C		
6	1		14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C		
7	2		15	70	71	20	0,789	417	10,425	2,088	1722	-	34	1359	0,307	3,319	0,255	3,158	6,163	42,894	A		
	1		15	70	71	20	0,789	432	10,800	2,019	1753	-	35	1408	0,307	3,296	0,255	3,262	6,317	44,042	A		
Knotenpunktssummen:								4140						10432									
Gewichtete Mittelwerte:															0,563	45,212							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.12

LISA+

MIV - SP3_Abend_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>NK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	←																							
	2	↓	1	16	17	74	0,288	311	7,775	1,926	1921	-	14	553	0,955	123,134	14,081	27,045	35,840	230,093	E				
	3	→	2	16	17	74	0,189	217	5,425	1,800	2000	x								59,028					
2	1	↖																							
	2	←	3/04	16	17	74	0,189	345	8,625	1,836	1959	-	9	370	0,932	122,433	8,891	17,381	24,432	149,524	E				
	3	←	3/04	16	17	74	0,189	345	8,625	1,836	1959	-	9	370	0,932	122,433	8,891	17,381	24,432	149,524	E				
	4	↙	5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D				
3	2	↖	6/8	19	20	71	0,222	320	8,000	1,841	1955	-	11	434	0,737	48,965	1,977	9,419	14,609	89,670	C				
	1	↔	6/8	19	20	71	0,222	397	9,925	1,874	1936	-	11	426	0,932	116,020	9,665	19,401	26,850	167,705	E				
4	4	↗	11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	x								96,288					
	3	↗	11/012	17	18	73	0,400	289	7,225	1,958	1839	-	18	736	0,785	37,697	2,879	15,517	22,179	144,785	C				
	2	→	9/010	26	27	64	0,300	555	13,875	1,849	1947	-	15	584	0,950	116,894	13,960	27,544	36,420	224,420	E				
	1	↘																							
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	448	11,200	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A				
	2	↘	12	90	91	0	1,011	448	11,200	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A				
	3	↙	13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C				
6	1	↖	14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D				
7	2	↗	15	70	71	20	0,789	543	13,575	1,915	1882	-	37	1485	0,366	3,634	0,337	4,364	7,897	50,414	A				
	1	↗	15	70	71	20	0,789	543	13,575	1,910	1883	-	37	1487	0,365	3,625	0,335	4,358	7,889	50,269	A				
Knotenpunktssummen:								5291						10935											
Gewichtete Mittelwerte:																0,659	59,810								
TU = 90 s T = 3600 s																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>NK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

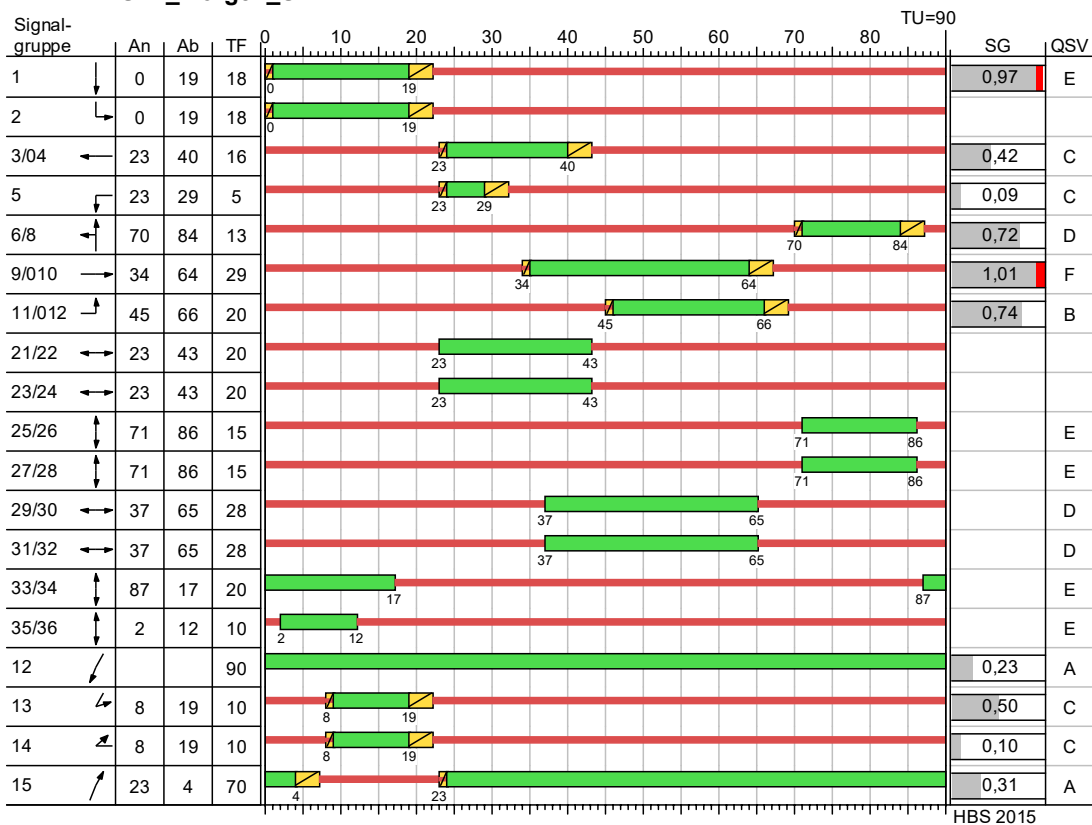
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.13

Szenario 4

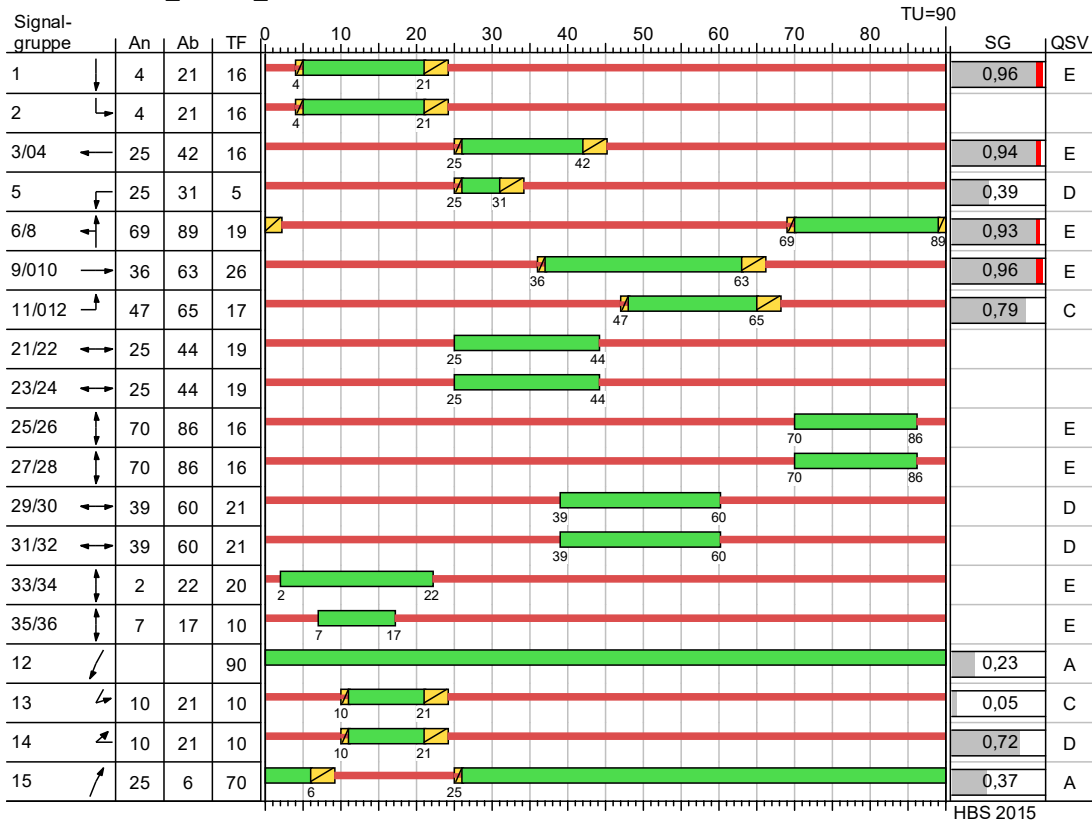


LISA+

SP1_Morgen_S4



SP3_Abend_S4



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.14

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙																					
	2	↓	1	18	19	72	0,314	345	8,625	1,957	1901	-	15	597	0,968	131,302	16,729	30,970	40,382	263,371	E		
	3	↘	2	18	19	72	0,211	233	5,825	1,800	2000	x								60,558			
2	1	↑																					
	2	←	3/04	16	17	74	0,189	154	3,850	1,870	1925	-	9	364	0,423	36,442	0,432	3,826	7,134	44,473	C		
	3	←	3/04	16	17	74	0,189	154	3,850	1,870	1925	-	9	364	0,423	36,442	0,432	3,826	7,134	44,473	C		
	4	↘	5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C		
3	2	↙	6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B		
	1	↕	6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D		
4	4	↑	11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,072	1736	x								96,132			
	3	↑	11/012	20	21	70	0,465	298	7,450	2,072	1736	-	20	808	0,738	28,788	2,060	14,196	20,568	142,043	B		
	2	→	9/010	29	30	61	0,333	651	16,275	1,852	1944	-	16	647	1,006	165,101	24,278	40,553	51,323	316,868	F		
	1	↘																					
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	427	10,675	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A		
	2	↘	12	90	91	0	1,011	427	10,675	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A		
	3	↘	13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C		
6	1	↑	14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C		
7	2	↗	15	70	71	20	0,789	420	10,500	2,090	1724	-	34	1360	0,309	3,329	0,257	3,187	6,206	43,231	A		
	1	↗	15	70	71	20	0,789	434	10,850	2,015	1755	-	35	1408	0,308	3,302	0,256	3,280	6,343	44,109	A		
Knotenpunktssummen:								4247						10463									
Gewichtete Mittelwerte:															0,578	55,367							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.15

LISA+

MIV - SP3_Abend_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>NK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	←																							
	2	↓	1	16	17	74	0,290	311	7,775	1,926	1922	-	14	557	0,961	128,003	14,939	28,104	37,070	237,989	E				
	3	→	2	16	17	74	0,189	224	5,600	1,800	2000	x								61,104					
2	1	↖																							
	2	←	3/04	16	17	74	0,189	348	8,700	1,834	1959	-	9	370	0,941	129,104	9,569	18,151	25,356	155,027	E				
	3	←	3/04	16	17	74	0,189	348	8,700	1,834	1959	-	9	370	0,941	129,104	9,569	18,151	25,356	155,027	E				
	4	↙	5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D				
3	2	↖	6/8	19	20	71	0,222	320	8,000	1,841	1955	-	11	434	0,737	48,965	1,977	9,419	14,609	89,670	C				
	1	↔	6/8	19	20	71	0,222	397	9,925	1,874	1936	-	11	426	0,932	116,020	9,665	19,401	26,850	167,705	E				
4	4	↗	11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	x								96,288					
	3	↗	11/012	17	18	73	0,400	289	7,225	1,958	1839	-	18	736	0,785	37,697	2,879	15,517	22,179	144,785	C				
	2	→	9/010	26	27	64	0,300	561	14,025	1,849	1947	-	15	584	0,961	126,283	15,460	29,254	38,401	236,627	E				
	1	↘																							
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A				
	2	↘	12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A				
	3	↙	13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C				
6	1	↖	14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D				
7	2	↗	15	70	71	20	0,789	545	13,625	1,912	1883	-	37	1486	0,367	3,639	0,338	4,385	7,927	50,511	A				
	1	↗	15	70	71	20	0,789	548	13,700	1,911	1884	-	37	1488	0,368	3,646	0,340	4,413	7,966	50,807	A				
Knotenpunktssummen:								5325						10941											
Gewichtete Mittelwerte:																0,663	62,218								
TU = 90 s T = 3600 s																									

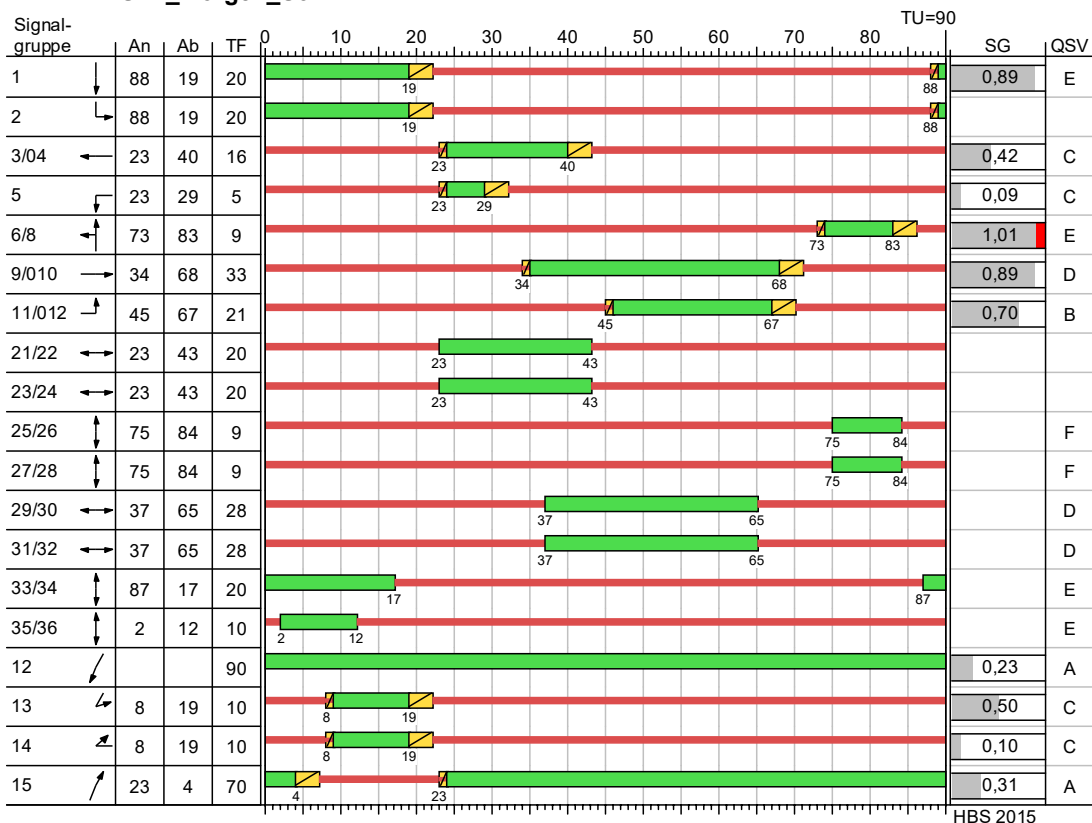
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>NK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.16

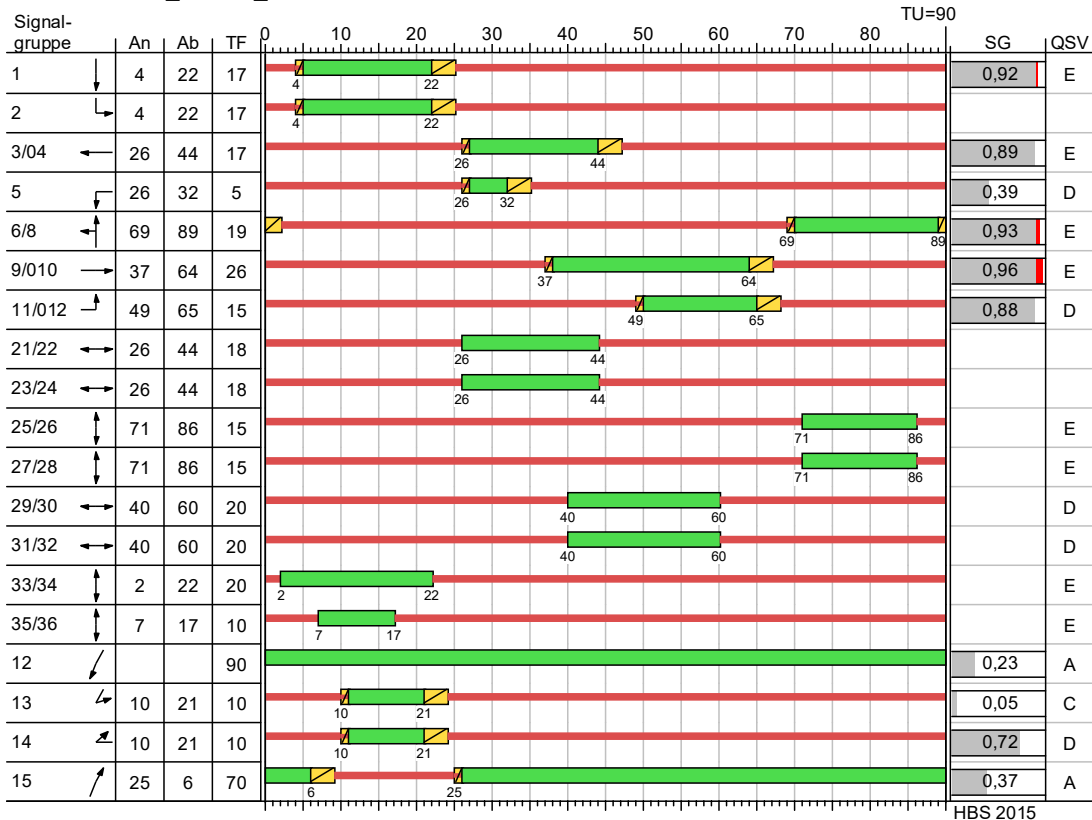
Szenario 5

LISA+

SP1_Morgen_S5



SP3_Abend_S5



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.17

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>n_k}	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙																					
	2	↓	1	20	21	70	0,342	345	8,625	1,957	1901	-	16	650	0,888	70,372	7,654	21,285	29,088	189,712	E		
	3	↘	2	20	21	70	0,233	232	5,800	1,800	2000	x								57,882			
2	1	↑																					
	2	←	3/04	16	17	74	0,189	153	3,825	1,870	1925	-	9	364	0,420	36,362	0,426	3,796	7,091	44,205	C		
	3	←	3/04	16	17	74	0,189	153	3,825	1,870	1925	-	9	364	0,420	36,362	0,426	3,796	7,091	44,205	C		
	4	↙	5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C		
3	2	↙	6/8	9	10	81	0,111	54	1,350	1,949	1847	-	5	205	0,263	40,199	0,203	1,439	3,468	22,535	C		
	1	↕	6/8	9	10	81	0,111	196	4,900	2,061	1767	-	5	194	1,010	216,776	9,526	14,426	20,850	145,116	F		
4	4	↑	11/012	21	22	69	0,244	298	7,450	2,072	1736	x								91,953			
	3	↑	11/012	21	22	69	0,488	298	7,450	2,072	1736	-	21	848	0,703	24,987	1,656	13,269	19,430	134,184	B		
	2	→	9/010	33	34	57	0,378	651	16,275	1,852	1944	-	18	735	0,886	64,566	7,838	23,059	31,180	192,505	D		
	1	↘																					
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	426	10,650	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A		
	2	↘	12	90	91	0	1,011	426	10,650	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A		
	3	↙	13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C		
6	1	↑	14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C		
7	2	↗	15	70	71	20	0,789	420	10,500	2,090	1724	-	34	1360	0,309	3,329	0,257	3,187	6,206	43,231	A		
	1	↗	15	70	71	20	0,789	434	10,850	2,015	1755	-	35	1408	0,308	3,302	0,256	3,280	6,343	44,109	A		
Knotenpunktssummen:								4242						10483									
Gewichtete Mittelwerte:																0,559	38,486						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>n_k}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.18

LISA+

MIV - SP3_Abend_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Abendspitze

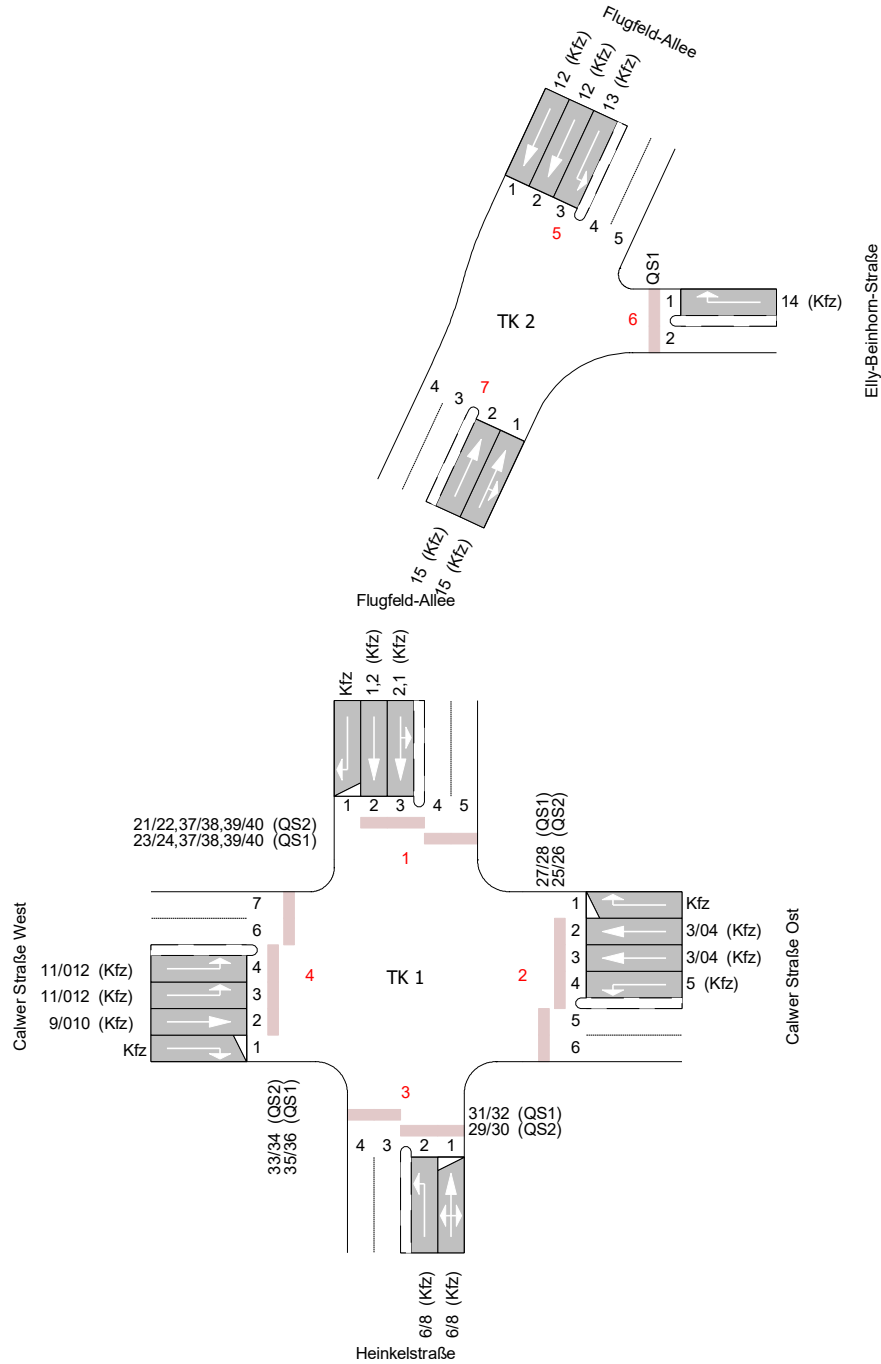
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>NK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	←																							
	2	↓	1	17	18	73	0,304	311	7,775	1,926	1922	-	15	585	0,915	90,556	9,808	22,704	30,763	197,498	E				
	3	→	2	17	18	73	0,200	224	5,600	1,800	2000	x								59,508					
2	1	↖																							
	2	←	3/04	17	18	73	0,200	348	8,700	1,834	1959	-	10	392	0,888	92,399	6,248	14,711	21,198	129,605	E				
	3	←	3/04	17	18	73	0,200	348	8,700	1,834	1959	-	10	392	0,888	92,399	6,248	14,711	21,198	129,605	E				
	4	↙	5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D				
3	2	↖	6/8	19	20	71	0,222	320	8,000	1,841	1955	-	11	434	0,737	48,965	1,977	9,419	14,609	89,670	C				
	1	↔	6/8	19	20	71	0,222	397	9,925	1,874	1936	-	11	426	0,932	116,020	9,665	19,401	26,850	167,705	E				
4	4	↗	11/012	15	16	75	0,178	289	7,225	1,958	1839	x								121,878					
	3	↗	11/012	15	16	75	0,356	289	7,225	1,958	1839	-	16	654	0,884	67,616	7,336	20,915	28,650	187,027	D				
	2	→	9/010	26	27	64	0,300	561	14,025	1,849	1947	-	15	584	0,961	126,283	15,460	29,254	38,401	236,627	E				
	1	↘																							
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A				
	2	↘	12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A				
	3	↙	13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C				
6	1	↖	14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D				
7	2	↗	15	70	71	20	0,789	545	13,625	1,912	1883	-	37	1486	0,367	3,639	0,338	4,385	7,927	50,511	A				
	1	↗	15	70	71	20	0,789	548	13,700	1,911	1884	-	37	1488	0,368	3,646	0,340	4,413	7,966	50,807	A				
Knotenpunktssummen:								5325						10931											
Gewichtete Mittelwerte:																0,662	56,906								
TU = 90 s T = 3600 s																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>NK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.1.19



LISA+

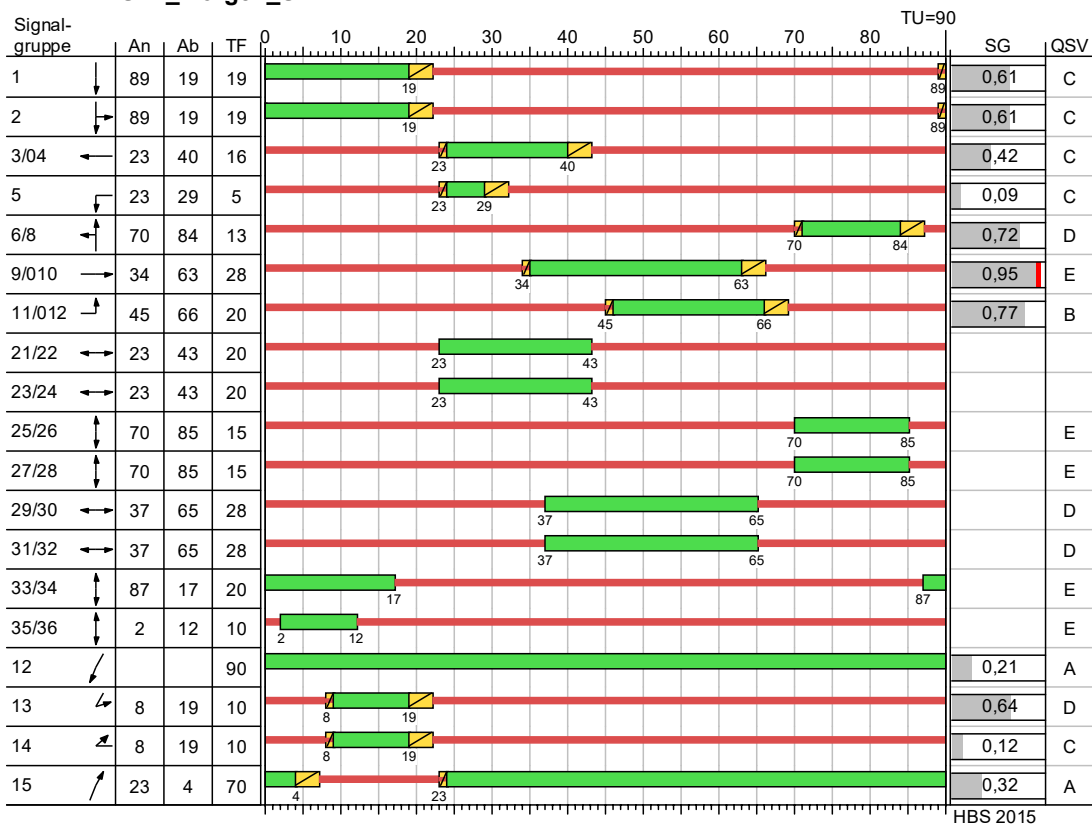


Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.1

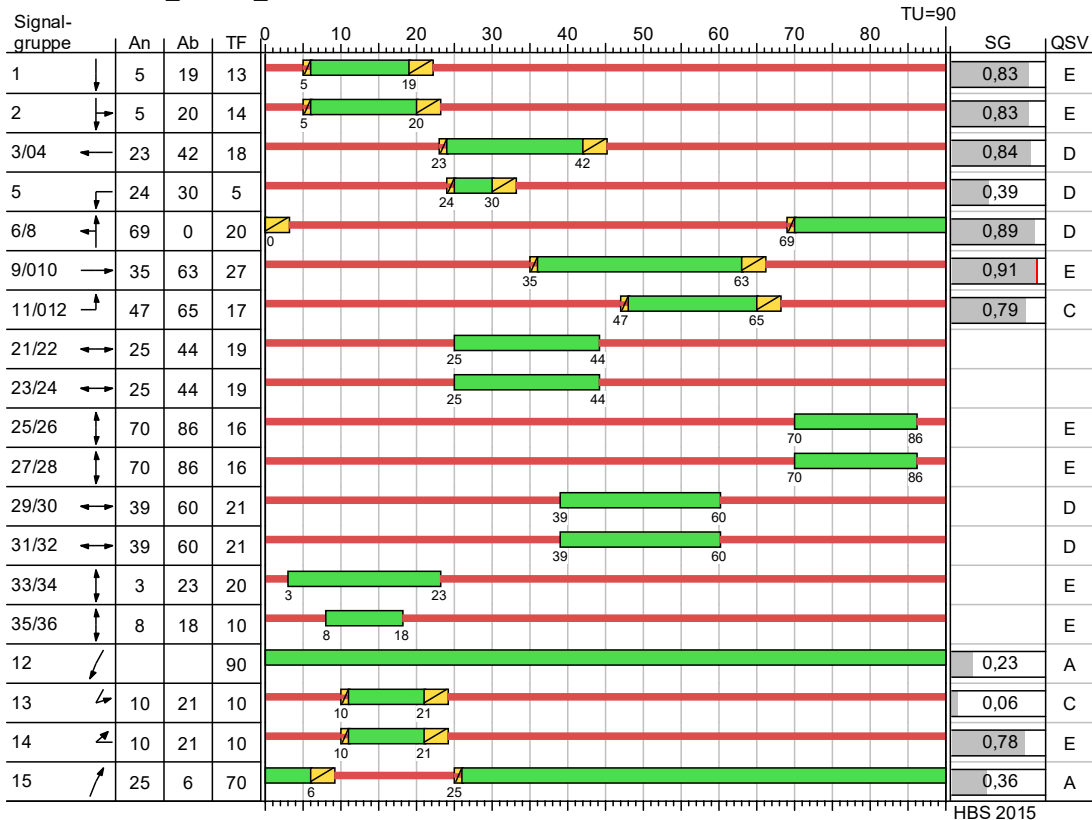
Szenario 1

LISA+

SP1_Morgen_S1






















SP3_Abend_S1



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.2

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Morgenspitze




















Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	19	20	71	0,222	249	6,225	1,957	1840	-	10	408	0,610	40,275	0,994	6,596	10,940	71,351	C			
	3		1, 2	19	20	71	0,222	263	6,575	1,857	1889	-	11	430	0,612	39,934	1,005	6,925	11,376	68,256	C			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	4		11/012	20	21	70	0,233	313	7,825	2,063	1747	x								103,216				
	3		11/012	20	21	70	0,466	313	7,825	2,063	1747	-	20	814	0,769	31,339	2,564	15,588	22,265	153,094	B			
	2		9/010	28	29	62	0,322	592	14,800	1,858	1938	-	16	624	0,949	113,275	14,471	28,921	38,016	235,395	E			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	394	9,850	1,948	1848	-	47	1868	0,211	0,298	0,151	0,013	0,206	1,337	A			
	2		12	90	91	0	1,011	394	9,850	1,948	1848	-	47	1868	0,211	0,298	0,151	0,013	0,206	1,337	A			
	3		13	10	11	80	0,122	155	3,875	1,800	2000	-	6	244	0,635	53,862	1,102	4,790	8,491	50,946	D			
6	1		14	10	11	80	0,122	28	0,700	1,800	2000	-	6	244	0,115	36,245	0,072	0,695	2,105	12,630	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	429	10,725	2,090	1721	-	34	1358	0,316	3,374	0,266	3,281	6,344	44,192	A			
	1		15	70	71	20	0,789	447	11,175	2,003	1760	-	35	1419	0,315	3,338	0,265	3,403	6,523	45,517	A			
Knotenpunktssummen:								4139						10672										
Gewichtete Mittelwerte:																0,526	34,926							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.3

LISA+

MIV - SP3_Abend_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1, 2	14	15	76	0,167	258	6,450	1,926	1869	-	8	312	0,827	76,843	3,520	9,754	15,036	96,531	E		
	3		1, 2	14	15	76	0,167	272	6,800	1,825	1921	-	8	329	0,827	75,215	3,563	10,135	15,519	93,114	E		
2	1																						
	2		3/04	18	19	72	0,211	345	8,625	1,836	1959	-	10	413	0,835	68,854	3,998	12,259	18,180	111,262	D		
	3		3/04	18	19	72	0,211	345	8,625	1,836	1959	-	10	413	0,835	68,854	3,998	12,259	18,180	111,262	D		
	4		5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D		
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C		
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E		
4	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	x											96,288
	3		11/012	17	18	73	0,400	289	7,225	1,958	1839	-	18	736	0,785	37,697	2,879	15,517	22,179	144,785	C		
	2		9/010	27	28	63	0,311	554	13,850	1,849	1947	-	15	606	0,914	88,575	9,886	23,218	31,367	193,283	E		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A		
	2		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A		
	3		13	10	11	80	0,122	15	0,375	1,800	2000	-	6	244	0,061	35,481	0,036	0,368	1,394	8,364	C		
6	1		14	10	11	80	0,122	190	4,750	1,800	2000	-	6	244	0,779	73,994	2,417	7,025	11,508	69,048	E		
7	2		15	70	71	20	0,789	539	13,475	1,915	1882	-	37	1485	0,363	3,613	0,332	4,316	7,830	49,987	A		
	1		15	70	71	20	0,789	538	13,450	1,910	1883	-	37	1487	0,362	3,603	0,330	4,303	7,811	49,819	A		
Knotenpunktssummen:								5300						11175									
Gewichtete Mittelwerte:																0,626	43,033						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

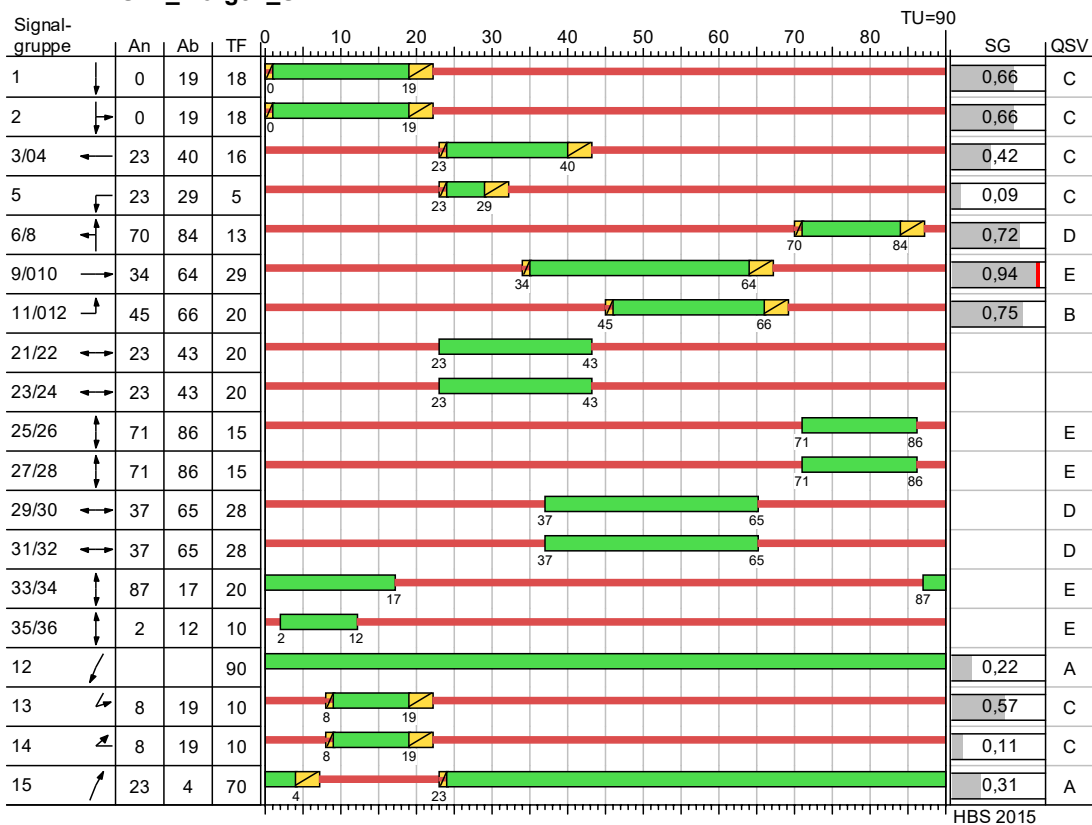
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauräume	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.4

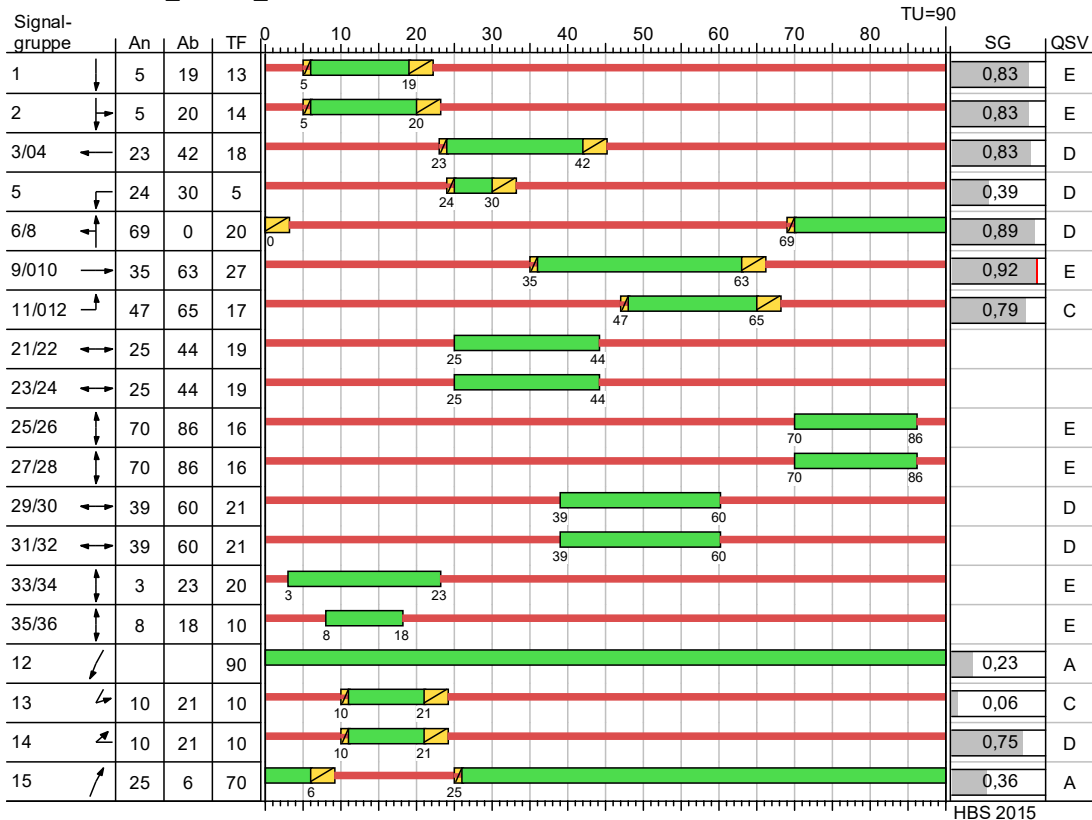
Szenario 2

LISA+

SP1_Morgen_S2






















SP3_Abend_S2



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.5

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	18	19	72	0,211	257	6,425	1,958	1840	-	10	388	0,662	44,494	1,286	7,178	11,709	76,436	C			
	3		1, 2	18	19	72	0,211	272	6,800	1,850	1893	-	10	410	0,663	43,941	1,295	7,533	12,175	73,050	C			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	4		11/012	20	21	70	0,233	306	7,650	2,065	1741	x								99,583				
	3		11/012	20	21	70	0,466	306	7,650	2,065	1741	-	20	812	0,754	29,976	2,299	14,895	21,422	147,426	B			
	2		9/010	29	30	61	0,333	607	15,175	1,856	1940	-	16	646	0,940	104,536	13,529	28,263	37,254	230,453	E			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	402	10,050	1,944	1852	-	47	1872	0,215	0,305	0,155	0,014	0,214	1,387	A			
	2		12	90	91	0	1,011	402	10,050	1,944	1852	-	47	1872	0,215	0,305	0,155	0,014	0,214	1,387	A			
	3		13	10	11	80	0,122	138	3,450	1,800	2000	-	6	244	0,566	49,081	0,801	4,055	7,461	44,766	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	27	0,675	1,800	2000	-	6	244	0,111	36,184	0,069	0,670	2,054	12,324	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	422	10,550	2,092	1722	-	34	1359	0,311	3,344	0,260	3,210	6,240	43,505	A			
	1		15	70	71	20	0,789	440	11,000	2,009	1757	-	35	1414	0,311	3,317	0,260	3,336	6,425	44,757	A			
Knotenpunktssummen:								4141						10656										
Gewichtete Mittelwerte:																0,527	34,017							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.6

LISA+

MIV - SP3_Abend_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	nc [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	tw [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1, 2	14	15	76	0,167	257	6,425	1,926	1869	-	8	312	0,824	75,934	3,443	9,649	14,902	95,671	E		
	3		1, 2	14	15	76	0,167	272	6,800	1,825	1921	-	8	329	0,827	75,215	3,563	10,135	15,519	93,114	E		
2	1																						
	2		3/04	18	19	72	0,211	344	8,600	1,840	1959	-	10	413	0,833	68,261	3,932	12,164	18,063	110,762	D		
	3		3/04	18	19	72	0,211	344	8,600	1,840	1959	-	10	413	0,833	68,261	3,932	12,164	18,063	110,762	D		
	4		5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D		
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C		
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E		
4	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	x								96,288			
	3		11/012	17	18	73	0,400	289	7,225	1,958	1839	-	18	736	0,785	37,697	2,879	15,517	22,179	144,785	C		
	2		9/010	27	28	63	0,311	555	13,875	1,849	1947	-	15	606	0,916	89,878	10,101	23,469	31,662	195,101	E		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A		
	2		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A		
	3		13	10	11	80	0,122	14	0,350	1,800	2000	-	6	244	0,057	35,420	0,033	0,342	1,331	7,986	C		
6	1		14	10	11	80	0,122	184	4,600	1,800	2000	-	6	244	0,754	68,804	2,074	6,522	10,841	65,046	D		
7	2		15	70	71	20	0,789	540	13,500	1,913	1882	-	37	1485	0,364	3,618	0,333	4,329	7,848	50,055	A		
	1		15	70	71	20	0,789	541	13,525	1,912	1883	-	37	1487	0,364	3,617	0,333	4,337	7,859	50,172	A		
Knotenpunktssummen:								5295						11175									
Gewichtete Mittelwerte:																0,625	42,799						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

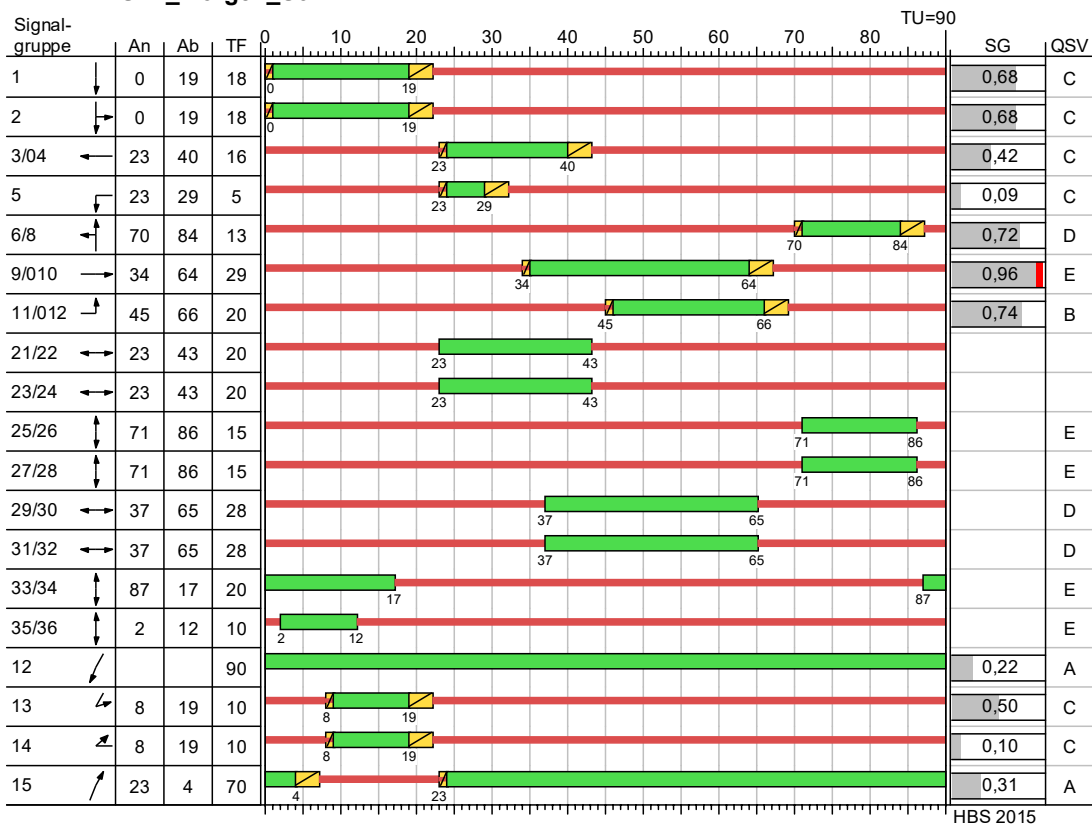
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.7

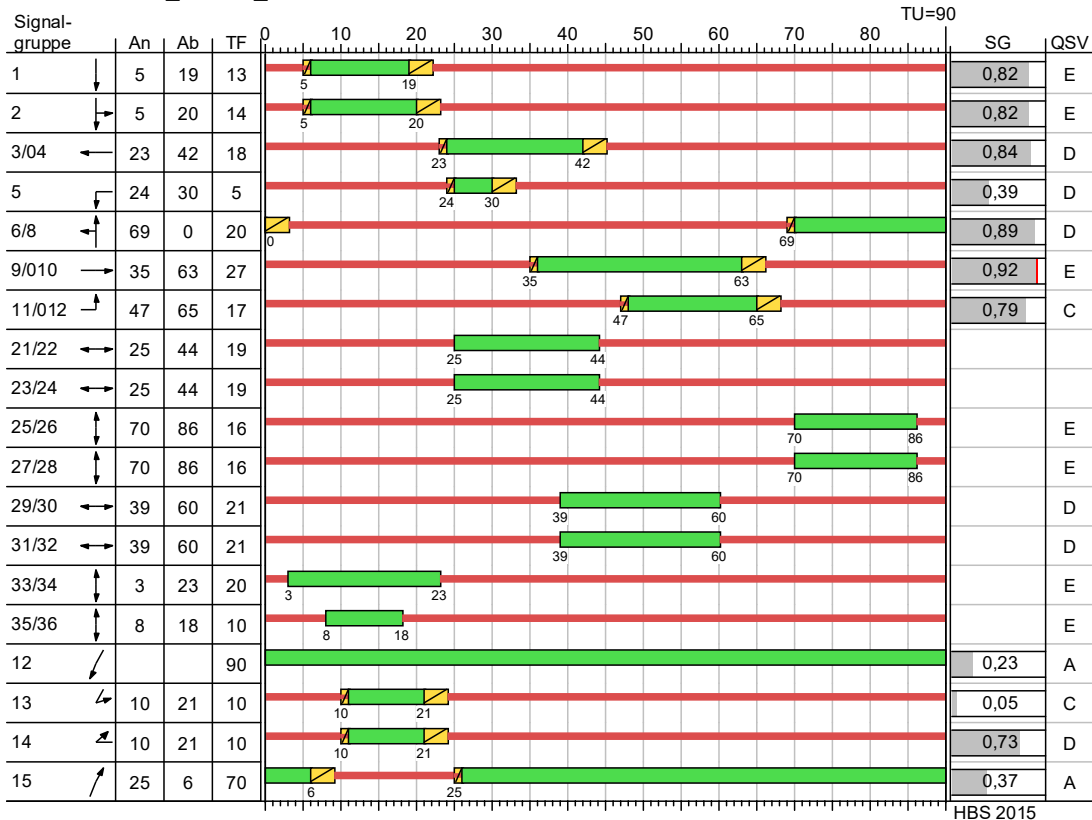
Szenario 3

LISA+

SP1_Morgen_S3



SP3_Abend_S3



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.8

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	18	19	72	0,211	264	6,600	1,958	1840	-	10	388	0,680	45,826	1,414	7,494	12,124	79,145	C			
	3		1, 2	18	19	72	0,211	281	7,025	1,843	1896	-	10	412	0,682	45,243	1,433	7,907	12,663	75,978	C			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	4		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	x								96,382				
	3		11/012	20	21	70	0,465	298	7,450	2,077	1736	-	20	808	0,738	28,788	2,060	14,196	20,568	142,413	B			
	2		9/010	29	30	61	0,333	622	15,550	1,854	1942	-	16	647	0,961	122,168	16,665	31,918	41,473	256,303	E			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	410	10,250	1,942	1854	-	47	1874	0,219	0,312	0,159	0,014	0,214	1,385	A			
	2		12	90	91	0	1,011	410	10,250	1,942	1854	-	47	1874	0,219	0,312	0,159	0,014	0,214	1,385	A			
	3		13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	417	10,425	2,088	1722	-	34	1359	0,307	3,319	0,255	3,158	6,163	42,894	A			
	1		15	70	71	20	0,789	432	10,800	2,019	1753	-	35	1408	0,307	3,296	0,255	3,262	6,317	44,042	A			
Knotenpunktssummen:								4140						10653										
Gewichtete Mittelwerte:																0,529	36,777							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.9

LISA+

MIV - SP3_Abend_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	ta [s]	ts [s]	fa	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	nc [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	tw [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙																					
	2	↓	1, 2	14	15	76	0,167	257	6,425	1,926	1869	-	8	312	0,824	75,934	3,443	9,649	14,902	95,671	E		
	3	→	1, 2	14	15	76	0,167	271	6,775	1,825	1921	-	8	329	0,824	74,319	3,483	10,027	15,382	92,292	E		
2	1	↕																					
	2	←	3/04	18	19	72	0,211	345	8,625	1,836	1959	-	10	413	0,835	68,854	3,998	12,259	18,180	111,262	D		
	3	←	3/04	18	19	72	0,211	345	8,625	1,836	1959	-	10	413	0,835	68,854	3,998	12,259	18,180	111,262	D		
	4	↙	5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D		
3	2	↙	6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C		
	1	↕	6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E		
4	4	↕	11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	x								96,288			
	3	↕	11/012	17	18	73	0,400	289	7,225	1,958	1839	-	18	736	0,785	37,697	2,879	15,517	22,179	144,785	C		
	2	→	9/010	27	28	63	0,311	555	13,875	1,849	1947	-	15	606	0,916	89,878	10,101	23,469	31,662	195,101	E		
	1	↙																					
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	448	11,200	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A		
	2	↘	12	90	91	0	1,011	448	11,200	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A		
	3	↙	13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C		
6	1	↕	14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D		
7	2	↗	15	70	71	20	0,789	543	13,575	1,915	1882	-	37	1485	0,366	3,634	0,337	4,364	7,897	50,414	A		
	1	↗	15	70	71	20	0,789	543	13,575	1,910	1883	-	37	1487	0,365	3,625	0,335	4,358	7,889	50,269	A		
Knotenpunktssummen:								5291						11175									
Gewichtete Mittelwerte:																0,624	42,619						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

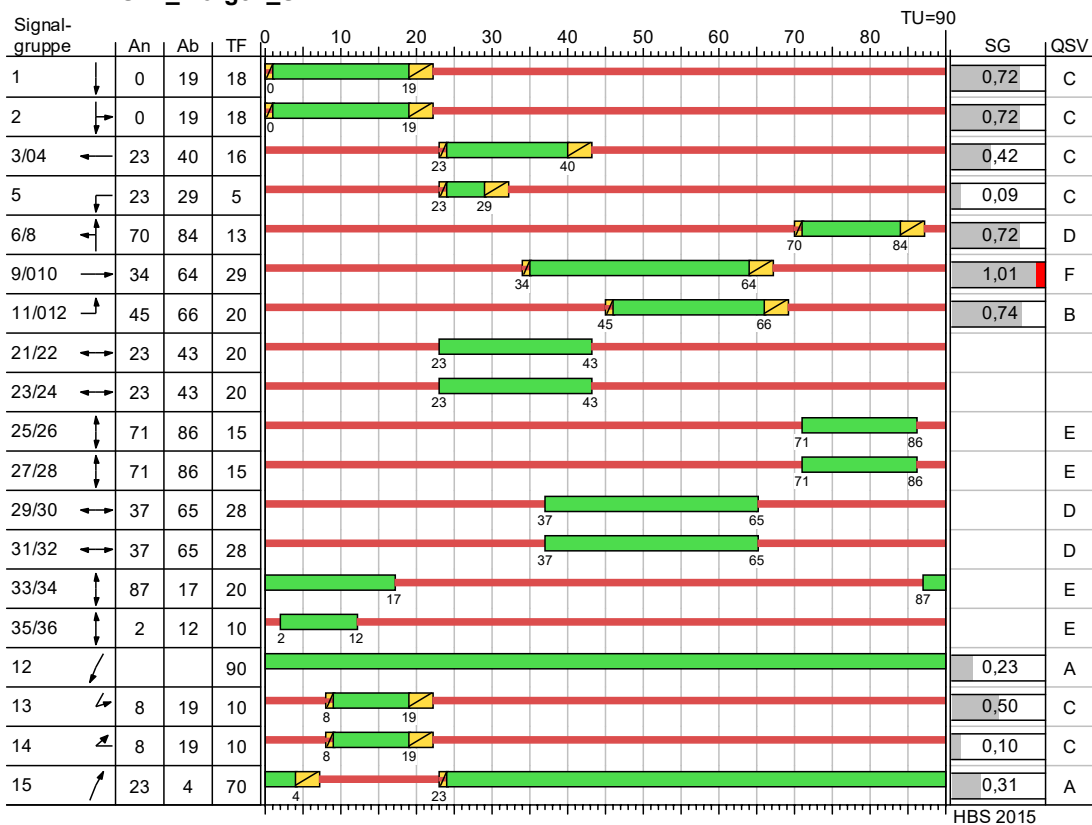
Zuf	Zufahrt	-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	-]
SGR	Signalgruppe	-]
tf	Freigabezeit	[s]
ta	Abflusszeit	[s]
ts	Sperrzeit	[s]
fa	Abflusszeitanteil	-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
tb	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
qs	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	-]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.10

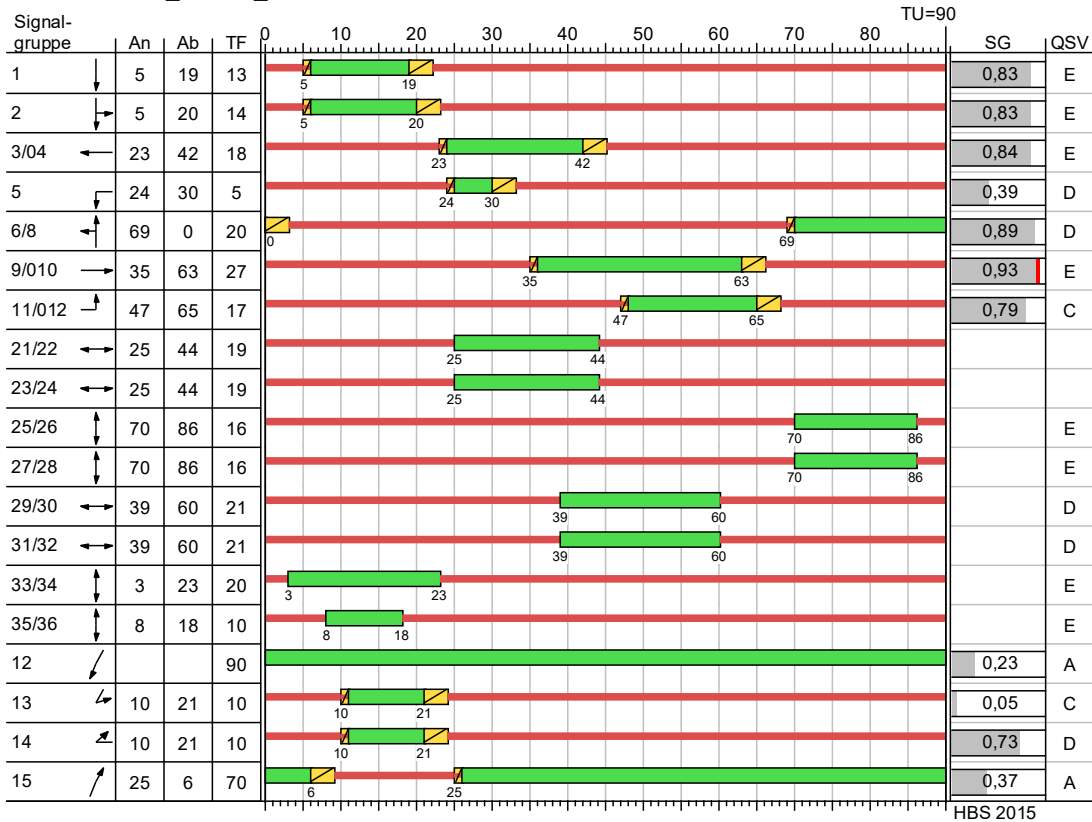
Szenario 4

LISA+

SP1_Morgen_S4



SP3_Abend_S4



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.11

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Morgenspitze




















Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙																					
	2	↓	1, 2	18	19	72	0,211	279	6,975	1,955	1840	-	10	388	0,719	49,353	1,760	8,247	13,104	85,386	C		
	3	→	1, 2	18	19	72	0,211	299	7,475	1,836	1901	-	10	414	0,722	48,691	1,799	8,757	13,762	82,572	C		
2	1	↕																					
	2	←	3/04	16	17	74	0,189	154	3,850	1,870	1925	-	9	364	0,423	36,442	0,432	3,826	7,134	44,473	C		
	3	←	3/04	16	17	74	0,189	154	3,850	1,870	1925	-	9	364	0,423	36,442	0,432	3,826	7,134	44,473	C		
	4	↘	5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C		
3	2	↙	6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B		
	1	↕	6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D		
4	4	↗	11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	x								96,382			
	3	↗	11/012	20	21	70	0,465	298	7,450	2,077	1736	-	20	808	0,738	28,788	2,060	14,196	20,568	142,413	B		
	2	→	9/010	29	30	61	0,333	651	16,275	1,852	1944	-	16	647	1,006	165,101	24,278	40,553	51,323	316,868	F		
	1	↘																					
5	1	↘	12	90	91	0	1,011	427	10,675	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A		
	2	↘	12	90	91	0	1,011	427	10,675	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A		
	3	↘	13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C		
6	1	↕	14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C		
7	2	↗	15	70	71	20	0,789	420	10,500	2,090	1724	-	34	1360	0,309	3,329	0,257	3,187	6,206	43,231	A		
	1	↗	15	70	71	20	0,789	434	10,850	2,015	1755	-	35	1408	0,308	3,302	0,256	3,280	6,343	44,109	A		
Knotenpunktssummen:								4247						10668									
Gewichtete Mittelwerte:															0,545	44,168							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.12

LISA+

MIV - SP3_Abend_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	nc [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1, 2	14	15	76	0,167	260	6,500	1,924	1869	-	8	312	0,833	78,767	3,683	9,972	15,313	98,218	E		
	3		1, 2	14	15	76	0,167	275	6,875	1,825	1922	-	8	330	0,833	77,006	3,734	10,386	15,836	95,016	E		
2	1																						
	2		3/04	18	19	72	0,211	348	8,700	1,834	1959	-	10	413	0,843	71,355	4,277	12,626	18,635	113,934	E		
	3		3/04	18	19	72	0,211	348	8,700	1,834	1959	-	10	413	0,843	71,355	4,277	12,626	18,635	113,934	E		
	4		5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D		
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C		
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E		
4	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	x								96,288			
	3		11/012	17	18	73	0,400	289	7,225	1,958	1839	-	18	736	0,785	37,697	2,879	15,517	22,179	144,785	C		
	2		9/010	27	28	63	0,311	561	14,025	1,849	1947	-	15	606	0,926	96,746	11,235	24,807	33,230	204,763	E		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A		
	2		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A		
	3		13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C		
6	1		14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D		
7	2		15	70	71	20	0,789	545	13,625	1,912	1883	-	37	1486	0,367	3,639	0,338	4,385	7,927	50,511	A		
	1		15	70	71	20	0,789	548	13,700	1,911	1884	-	37	1488	0,368	3,646	0,340	4,413	7,966	50,807	A		
Knotenpunktssummen:								5325						11178									
Gewichtete Mittelwerte:																0,628	43,960						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

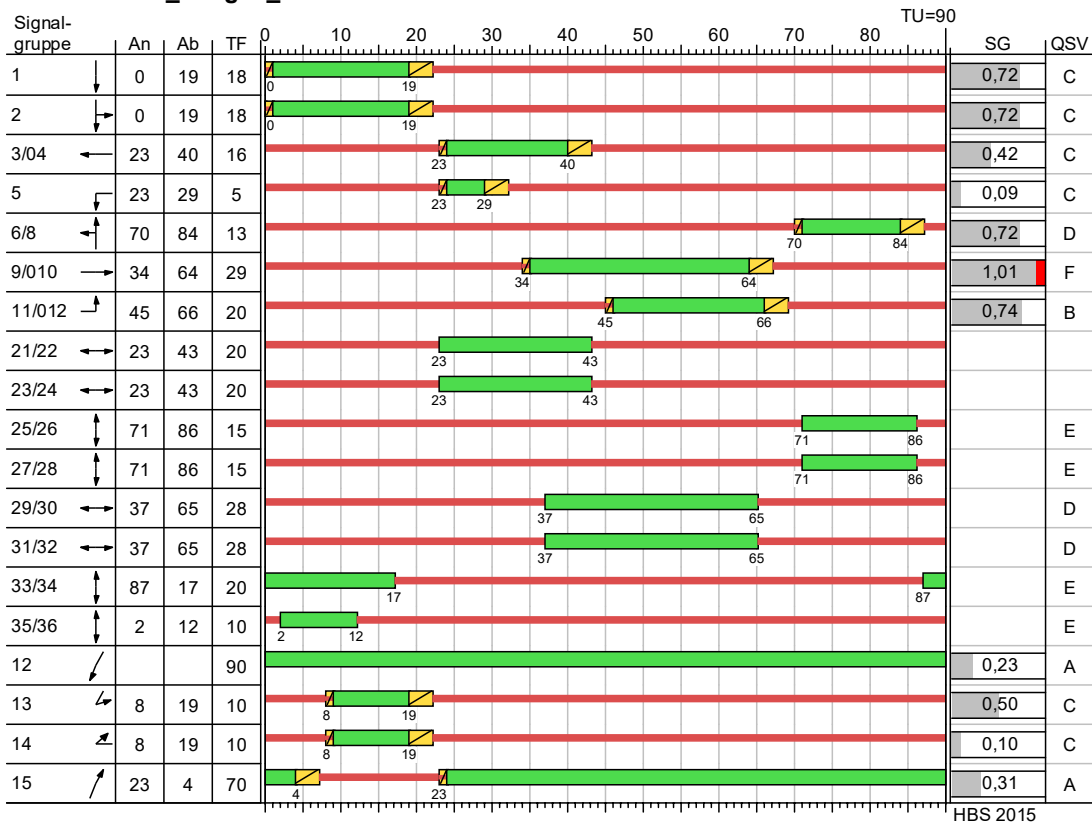
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.13

Szenario 5

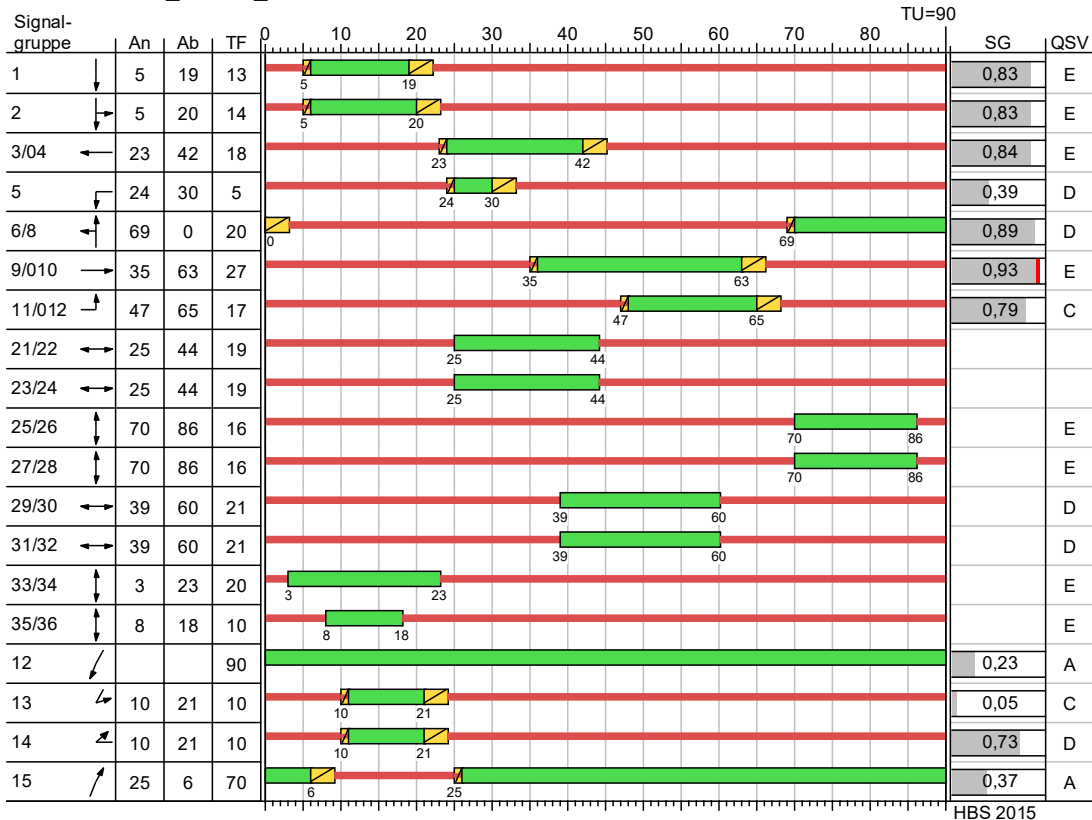


LISA+

SP1_Morgen_S5






















SP3_Abend_S5



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.14

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1, 2	18	19	72	0,211	279	6,975	1,955	1840	-	10	388	0,719	49,353	1,760	8,247	13,104	85,386	C		
	3		1, 2	18	19	72	0,211	298	7,450	1,836	1901	-	10	414	0,720	48,484	1,777	8,708	13,699	82,194	C		
2	1																						
	2		3/04	16	17	74	0,189	153	3,825	1,870	1925	-	9	364	0,420	36,362	0,426	3,796	7,091	44,205	C		
	3		3/04	16	17	74	0,189	153	3,825	1,870	1925	-	9	364	0,420	36,362	0,426	3,796	7,091	44,205	C		
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C		
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B		
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D		
4	4		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	x								96,382			
	3		11/012	20	21	70	0,465	298	7,450	2,077	1736	-	20	808	0,738	28,788	2,060	14,196	20,568	142,413	B		
	2		9/010	29	30	61	0,333	651	16,275	1,852	1944	-	16	647	1,006	165,101	24,278	40,553	51,323	316,868	F		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	426	10,650	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A		
	2		12	90	91	0	1,011	426	10,650	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A		
	3		13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C		
6	1		14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C		
7	2		15	70	71	20	0,789	420	10,500	2,090	1724	-	34	1360	0,309	3,329	0,257	3,187	6,206	43,231	A		
	1		15	70	71	20	0,789	434	10,850	2,015	1755	-	35	1408	0,308	3,302	0,256	3,280	6,343	44,109	A		
Knotenpunktssummen:								4242						10668									
Gewichtete Mittelwerte:															0,545	44,171							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.15

LISA+

MIV - SP3_Abend_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Abendspitze

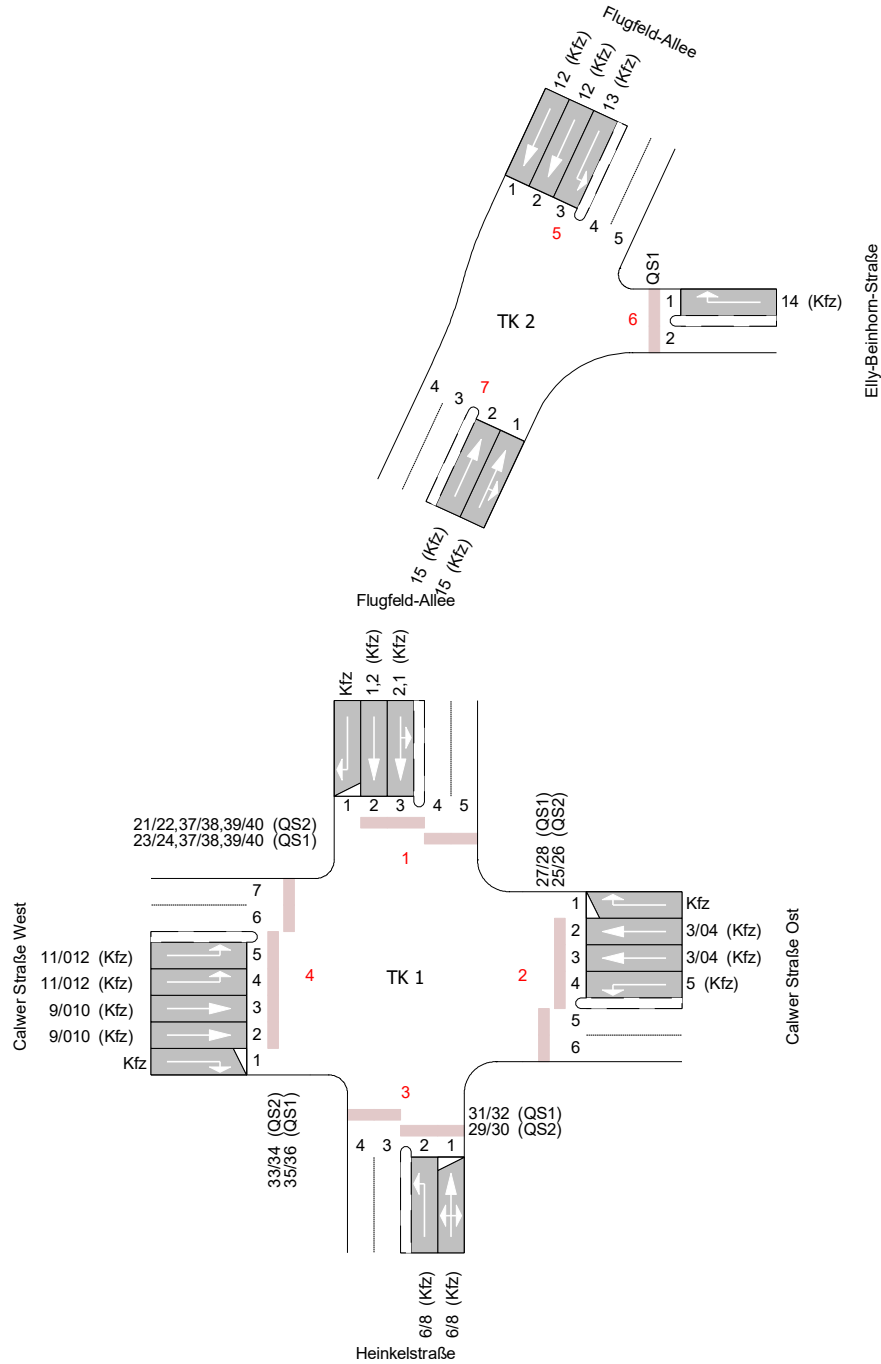
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	nc [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1, 2	14	15	76	0,167	260	6,500	1,924	1869	-	8	312	0,833	78,767	3,683	9,972	15,313	98,218	E		
	3		1, 2	14	15	76	0,167	275	6,875	1,825	1922	-	8	330	0,833	77,006	3,734	10,386	15,836	95,016	E		
2	1																						
	2		3/04	18	19	72	0,211	348	8,700	1,834	1959	-	10	413	0,843	71,355	4,277	12,626	18,635	113,934	E		
	3		3/04	18	19	72	0,211	348	8,700	1,834	1959	-	10	413	0,843	71,355	4,277	12,626	18,635	113,934	E		
	4		5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D		
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C		
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E		
4	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	x									96,288		
	3		11/012	17	18	73	0,400	289	7,225	1,958	1839	-	18	736	0,785	37,697	2,879	15,517	22,179	144,785	C		
	2		9/010	27	28	63	0,311	561	14,025	1,849	1947	-	15	606	0,926	96,746	11,235	24,807	33,230	204,763	E		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A		
	2		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A		
	3		13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C		
6	1		14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D		
7	2		15	70	71	20	0,789	545	13,625	1,912	1883	-	37	1486	0,367	3,639	0,338	4,385	7,927	50,511	A		
	1		15	70	71	20	0,789	548	13,700	1,911	1884	-	37	1488	0,368	3,646	0,340	4,413	7,966	50,807	A		
Knotenpunktssummen:								5325						11178									
Gewichtete Mittelwerte:																0,628	43,960						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 2	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.2.16



LISA+

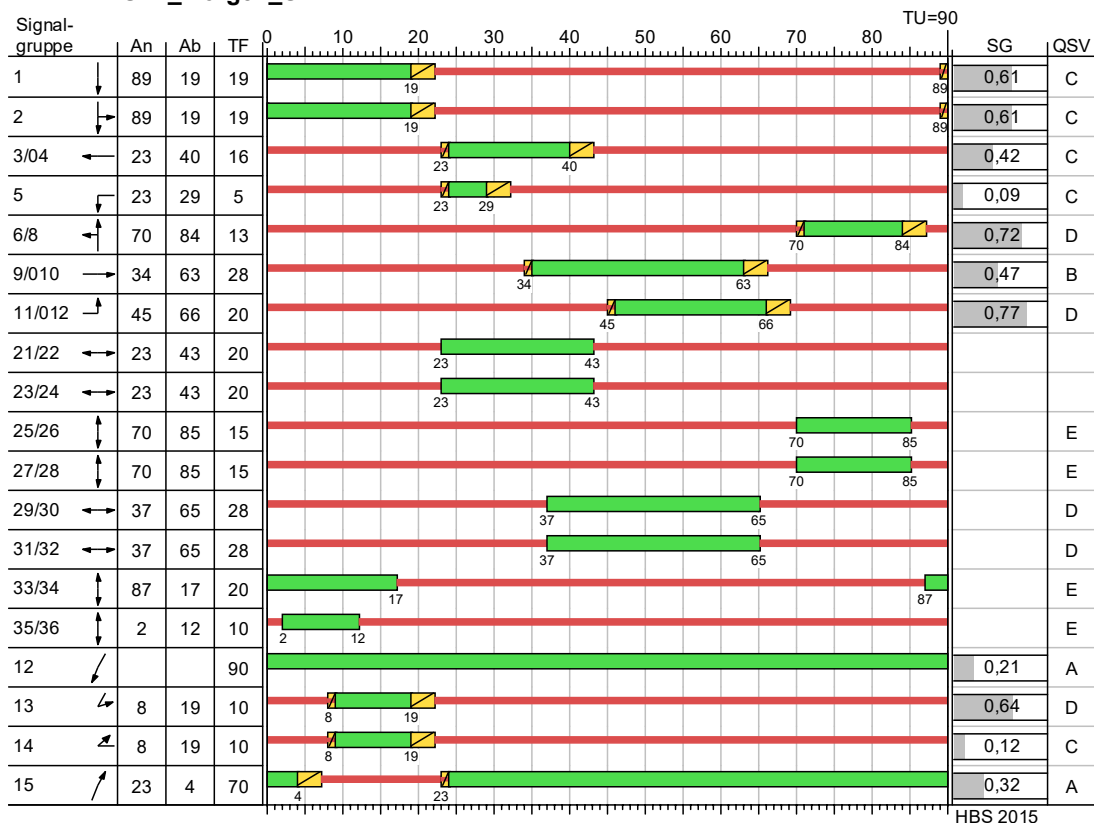


Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.1

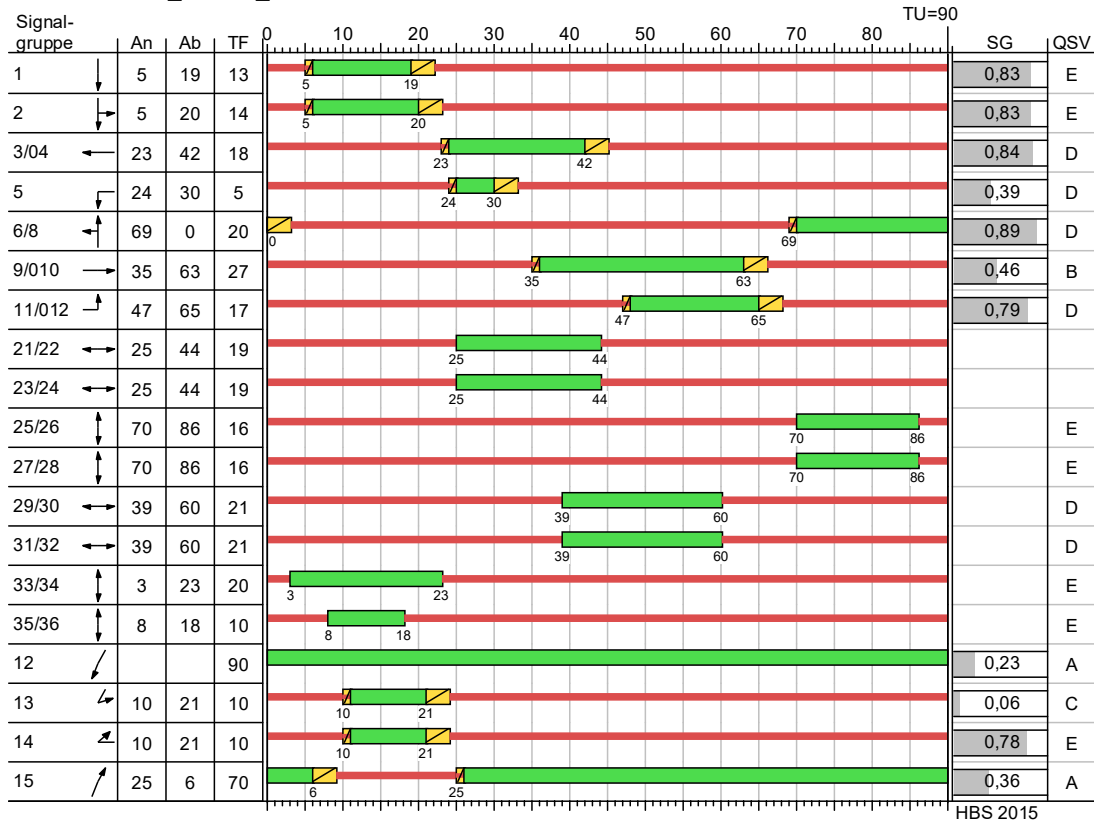
Szenario 1

LISA+

SP1_Morgen_S1























SP3_Abend_S1



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.2

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	nc [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1, 2	19	20	71	0,222	249	6,225	1,957	1840	-	10	408	0,610	40,275	0,994	6,596	10,940	71,351	C		
	3		1, 2	19	20	71	0,222	263	6,575	1,857	1889	-	11	430	0,612	39,934	1,005	6,925	11,376	68,256	C		
2	1																						
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C		
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C		
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C		
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B		
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D		
4	5		11/012	20	21	70	0,233	313	7,825	2,063	1747	-	10	407	0,769	53,675	2,422	9,734	15,011	103,216	D		
	4		11/012	20	21	70	0,233	313	7,825	2,063	1747	-	10	407	0,769	53,675	2,422	9,734	15,011	103,216	D		
	3		9/010	28	29	62	0,322	296	7,400	1,854	1938	-	16	624	0,474	27,533	0,541	6,462	10,761	66,503	B		
	2		9/010	28	29	62	0,322	296	7,400	1,854	1938	-	16	624	0,474	27,533	0,541	6,462	10,761	66,503	B		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	394	9,850	1,948	1848	-	47	1868	0,211	0,298	0,151	0,013	0,206	1,337	A		
	2		12	90	91	0	1,011	394	9,850	1,948	1848	-	47	1868	0,211	0,298	0,151	0,013	0,206	1,337	A		
	3		13	10	11	80	0,122	155	3,875	1,800	2000	-	6	244	0,635	53,862	1,102	4,790	8,491	50,946	D		
6	1		14	10	11	80	0,122	28	0,700	1,800	2000	-	6	244	0,115	36,245	0,072	0,695	2,105	12,630	C		
7	2		15	70	71	20	0,789	429	10,725	2,090	1721	-	34	1358	0,316	3,374	0,266	3,281	6,344	44,192	A		
	1		15	70	71	20	0,789	447	11,175	2,003	1760	-	35	1419	0,315	3,338	0,265	3,403	6,523	45,517	A		
Knotenpunktssummen:								4139						11296									
Gewichtete Mittelwerte:															0,458	26,041							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.3.3

LISA+

MIV - SP3_Abend_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	14	15	76	0,167	258	6,450	1,926	1869	-	8	312	0,827	76,843	3,520	9,754	15,036	96,531	E			
	3		1, 2	14	15	76	0,167	272	6,800	1,825	1921	-	8	329	0,827	75,215	3,563	10,135	15,519	93,114	E			
2	1																							
	2		3/04	18	19	72	0,211	345	8,625	1,836	1959	-	10	413	0,835	68,854	3,998	12,259	18,180	111,262	D			
	3		3/04	18	19	72	0,211	345	8,625	1,836	1959	-	10	413	0,835	68,854	3,998	12,259	18,180	111,262	D			
	4		5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D			
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C			
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E			
4	5		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D			
	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D			
	3		9/010	27	28	63	0,311	277	6,925	1,849	1947	-	15	606	0,457	27,890	0,503	6,065	10,230	63,037	B			
	2		9/010	27	28	63	0,311	277	6,925	1,849	1947	-	15	606	0,457	27,890	0,503	6,065	10,230	63,037	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A			
	2		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A			
	3		13	10	11	80	0,122	15	0,375	1,800	2000	-	6	244	0,061	35,481	0,036	0,368	1,394	8,364	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	190	4,750	1,800	2000	-	6	244	0,779	73,994	2,417	7,025	11,508	69,048	E			
7	2		15	70	71	20	0,789	539	13,475	1,915	1882	-	37	1485	0,363	3,613	0,332	4,316	7,830	49,987	A			
	1		15	70	71	20	0,789	538	13,450	1,910	1883	-	37	1487	0,362	3,603	0,330	4,303	7,811	49,819	A			
Knotenpunktssummen:								5300						11781										
Gewichtete Mittelwerte:																0,578	39,156							
				TU = 90 s				T = 3600 s																

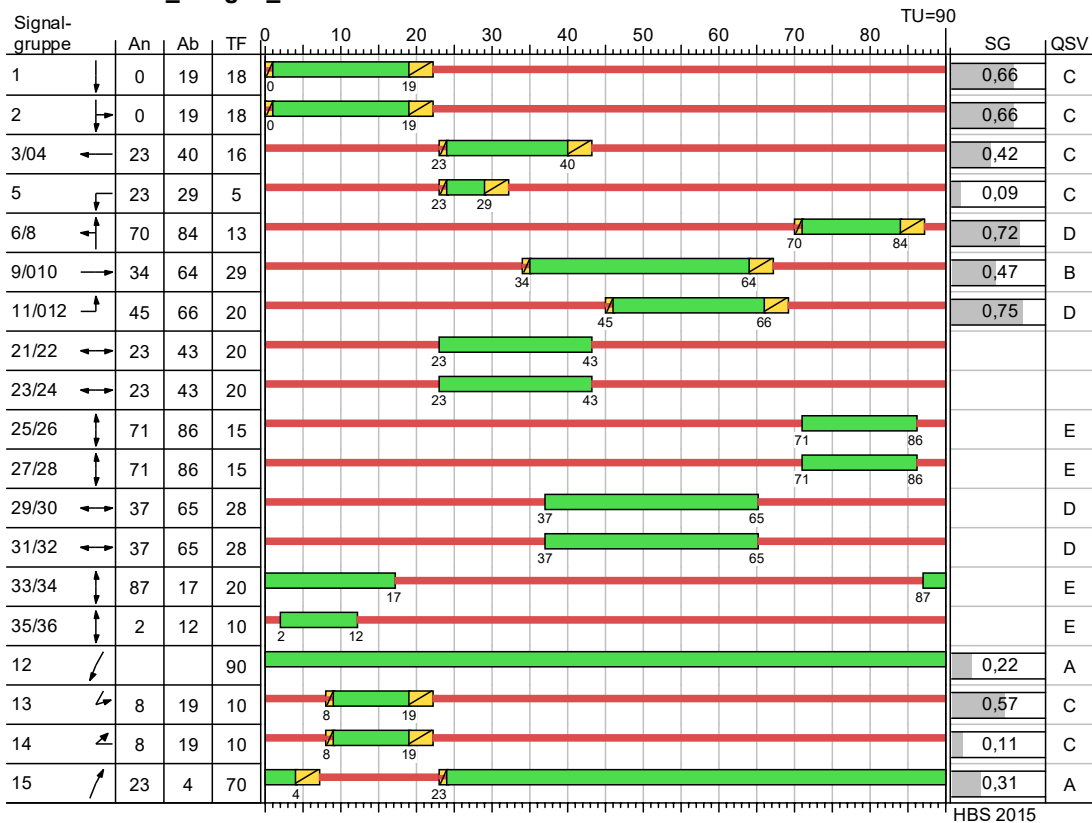
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.3.4

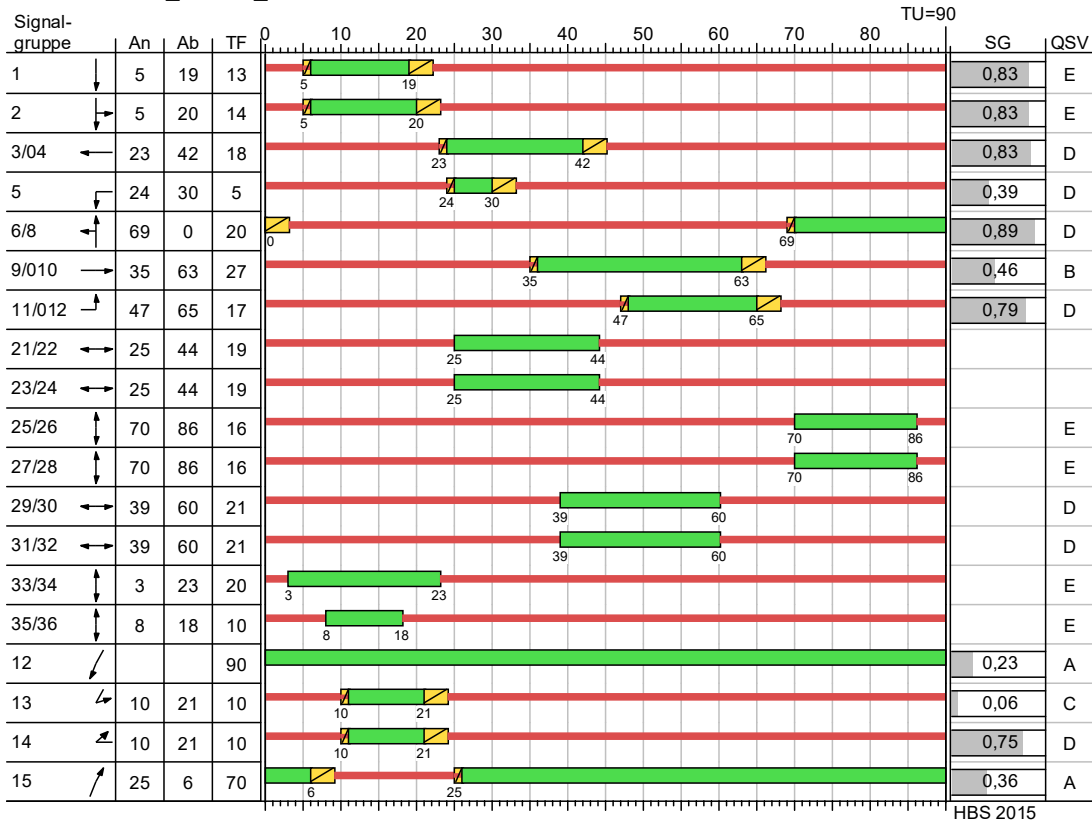
Szenario 2

LISA+

SP1_Morgen_S2



SP3_Abend_S2



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.5

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	18	19	72	0,211	257	6,425	1,958	1840	-	10	388	0,662	44,494	1,286	7,178	11,709	76,436	C			
	3		1, 2	18	19	72	0,211	272	6,800	1,850	1893	-	10	410	0,663	43,941	1,295	7,533	12,175	73,050	C			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	5		11/012	20	21	70	0,233	306	7,650	2,065	1741	-	10	406	0,754	51,551	2,192	9,310	14,470	99,583	D			
	4		11/012	20	21	70	0,233	306	7,650	2,065	1741	-	10	406	0,754	51,551	2,192	9,310	14,470	99,583	D			
	3		9/010	29	30	61	0,333	304	7,600	1,854	1940	-	16	646	0,471	26,720	0,534	6,546	10,873	67,195	B			
	2		9/010	29	30	61	0,333	304	7,600	1,854	1940	-	16	646	0,471	26,720	0,534	6,546	10,873	67,195	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	402	10,050	1,944	1852	-	47	1872	0,215	0,305	0,155	0,014	0,214	1,387	A			
	2		12	90	91	0	1,011	402	10,050	1,944	1852	-	47	1872	0,215	0,305	0,155	0,014	0,214	1,387	A			
	3		13	10	11	80	0,122	138	3,450	1,800	2000	-	6	244	0,566	49,081	0,801	4,055	7,461	44,766	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	27	0,675	1,800	2000	-	6	244	0,111	36,184	0,069	0,670	2,054	12,324	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	422	10,550	2,092	1722	-	34	1359	0,311	3,344	0,260	3,210	6,240	43,505	A			
	1		15	70	71	20	0,789	440	11,000	2,009	1757	-	35	1414	0,311	3,317	0,260	3,336	6,425	44,757	A			
Knotenpunktssummen:								4142							11302									
Gewichtete Mittelwerte:																0,458	25,800							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.6	

LISA+

MIV - SP3_Abend_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1																								
	2		1, 2	14	15	76	0,167	257	6,425	1,926	1869	-	8	312	0,824	75,934	3,443	9,649	14,902	95,671	E				
	3		1, 2	14	15	76	0,167	272	6,800	1,825	1921	-	8	329	0,827	75,215	3,563	10,135	15,519	93,114	E				
2	1																								
	2		3/04	18	19	72	0,211	344	8,600	1,840	1959	-	10	413	0,833	68,261	3,932	12,164	18,063	110,762	D				
	3		3/04	18	19	72	0,211	344	8,600	1,840	1959	-	10	413	0,833	68,261	3,932	12,164	18,063	110,762	D				
	4		5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D				
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C				
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E				
4	5		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D				
	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D				
	3		9/010	27	28	63	0,311	278	6,950	1,849	1947	-	15	606	0,459	27,932	0,507	6,093	10,268	63,271	B				
	2		9/010	27	28	63	0,311	278	6,950	1,849	1947	-	15	606	0,459	27,932	0,507	6,093	10,268	63,271	B				
	1																								
5	1		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A				
	2		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A				
	3		13	10	11	80	0,122	14	0,350	1,800	2000	-	6	244	0,057	35,420	0,033	0,342	1,331	7,986	C				
6	1		14	10	11	80	0,122	184	4,600	1,800	2000	-	6	244	0,754	68,804	2,074	6,522	10,841	65,046	D				
7	2		15	70	71	20	0,789	540	13,500	1,913	1882	-	37	1485	0,364	3,618	0,333	4,329	7,848	50,055	A				
	1		15	70	71	20	0,789	541	13,525	1,912	1883	-	37	1487	0,364	3,617	0,333	4,337	7,859	50,172	A				
Knotenpunktssummen:								5296						11781											
Gewichtete Mittelwerte:																0,577	38,772								
				TU = 90 s				T = 3600 s																	

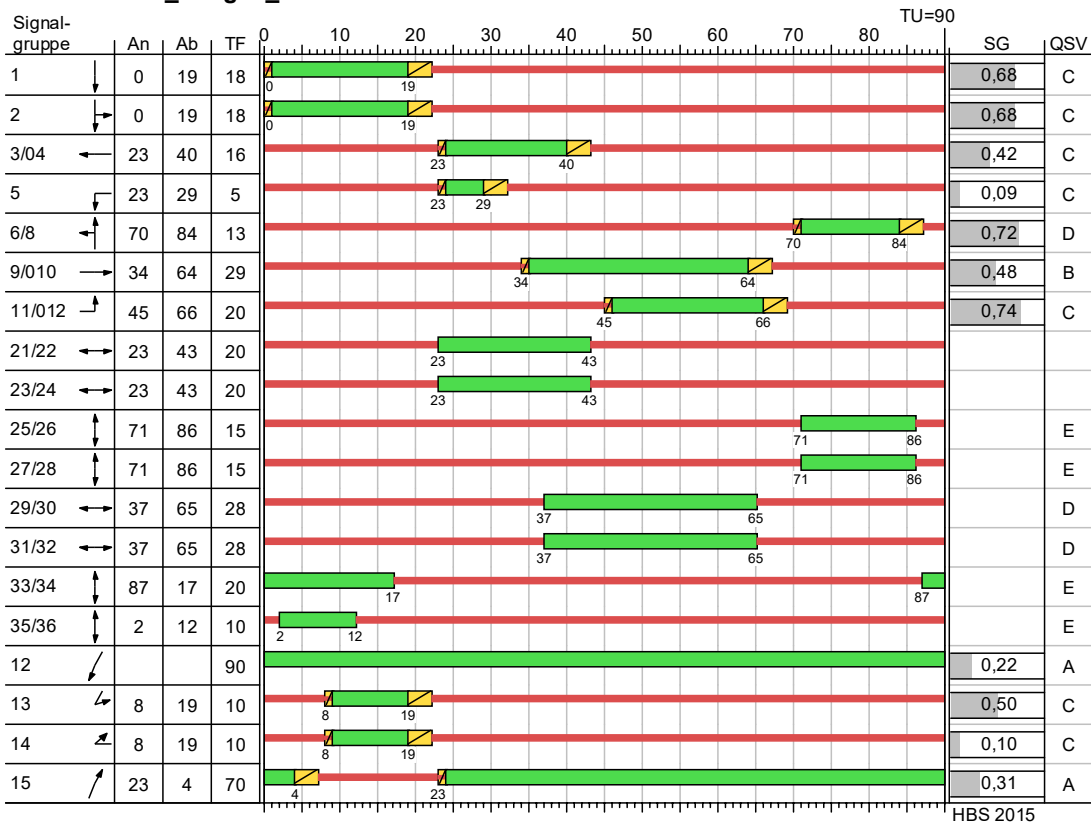
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.7

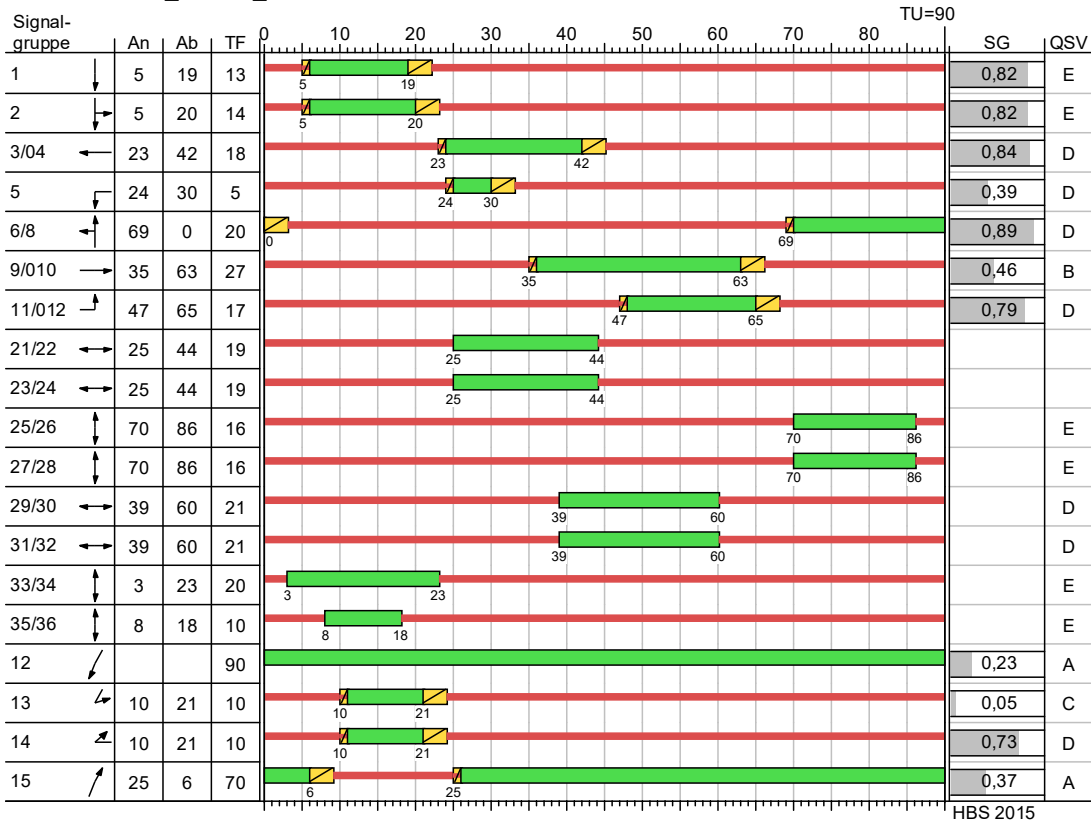
Szenario 3

LISA+

SP1_Morgen_S3



SP3_Abend_S3



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.8

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	18	19	72	0,211	264	6,600	1,958	1840	-	10	388	0,680	45,826	1,414	7,494	12,124	79,145	C			
	3		1, 2	18	19	72	0,211	281	7,025	1,843	1896	-	10	412	0,682	45,243	1,433	7,907	12,663	75,978	C			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	5		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	4		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	3		9/010	29	30	61	0,333	311	7,775	1,852	1942	-	16	647	0,481	26,943	0,558	6,733	11,121	68,661	B			
	2		9/010	29	30	61	0,333	311	7,775	1,852	1942	-	16	647	0,481	26,943	0,558	6,733	11,121	68,661	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	410	10,250	1,942	1854	-	47	1874	0,219	0,312	0,159	0,014	0,214	1,385	A			
	2		12	90	91	0	1,011	410	10,250	1,942	1854	-	47	1874	0,219	0,312	0,159	0,014	0,214	1,385	A			
	3		13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	417	10,425	2,088	1722	-	34	1359	0,307	3,319	0,255	3,158	6,163	42,894	A			
	1		15	70	71	20	0,789	432	10,800	2,019	1753	-	35	1408	0,307	3,296	0,255	3,262	6,317	44,042	A			
Knotenpunktssummen:								4140						11300										
Gewichtete Mittelwerte:																0,457	25,467							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.9

LISA+

MIV - SP3_Abend_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1																								
	2		1, 2	14	15	76	0,167	257	6,425	1,926	1869	-	8	312	0,824	75,934	3,443	9,649	14,902	95,671	E				
	3		1, 2	14	15	76	0,167	271	6,775	1,825	1921	-	8	329	0,824	74,319	3,483	10,027	15,382	92,292	E				
2	1																								
	2		3/04	18	19	72	0,211	345	8,625	1,836	1959	-	10	413	0,835	68,854	3,998	12,259	18,180	111,262	D				
	3		3/04	18	19	72	0,211	345	8,625	1,836	1959	-	10	413	0,835	68,854	3,998	12,259	18,180	111,262	D				
	4		5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D				
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C				
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E				
4	5		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D				
	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D				
	3		9/010	27	28	63	0,311	278	6,950	1,849	1947	-	15	606	0,459	27,932	0,507	6,093	10,268	63,271	B				
	2		9/010	27	28	63	0,311	278	6,950	1,849	1947	-	15	606	0,459	27,932	0,507	6,093	10,268	63,271	B				
	1																								
5	1		12	90	91	0	1,011	448	11,200	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A				
	2		12	90	91	0	1,011	448	11,200	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A				
	3		13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C				
6	1		14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D				
7	2		15	70	71	20	0,789	543	13,575	1,915	1882	-	37	1485	0,366	3,634	0,337	4,364	7,897	50,414	A				
	1		15	70	71	20	0,789	543	13,575	1,910	1883	-	37	1487	0,365	3,625	0,335	4,358	7,889	50,269	A				
Knotenpunktssummen:								5292						11781											
Gewichtete Mittelwerte:																0,576	38,590								
				TU = 90 s				T = 3600 s																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

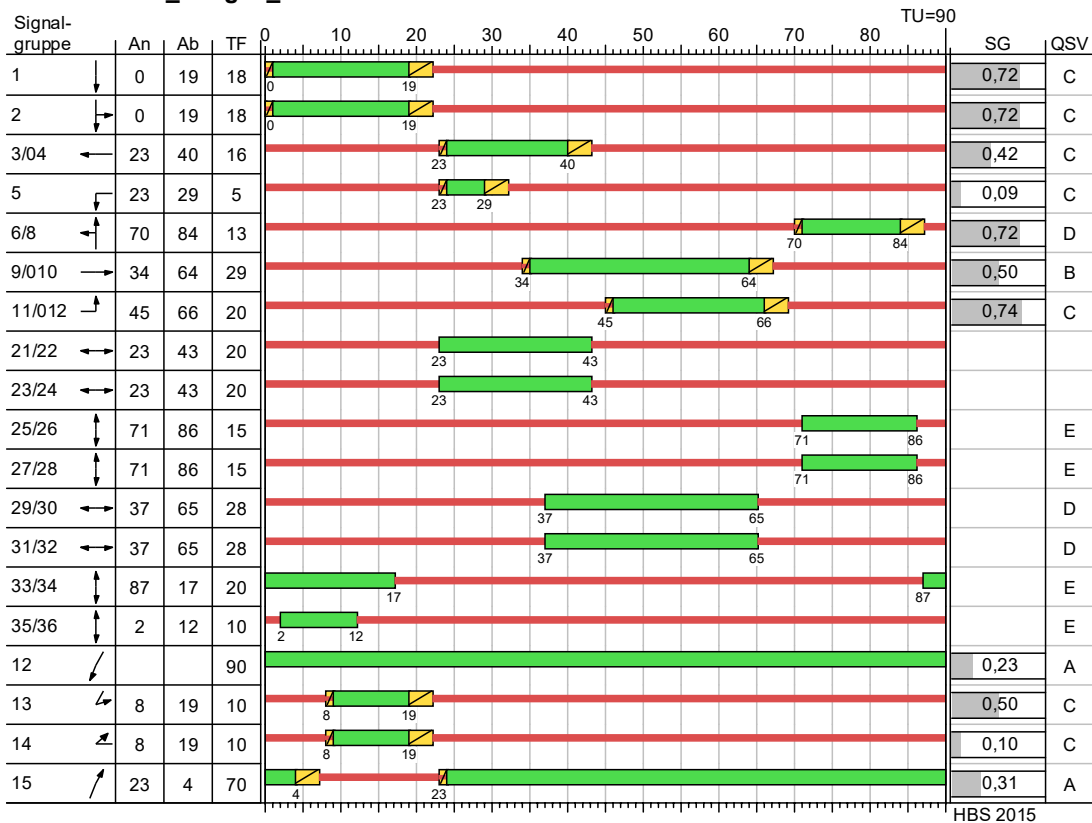
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.10

Szenario 4

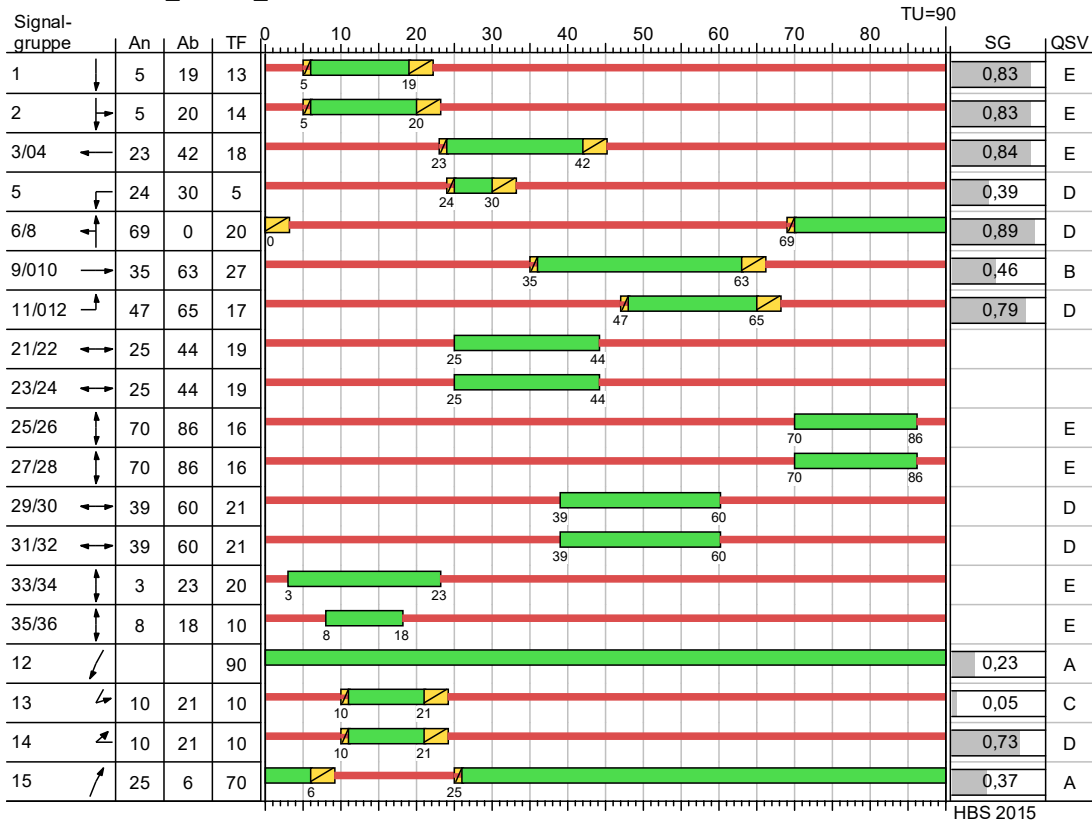


LISA+

SP1_Morgen_S4



SP3_Abend_S4



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.11

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	18	19	72	0,211	279	6,975	1,955	1840	-	10	388	0,719	49,353	1,760	8,247	13,104	85,386	C			
	3		1, 2	18	19	72	0,211	299	7,475	1,836	1901	-	10	414	0,722	48,691	1,799	8,757	13,762	82,572	C			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	154	3,850	1,870	1925	-	9	364	0,423	36,442	0,432	3,826	7,134	44,473	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	154	3,850	1,870	1925	-	9	364	0,423	36,442	0,432	3,826	7,134	44,473	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	5		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	4		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	3		9/010	29	30	61	0,333	326	8,150	1,850	1944	-	16	647	0,504	27,497	0,618	7,150	11,672	71,993	B			
	2		9/010	29	30	61	0,333	326	8,150	1,850	1944	-	16	647	0,504	27,497	0,618	7,150	11,672	71,993	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	427	10,675	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A			
	2		12	90	91	0	1,011	427	10,675	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A			
	3		13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	420	10,500	2,090	1724	-	34	1360	0,309	3,329	0,257	3,187	6,206	43,231	A			
	1		15	70	71	20	0,789	434	10,850	2,015	1755	-	35	1408	0,308	3,302	0,256	3,280	6,343	44,109	A			
Knotenpunktssummen:								4248						11315										
Gewichtete Mittelwerte:																0,468	25,997							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.12	

LISA+

MIV - SP3_Abend_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	14	15	76	0,167	260	6,500	1,924	1869	-	8	312	0,833	78,767	3,683	9,972	15,313	98,218	E			
	3		1, 2	14	15	76	0,167	275	6,875	1,825	1922	-	8	330	0,833	77,006	3,734	10,386	15,836	95,016	E			
2	1																							
	2		3/04	18	19	72	0,211	348	8,700	1,834	1959	-	10	413	0,843	71,355	4,277	12,626	18,635	113,934	E			
	3		3/04	18	19	72	0,211	348	8,700	1,834	1959	-	10	413	0,843	71,355	4,277	12,626	18,635	113,934	E			
	4		5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D			
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C			
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E			
4	5		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D			
	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D			
	3		9/010	27	28	63	0,311	281	7,025	1,849	1947	-	15	606	0,464	28,042	0,518	6,174	10,376	63,937	B			
	2		9/010	27	28	63	0,311	281	7,025	1,849	1947	-	15	606	0,464	28,042	0,518	6,174	10,376	63,937	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A			
	2		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A			
	3		13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D			
7	2		15	70	71	20	0,789	545	13,625	1,912	1883	-	37	1486	0,367	3,639	0,338	4,385	7,927	50,511	A			
	1		15	70	71	20	0,789	548	13,700	1,911	1884	-	37	1488	0,368	3,646	0,340	4,413	7,966	50,807	A			
Knotenpunktssummen:								5326						11784										
Gewichtete Mittelwerte:																0,579	39,175							
				TU = 90 s				T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

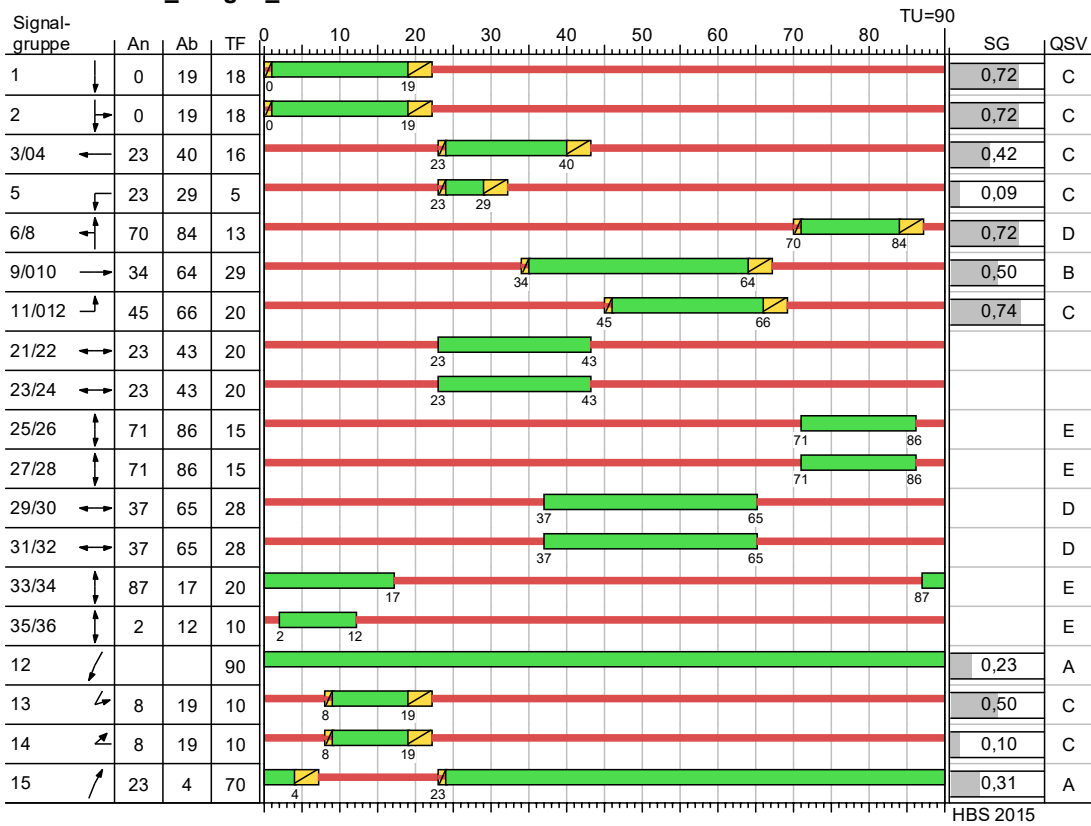
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.13

Szenario 5

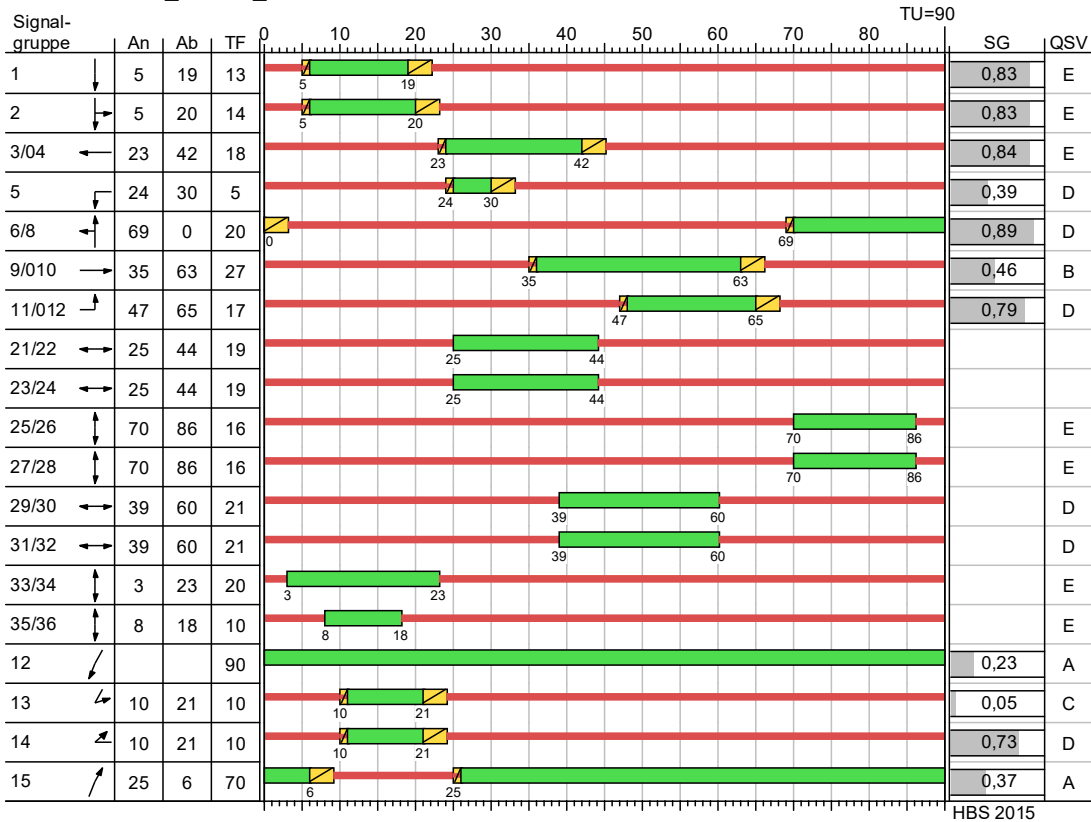


LISA+

SP1_Morgen_S5



SP3_Abend_S5



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.14

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	18	19	72	0,211	279	6,975	1,955	1840	-	10	388	0,719	49,353	1,760	8,247	13,104	85,386	C			
	3		1, 2	18	19	72	0,211	298	7,450	1,836	1901	-	10	414	0,720	48,484	1,777	8,708	13,699	82,194	C			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	153	3,825	1,870	1925	-	9	364	0,420	36,362	0,426	3,796	7,091	44,205	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	153	3,825	1,870	1925	-	9	364	0,420	36,362	0,426	3,796	7,091	44,205	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	5		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	4		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	3		9/010	29	30	61	0,333	326	8,150	1,850	1944	-	16	647	0,504	27,497	0,618	7,150	11,672	71,993	B			
	2		9/010	29	30	61	0,333	326	8,150	1,850	1944	-	16	647	0,504	27,497	0,618	7,150	11,672	71,993	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	426	10,650	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A			
	2		12	90	91	0	1,011	426	10,650	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A			
	3		13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	420	10,500	2,090	1724	-	34	1360	0,309	3,329	0,257	3,187	6,206	43,231	A			
	1		15	70	71	20	0,789	434	10,850	2,015	1755	-	35	1408	0,308	3,302	0,256	3,280	6,343	44,109	A			
Knotenpunktssummen:								4243						11315										
Gewichtete Mittelwerte:																0,468	25,978							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.15	

LISA+

MIV - SP3_Abend_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Abendspitze

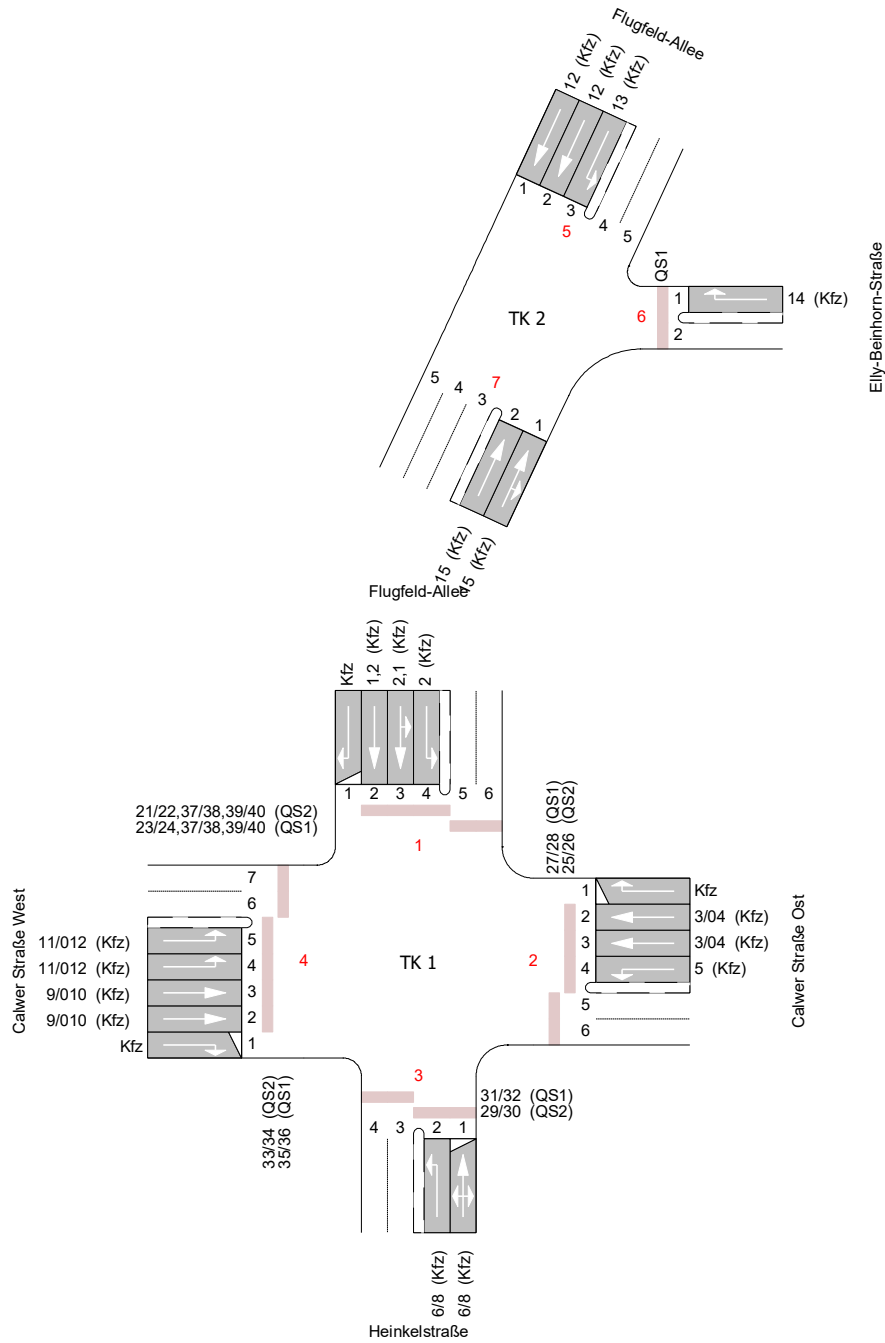
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1																								
	2		1, 2	14	15	76	0,167	260	6,500	1,924	1869	-	8	312	0,833	78,767	3,683	9,972	15,313	98,218	E				
	3		1, 2	14	15	76	0,167	275	6,875	1,825	1922	-	8	330	0,833	77,006	3,734	10,386	15,836	95,016	E				
2	1																								
	2		3/04	18	19	72	0,211	348	8,700	1,834	1959	-	10	413	0,843	71,355	4,277	12,626	18,635	113,934	E				
	3		3/04	18	19	72	0,211	348	8,700	1,834	1959	-	10	413	0,843	71,355	4,277	12,626	18,635	113,934	E				
	4		5	5	6	85	0,067	51	1,275	1,827	1970	-	3	132	0,386	50,112	0,363	1,584	3,713	22,612	D				
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C				
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E				
4	5		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D				
	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D				
	3		9/010	27	28	63	0,311	281	7,025	1,849	1947	-	15	606	0,464	28,042	0,518	6,174	10,376	63,937	B				
	2		9/010	27	28	63	0,311	281	7,025	1,849	1947	-	15	606	0,464	28,042	0,518	6,174	10,376	63,937	B				
	1																								
5	1		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A				
	2		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A				
	3		13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C				
6	1		14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D				
7	2		15	70	71	20	0,789	545	13,625	1,912	1883	-	37	1486	0,367	3,639	0,338	4,385	7,927	50,511	A				
	1		15	70	71	20	0,789	548	13,700	1,911	1884	-	37	1488	0,368	3,646	0,340	4,413	7,966	50,807	A				
Knotenpunktssummen:								5326						11784											
Gewichtete Mittelwerte:																0,579	39,175								
				TU = 90 s				T = 3600 s																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 3	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.3.16



LISA+



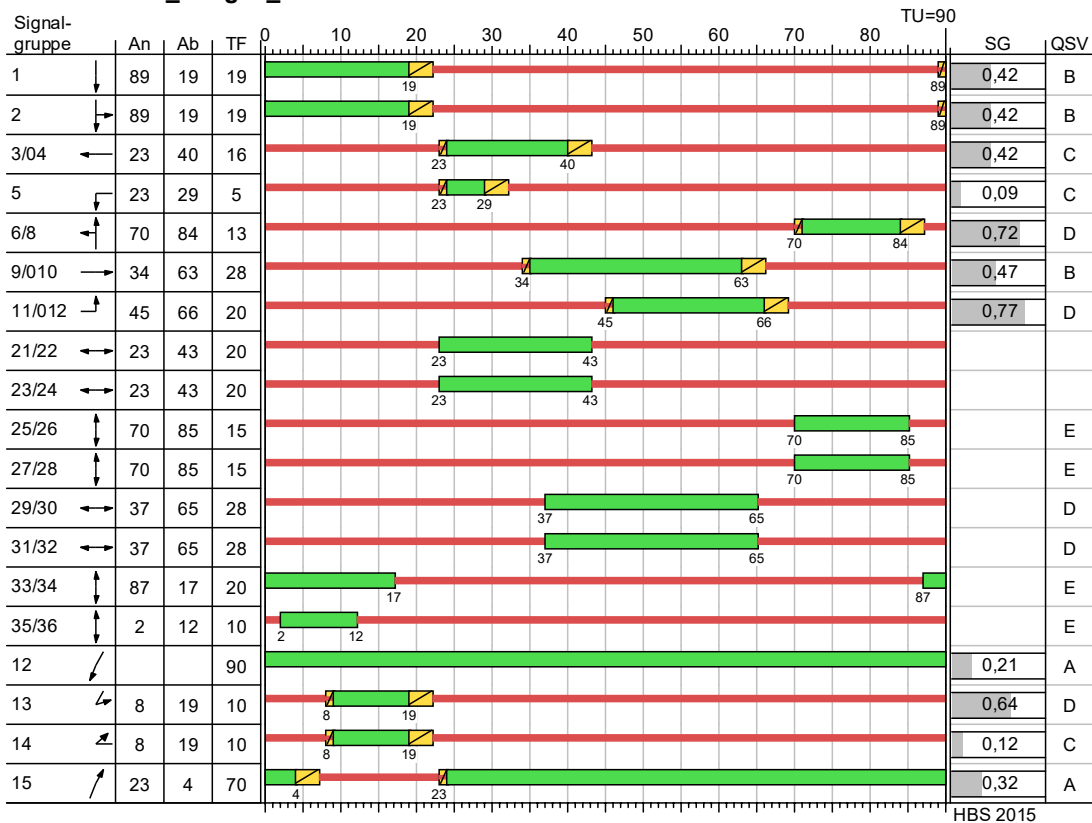
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.4.1

Szenario 1

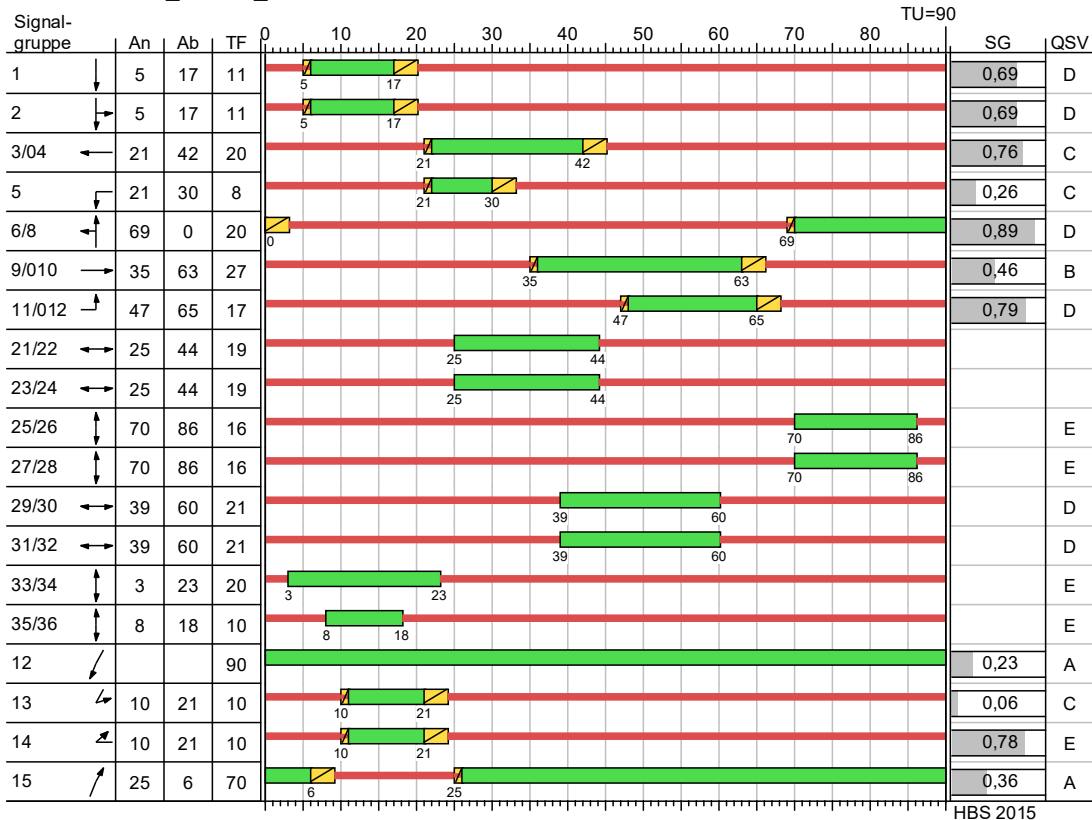


LISA+

SP1_Morgen_S1
























SP3_Abend_S1



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4		Datum 10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.4.2

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	nc [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	19	20	71	0,222	172	4,300	1,957	1840	-	10	408	0,422	33,847	0,430	4,121	7,554	49,267	B			
	3		1, 2	19	20	71	0,222	173	4,325	1,957	1889	-	10	408	0,424	33,897	0,434	4,148	7,592	49,515	B			
	4		2	19	20	71	0,222	167	4,175	1,800	2000	-	11	444	0,376	32,564	0,351	3,895	7,233	43,398	B			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	5		11/012	20	21	70	0,233	313	7,825	2,063	1747	-	10	407	0,769	53,675	2,422	9,734	15,011	103,216	D			
	4		11/012	20	21	70	0,233	313	7,825	2,063	1747	-	10	407	0,769	53,675	2,422	9,734	15,011	103,216	D			
	3		9/010	28	29	62	0,322	296	7,400	1,854	1938	-	16	624	0,474	27,533	0,541	6,462	10,761	66,503	B			
	2		9/010	28	29	62	0,322	296	7,400	1,854	1938	-	16	624	0,474	27,533	0,541	6,462	10,761	66,503	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	394	9,850	1,948	1848	-	47	1868	0,211	0,298	0,151	0,013	0,206	1,337	A			
	2		12	90	91	0	1,011	394	9,850	1,948	1848	-	47	1868	0,211	0,298	0,151	0,013	0,206	1,337	A			
	3		13	10	11	80	0,122	155	3,875	1,800	2000	-	6	244	0,635	53,862	1,102	4,790	8,491	50,946	D			
6	1		14	10	11	80	0,122	28	0,700	1,800	2000	-	6	244	0,115	36,245	0,072	0,695	2,105	12,630	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	429	10,725	2,090	1721	-	34	1358	0,316	3,374	0,266	3,281	6,344	44,192	A			
	1		15	70	71	20	0,789	447	11,175	2,003	1760	-	35	1419	0,315	3,338	0,265	3,403	6,523	45,517	A			
Knotenpunktssummen:								4139						11718										
Gewichtete Mittelwerte:																0,433	25,218							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.4.3

LISA+

MIV - SP3_Abend_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1, 2	11	12	79	0,133	172	4,300	1,926	1869	-	6	249	0,691	58,372	1,461	5,566	9,556	61,350	D		
	3		1, 2	11	12	79	0,133	174	4,350	1,901	1921	-	6	252	0,690	58,030	1,455	5,608	9,613	61,715	D		
	4		2	11	12	79	0,133	184	4,600	1,800	2000	(x)	7	266	0,692	57,231	1,476	5,868	9,965	59,790	D		
2	1																						
	2		3/04	20	21	70	0,233	345	8,625	1,836	1959	-	11	456	0,757	49,968	2,258	10,290	15,715	96,176	C		
	3		3/04	20	21	70	0,233	345	8,625	1,836	1959	-	11	456	0,757	49,968	2,258	10,290	15,715	96,176	C		
	4		5	8	9	82	0,100	51	1,275	1,827	1970	-	5	197	0,259	41,037	0,198	1,376	3,360	20,462	C		
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C		
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E		
4	5		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D		
	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D		
	3		9/010	27	28	63	0,311	277	6,925	1,849	1947	-	15	606	0,457	27,890	0,503	6,065	10,230	63,037	B		
	2		9/010	27	28	63	0,311	277	6,925	1,849	1947	-	15	606	0,457	27,890	0,503	6,065	10,230	63,037	B		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A		
	2		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A		
	3		13	10	11	80	0,122	15	0,375	1,800	2000	-	6	244	0,061	35,481	0,036	0,368	1,394	8,364	C		
6	1		14	10	11	80	0,122	190	4,750	1,800	2000	-	6	244	0,779	73,994	2,417	7,025	11,508	69,048	E		
7	2		15	70	71	20	0,789	539	13,475	1,915	1882	-	37	1485	0,363	3,613	0,332	4,316	7,830	49,987	A		
	1		15	70	71	20	0,789	538	13,450	1,910	1883	-	37	1487	0,362	3,603	0,330	4,303	7,811	49,819	A		
Knotenpunktssummen:								5300						12058									
Gewichtete Mittelwerte:															0,553	34,795							
				TU = 90 s T = 3600 s																			
				(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																			

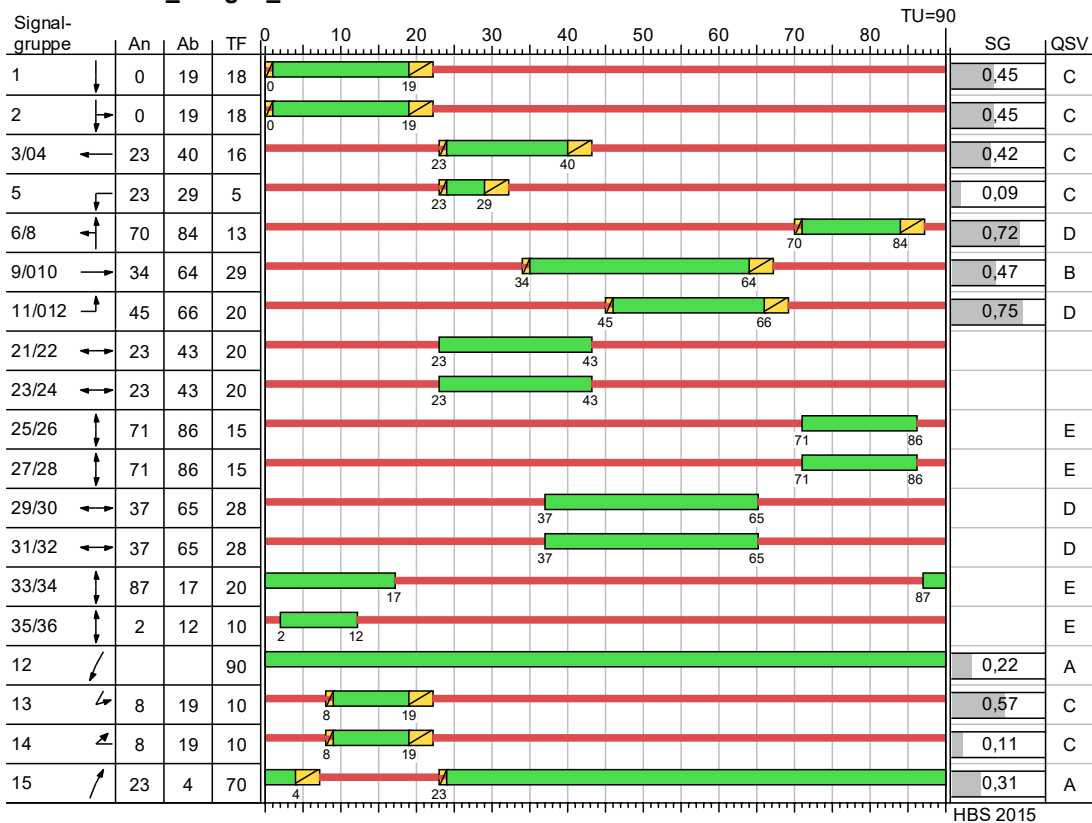
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.4.4

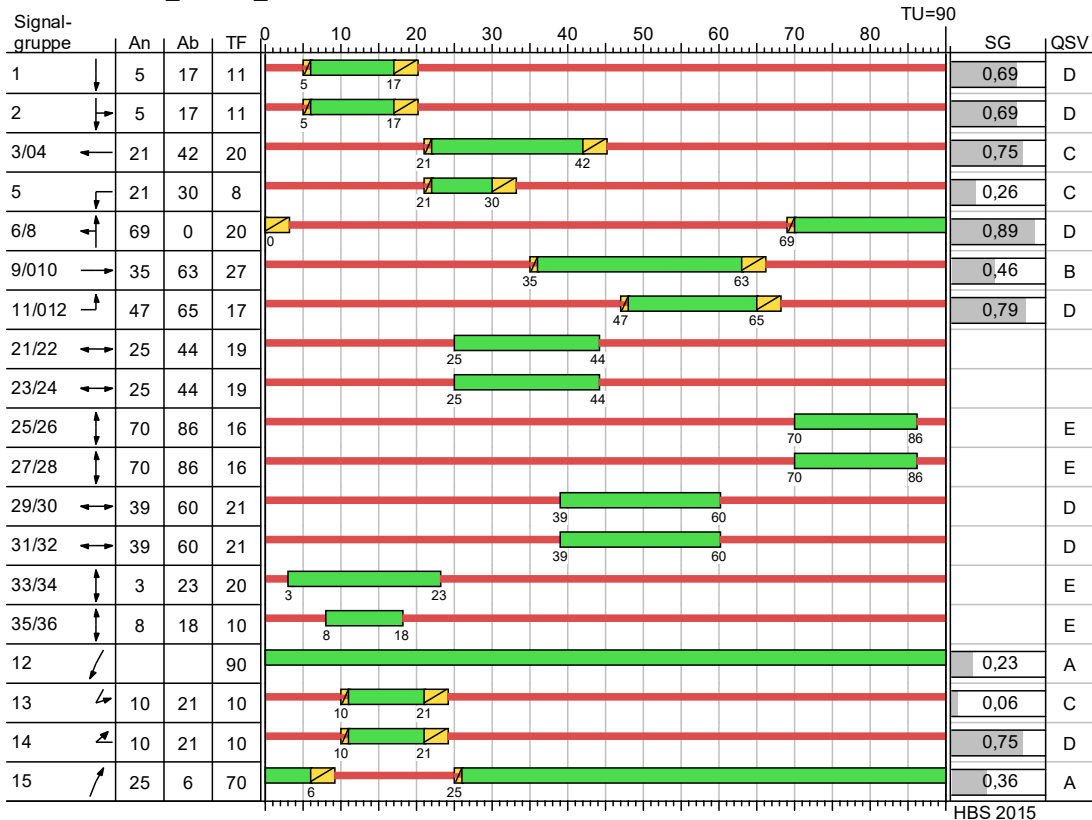
Szenario 2

LISA+

SP1_Morgen_S2
























SP3_Abend_S2



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.4.5

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	18	19	72	0,211	172	4,300	1,957	1840	-	10	388	0,443	35,272	0,471	4,214	7,686	50,128	C			
	3		1, 2	18	19	72	0,211	173	4,325	1,957	1893	-	10	388	0,446	35,359	0,478	4,245	7,730	50,415	C			
	4		2	18	19	72	0,211	184	4,600	1,800	2000	(x)	11	422	0,436	34,759	0,458	4,455	8,025	48,150	B			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	5		11/012	20	21	70	0,233	306	7,650	2,065	1741	-	10	406	0,754	51,551	2,192	9,310	14,470	99,583	D			
	4		11/012	20	21	70	0,233	306	7,650	2,065	1741	-	10	406	0,754	51,551	2,192	9,310	14,470	99,583	D			
	3		9/010	29	30	61	0,333	304	7,600	1,854	1940	-	16	646	0,471	26,720	0,534	6,546	10,873	67,195	B			
	2		9/010	29	30	61	0,333	304	7,600	1,854	1940	-	16	646	0,471	26,720	0,534	6,546	10,873	67,195	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	402	10,050	1,944	1852	-	47	1872	0,215	0,305	0,155	0,014	0,214	1,387	A			
	2		12	90	91	0	1,011	402	10,050	1,944	1852	-	47	1872	0,215	0,305	0,155	0,014	0,214	1,387	A			
	3		13	10	11	80	0,122	138	3,450	1,800	2000	-	6	244	0,566	49,081	0,801	4,055	7,461	44,766	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	27	0,675	1,800	2000	-	6	244	0,111	36,184	0,069	0,670	2,054	12,324	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	422	10,550	2,092	1722	-	34	1359	0,311	3,344	0,260	3,210	6,240	43,505	A			
	1		15	70	71	20	0,789	440	11,000	2,009	1757	-	35	1414	0,311	3,317	0,260	3,336	6,425	44,757	A			
Knotenpunktssummen:								4142						11702										
Gewichtete Mittelwerte:																0,430	24,639							
				TU = 90 s T = 3600 s																				
				(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.4.6

LISA+

MIV - SP3_Abend_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	11	12	79	0,133	172	4,300	1,926	1869	-	6	249	0,691	58,372	1,461	5,566	9,556	61,350	D			
	3		1, 2	11	12	79	0,133	173	4,325	1,901	1921	-	6	252	0,687	57,685	1,432	5,559	9,547	61,292	D			
	4		2	11	12	79	0,133	184	4,600	1,800	2000	(x)	7	266	0,692	57,231	1,476	5,868	9,965	59,790	D			
2	1																							
	2		3/04	20	21	70	0,233	344	8,600	1,840	1959	-	11	456	0,754	49,594	2,214	10,216	15,622	95,794	C			
	3		3/04	20	21	70	0,233	344	8,600	1,840	1959	-	11	456	0,754	49,594	2,214	10,216	15,622	95,794	C			
	4		5	8	9	82	0,100	51	1,275	1,827	1970	-	5	197	0,259	41,037	0,198	1,376	3,360	20,462	C			
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C			
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E			
4	5		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D			
	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D			
	3		9/010	27	28	63	0,311	278	6,950	1,849	1947	-	15	606	0,459	27,932	0,507	6,093	10,268	63,271	B			
	2		9/010	27	28	63	0,311	278	6,950	1,849	1947	-	15	606	0,459	27,932	0,507	6,093	10,268	63,271	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A			
	2		12	90	91	0	1,011	449	11,225	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A			
	3		13	10	11	80	0,122	14	0,350	1,800	2000	-	6	244	0,057	35,420	0,033	0,342	1,331	7,986	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	184	4,600	1,800	2000	-	6	244	0,754	68,804	2,074	6,522	10,841	65,046	D			
7	2		15	70	71	20	0,789	540	13,500	1,913	1882	-	37	1485	0,364	3,618	0,333	4,329	7,848	50,055	A			
	1		15	70	71	20	0,789	541	13,525	1,912	1883	-	37	1487	0,364	3,617	0,333	4,337	7,859	50,172	A			
Knotenpunktssummen:								5296						12058										
Gewichtete Mittelwerte:															0,552	34,481								
				TU = 90 s T = 3600 s																				
				(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																				

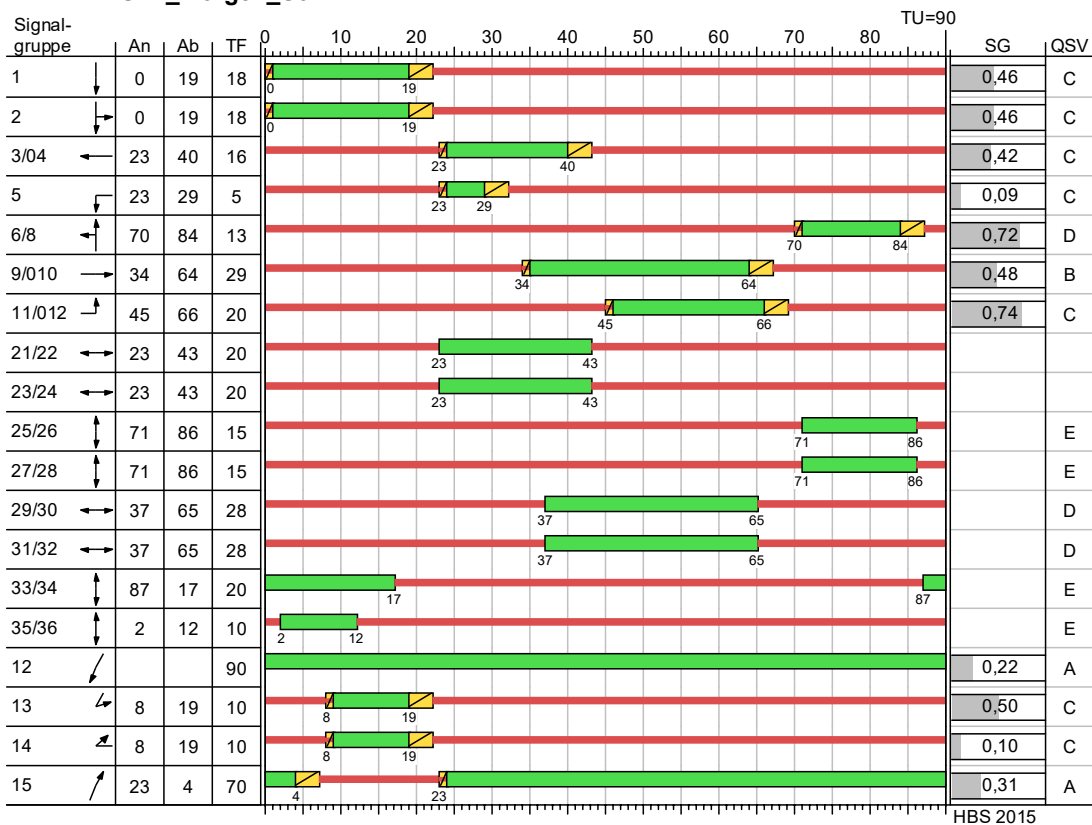
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.4.7

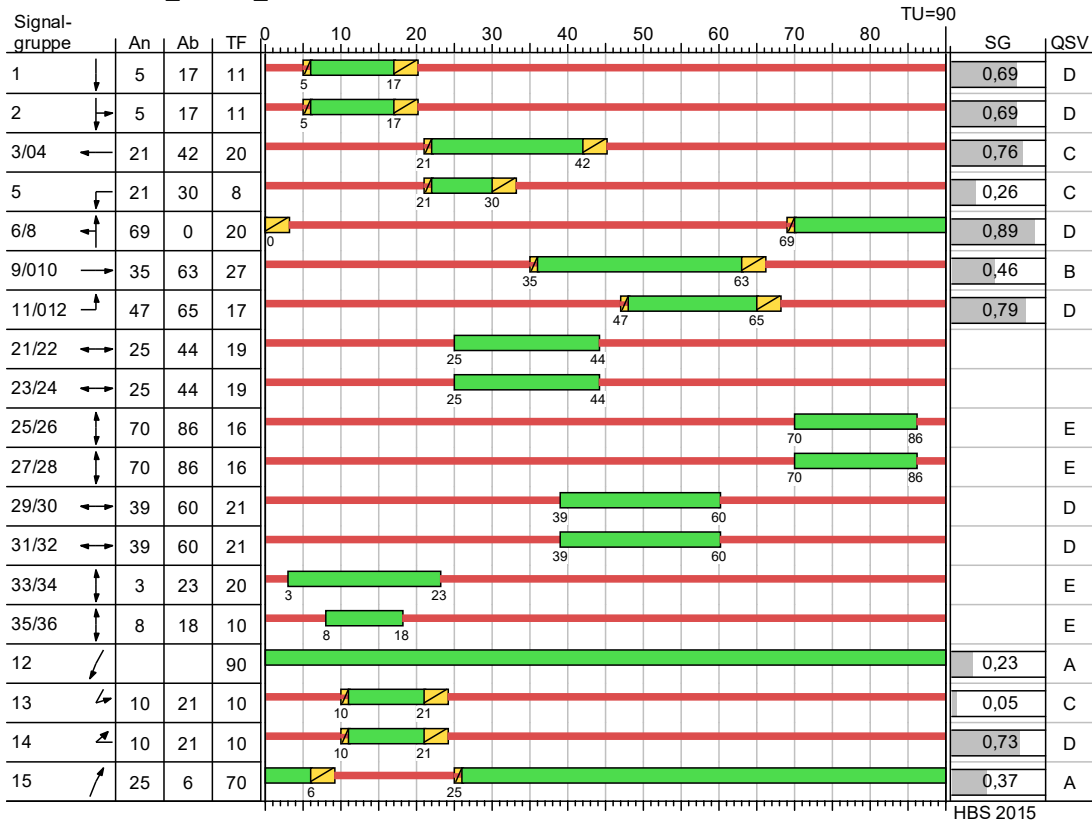
Szenario 3

LISA+

SP1_Morgen_S3
























SP3_Abend_S3



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.4.8

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	18	19	72	0,211	176	4,400	1,953	1840	-	10	388	0,454	35,565	0,494	4,333	7,853	51,123	C			
	3		1, 2	18	19	72	0,211	177	4,425	1,953	1896	-	10	389	0,455	35,587	0,497	4,359	7,890	51,553	C			
	4		2	18	19	72	0,211	192	4,800	1,800	2000	(x)	11	422	0,455	35,228	0,497	4,686	8,347	50,082	C			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	151	3,775	1,872	1923	-	9	363	0,416	36,278	0,419	3,742	7,014	43,767	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	5		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	4		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	3		9/010	29	30	61	0,333	311	7,775	1,852	1942	-	16	647	0,481	26,943	0,558	6,733	11,121	68,661	B			
	2		9/010	29	30	61	0,333	311	7,775	1,852	1942	-	16	647	0,481	26,943	0,558	6,733	11,121	68,661	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	410	10,250	1,942	1854	-	47	1874	0,219	0,312	0,159	0,014	0,214	1,385	A			
	2		12	90	91	0	1,011	410	10,250	1,942	1854	-	47	1874	0,219	0,312	0,159	0,014	0,214	1,385	A			
	3		13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	417	10,425	2,088	1722	-	34	1359	0,307	3,319	0,255	3,158	6,163	42,894	A			
	1		15	70	71	20	0,789	432	10,800	2,019	1753	-	35	1408	0,307	3,296	0,255	3,262	6,317	44,042	A			
Knotenpunktssummen:								4140						11699										
Gewichtete Mittelwerte:																0,427	24,141							
				TU = 90 s T = 3600 s																				
(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																								

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.4.9

LISA+

MIV - SP3_Abend_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1, 2	11	12	79	0,133	172	4,300	1,926	1869	-	6	249	0,691	58,372	1,461	5,566	9,556	61,350	D		
	3		1, 2	11	12	79	0,133	173	4,325	1,901	1921	-	6	252	0,687	57,685	1,432	5,559	9,547	61,292	D		
	4		2	11	12	79	0,133	183	4,575	1,800	2000	(x)	7	266	0,688	56,789	1,445	5,811	9,888	59,328	D		
2	1																						
	2		3/04	20	21	70	0,233	345	8,625	1,836	1959	-	11	456	0,757	49,968	2,258	10,290	15,715	96,176	C		
	3		3/04	20	21	70	0,233	345	8,625	1,836	1959	-	11	456	0,757	49,968	2,258	10,290	15,715	96,176	C		
	4		5	8	9	82	0,100	51	1,275	1,827	1970	-	5	197	0,259	41,037	0,198	1,376	3,360	20,462	C		
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C		
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E		
4	5		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D		
	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D		
	3		9/010	27	28	63	0,311	278	6,950	1,849	1947	-	15	606	0,459	27,932	0,507	6,093	10,268	63,271	B		
	2		9/010	27	28	63	0,311	278	6,950	1,849	1947	-	15	606	0,459	27,932	0,507	6,093	10,268	63,271	B		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	448	11,200	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A		
	2		12	90	91	0	1,011	448	11,200	1,881	1914	-	48	1935	0,232	0,325	0,171	0,010	0,179	1,122	A		
	3		13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C		
6	1		14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D		
7	2		15	70	71	20	0,789	543	13,575	1,915	1882	-	37	1485	0,366	3,634	0,337	4,364	7,897	50,414	A		
	1		15	70	71	20	0,789	543	13,575	1,910	1883	-	37	1487	0,365	3,625	0,335	4,358	7,889	50,269	A		
Knotenpunktssummen:								5292						12058									
Gewichtete Mittelwerte:															0,551	34,293							
				TU = 90 s T = 3600 s																			
				(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																			

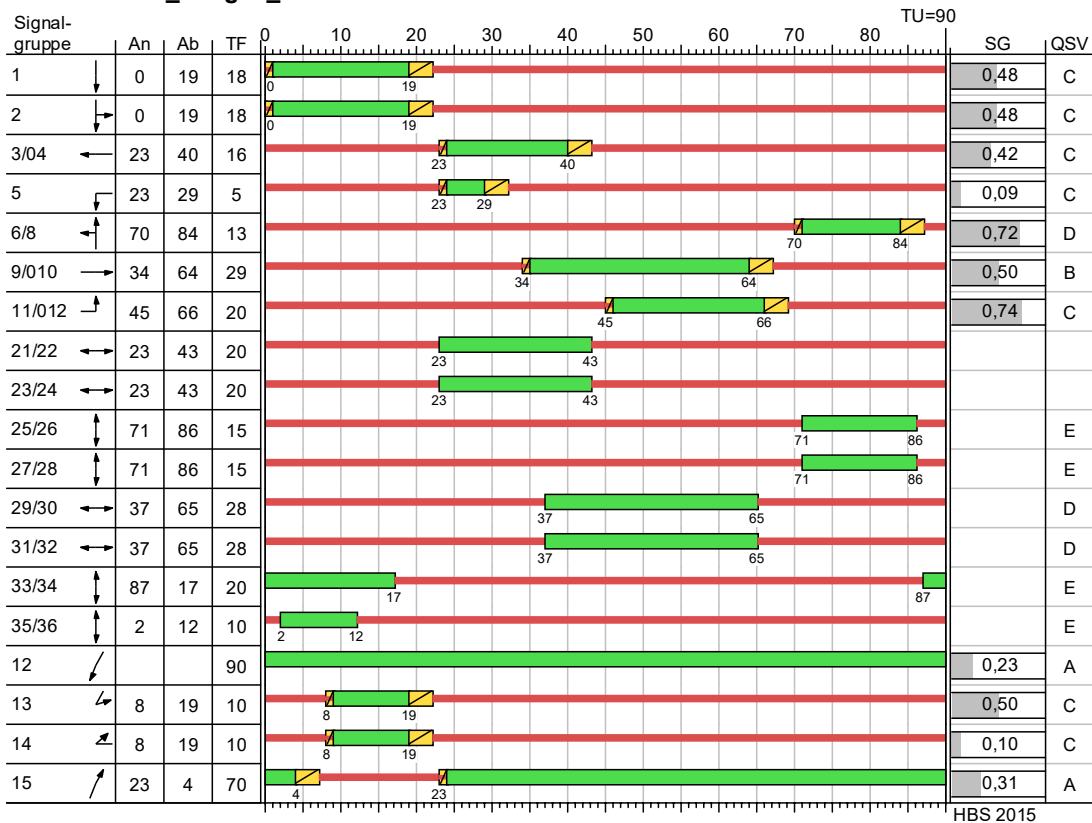
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrfstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrfstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrfstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.4.10

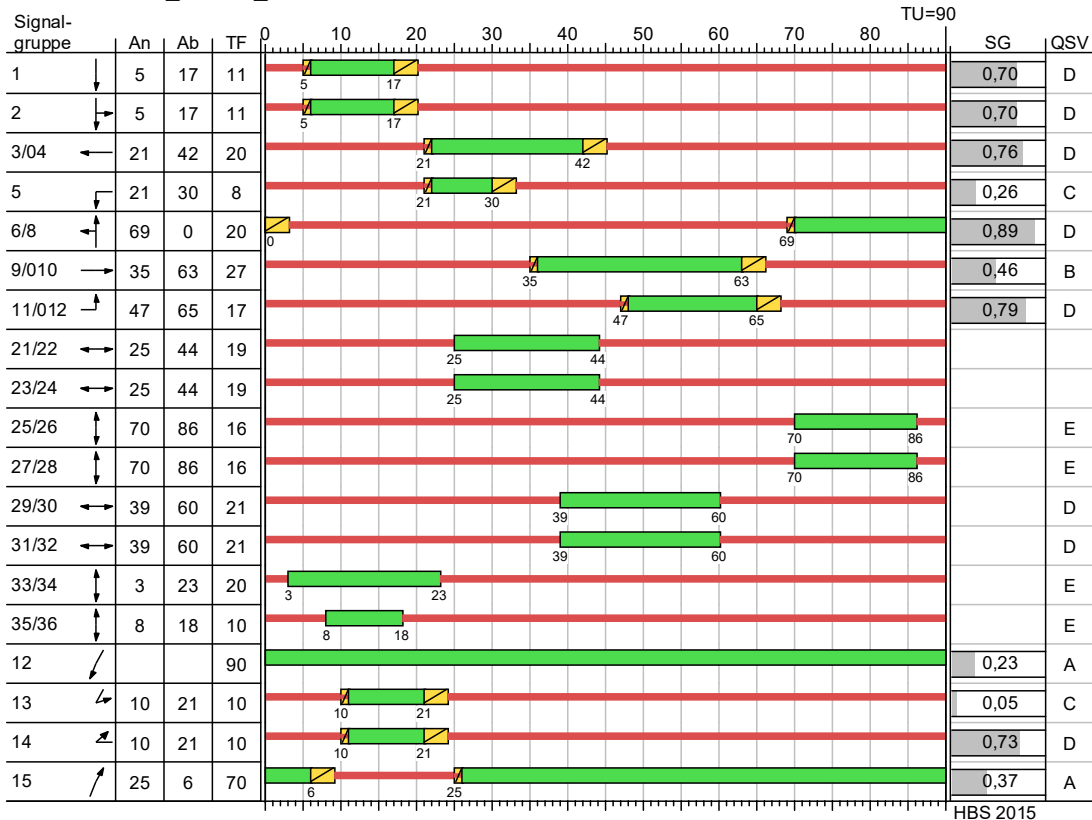
Szenario 4

LISA+

SP1_Morgen_S4



SP3_Abend_S4



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.4.11

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	18	19	72	0,211	186	4,650	1,960	1840	-	10	388	0,479	36,275	0,551	4,632	8,272	54,049	C			
	3		1, 2	18	19	72	0,211	189	4,725	1,929	1901	-	10	393	0,481	36,271	0,556	4,705	8,373	54,508	C			
	4		2	18	19	72	0,211	203	5,075	1,800	2000	(x)	11	422	0,481	35,921	0,556	5,012	8,798	52,788	C			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	154	3,850	1,870	1925	-	9	364	0,423	36,442	0,432	3,826	7,134	44,473	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	154	3,850	1,870	1925	-	9	364	0,423	36,442	0,432	3,826	7,134	44,473	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	5		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	4		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	3		9/010	29	30	61	0,333	326	8,150	1,850	1944	-	16	647	0,504	27,497	0,618	7,150	11,672	71,993	B			
	2		9/010	29	30	61	0,333	326	8,150	1,850	1944	-	16	647	0,504	27,497	0,618	7,150	11,672	71,993	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	427	10,675	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A			
	2		12	90	91	0	1,011	427	10,675	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A			
	3		13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	420	10,500	2,090	1724	-	34	1360	0,309	3,329	0,257	3,187	6,206	43,231	A			
	1		15	70	71	20	0,789	434	10,850	2,015	1755	-	35	1408	0,308	3,302	0,256	3,280	6,343	44,109	A			
Knotenpunktssummen:								4248						11716										
Gewichtete Mittelwerte:																0,435	24,247							
				TU = 90 s T = 3600 s																				
				(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.4.12

LISA+

MIV - SP3_Abend_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1, 2	11	12	79	0,133	174	4,350	1,924	1869	-	6	249	0,699	59,327	1,524	5,682	9,713	62,299	D		
	3		1, 2	11	12	79	0,133	176	4,400	1,900	1922	-	6	253	0,696	58,649	1,502	5,706	9,746	62,628	D		
	4		2	11	12	79	0,133	185	4,625	1,800	2000	(x)	7	266	0,695	57,558	1,499	5,917	10,031	60,186	D		
2	1																						
	2		3/04	20	21	70	0,233	348	8,700	1,834	1959	-	11	456	0,763	50,758	2,351	10,467	15,939	97,451	D		
	3		3/04	20	21	70	0,233	348	8,700	1,834	1959	-	11	456	0,763	50,758	2,351	10,467	15,939	97,451	D		
	4		5	8	9	82	0,100	51	1,275	1,827	1970	-	5	197	0,259	41,037	0,198	1,376	3,360	20,462	C		
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C		
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E		
4	5		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D		
	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D		
	3		9/010	27	28	63	0,311	281	7,025	1,849	1947	-	15	606	0,464	28,042	0,518	6,174	10,376	63,937	B		
	2		9/010	27	28	63	0,311	281	7,025	1,849	1947	-	15	606	0,464	28,042	0,518	6,174	10,376	63,937	B		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A		
	2		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A		
	3		13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C		
6	1		14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D		
7	2		15	70	71	20	0,789	545	13,625	1,912	1883	-	37	1486	0,367	3,639	0,338	4,385	7,927	50,511	A		
	1		15	70	71	20	0,789	548	13,700	1,911	1884	-	37	1488	0,368	3,646	0,340	4,413	7,966	50,807	A		
Knotenpunktssummen:								5326						12061									
Gewichtete Mittelwerte:															0,554	34,451							
				TU = 90 s T = 3600 s																			
				(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																			

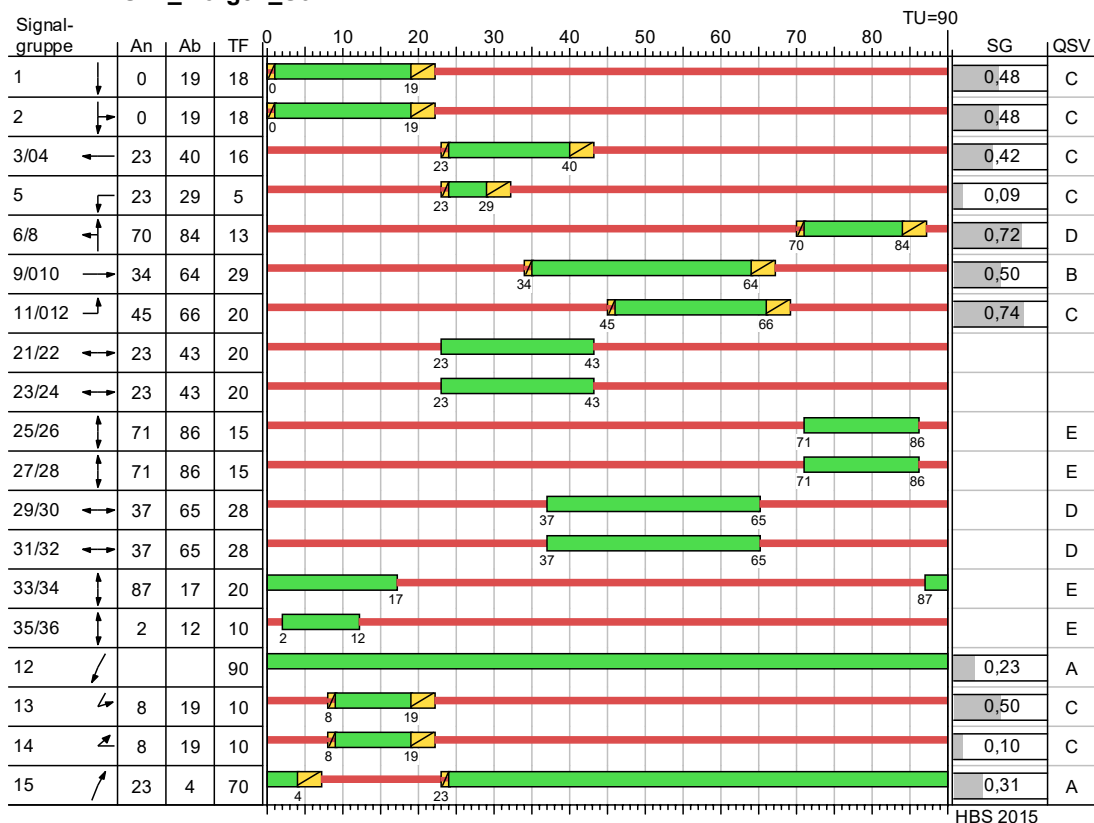
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.4.13

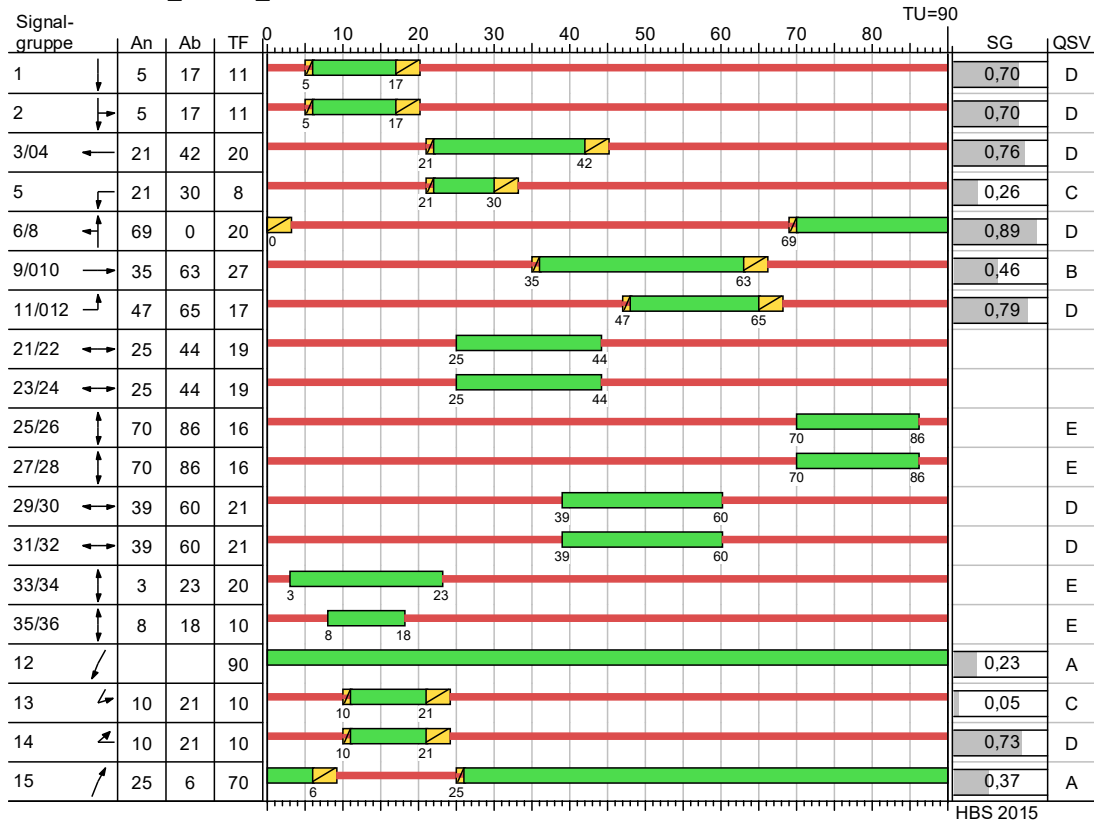
Szenario 5

LISA+

SP1_Morgen_S5



SP3_Abend_S5



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.4.14

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Morgenspitze






















Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1																							
	2		1, 2	18	19	72	0,211	186	4,650	1,960	1840	-	10	388	0,479	36,275	0,551	4,632	8,272	54,049	C			
	3		1, 2	18	19	72	0,211	188	4,700	1,929	1901	-	10	393	0,478	36,185	0,549	4,673	8,329	54,222	C			
	4		2	18	19	72	0,211	203	5,075	1,800	2000	(x)	11	422	0,481	35,921	0,556	5,012	8,798	52,788	C			
2	1																							
	2		3/04	16	17	74	0,189	153	3,825	1,870	1925	-	9	364	0,420	36,362	0,426	3,796	7,091	44,205	C			
	3		3/04	16	17	74	0,189	153	3,825	1,870	1925	-	9	364	0,420	36,362	0,426	3,796	7,091	44,205	C			
	4		5	5	6	85	0,067	10	0,250	2,205	1633	-	3	109	0,092	41,265	0,056	0,291	1,203	8,842	C			
3	2		6/8	13	14	77	0,156	54	1,350	1,949	1847	-	7	288	0,188	34,649	0,130	1,304	3,235	21,021	B			
	1		6/8	13	14	77	0,156	196	4,900	2,061	1767	-	7	272	0,721	59,054	1,733	6,393	10,669	74,256	D			
4	5		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	4		11/012	20	21	70	0,233	298	7,450	2,077	1736	-	10	404	0,738	49,605	1,979	8,880	13,920	96,382	C			
	3		9/010	29	30	61	0,333	326	8,150	1,850	1944	-	16	647	0,504	27,497	0,618	7,150	11,672	71,993	B			
	2		9/010	29	30	61	0,333	326	8,150	1,850	1944	-	16	647	0,504	27,497	0,618	7,150	11,672	71,993	B			
	1																							
5	1		12	90	91	0	1,011	426	10,650	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A			
	2		12	90	91	0	1,011	426	10,650	1,937	1859	-	47	1879	0,227	0,325	0,166	0,014	0,214	1,382	A			
	3		13	10	11	80	0,122	121	3,025	1,800	2000	-	6	244	0,496	45,629	0,590	3,417	6,543	39,258	C			
6	1		14	10	11	80	0,122	25	0,625	1,800	2000	-	6	244	0,102	36,057	0,063	0,619	1,950	11,700	C			
7	2		15	70	71	20	0,789	420	10,500	2,090	1724	-	34	1360	0,309	3,329	0,257	3,187	6,206	43,231	A			
	1		15	70	71	20	0,789	434	10,850	2,015	1755	-	35	1408	0,308	3,302	0,256	3,280	6,343	44,109	A			
Knotenpunktssummen:								4243						11716										
Gewichtete Mittelwerte:																0,435	24,240							
				TU = 90 s T = 3600 s																				
				(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.4.15

LISA+

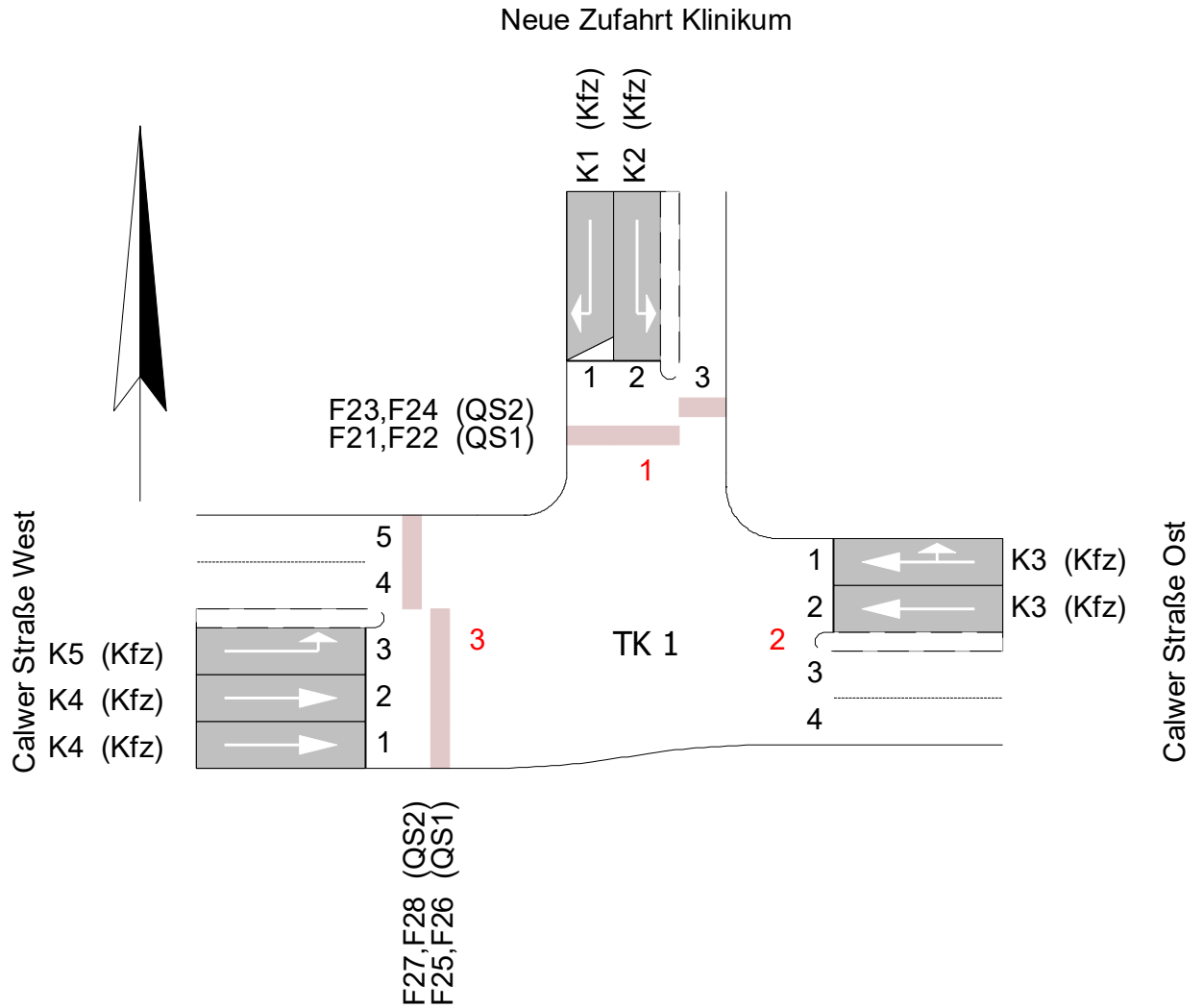
MIV - SP3_Abend_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1																						
	2		1, 2	11	12	79	0,133	174	4,350	1,924	1869	-	6	249	0,699	59,327	1,524	5,682	9,713	62,299	D		
	3		1, 2	11	12	79	0,133	176	4,400	1,900	1922	-	6	253	0,696	58,649	1,502	5,706	9,746	62,628	D		
	4		2	11	12	79	0,133	185	4,625	1,800	2000	(x)	7	266	0,695	57,558	1,499	5,917	10,031	60,186	D		
2	1																						
	2		3/04	20	21	70	0,233	348	8,700	1,834	1959	-	11	456	0,763	50,758	2,351	10,467	15,939	97,451	D		
	3		3/04	20	21	70	0,233	348	8,700	1,834	1959	-	11	456	0,763	50,758	2,351	10,467	15,939	97,451	D		
	4		5	8	9	82	0,100	51	1,275	1,827	1970	-	5	197	0,259	41,037	0,198	1,376	3,360	20,462	C		
3	2		6/8	20	21	70	0,233	320	8,000	1,841	1955	-	11	456	0,702	44,353	1,609	8,945	14,003	85,950	C		
	1		6/8	20	21	70	0,233	397	9,925	1,874	1936	-	11	448	0,886	85,399	6,476	16,069	22,849	142,715	E		
4	5		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D		
	4		11/012	17	18	73	0,200	289	7,225	1,958	1839	-	9	368	0,785	60,313	2,673	9,529	14,750	96,288	D		
	3		9/010	27	28	63	0,311	281	7,025	1,849	1947	-	15	606	0,464	28,042	0,518	6,174	10,376	63,937	B		
	2		9/010	27	28	63	0,311	281	7,025	1,849	1947	-	15	606	0,464	28,042	0,518	6,174	10,376	63,937	B		
	1																						
5	1		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A		
	2		12	90	91	0	1,011	452	11,300	1,881	1914	-	48	1935	0,234	0,329	0,173	0,010	0,179	1,122	A		
	3		13	10	11	80	0,122	13	0,325	1,800	2000	-	6	244	0,053	35,373	0,031	0,318	1,272	7,632	C		
6	1		14	10	11	80	0,122	177	4,425	1,800	2000	-	6	244	0,725	63,935	1,754	6,016	10,164	60,984	D		
7	2		15	70	71	20	0,789	545	13,625	1,912	1883	-	37	1486	0,367	3,639	0,338	4,385	7,927	50,511	A		
	1		15	70	71	20	0,789	548	13,700	1,911	1884	-	37	1488	0,368	3,646	0,340	4,413	7,966	50,807	A		
Knotenpunktssummen:								5326						12061									
Gewichtete Mittelwerte:																0,554	34,451						
				TU = 90 s T = 3600 s																			
				(x) Für diese Spuranordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrfstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrfstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrfstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	N - K703 Calwer Str./Flugfeld Allee					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 4		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.4.16

LISA+

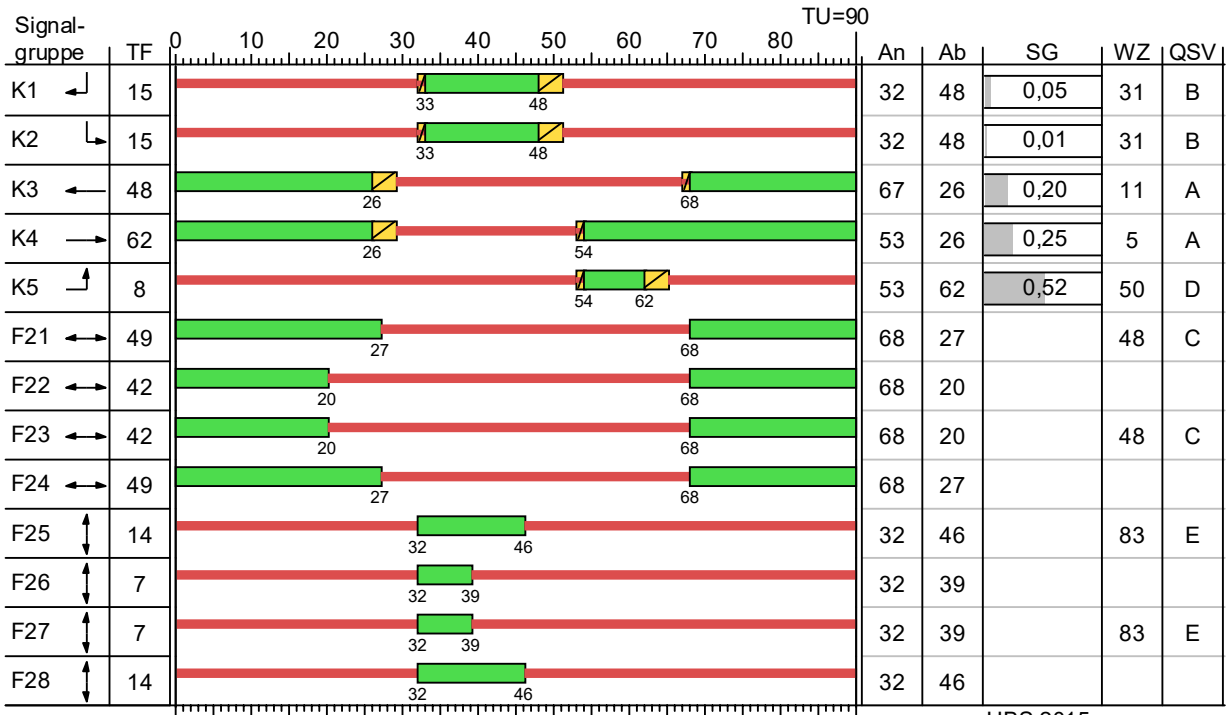


Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.1



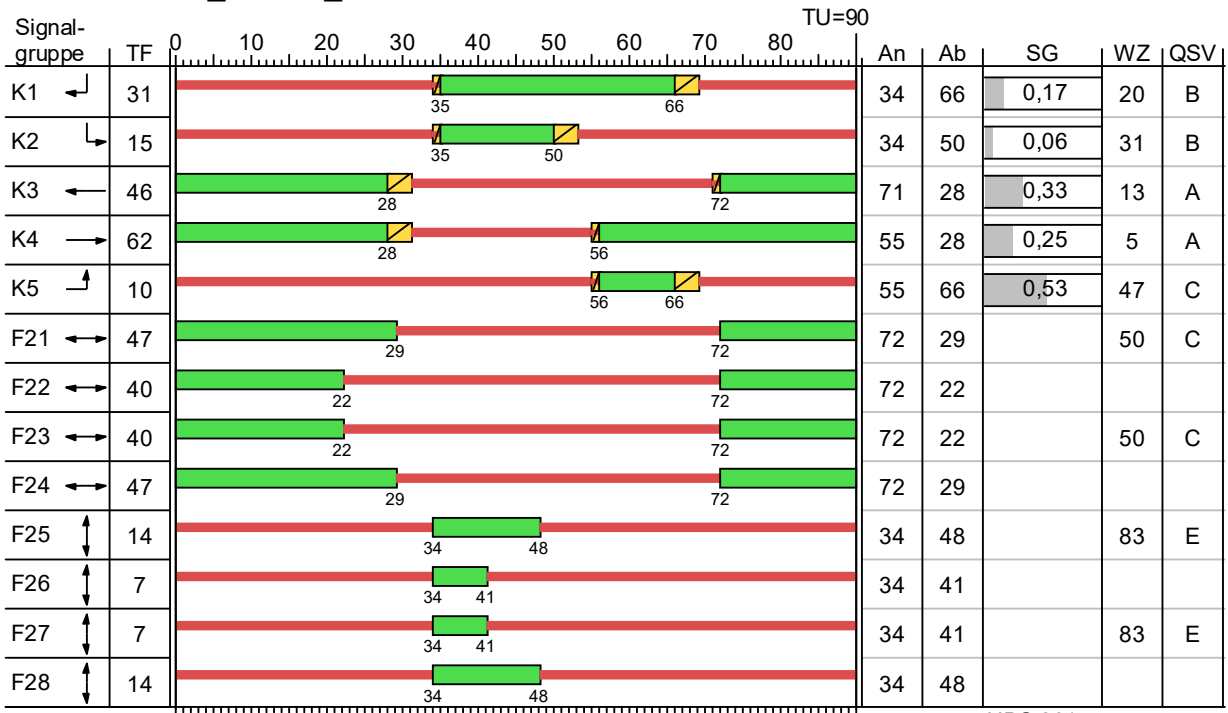
LISA+

SP1_Morgen_S1



HBS 2015

SP3_Abend_S1



HBS 2015

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.2

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙	K1	15	16	75	0,178	19	0,475	1,800	2000	-	9	356	0,053	31,008	0,031	0,425	1,528	9,168	B		
	2	↘	K2	15	16	75	0,178	4	0,100	1,800	2000	-	9	356	0,011	30,526	0,006	0,088	0,590	3,540	B		
2	1	↖	K3	48	49	42	0,544	210	5,250	1,864	1931	-	26	1052	0,200	10,982	0,141	2,827	5,671	35,353	A		
	2	↗	K3	48	49	42	0,544	211	5,275	1,865	1928	-	26	1049	0,201	10,993	0,142	2,843	5,695	35,400	A		
3	3	↕	K5	8	9	82	0,100	104	2,600	1,800	2000	-	5	200	0,520	50,167	0,651	3,119	6,106	36,636	D		
	2	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,852	1944	-	34	1361	0,249	5,402	0,188	3,267	6,324	39,044	A		
	1	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,852	1944	-	34	1361	0,249	5,402	0,188	3,267	6,324	39,044	A		
Knotenpunktssummen:								1226						5735									
Gewichtete Mittelwerte:															0,252	11,596							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.3

LISA+

MIV - SP3_Abend_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙	K1	31	32	59	0,356	119	2,975	1,800	2000	-	18	712	0,167	20,409	0,112	2,149	4,628	27,768	B		
	2	↘	K2	15	16	75	0,178	21	0,525	1,800	2000	-	9	356	0,059	31,082	0,035	0,471	1,632	9,792	B		
2	1	↖	K3	46	47	44	0,522	331	8,275	1,846	1951	-	25	1019	0,325	13,364	0,278	5,042	8,840	54,472	A		
	2	↗	K3	46	47	44	0,522	330	8,250	1,845	1949	-	25	1017	0,324	13,352	0,276	5,022	8,812	54,194	A		
3	3	↕	K5	10	11	80	0,122	130	3,250	1,800	2000	-	6	244	0,533	47,312	0,692	3,744	7,016	42,096	C		
	2	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,843	1953	-	34	1367	0,248	5,393	0,187	3,264	6,319	38,824	A		
	1	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,843	1953	-	34	1367	0,248	5,393	0,187	3,264	6,319	38,824	A		
Knotenpunktssummen:								1609						6082									
Gewichtete Mittelwerte:																0,294	13,498						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

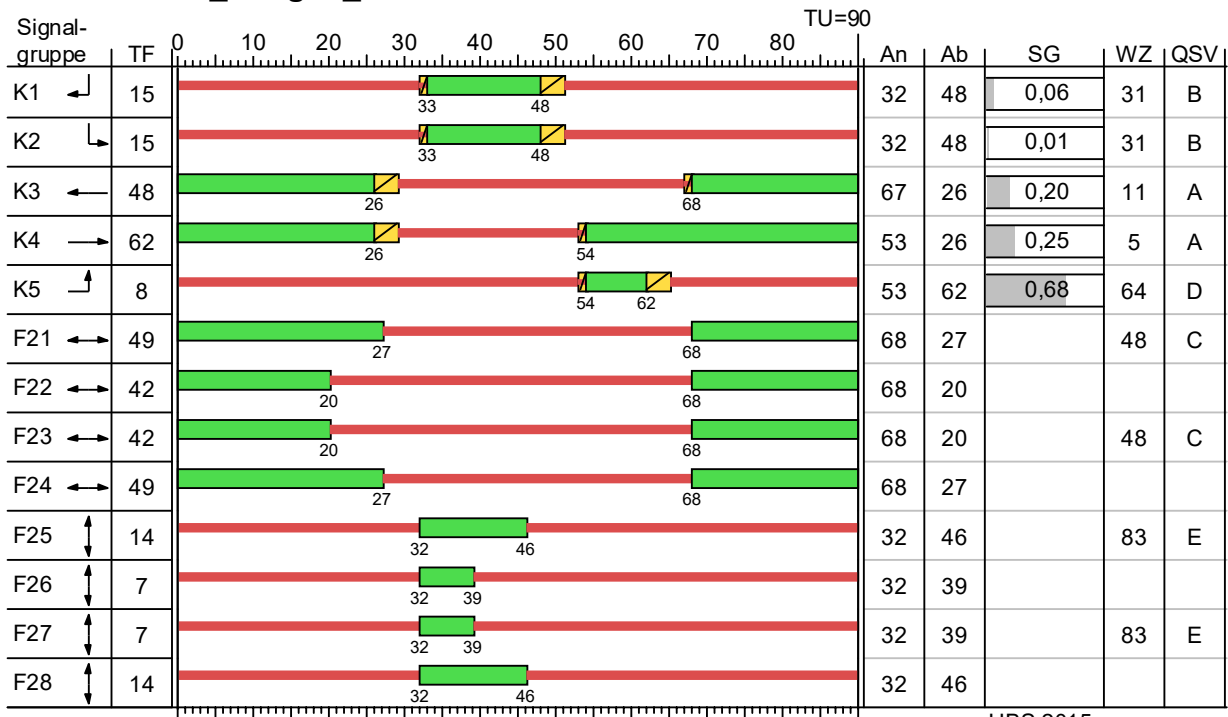
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.4

Szenario 2



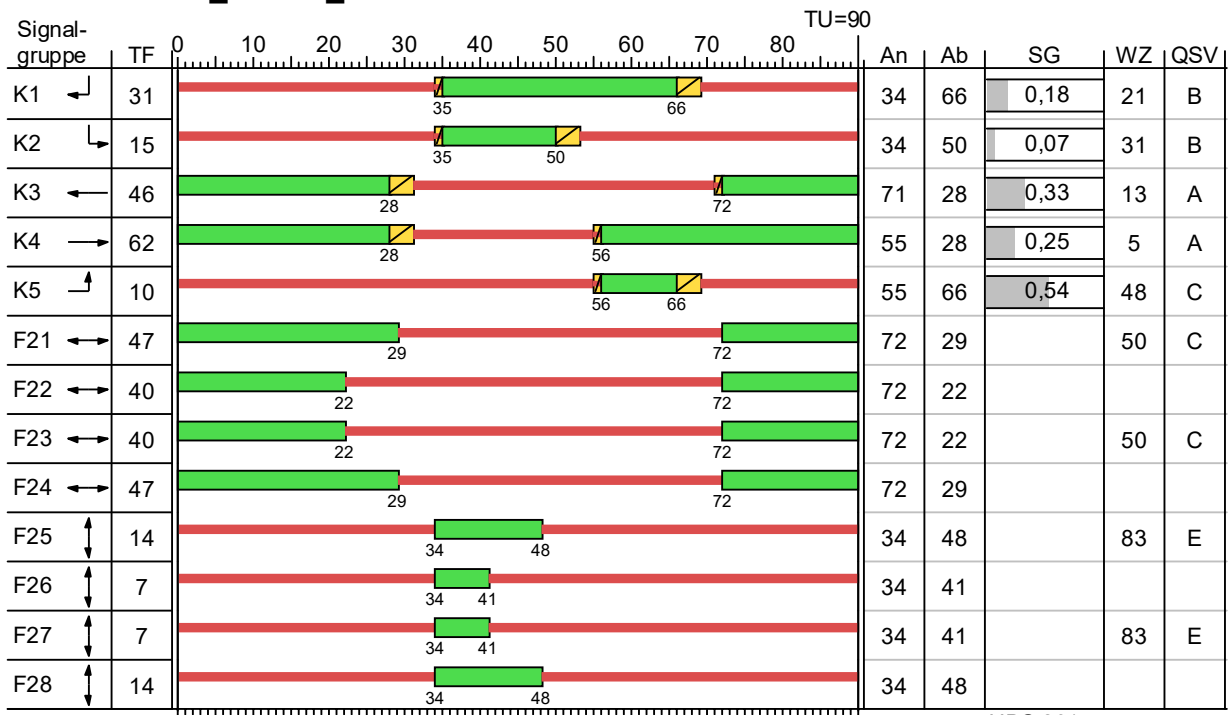
LISA+

SP1_Morgen_S2



HBS 2015

SP3_Abend_S2



HBS 2015

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.5

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1	↙	K1	15	16	75	0,178	21	0,525	1,800	2000	-	9	356	0,059	31,082	0,035	0,471	1,632	9,792	B			
	2	↘	K2	15	16	75	0,178	4	0,100	1,800	2000	-	9	356	0,011	30,526	0,006	0,088	0,590	3,540	B			
2	1	↖	K3	48	49	42	0,544	210	5,250	1,858	1931	-	26	1052	0,200	10,982	0,141	2,827	5,671	35,251	A			
	2	↗	K3	48	49	42	0,544	210	5,250	1,870	1927	-	26	1048	0,200	10,983	0,141	2,827	5,671	35,353	A			
3	3	↕	K5	8	9	82	0,100	136	3,400	1,800	2000	-	5	200	0,680	63,553	1,358	4,641	8,284	49,704	D			
	2	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,852	1944	-	34	1361	0,249	5,402	0,188	3,267	6,324	39,044	A			
	1	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,852	1944	-	34	1361	0,249	5,402	0,188	3,267	6,324	39,044	A			
Knotenpunktssummen:								1259						5734										
Gewichtete Mittelwerte:																0,275	14,053							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.6

LISA+

MIV - SP3_Abend_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙	K1	31	32	59	0,356	128	3,200	1,800	2000	-	18	712	0,180	20,563	0,123	2,325	4,904	29,424	B		
	2	↘	K2	15	16	75	0,178	23	0,575	1,800	2000	-	9	356	0,065	31,146	0,038	0,516	1,731	10,386	B		
2	1	↖	K3	46	47	44	0,522	331	8,275	1,846	1951	-	25	1019	0,325	13,364	0,278	5,042	8,840	54,472	A		
	2	↗	K3	46	47	44	0,522	330	8,250	1,845	1949	-	25	1017	0,324	13,352	0,276	5,022	8,812	54,194	A		
3	3	↕	K5	10	11	80	0,122	131	3,275	1,800	2000	-	6	244	0,537	47,509	0,704	3,781	7,070	42,420	C		
	2	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,843	1953	-	34	1367	0,248	5,393	0,187	3,264	6,319	38,824	A		
	1	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,843	1953	-	34	1367	0,248	5,393	0,187	3,264	6,319	38,824	A		
Knotenpunktssummen:								1621						6082									
Gewichtete Mittelwerte:																0,295	13,608						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

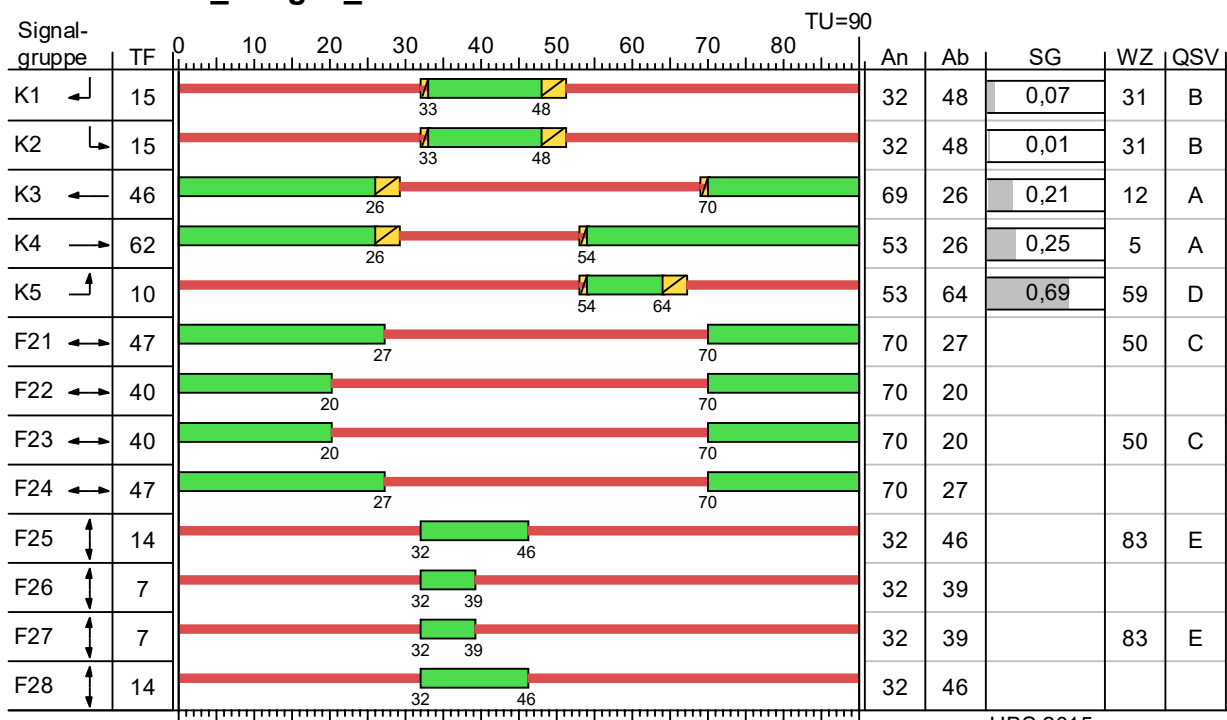
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.7

Szenario 3



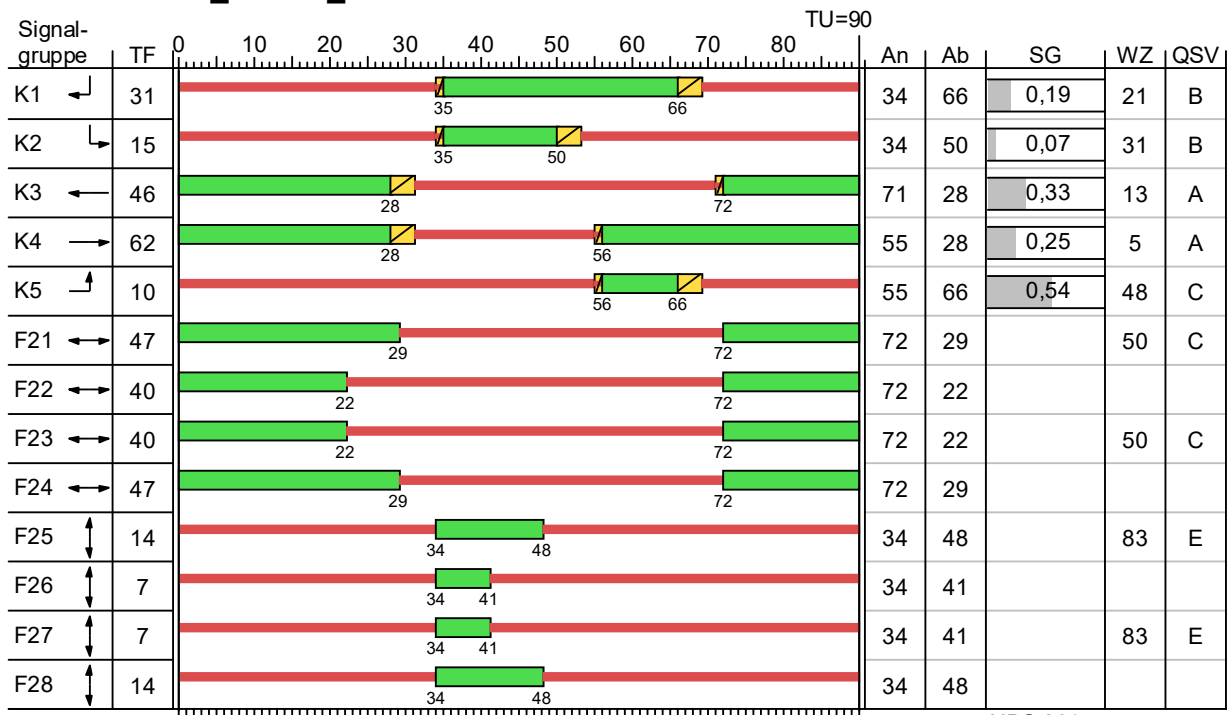
LISA+

SP1_Morgen_S3



HBS 2015

SP3_Abend_S3



HBS 2015

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.8

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙	K1	15	16	75	0,178	24	0,600	1,800	2000	-	9	356	0,067	31,177	0,040	0,539	1,781	10,686	B		
	2	↘	K2	15	16	75	0,178	4	0,100	1,800	2000	-	9	356	0,011	30,526	0,006	0,088	0,590	3,540	B		
2	1	↖	K3	46	47	44	0,522	211	5,275	1,857	1932	-	25	1011	0,209	12,072	0,149	2,979	5,898	36,697	A		
	2	↗	K3	46	47	44	0,522	210	5,250	1,870	1927	-	25	1006	0,209	12,074	0,149	2,966	5,879	36,650	A		
3	3	↕	K5	10	11	80	0,122	168	4,200	1,800	2000	-	6	244	0,689	59,178	1,444	5,470	9,425	56,550	D		
	2	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,852	1944	-	34	1361	0,249	5,402	0,188	3,267	6,324	39,044	A		
	1	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,852	1944	-	34	1361	0,249	5,402	0,188	3,267	6,324	39,044	A		
Knotenpunktssummen:								1295						5695									
Gewichtete Mittelwerte:															0,289	15,102							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.9

LISA+

MIV - SP3_Abend_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙	K1	31	32	59	0,356	138	3,450	1,800	2000	-	18	712	0,194	20,736	0,136	2,523	5,209	31,254	B		
	2	↘	K2	15	16	75	0,178	24	0,600	1,800	2000	-	9	356	0,067	31,177	0,040	0,539	1,781	10,686	B		
2	1	↖	K3	46	47	44	0,522	331	8,275	1,845	1951	-	25	1019	0,325	13,364	0,278	5,042	8,840	54,472	A		
	2	↗	K3	46	47	44	0,522	331	8,275	1,845	1949	-	25	1017	0,325	13,366	0,278	5,042	8,840	54,366	A		
3	3	↕	K5	10	11	80	0,122	132	3,300	1,800	2000	-	6	244	0,541	47,720	0,717	3,819	7,124	42,744	C		
	2	→	K4	62	63	28	0,700	338	8,450	1,843	1953	-	34	1367	0,247	5,387	0,186	3,251	6,300	38,707	A		
	1	→	K4	62	63	28	0,700	338	8,450	1,843	1953	-	34	1367	0,247	5,387	0,186	3,251	6,300	38,707	A		
Knotenpunktssummen:								1632						6082									
Gewichtete Mittelwerte:															0,295	13,724							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

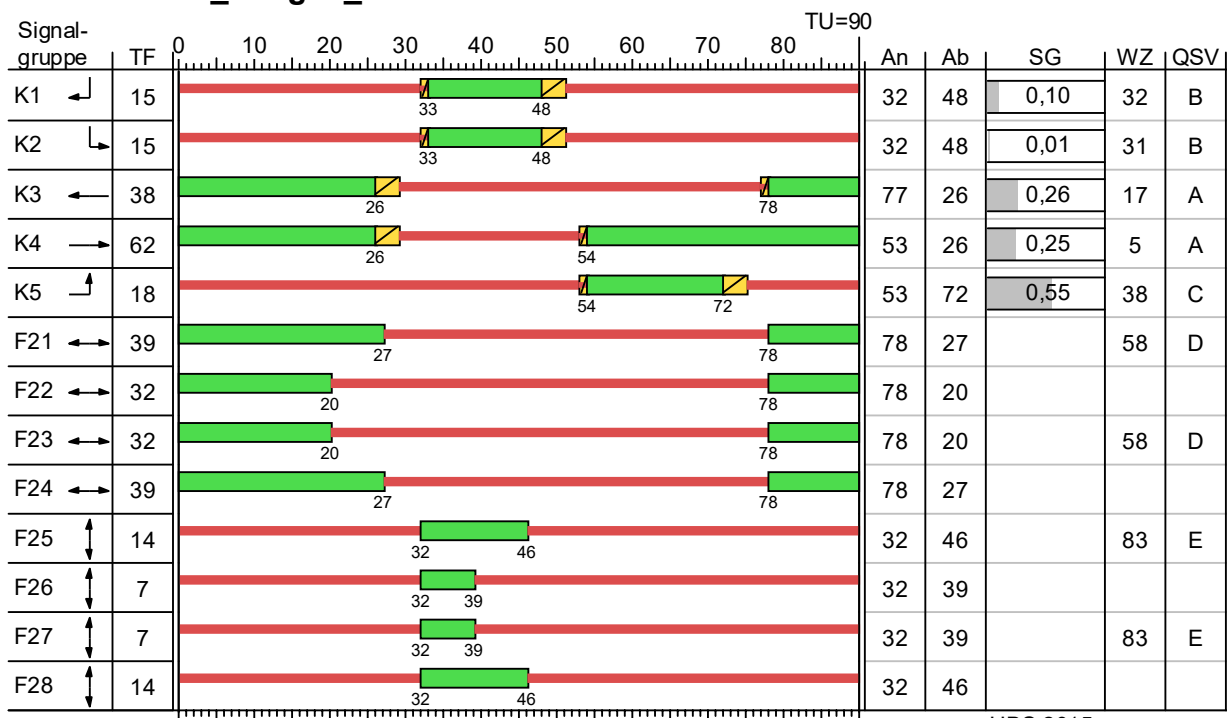
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.10

Szenario 4



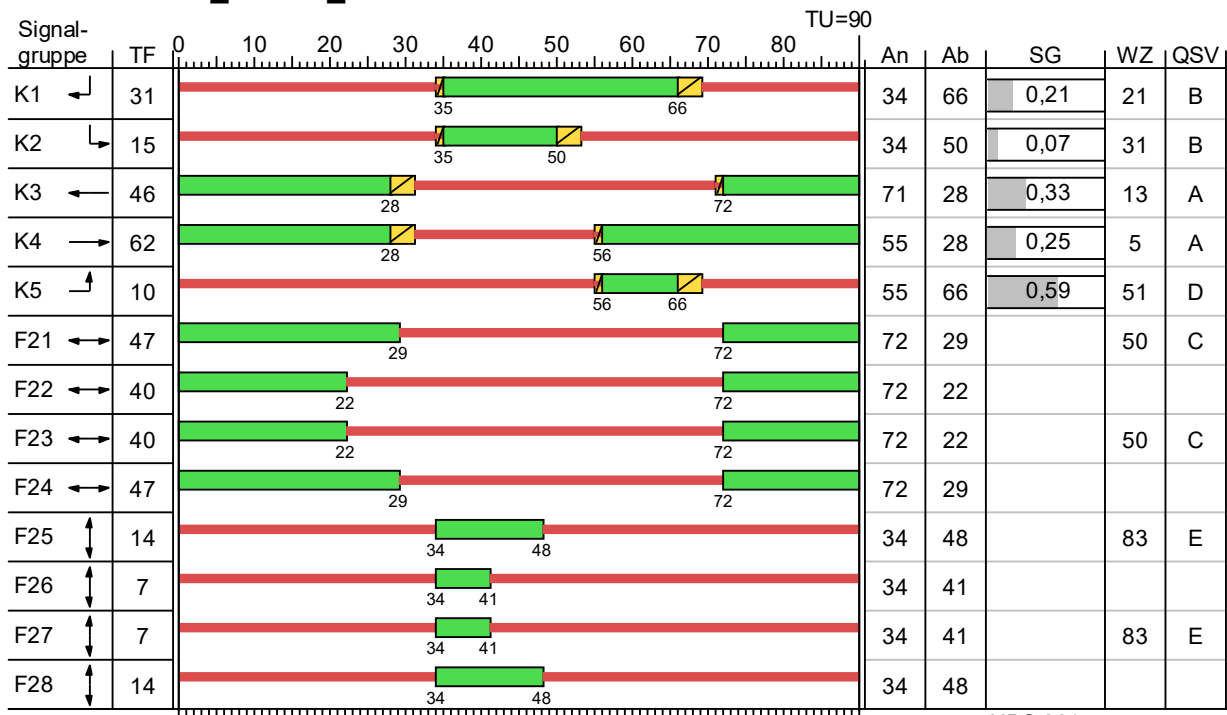
LISA+

SP1_Morgen_S4



HBS 2015

SP3_Abend_S4



HBS 2015

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.11

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙	K1	15	16	75	0,178	34	0,850	1,800	2000	-	9	356	0,096	31,531	0,059	0,770	2,254	13,524	B		
	2	↘	K2	15	16	75	0,178	5	0,125	1,800	2000	-	9	356	0,014	30,563	0,008	0,111	0,674	4,044	B		
2	1	↖	K3	38	39	52	0,433	217	5,425	1,855	1934	-	21	840	0,258	17,135	0,198	3,661	6,897	42,955	A		
	2	↗	K3	38	39	52	0,433	214	5,350	1,870	1927	-	21	834	0,257	17,128	0,197	3,610	6,823	42,535	A		
3	3	↕	K5	18	19	72	0,211	230	5,750	1,800	2000	-	11	422	0,545	37,940	0,737	5,863	9,958	59,748	C		
	2	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,852	1944	-	34	1361	0,249	5,402	0,188	3,267	6,324	39,044	A		
	1	→	K4	62	63	28	0,700	339	8,475	1,852	1944	-	34	1361	0,249	5,402	0,188	3,267	6,324	39,044	A		
Knotenpunktssummen:								1378						5530									
Gewichtete Mittelwerte:																0,296	15,238						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.12

LISA+

MIV - SP3_Abend_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙	K1	31	32	59	0,356	151	3,775	1,800	2000	-	18	712	0,212	20,956	0,152	2,782	5,603	33,618	B		
	2	↘	K2	15	16	75	0,178	26	0,650	1,800	2000	-	9	356	0,073	31,251	0,044	0,585	1,879	11,274	B		
2	1	↖	K3	46	47	44	0,522	332	8,300	1,845	1951	-	25	1019	0,326	13,376	0,279	5,060	8,864	54,620	A		
	2	↗	K3	46	47	44	0,522	331	8,275	1,845	1949	-	25	1017	0,325	13,366	0,278	5,042	8,840	54,366	A		
3	3	↕	K5	10	11	80	0,122	145	3,625	1,800	2000	-	6	244	0,594	50,811	0,909	4,340	7,863	47,178	D		
	2	→	K4	62	63	28	0,700	338	8,450	1,843	1953	-	34	1367	0,247	5,387	0,186	3,251	6,300	38,707	A		
	1	→	K4	62	63	28	0,700	338	8,450	1,843	1953	-	34	1367	0,247	5,387	0,186	3,251	6,300	38,707	A		
Knotenpunktssummen:								1661						6082									
Gewichtete Mittelwerte:																0,303	14,359						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

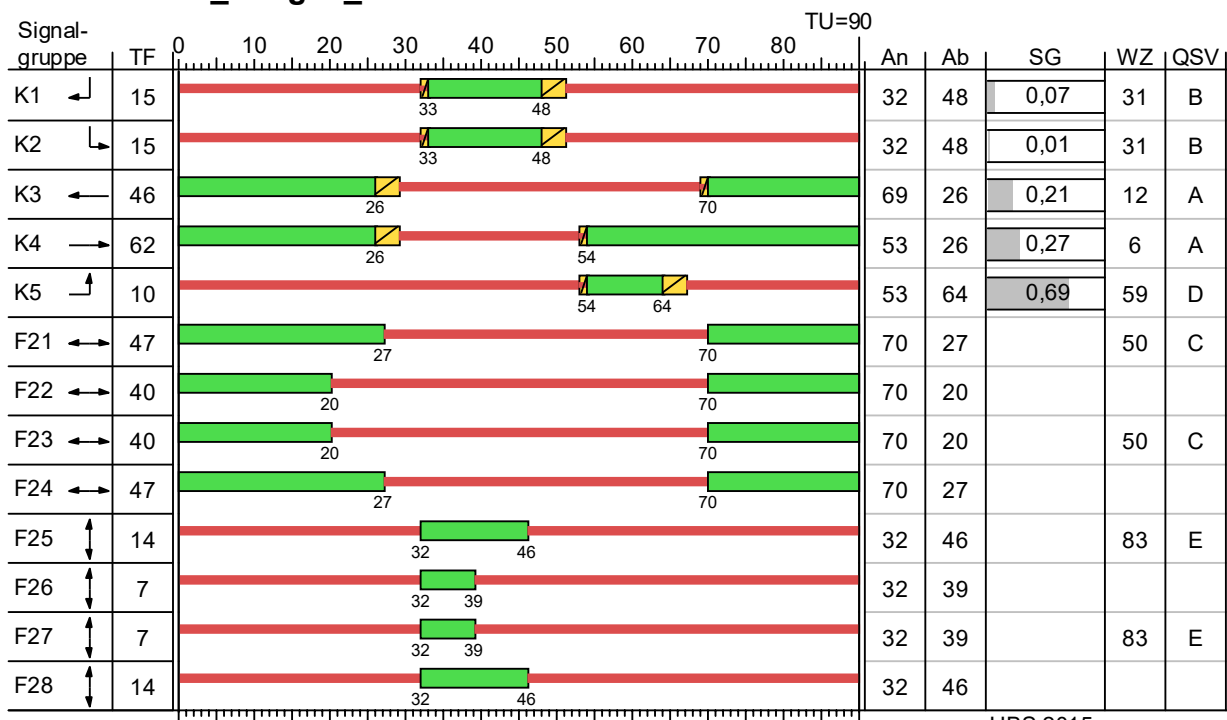
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.13



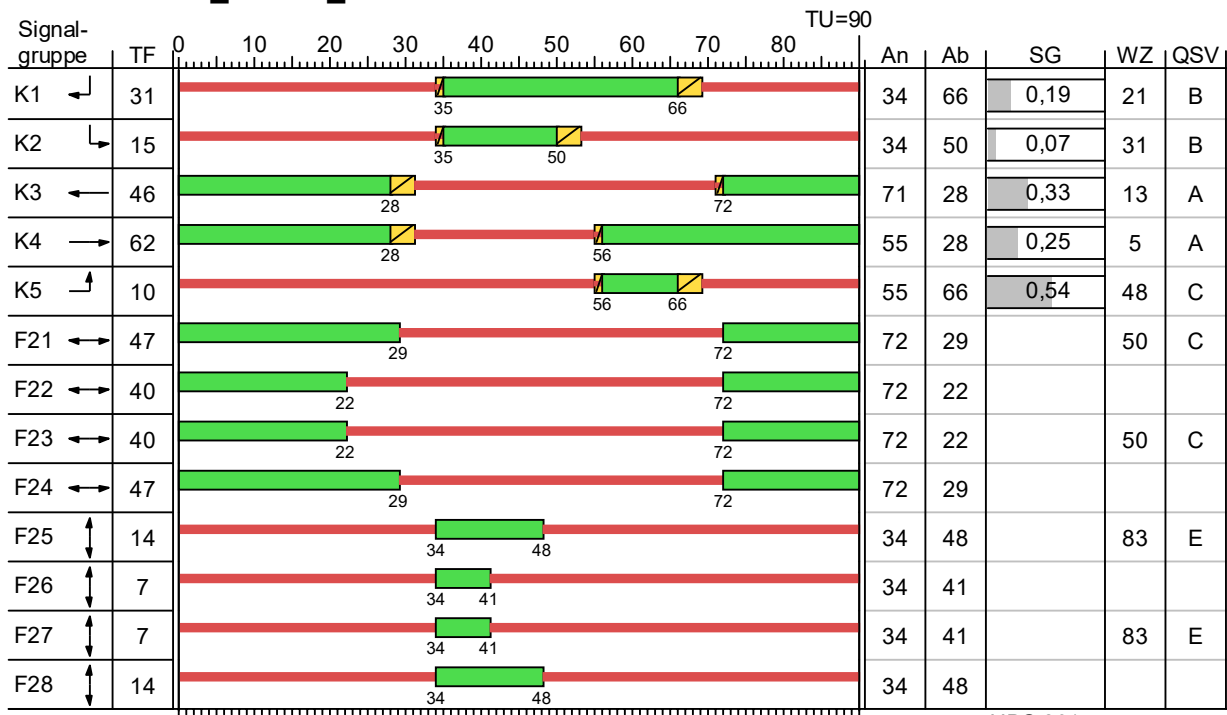
LISA+

SP1_Morgen_S5



HBS 2015

SP3_Abend_S5



HBS 2015

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.14

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	↙	K1	15	16	75	0,178	24	0,600	1,800	2000	-	9	356	0,067	31,177	0,040	0,539	1,781	10,686	B				
	2	↘	K2	15	16	75	0,178	4	0,100	1,800	2000	-	9	356	0,011	30,526	0,006	0,088	0,590	3,540	B				
2	1	↖	K3	46	47	44	0,522	215	5,375	1,856	1932	-	25	1011	0,213	12,113	0,153	3,044	5,995	37,265	A				
	2	↗	K3	46	47	44	0,522	215	5,375	1,868	1927	-	25	1006	0,214	12,126	0,154	3,046	5,998	37,356	A				
3	3	↕	K5	10	11	80	0,122	168	4,200	1,800	2000	-	6	244	0,689	59,178	1,444	5,470	9,425	56,550	D				
	2	→	K4	62	63	28	0,700	369	9,225	1,847	1949	-	34	1364	0,271	5,558	0,212	3,627	6,848	42,156	A				
	1	→	K4	62	63	28	0,700	369	9,225	1,847	1949	-	34	1364	0,271	5,558	0,212	3,627	6,848	42,156	A				
Knotenpunktssummen:								1364						5701											
Gewichtete Mittelwerte:																0,300	14,755								
								TU = 90 s T = 3600 s																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.15

LISA+

MIV - SP3_Abend_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Abendspitze

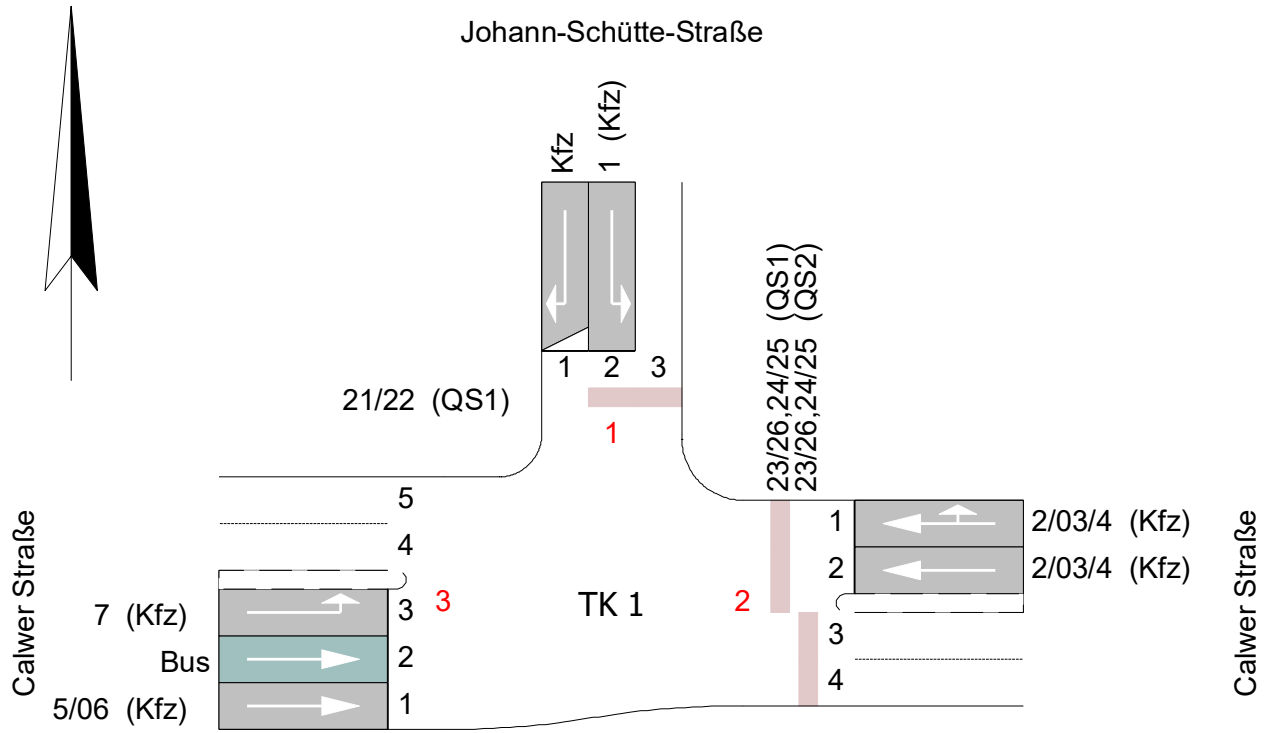
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1	↙	K1	31	32	59	0,356	138	3,450	1,800	2000	-	18	712	0,194	20,736	0,136	2,523	5,209	31,254	B			
	2	↘	K2	15	16	75	0,178	24	0,600	1,800	2000	-	9	356	0,067	31,177	0,040	0,539	1,781	10,686	B			
2	1	↖	K3	46	47	44	0,522	338	8,450	1,844	1953	-	26	1020	0,331	13,438	0,286	5,169	9,014	55,490	A			
	2	↗	K3	46	47	44	0,522	337	8,425	1,843	1951	-	25	1018	0,331	13,440	0,286	5,154	8,994	55,259	A			
3	3	↕	K5	10	11	80	0,122	132	3,300	1,800	2000	-	6	244	0,541	47,720	0,717	3,819	7,124	42,744	C			
	2	→	K4	62	63	28	0,700	344	8,600	1,843	1953	-	34	1367	0,252	5,423	0,192	3,325	6,409	39,377	A			
	1	→	K4	62	63	28	0,700	344	8,600	1,843	1953	-	34	1367	0,252	5,423	0,192	3,325	6,409	39,377	A			
Knotenpunktssummen:								1657						6084										
Gewichtete Mittelwerte:																0,300	13,706							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Calwer Straße / Neuer Anschluss Kkh				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.5.16



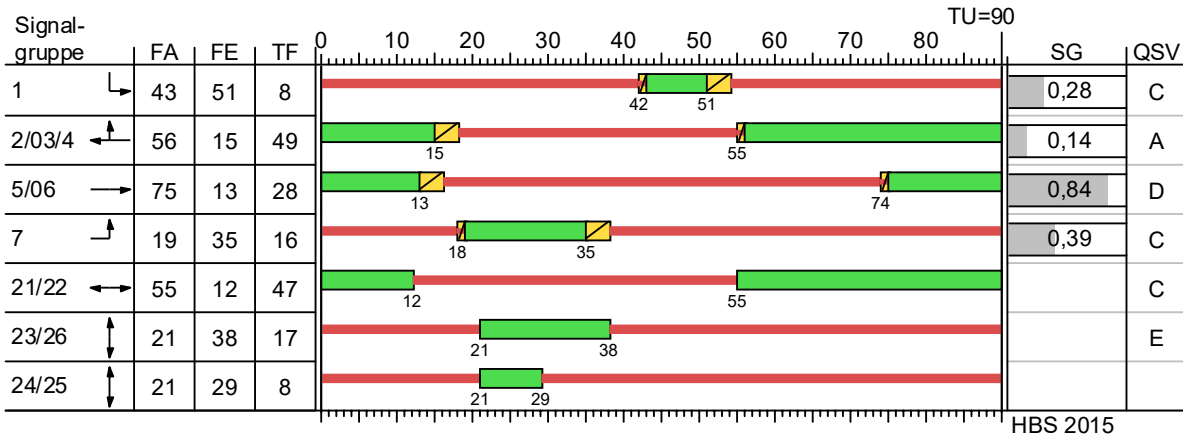
LISA+



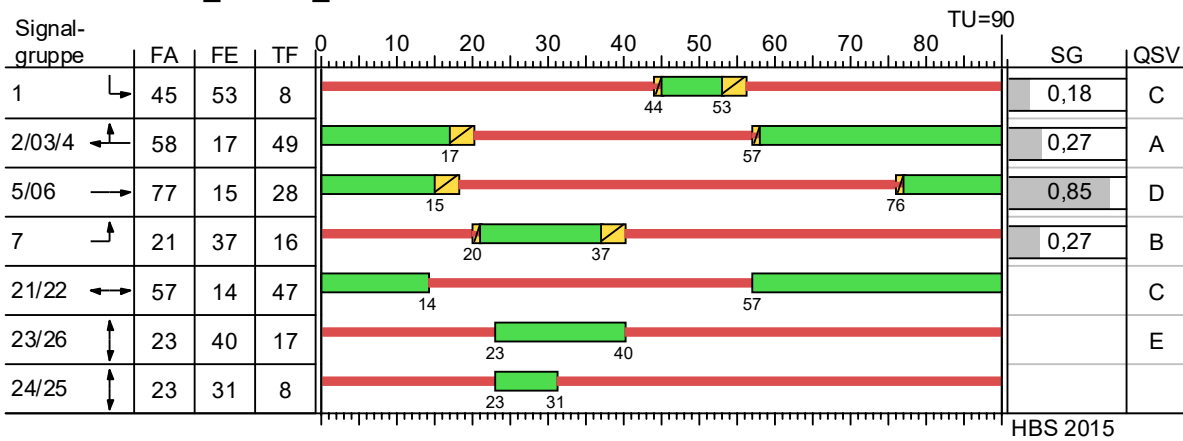
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.1

LISA+

SP1_Morgen_S0



SP3_Abend_S0



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.2

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S0 (TU=90) - 2030_ohne_Klinikum_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>n_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1	↙																						
	2	↘	1	8	9	82	0,100	56	1,400	1,823	1975	-	5	198	0,283	41,603	0,225	1,522	3,608	21,929	C			
2	1	↖	2/03/4	49	50	41	0,556	152	3,800	1,871	1924	-	27	1072	0,142	9,944	0,093	1,925	4,271	26,779	A			
	2	↗	2/03/4	49	50	41	0,556	152	3,800	1,870	1919	-	27	1067	0,142	9,946	0,093	1,925	4,271	26,625	A			
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	146	3,650	1,818	1980	-	9	374	0,390	35,543	0,373	3,569	6,764	40,990	C			
	1	→	5/06	28	29	62	0,322	526	13,150	1,861	1934	-	16	623	0,844	55,818	4,744	16,987	23,957	148,629	D			
Knotenpunktssummen:								1032						3334										
Gewichtete Mittelwerte:																0,543	38,665							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.3

LISA+

MIV - SP3_Abend_S0 (TU=90) - 2030_ohne_Klinikum_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1	↙																						
	2	↘	1	8	9	82	0,100	35	0,875	1,838	1959	-	5	196	0,179	39,355	0,122	0,924	2,550	15,621	C			
2	1	↕	2/03/4	49	50	41	0,556	297	7,425	1,841	1949	-	27	1087	0,273	11,168	0,214	4,101	7,526	46,420	A			
	2	↔	2/03/4	49	50	41	0,556	295	7,375	1,856	1944	-	27	1081	0,273	11,172	0,214	4,074	7,488	46,321	A			
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	98	2,450	1,841	1955	-	9	369	0,266	33,174	0,206	2,298	4,862	29,843	B			
	1	↔	5/06	28	29	62	0,322	534	13,350	1,849	1947	-	16	627	0,852	58,041	5,144	17,617	24,716	152,300	D			
Knotenpunktssummen:								1259						3360										
Gewichtete Mittelwerte:																0,515	33,546							
								TU = 90 s T = 3600 s																

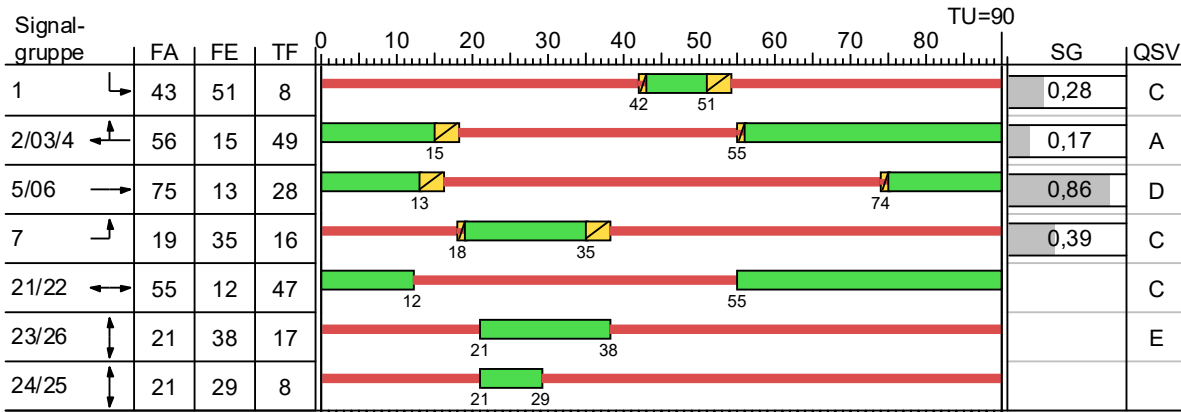
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.4



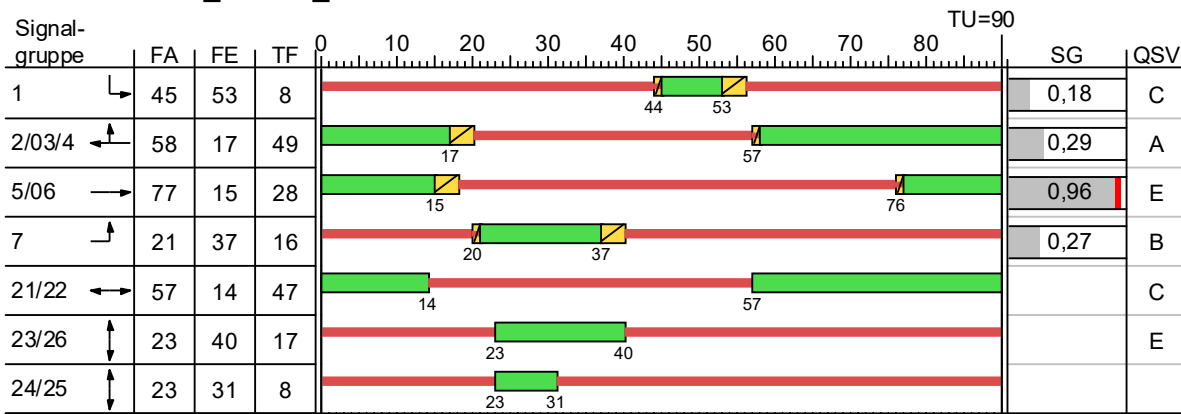
LISA+

SP1_Morgen_S1



HBS 2015

SP3_Abend_S1



HBS 2015

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.5

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S1 (TU=90) - Szenario 1_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>PK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1	↙																						
	2	↘	1	8	9	82	0,100	56	1,400	1,823	1975	-	5	198	0,283	41,603	0,225	1,522	3,608	21,929	C			
2	1	↖	2/03/4	49	50	41	0,556	187	4,675	1,858	1939	-	27	1079	0,173	10,205	0,117	2,414	5,042	31,311	A			
	2	↗	2/03/4	49	50	41	0,556	186	4,650	1,858	1937	-	27	1077	0,173	10,206	0,117	2,401	5,022	31,096	A			
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	146	3,650	1,818	1980	-	9	374	0,390	35,543	0,373	3,569	6,764	40,990	C			
	1	→	5/06	28	29	62	0,322	536	13,400	1,861	1934	-	16	623	0,860	60,817	5,574	18,139	25,342	157,222	D			
Knotenpunktssummen:								1111						3351										
Gewichtete Mittelwerte:																0,539	39,535							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>PK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauräumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.6

LISA+

MIV - SP3_Abend_S1 (TU=90) - Szenario 1_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙																					
	2	↘	1	8	9	82	0,100	35	0,875	1,838	1959	-	5	196	0,179	39,355	0,122	0,924	2,550	15,621	C		
2	1	↕	2/03/4	49	50	41	0,556	310	7,750	1,843	1951	-	27	1087	0,285	11,297	0,228	4,317	7,831	48,349	A		
	2	↔	2/03/4	49	50	41	0,556	309	7,725	1,849	1946	-	27	1082	0,286	11,311	0,229	4,307	7,817	48,168	A		
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	98	2,450	1,841	1955	-	9	369	0,266	33,174	0,206	2,298	4,862	29,843	B		
	1	↔	5/06	28	29	62	0,322	601	15,025	1,843	1953	-	16	629	0,955	118,149	15,424	30,135	39,419	242,190	E		
Knotenpunktssummen:								1353						3363									
Gewichtete Mittelwerte:																0,579	61,074						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

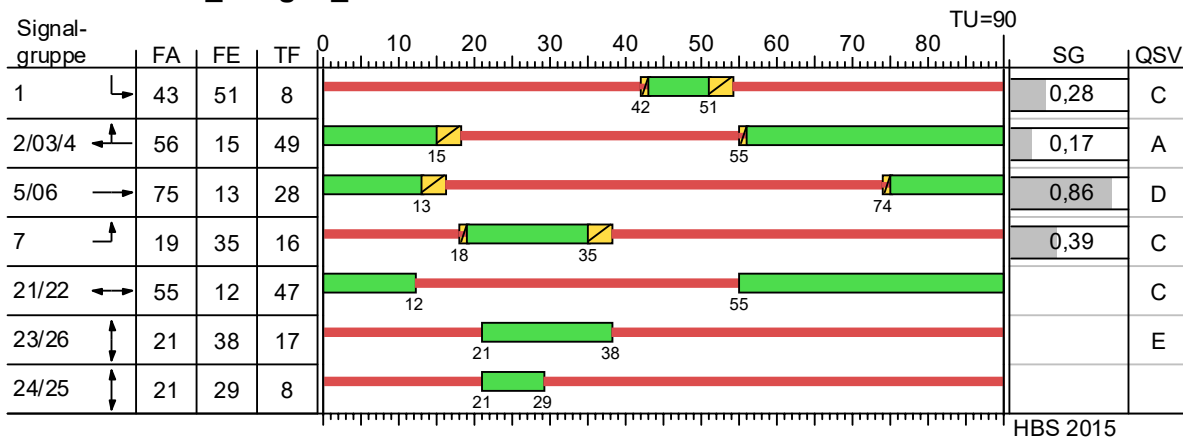
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.7

Szenario 2

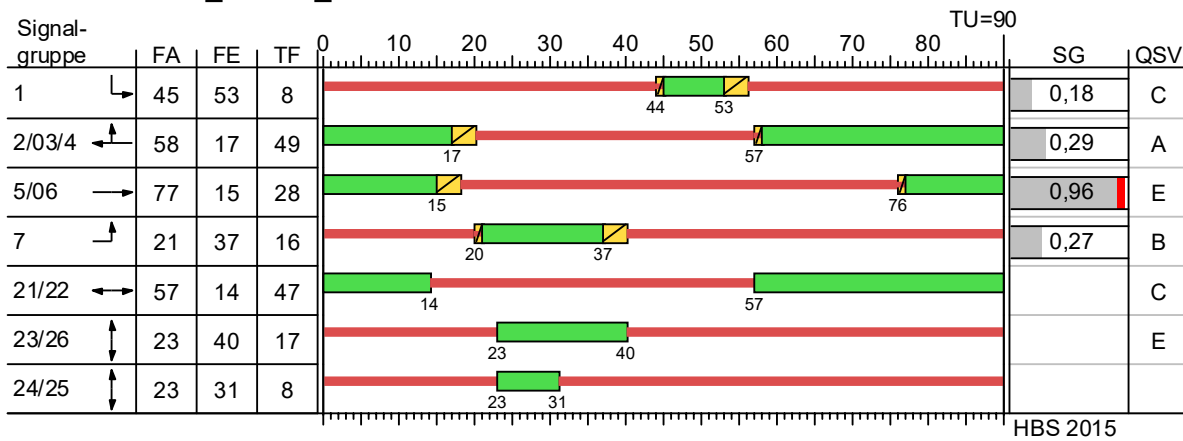


LISA+

SP1_Morgen_S2



SP3_Abend_S2



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.8

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S2 (TU=90) - Szenario 2_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>PK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	↙																							
	2	↘	1	8	9	82	0,100	56	1,400	1,823	1975	-	5	198	0,283	41,603	0,225	1,522	3,608	21,929	C				
2	1	↖	2/03/4	49	50	41	0,556	187	4,675	1,858	1939	-	27	1079	0,173	10,205	0,117	2,414	5,042	31,311	A				
	2	↗	2/03/4	49	50	41	0,556	185	4,625	1,858	1937	-	27	1077	0,172	10,200	0,117	2,388	5,001	30,966	A				
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	146	3,650	1,818	1980	-	9	374	0,390	35,543	0,373	3,569	6,764	40,990	C				
	1	→	5/06	28	29	62	0,322	536	13,400	1,861	1934	-	16	623	0,860	60,817	5,574	18,139	25,342	157,222	D				
Knotenpunktsummen:								1110						3351											
Gewichtete Mittelwerte:																0,539	39,561								
				TU = 90 s T = 3600 s																					

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>PK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.9

LISA+

MIV - SP3_Abend_S2 (TU=90) - Szenario 2_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1	↙																						
	2	↘	1	8	9	82	0,100	35	0,875	1,838	1959	-	5	196	0,179	39,355	0,122	0,924	2,550	15,621	C			
2	1	↕	2/03/4	49	50	41	0,556	310	7,750	1,843	1951	-	27	1087	0,285	11,297	0,228	4,317	7,831	48,349	A			
	2	↔	2/03/4	49	50	41	0,556	309	7,725	1,849	1946	-	27	1082	0,286	11,311	0,229	4,307	7,817	48,168	A			
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	98	2,450	1,841	1955	-	9	369	0,266	33,174	0,206	2,298	4,862	29,843	B			
	1	↔	5/06	28	29	62	0,322	602	15,050	1,843	1953	-	16	629	0,957	119,870	15,720	30,469	39,804	244,556	E			
Knotenpunktssummen:								1354						3363										
Gewichtete Mittelwerte:																0,580	61,881							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

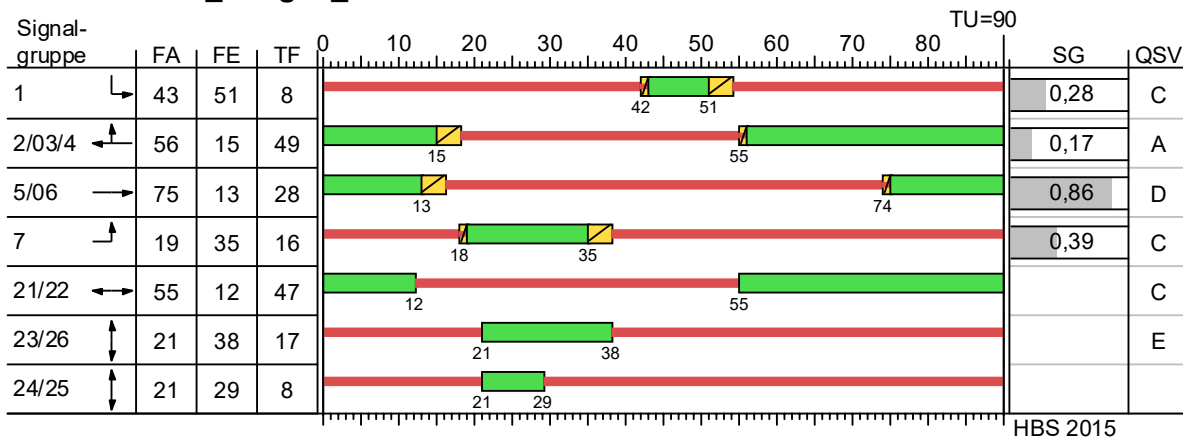
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.10

Szenario 3

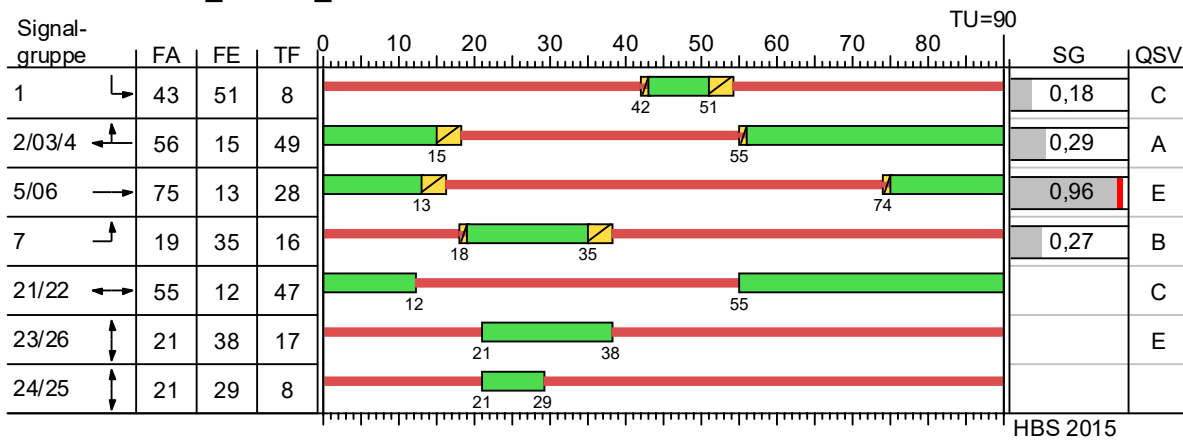


LISA+

SP1_Morgen_S3



SP3_Abend_S3



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.11

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S3 (TU=90) - Szenario 3_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>PK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	↙																							
	2	↘	1	8	9	82	0,100	56	1,400	1,823	1975	-	5	198	0,283	41,603	0,225	1,522	3,608	21,929	C				
2	1	↖	2/03/4	49	50	41	0,556	187	4,675	1,858	1939	-	27	1079	0,173	10,205	0,117	2,414	5,042	31,311	A				
	2	↗	2/03/4	49	50	41	0,556	186	4,650	1,858	1937	-	27	1077	0,173	10,206	0,117	2,401	5,022	31,096	A				
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	146	3,650	1,818	1980	-	9	374	0,390	35,543	0,373	3,569	6,764	40,990	C				
	1	→	5/06	28	29	62	0,322	535	13,375	1,861	1934	-	16	623	0,859	60,475	5,517	18,053	25,239	156,583	D				
Knotenpunktsummen:								1110						3351											
Gewichtete Mittelwerte:																0,538	39,351								
				TU = 90 s T = 3600 s																					

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>PK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.12

LISA+

MIV - SP3_Abend_S3 (TU=90) - Szenario 3_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙																					
	2	↘	1	8	9	82	0,100	35	0,875	1,838	1959	-	5	196	0,179	39,355	0,122	0,924	2,550	15,621	C		
2	1	↕	2/03/4	49	50	41	0,556	311	7,775	1,843	1951	-	27	1087	0,286	11,307	0,229	4,334	7,855	48,497	A		
	2	↔	2/03/4	49	50	41	0,556	309	7,725	1,849	1946	-	27	1082	0,286	11,311	0,229	4,307	7,817	48,168	A		
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	98	2,450	1,841	1955	-	9	369	0,266	33,174	0,206	2,298	4,862	29,843	B		
	1	→	5/06	28	29	62	0,322	601	15,025	1,843	1953	-	16	629	0,955	118,149	15,424	30,135	39,419	242,190	E		
Knotenpunktssummen:								1354						3363									
Gewichtete Mittelwerte:																0,579	61,040						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

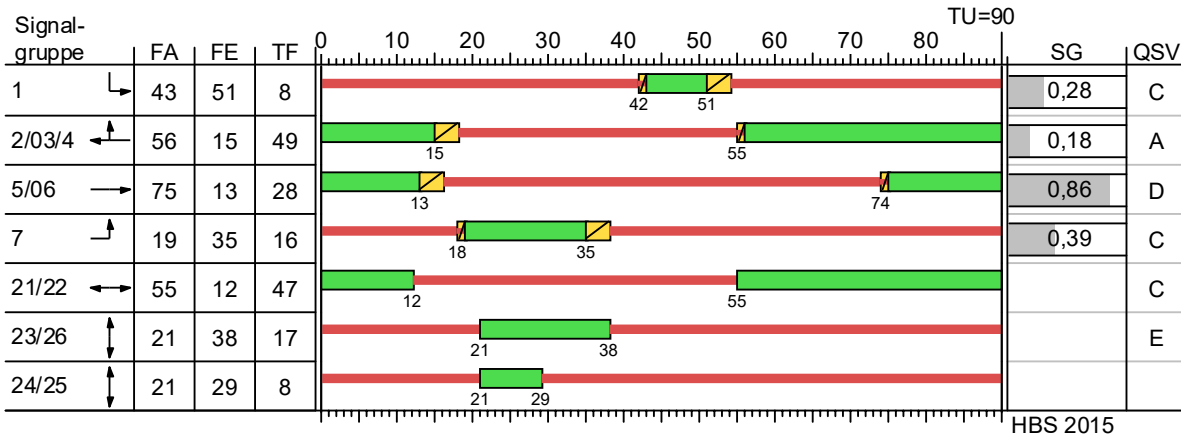
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.13

Szenario 4

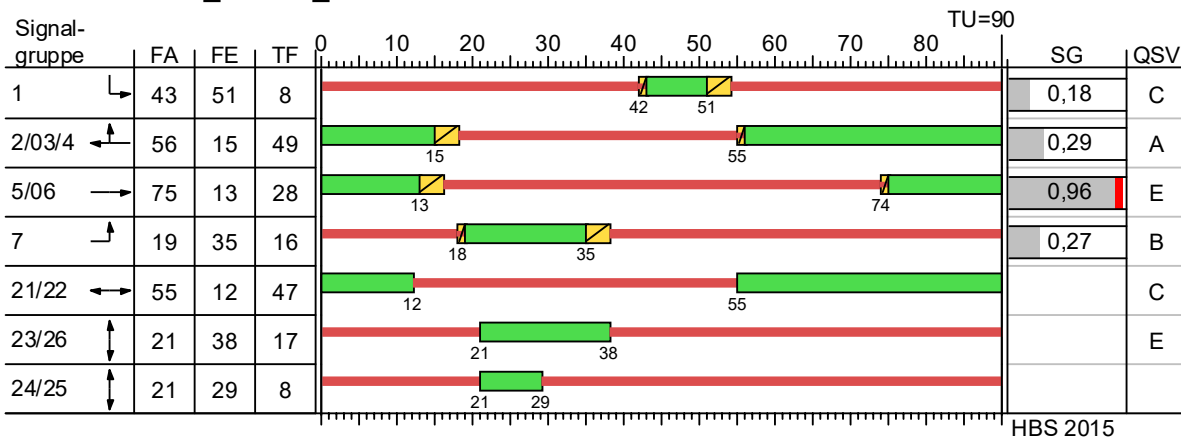


LISA+

SP1_Morgen_S4



SP3_Abend_S4



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.14

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S4 (TU=90) - Szenario 4_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	nc [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	tw [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1	↙																						
	2	↘	1	8	9	82	0,100	56	1,400	1,823	1975	-	5	198	0,283	41,603	0,225	1,522	3,608	21,929	C			
2	1	↖	2/03/4	49	50	41	0,556	191	4,775	1,857	1940	-	27	1080	0,177	10,242	0,121	2,473	5,133	31,845	A			
	2	↗	2/03/4	49	50	41	0,556	192	4,800	1,856	1938	-	27	1078	0,178	10,253	0,122	2,487	5,154	31,883	A			
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	146	3,650	1,818	1980	-	9	374	0,390	35,543	0,373	3,569	6,764	40,990	C			
	1	→	5/06	28	29	62	0,322	536	13,400	1,861	1934	-	16	623	0,860	60,817	5,574	18,139	25,342	157,222	D			
Knotenpunktssummen:								1121						3353										
Gewichtete Mittelwerte:																0,537	39,288							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
ta	Abflusszeit	[s]
ts	Sperrzeit	[s]
fa	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
tb	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
qs	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.15

LISA+

MIV - SP3_Abend_S4 (TU=90) - Szenario 4_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nk}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1	↙																						
	2	↘	1	8	9	82	0,100	35	0,875	1,838	1959	-	5	196	0,179	39,355	0,122	0,924	2,550	15,621	C			
2	1	↕	2/03/4	49	50	41	0,556	311	7,775	1,843	1951	-	27	1087	0,286	11,307	0,229	4,334	7,855	48,497	A			
	2	↔	2/03/4	49	50	41	0,556	310	7,750	1,849	1946	-	27	1082	0,287	11,320	0,230	4,324	7,841	48,316	A			
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	98	2,450	1,841	1955	-	9	369	0,266	33,174	0,206	2,298	4,862	29,843	B			
	1	↔	5/06	28	29	62	0,322	603	15,075	1,843	1953	-	16	629	0,959	121,615	16,020	30,807	40,194	246,952	E			
Knotenpunktssummen:								1357						3363										
Gewichtete Mittelwerte:																0,581	62,629							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

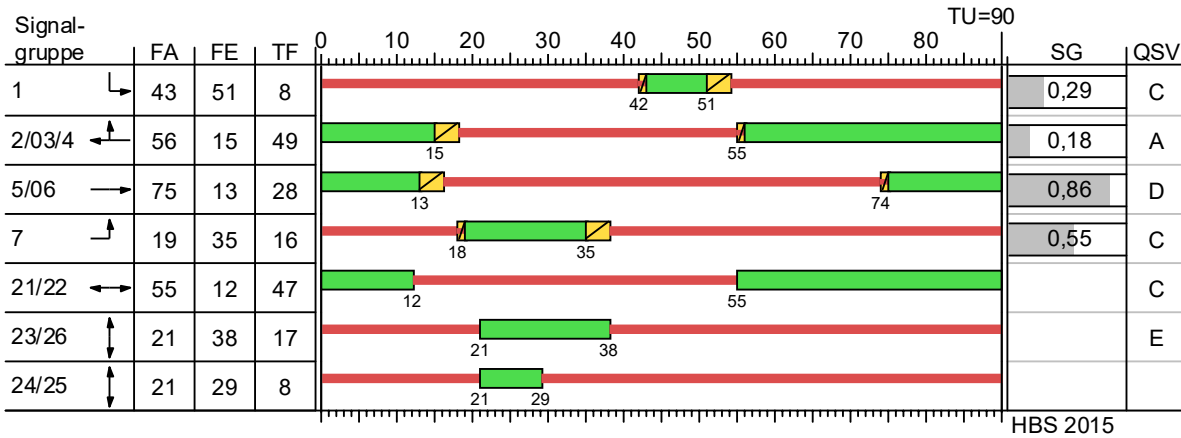
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nk}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.16

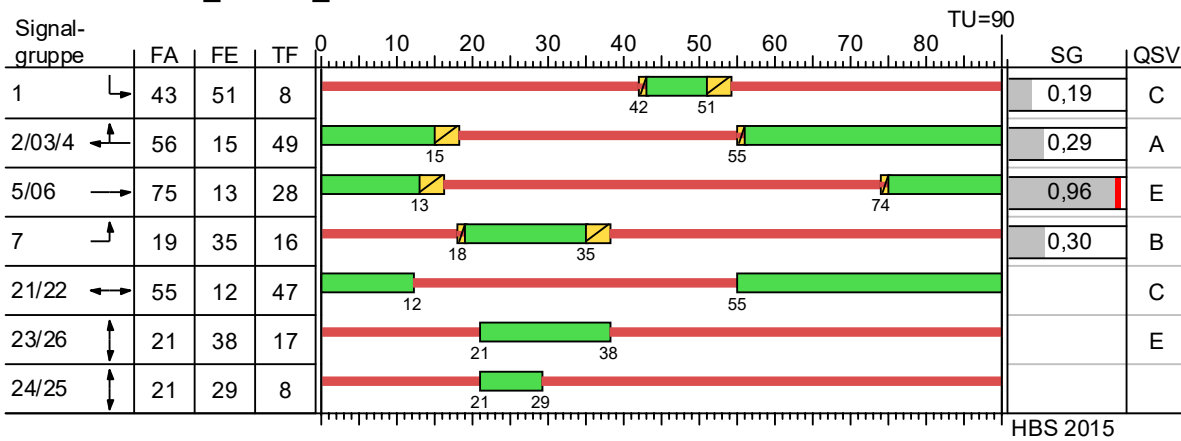


LISA+

SP1_Morgen_S5



SP3_Abend_S5



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.17

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S5 (TU=90) - Szenario 5_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	↙																							
	2	↘	1	8	9	82	0,100	58	1,450	1,823	1975	-	5	198	0,293	41,841	0,236	1,580	3,706	22,525	C				
2	1	↖	2/03/4	49	50	41	0,556	192	4,800	1,850	1941	-	27	1081	0,178	10,252	0,122	2,487	5,154	31,883	A				
	2	↗	2/03/4	49	50	41	0,556	192	4,800	1,863	1937	-	27	1077	0,178	10,254	0,122	2,487	5,154	32,006	A				
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	207	5,175	1,813	1986	-	9	375	0,552	40,331	0,759	5,445	9,391	56,740	C				
	1	→	5/06	28	29	62	0,322	535	13,375	1,861	1934	-	16	623	0,859	60,475	5,517	18,053	25,239	156,583	D				
Knotenpunktsummen:								1184						3354											
Gewichtete Mittelwerte:																0,557	39,752								
				TU = 90 s				T = 3600 s																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.18

LISA+

MIV - SP3_Abend_S5 (TU=90) - Szenario 5_Abendspitze

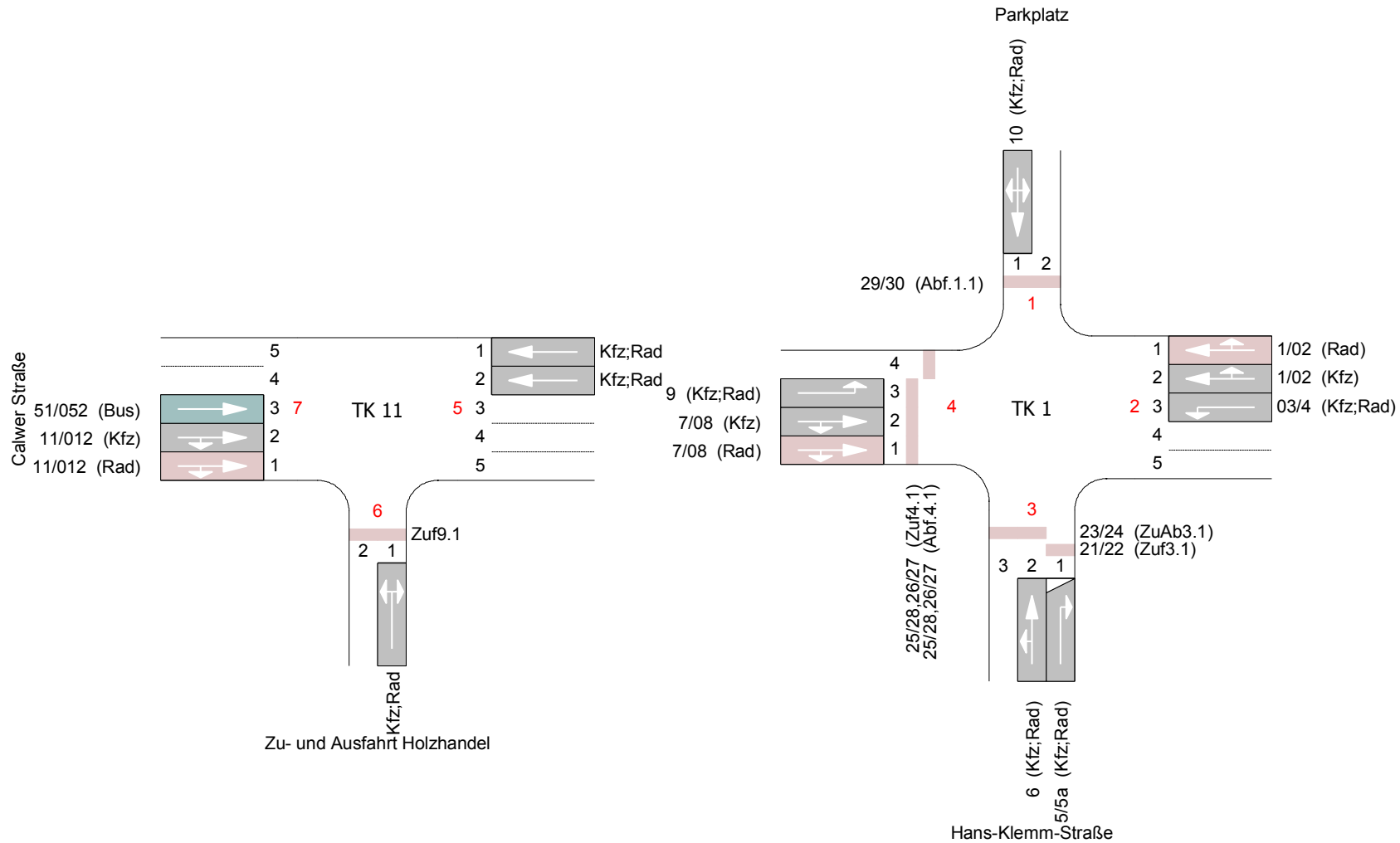
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↙																					
	2	↘	1	8	9	82	0,100	37	0,925	1,836	1961	-	5	196	0,189	39,558	0,131	0,980	2,654	16,242	C		
2	1	↕	2/03/4	49	50	41	0,556	311	7,775	1,839	1951	-	27	1087	0,286	11,307	0,229	4,334	7,855	48,355	A		
	2	↔	2/03/4	49	50	41	0,556	310	7,750	1,852	1946	-	27	1082	0,287	11,320	0,230	4,324	7,841	48,410	A		
3	3	↕	7	16	17	74	0,189	111	2,775	1,836	1961	-	9	371	0,299	33,738	0,244	2,629	5,371	32,871	B		
	1	↔	5/06	28	29	62	0,322	601	15,025	1,843	1953	-	16	629	0,955	118,149	15,424	30,135	39,419	242,190	E		
Knotenpunktssummen:								1370						3365									
Gewichtete Mittelwerte:																0,578	60,760						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	Knoten 721: Calwer Straße / Johann-Schütte-Straße				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.6.19

Knotendaten

LISA+



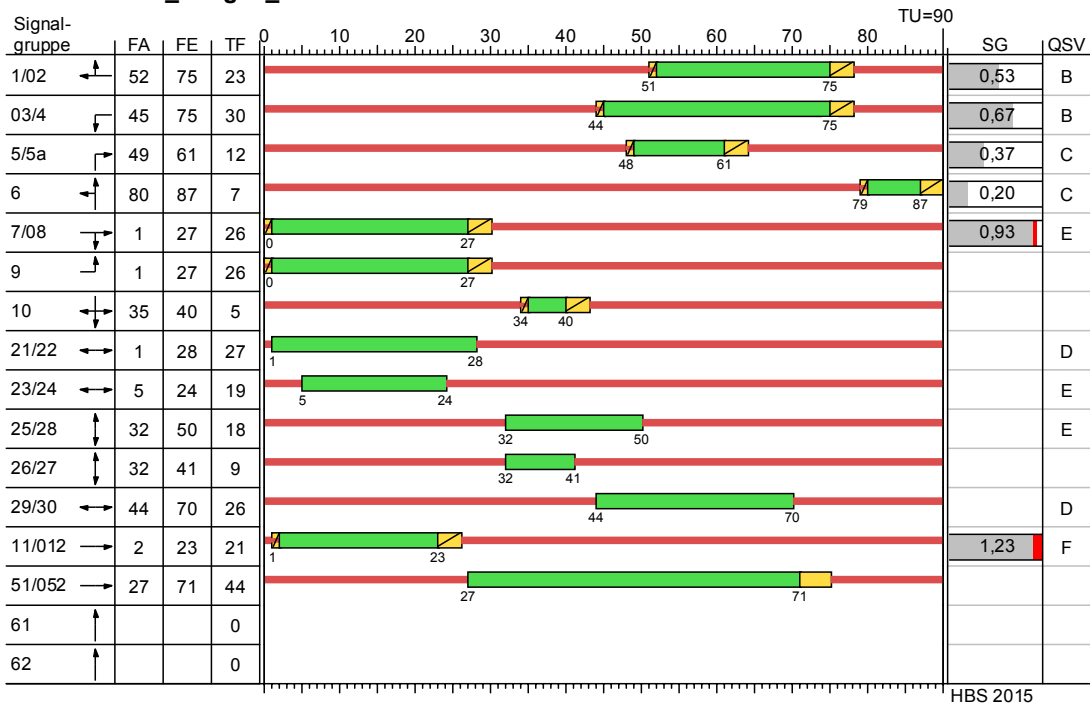
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.7.1

Szenario Null

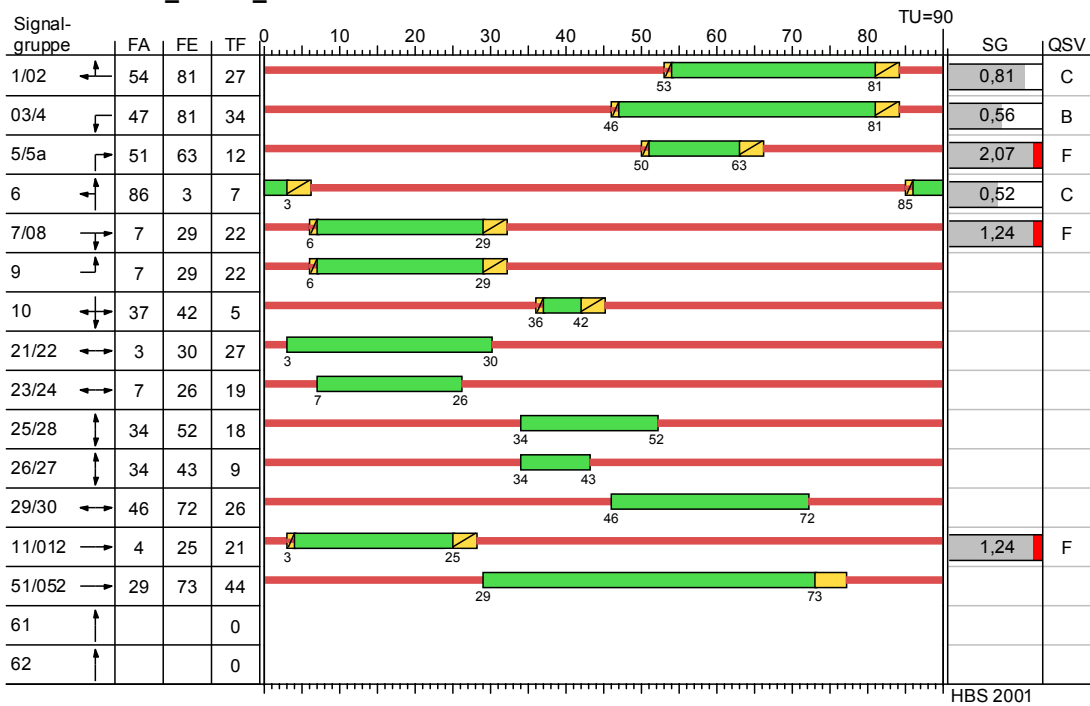


LISA+

SP1_Morgen_S0














SP3_Abend_S0



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.7.2

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S0 (TU=90) - 2030_ohne_Klinikum_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	-	E	
2	2		1/02	23	24	67	0,267	271	6,775	1,865	1930	-	13	515	0,526	32,874	0,679	6,456	10,753	66,841	B		
	3		03/4	30	31	60	0,344	449	11,225	1,858	1938	-	17	667	0,673	32,685	1,387	10,969	16,570	102,601	B		
3	2		6	7	8	83	0,089	33	0,825	1,922	1873	-	4	167	0,198	41,012	0,139	0,904	2,512	16,097	C		
	1		5/5a	12	13	78	0,144	103	2,575	1,879	1916	-	7	276	0,373	39,345	0,345	2,674	5,440	34,076	C		
4	3		9	26	27	64	0,300	0	0,000	1,800	0	-	15	600	0,000	22,050	0,000	0,000	0,000	0,000	B		
	2		7/08	26	27	64	0,300	542	13,550	1,853	1943	-	15	582	0,931	102,038	11,550	24,711	33,118	205,067	E		
5	1																						
	2																						
6	1																						
7	2		11/012	21	22	69	0,244	582	14,550	1,858	1938	-	12	473	1,230	467,458	56,949	71,499	85,800	529,729	F		
Knotenpunktssummen:								1980						3414									
Gewichtete Mittelwerte:															0,864	-							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1		Datum 10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.3

LISA+

MIV - SP3_Abend_S0 (TU=90) - 2030_ohne_Klinikum_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	E			
2	2		1/02	27	28	63	0,311	481	12,025	1,840	1957	-	15	609	0,790	45,718	2,943	13,927	20,239	124,106	C			
	3		03/4	34	35	56	0,389	424	10,600	1,829	1968	-	19	766	0,554	25,047	0,773	9,029	14,111	86,021	B			
3	2		6	7	8	83	0,089	111	2,775	1,885	1910	-	4	170	0,653	64,533	1,175	3,859	7,181	45,111	D			
	1		5/5a	12	13	78	0,144	552	13,800	1,814	1985	-	7	286	1,930	1725,485	134,020	147,820	168,382	1018,374	F			
4	3		9	22	23	68	0,256	0	0,000	1,800	0	-	13	512	0,000	24,909	0,000	0,000	0,000	0,000	B			
	2		7/08	22	23	68	0,256	598	14,950	1,845	1951	-	12	499	1,198	410,513	52,261	67,211	81,076	497,644	F			
5	1																							
	2																							
6	1																							
7	2		11/012	21	22	69	0,244	569	14,225	1,847	1949	-	12	476	1,195	406,839	49,295	63,520	76,999	474,006	F			
Knotenpunktssummen:								2735						3452										
Gewichtete Mittelwerte:																1,151	-							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

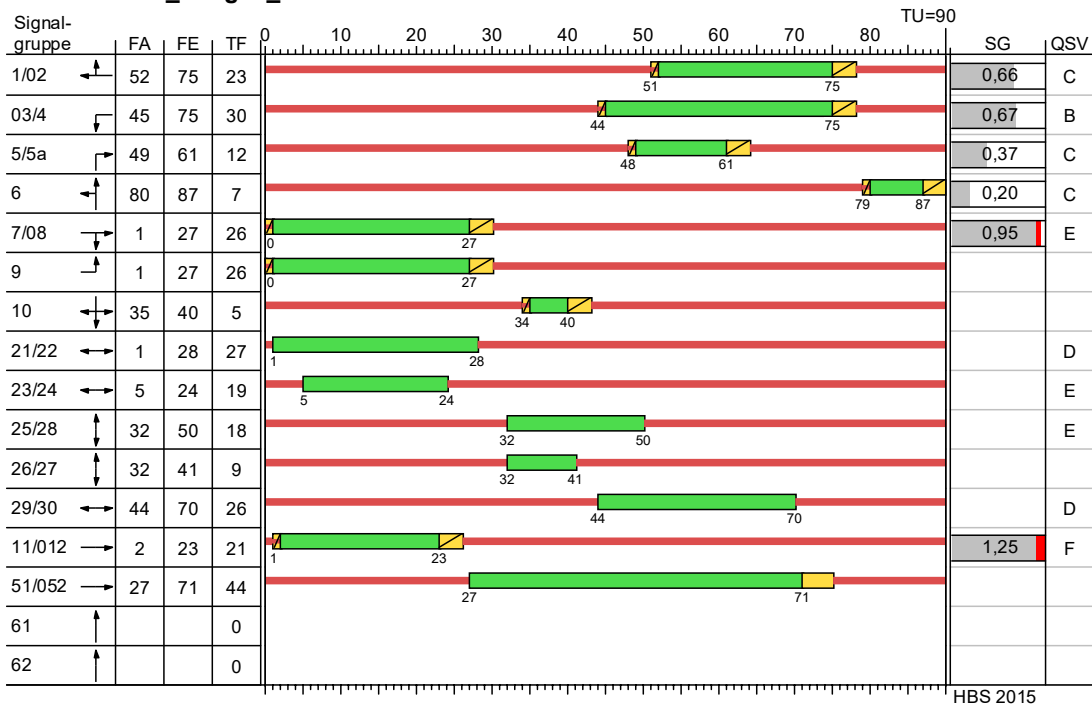
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.4

Szenario 1

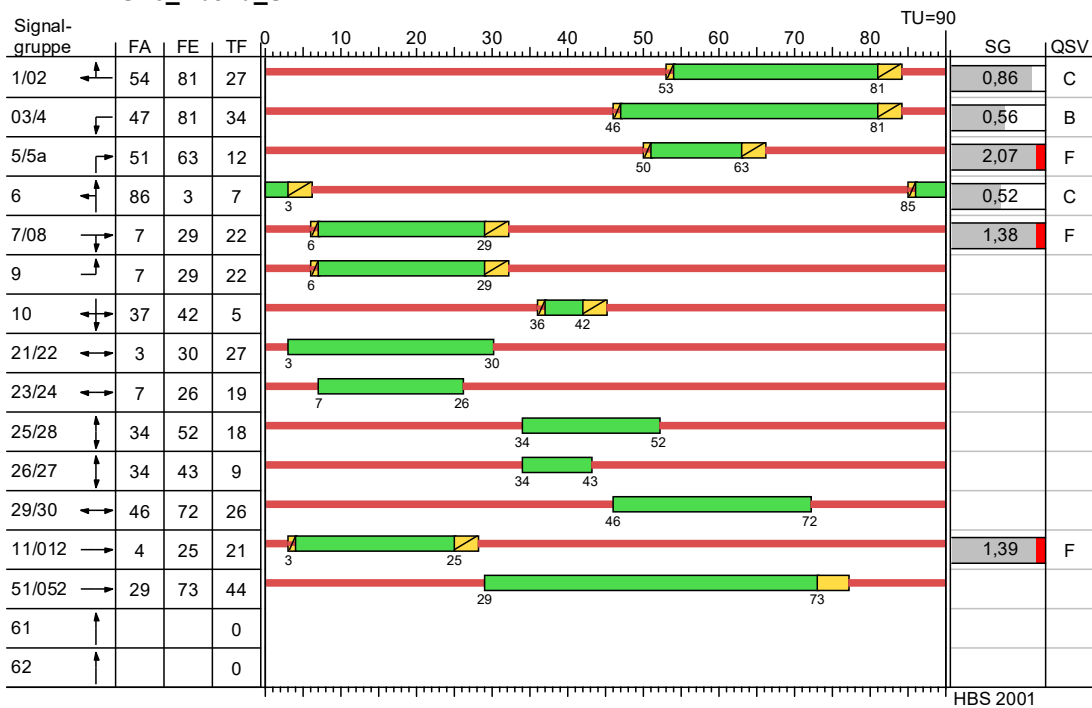


LISA+

SP1_Morgen_S1














SP3_Abend_S1



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.5

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	-	E	
2	2		1/02	23	24	67	0,267	340	8,500	1,852	1944	-	13	519	0,655	37,987	1,252	8,803	13,821	85,331	C		
	3		03/4	30	31	60	0,344	449	11,225	1,858	1938	-	17	667	0,673	32,685	1,387	10,969	16,570	102,601	B		
3	2		6	7	8	83	0,089	33	0,825	1,922	1873	-	4	167	0,198	41,012	0,139	0,904	2,512	16,097	C		
	1		5/5a	12	13	78	0,144	103	2,575	1,879	1916	-	7	276	0,373	39,345	0,345	2,674	5,440	34,076	C		
4	3		9	26	27	64	0,300	0	0,000	1,800	0	-	15	600	0,000	22,050	0,000	0,000	0,000	0,000	B		
	2		7/08	26	27	64	0,300	552	13,800	1,852	1945	-	15	583	0,947	114,464	13,549	27,043	35,838	221,694	E		
5	1																						
	2																						
6	1																						
7	2		11/012	21	22	69	0,244	592	14,800	1,858	1938	-	12	473	1,252	505,795	61,986	76,786	91,606	565,575	F		
Knotenpunktssummen:								2069						3419									
Gewichtete Mittelwerte:															0,886	-							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.7.6

LISA+

MIV - SP3_Abend_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	E			
2	2		1/02	27	28	63	0,311	508	12,700	1,838	1959	-	15	609	0,834	54,210	4,291	16,106	22,893	140,243	D			
	3		03/4	34	35	56	0,389	424	10,600	1,829	1968	-	19	766	0,554	25,047	0,773	9,029	14,111	86,021	B			
3	2		6	7	8	83	0,089	111	2,775	1,885	1910	-	4	170	0,653	64,533	1,175	3,859	7,181	45,111	D			
	1		5/5a	12	13	78	0,144	552	13,800	1,814	1985	-	7	286	1,930	1725,485	134,020	147,820	168,382	1018,374	F			
4	3		9	22	23	68	0,256	0	0,000	1,800	0	-	13	512	0,000	24,909	0,000	0,000	0,000	0,000	B			
	2		7/08	22	23	68	0,256	665	16,625	1,841	1955	-	13	501	1,327	636,318	83,895	100,520	117,476	719,658	F			
5	1																							
	2																							
6	1																							
7	2		11/012	21	22	69	0,244	636	15,900	1,843	1953	-	12	477	1,333	648,163	81,374	97,274	113,954	700,133	F			
Knotenpunktssummen:								2896						3455										
Gewichtete Mittelwerte:																1,218	-							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

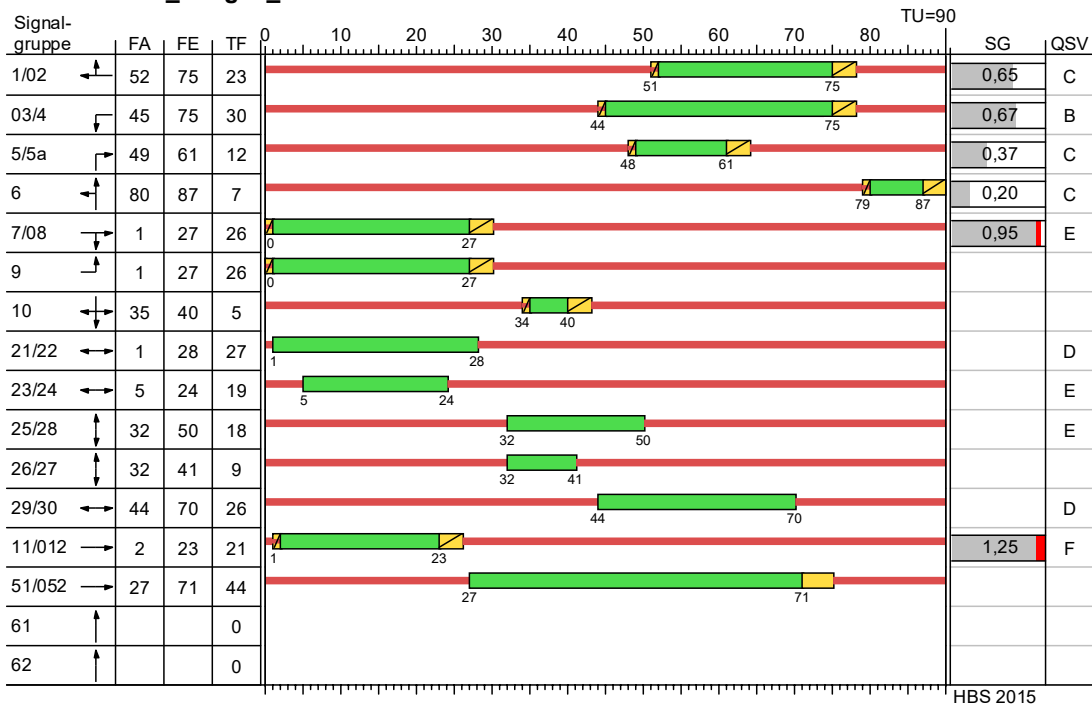
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.7

Szenario 2



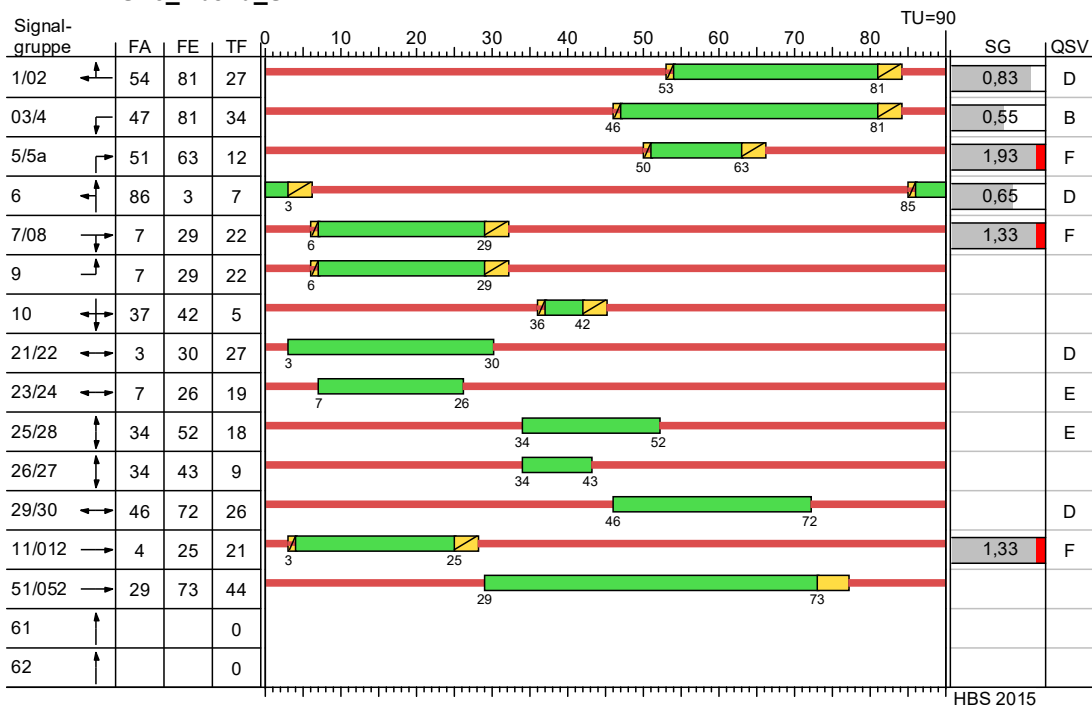
LISA+

SP1_Morgen_S2



HBS 2015

SP3_Abend_S2














HBS 2015

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.8

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	-	E	
2	2		1/02	23	24	67	0,267	339	8,475	1,852	1944	-	13	519	0,653	37,878	1,239	8,763	13,769	85,010	C		
	3		03/4	30	31	60	0,344	449	11,225	1,858	1938	-	17	667	0,673	32,685	1,387	10,969	16,570	102,601	B		
3	2		6	7	8	83	0,089	33	0,825	1,922	1873	-	4	167	0,198	41,012	0,139	0,904	2,512	16,097	C		
	1		5/5a	12	13	78	0,144	103	2,575	1,879	1916	-	7	276	0,373	39,345	0,345	2,674	5,440	34,076	C		
4	3		9	26	27	64	0,300	0	0,000	1,800	0	-	15	600	0,000	22,050	0,000	0,000	0,000	0,000	B		
	2		7/08	26	27	64	0,300	552	13,800	1,852	1945	-	15	583	0,947	114,464	13,549	27,043	35,838	221,694	E		
5	1																						
	2																						
6	1																						
7	2		11/012	21	22	69	0,244	592	14,800	1,858	1938	-	12	473	1,252	505,795	61,986	76,786	91,606	565,575	F		
Knotenpunktssummen:								2068						3419									
Gewichtete Mittelwerte:															0,886	-							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.9

LISA+

MIV - SP3_Abend_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	E			
2	2		1/02	27	28	63	0,311	508	12,700	1,838	1959	-	15	609	0,834	54,210	4,291	16,106	22,893	140,243	D			
	3		03/4	34	35	56	0,389	424	10,600	1,829	1968	-	19	766	0,554	25,047	0,773	9,029	14,111	86,021	B			
3	2		6	7	8	83	0,089	111	2,775	1,885	1910	-	4	170	0,653	64,533	1,175	3,859	7,181	45,111	D			
	1		5/5a	12	13	78	0,144	552	13,800	1,814	1985	-	7	286	1,930	1725,485	134,020	147,820	168,382	1018,374	F			
4	3		9	22	23	68	0,256	0	0,000	1,800	0	-	13	512	0,000	24,909	0,000	0,000	0,000	0,000	B			
	2		7/08	22	23	68	0,256	666	16,650	1,841	1955	-	13	501	1,329	639,854	84,387	101,037	118,037	723,095	F			
5	1																							
	2																							
6	1																							
7	2		11/012	21	22	69	0,244	637	15,925	1,843	1953	-	12	477	1,335	651,703	81,843	97,768	114,491	703,433	F			
Knotenpunktssummen:								2898						3455										
Gewichtete Mittelwerte:																1,219	-							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

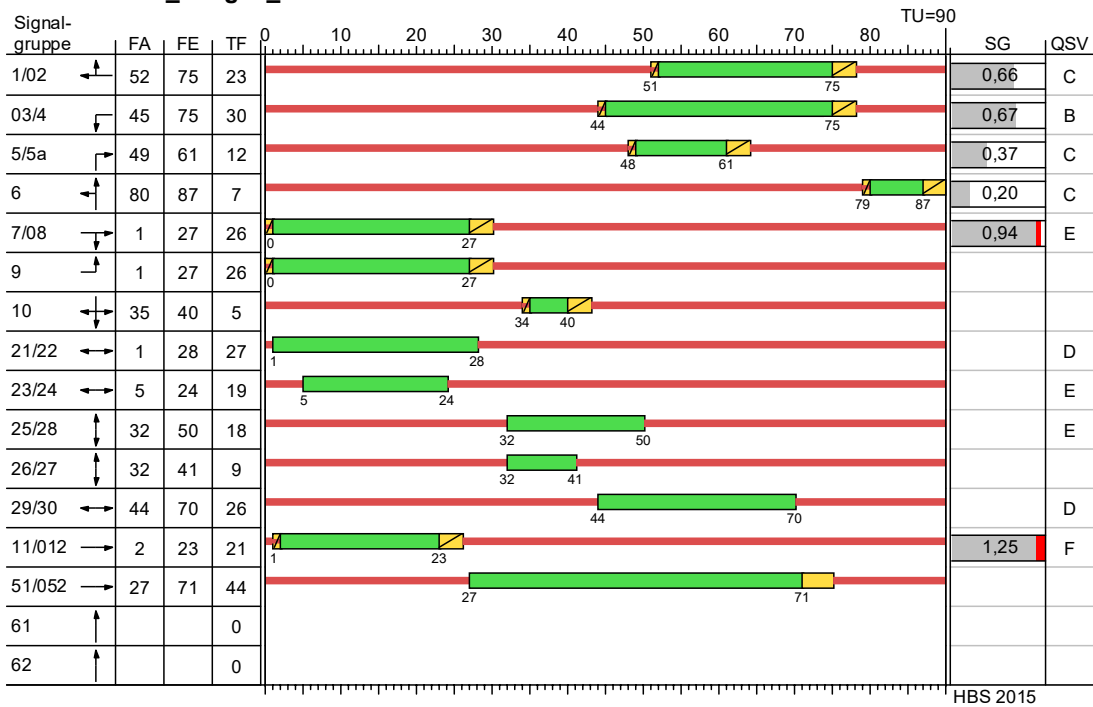
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.10

Szenario 3

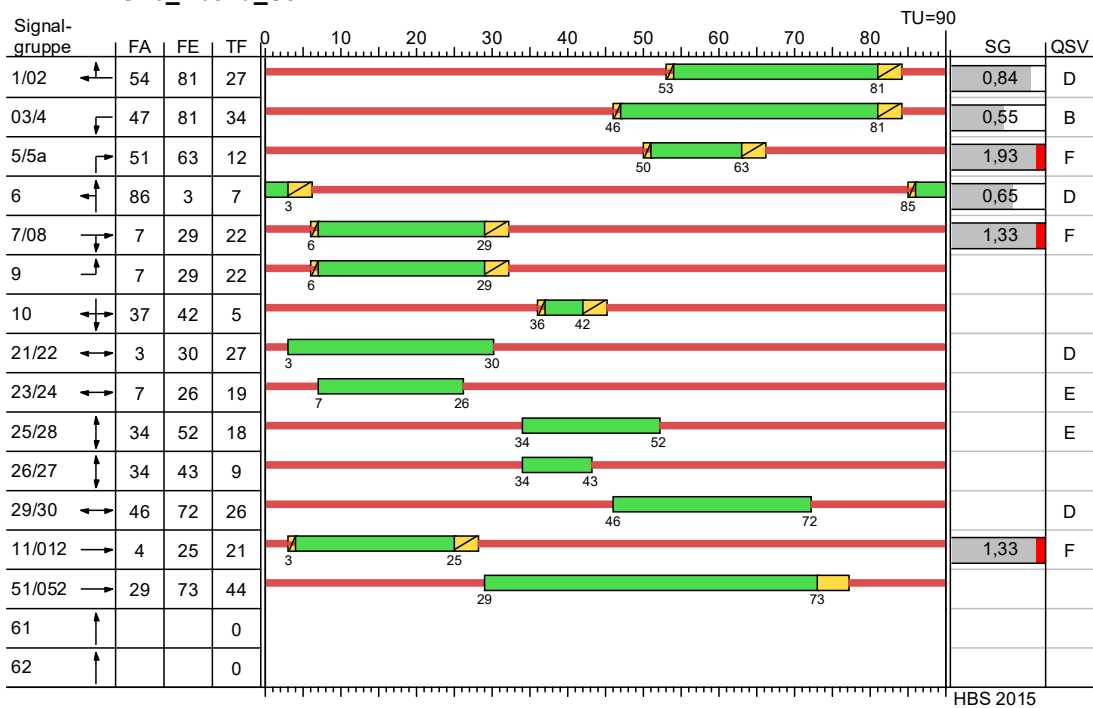


LISA+

SP1_Morgen_S3














SP3_Abend_S3



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.11

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	-	E		
2	2		1/02	23	24	67	0,267	340	8,500	1,852	1944	-	13	519	0,655	37,987	1,252	8,803	13,821	85,331	C			
	3		03/4	30	31	60	0,344	449	11,225	1,858	1938	-	17	667	0,673	32,685	1,387	10,969	16,570	102,601	B			
3	2		6	7	8	83	0,089	33	0,825	1,922	1873	-	4	167	0,198	41,012	0,139	0,904	2,512	16,097	C			
	1		5/5a	12	13	78	0,144	103	2,575	1,879	1916	-	7	276	0,373	39,345	0,345	2,674	5,440	34,076	C			
4	3		9	26	27	64	0,300	0	0,000	1,800	0	-	15	600	0,000	22,050	0,000	0,000	0,000	0,000	B			
	2		7/08	26	27	64	0,300	551	13,775	1,852	1945	-	15	583	0,945	112,840	13,290	26,748	35,495	219,572	E			
5	1																							
	2																							
6	1																							
7	2		11/012	21	22	69	0,244	591	14,775	1,858	1938	-	12	473	1,249	500,559	61,298	76,073	90,824	560,747	F			
Knotenpunktssummen:								2067						3419										
Gewichtete Mittelwerte:															0,885	-								
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrsreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrsreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrsreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.12

LISA+

MIV - SP3_Abend_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	E			
2	2		1/02	27	28	63	0,311	509	12,725	1,838	1959	-	15	609	0,836	54,712	4,372	16,220	23,031	141,088	D			
	3		03/4	34	35	56	0,389	424	10,600	1,829	1968	-	19	766	0,554	25,047	0,773	9,029	14,111	86,021	B			
3	2		6	7	8	83	0,089	111	2,775	1,885	1910	-	4	170	0,653	64,533	1,175	3,859	7,181	45,111	D			
	1		5/5a	12	13	78	0,144	552	13,800	1,814	1985	-	7	286	1,930	1725,485	134,020	147,820	168,382	1018,374	F			
4	3		9	22	23	68	0,256	0	0,000	1,800	0	-	13	512	0,000	24,909	0,000	0,000	0,000	0,000	B			
	2		7/08	22	23	68	0,256	665	16,625	1,841	1955	-	13	501	1,327	636,318	83,895	100,520	117,476	719,658	F			
5	1																							
	2																							
6	1																							
7	2		11/012	21	22	69	0,244	636	15,900	1,843	1953	-	12	477	1,333	648,163	81,374	97,274	113,954	700,133	F			
Knotenpunktssummen:								2897						3455										
Gewichtete Mittelwerte:															1,218		-							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

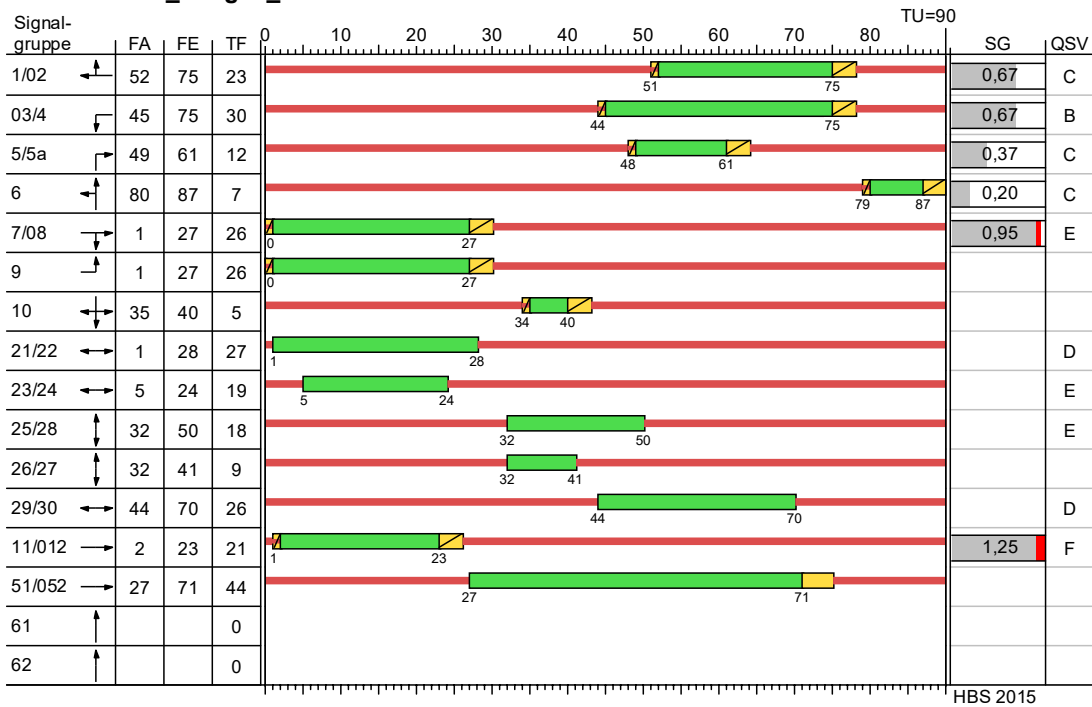
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.13

Szenario 4



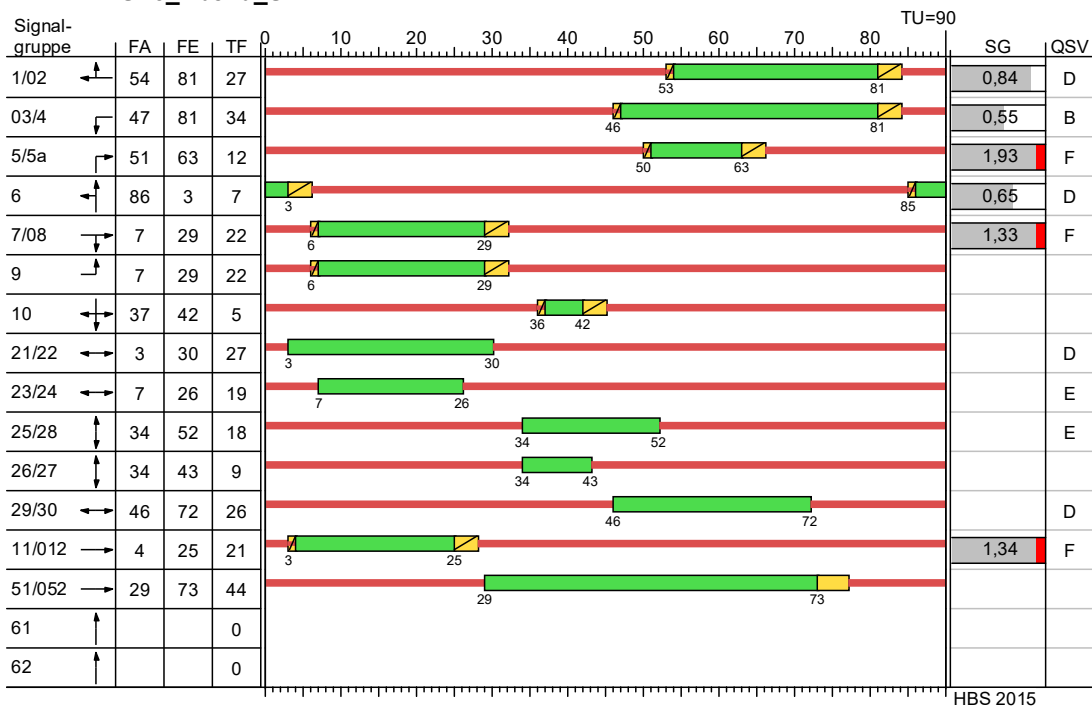
LISA+

SP1_Morgen_S4



HBS 2015

SP3_Abend_S4



HBS 2015

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.14

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	E		
2	2		1/02	23	24	67	0,267	350	8,750	1,850	1946	-	13	520	0,673	39,007	1,377	9,196	14,325	88,357	C		
	3		03/4	30	31	60	0,344	449	11,225	1,858	1938	-	17	667	0,673	32,685	1,387	10,969	16,570	102,601	B		
3	2		6	7	8	83	0,089	33	0,825	1,922	1873	-	4	167	0,198	41,012	0,139	0,904	2,512	16,097	C		
	1		5/5a	12	13	78	0,144	103	2,575	1,879	1916	-	7	276	0,373	39,345	0,345	2,674	5,440	34,076	C		
4	3		9	26	27	64	0,300	0	0,000	1,800	0	-	15	600	0,000	22,050	0,000	0,000	0,000	0,000	B		
	2		7/08	26	27	64	0,300	552	13,800	1,852	1945	-	15	583	0,947	114,464	13,549	27,043	35,838	221,694	E		
5	1																						
	2																						
6	1																						
7	2		11/012	21	22	69	0,244	592	14,800	1,858	1938	-	12	473	1,252	505,795	61,986	76,786	91,606	565,575	F		
Knotenpunktssummen:								2079						3420									
Gewichtete Mittelwerte:															0,888	-							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.15

LISA+

MIV - SP3_Abend_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	E			
2	2		1/02	27	28	63	0,311	510	12,750	1,838	1959	-	15	609	0,837	54,973	4,414	16,290	23,116	141,609	D			
	3		03/4	34	35	56	0,389	424	10,600	1,829	1968	-	19	766	0,554	25,047	0,773	9,029	14,111	86,021	B			
3	2		6	7	8	83	0,089	111	2,775	1,885	1910	-	4	170	0,653	64,533	1,175	3,859	7,181	45,111	D			
	1		5/5a	12	13	78	0,144	552	13,800	1,814	1985	-	7	286	1,930	1725,485	134,020	147,820	168,382	1018,374	F			
4	3		9	22	23	68	0,256	0	0,000	1,800	0	-	13	512	0,000	24,909	0,000	0,000	0,000	0,000	B			
	2		7/08	22	23	68	0,256	667	16,675	1,841	1955	-	13	501	1,331	643,396	84,880	101,555	118,598	726,531	F			
5	1																							
	2																							
6	1																							
7	2		11/012	21	22	69	0,244	638	15,950	1,843	1953	-	12	477	1,338	657,009	82,546	98,496	115,281	708,286	F			
Knotenpunktssummen:								2902						3455										
Gewichtete Mittelwerte:																1,220	-							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

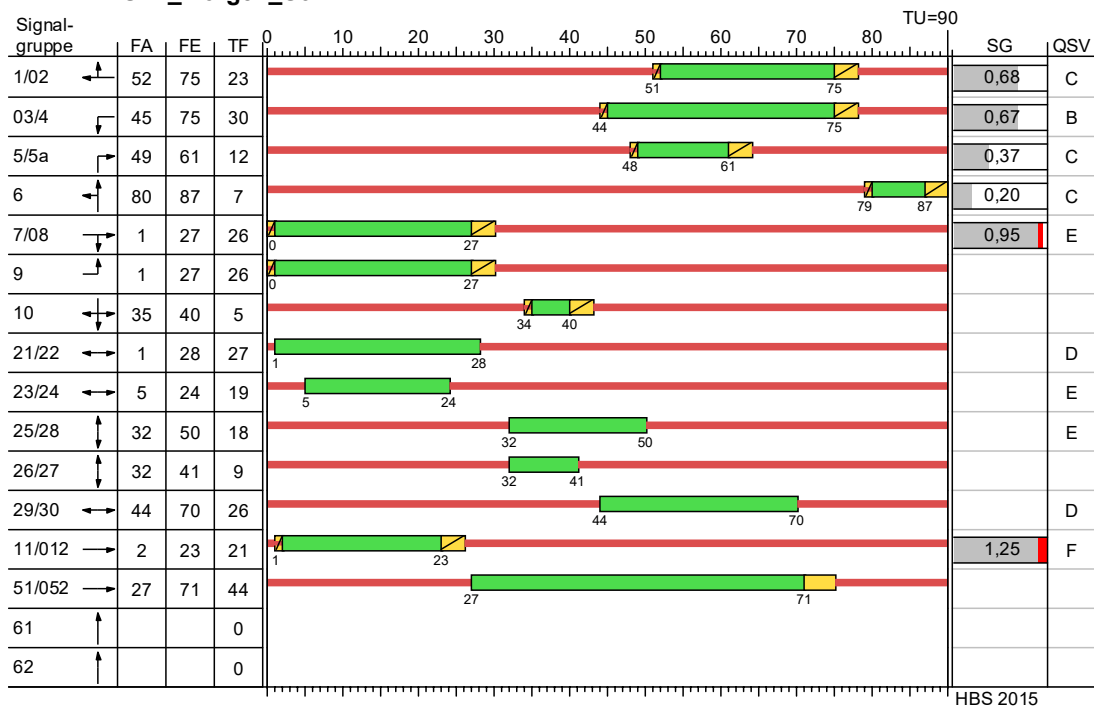
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.16

Szenario 5



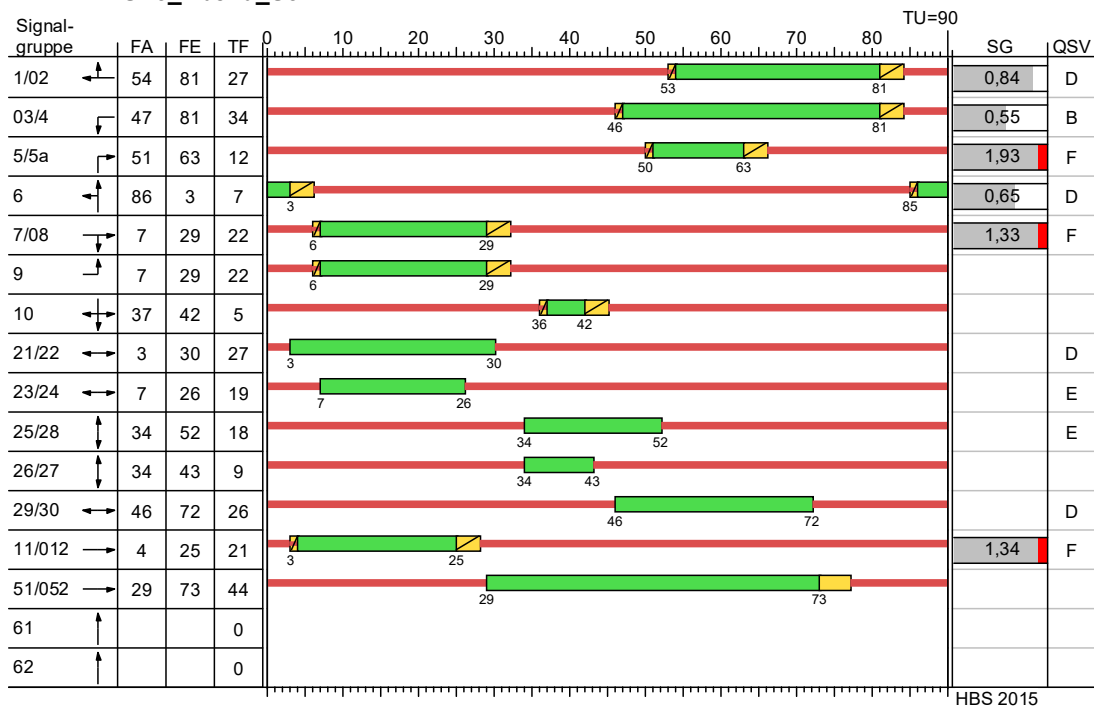
LISA+

SP1_Morgen_S5



HBS 2015

SP3_Abend_S5



HBS 2015

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.17

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Morgenspitze












Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	-	E	
2	2		1/02	23	24	67	0,267	351	8,775	1,850	1946	-	13	520	0,675	39,130	1,392	9,238	14,378	88,684	C		
	3		03/4	30	31	60	0,344	449	11,225	1,858	1938	-	17	667	0,673	32,685	1,387	10,969	16,570	102,601	B		
3	2		6	7	8	83	0,089	33	0,825	1,922	1873	-	4	167	0,198	41,012	0,139	0,904	2,512	16,097	C		
	1		5/5a	12	13	78	0,144	103	2,575	1,879	1916	-	7	276	0,373	39,345	0,345	2,674	5,440	34,076	C		
4	3		9	26	27	64	0,300	0	0,000	1,800	0	-	15	600	0,000	22,050	0,000	0,000	0,000	0,000	B		
	2		7/08	26	27	64	0,300	553	13,825	1,852	1945	-	15	583	0,949	116,108	13,811	27,340	36,183	223,828	E		
5	1																						
	2																						
6	1																						
7	2		11/012	21	22	69	0,244	593	14,825	1,856	1940	-	12	474	1,251	504,017	61,883	76,708	91,520	564,495	F		
Knotenpunktssummen:								2082						3421									
Gewichtete Mittelwerte:															0,889	-							
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.7.18

LISA+

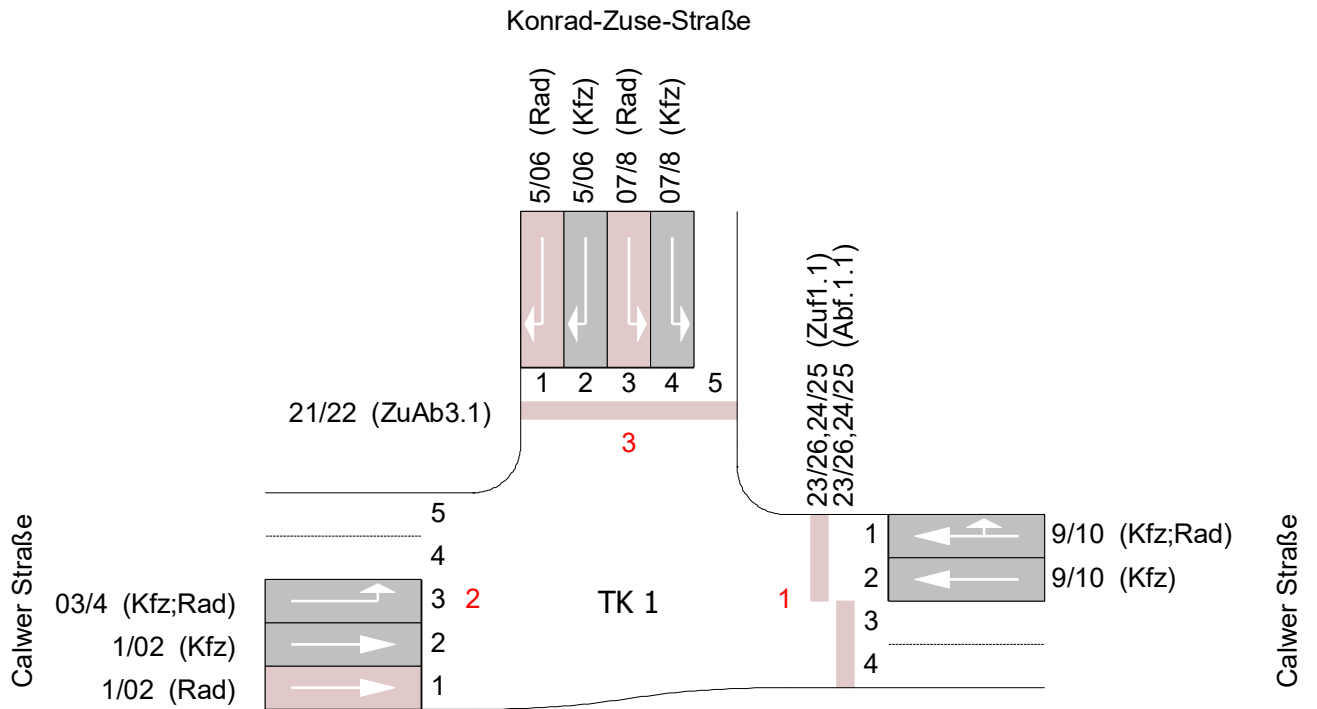
MIV - SP3_Abend_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1		10	5	6	85	0,067	0	0,000	1,800	0	-	3	134	0,000	-	-	-	-	-	E			
2	2		1/02	27	28	63	0,311	510	12,750	1,838	1959	-	15	609	0,837	54,973	4,414	16,290	23,116	141,609	D			
	3		03/4	34	35	56	0,389	424	10,600	1,829	1968	-	19	766	0,554	25,047	0,773	9,029	14,111	86,021	B			
3	2		6	7	8	83	0,089	111	2,775	1,885	1910	-	4	170	0,653	64,533	1,175	3,859	7,181	45,111	D			
	1		5/5a	12	13	78	0,144	552	13,800	1,814	1985	-	7	286	1,930	1725,485	134,020	147,820	168,382	1018,374	F			
4	3		9	22	23	68	0,256	0	0,000	1,800	0	-	13	512	0,000	24,909	0,000	0,000	0,000	0,000	B			
	2		7/08	22	23	68	0,256	667	16,675	1,841	1955	-	13	501	1,331	643,396	84,880	101,555	118,598	726,531	F			
5	1																							
	2																							
6	1																							
7	2		11/012	21	22	69	0,244	638	15,950	1,843	1953	-	12	477	1,338	657,009	82,546	98,496	115,281	708,286	F			
Knotenpunktssummen:								2902						3455										
Gewichtete Mittelwerte:																1,220	-							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	702 Calwer Str. / Hanns-Klemm-Str.				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.7.19

LISA+

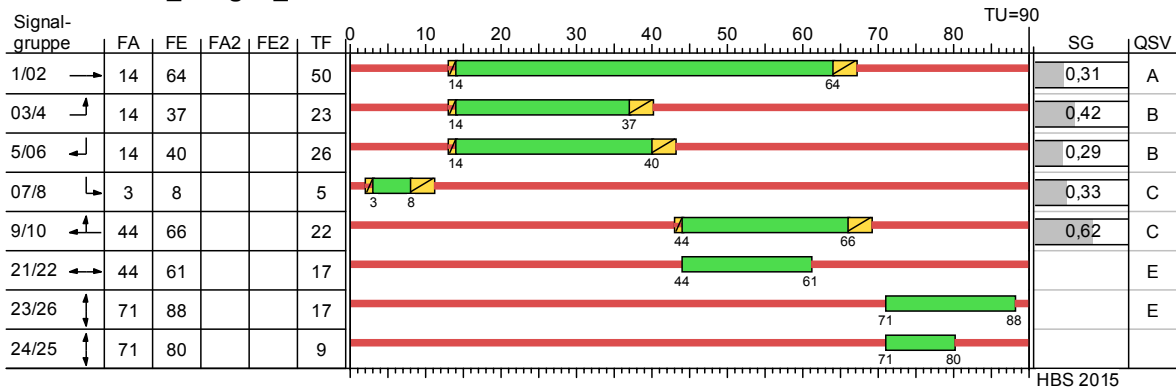


Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.1

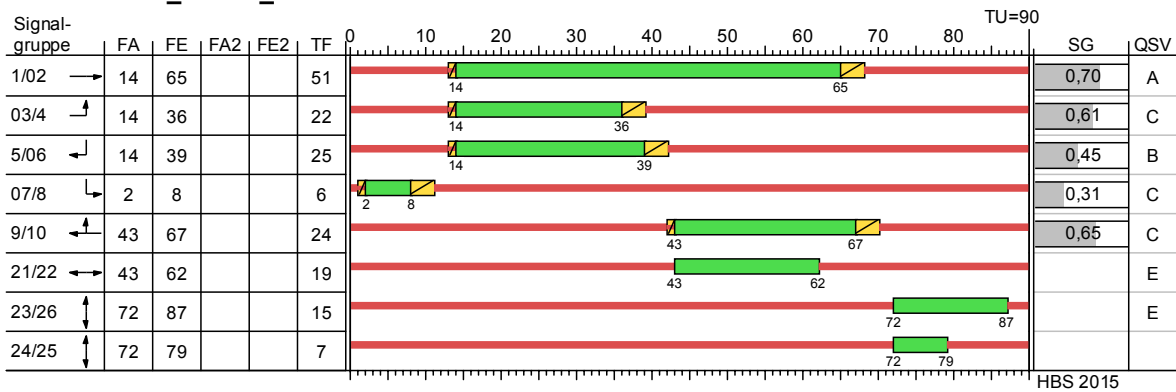


LISA+

SP1_Morgen_S0









SP3_Abend_S0



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1		Datum 10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt E.8.2

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S0 (TU=90) - 2030_ohne_Klinikum_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1		9/10	22	23	68	0,256	307	7,675	1,856	1936	-	12	496	0,619	37,170	1,043	7,828	12,560	77,847	C		
	2		9/10	22	23	68	0,256	306	7,650	1,861	1934	-	12	495	0,618	37,140	1,038	7,799	12,522	77,686	C		
2	3		03/4	23	24	67	0,267	219	5,475	1,831	1966	-	13	525	0,417	30,101	0,422	4,938	8,696	53,063	B		
	2		1/02	50	51	40	0,567	335	8,375	1,881	1914	-	27	1085	0,309	11,082	0,257	4,654	8,303	52,060	A		
3	2		5/06	26	27	64	0,300	166	4,150	1,858	1938	-	15	581	0,286	25,538	0,229	3,407	6,529	40,428	B		
	4		07/8	5	6	85	0,067	42	1,050	1,897	1898	-	3	127	0,331	48,082	0,283	1,285	3,202	20,249	C		
Knotenpunktssummen:								1375						3309									
Gewichtete Mittelwerte:																0,462	28,610						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.3

LISA+

MIV - SP3_Abend_S0 (TU=90) - 2030_ohne_Klinikum_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	↖	9/10	24	25	66	0,278	353	8,825	1,850	1951	-	14	542	0,651	36,791	1,227	9,007	14,083	86,695	C				
	2	←	9/10	24	25	66	0,278	353	8,825	1,841	1953	-	14	543	0,650	36,726	1,221	8,998	14,071	86,368	C				
2	3	↗	03/4	22	23	68	0,256	310	7,750	1,818	1980	-	13	507	0,611	36,657	1,004	7,839	12,574	76,198	C				
	2	→	1/02	51	52	39	0,578	792	19,800	1,832	1965	-	28	1136	0,697	18,519	1,609	15,602	22,282	136,098	A				
3	2	↙	5/06	25	26	65	0,289	260	6,500	1,811	1988	-	14	575	0,452	29,247	0,492	5,808	9,884	59,660	B				
	4	↘	07/8	6	7	84	0,078	47	1,175	1,829	1968	-	4	154	0,305	45,030	0,250	1,360	3,332	20,312	C				
Knotenpunktssummen:								2115						3457											
Gewichtete Mittelwerte:																	0,630	29,174							
								TU = 90 s T = 3600 s																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

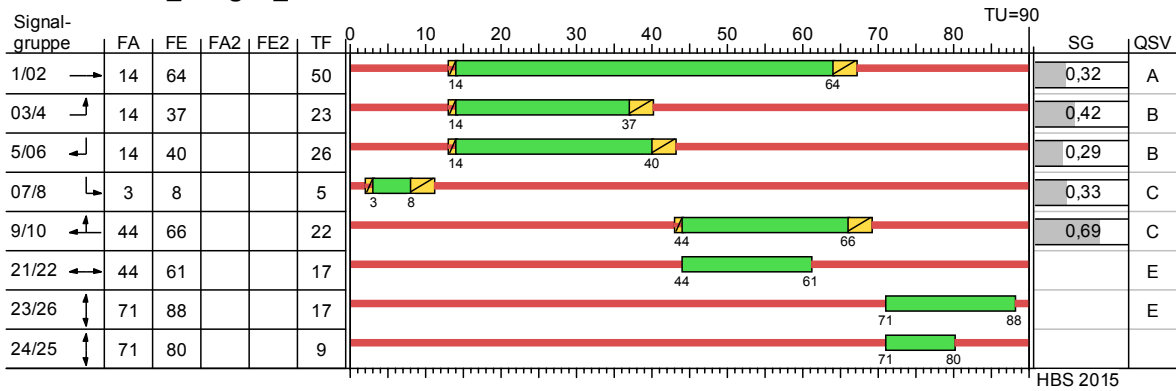
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.4

Szenario 1

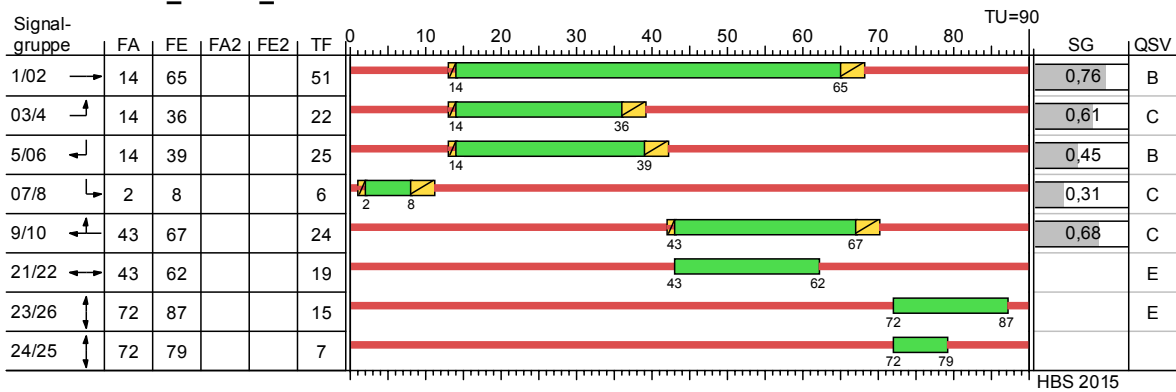


LISA+

SP1_Morgen_S1



SP3_Abend_S1



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen					
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)					
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1		Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung			Blatt	E.8.5

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>n_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↖	9/10	22	23	68	0,256	341	8,525	1,851	1943	-	12	497	0,686	40,906	1,476	9,170	14,291	88,233	C		
	2	←	9/10	22	23	68	0,256	341	8,525	1,856	1942	-	12	497	0,686	40,906	1,476	9,170	14,291	88,404	C		
2	3	↗	03/4	23	24	67	0,267	219	5,475	1,831	1966	-	13	525	0,417	30,101	0,422	4,938	8,696	53,063	B		
	2	→	1/02	50	51	40	0,567	345	8,625	1,877	1918	-	27	1088	0,317	11,169	0,267	4,820	8,533	53,400	A		
3	2	↙	5/06	26	27	64	0,300	166	4,150	1,858	1938	-	15	581	0,286	25,538	0,229	3,407	6,529	40,428	B		
	4	↘	07/8	5	6	85	0,067	42	1,050	1,897	1898	-	3	127	0,331	48,082	0,283	1,285	3,202	20,249	C		
Knotenpunktssummen:								1454						3315									
Gewichtete Mittelwerte:																0,502	30,675						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.6

LISA+

MIV - SP3_Abend_S1 (TU=90) - 2030_Szenario_1_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1	↖	9/10	24	25	66	0,278	366	9,150	1,849	1953	-	14	542	0,675	38,135	1,394	9,526	14,746	90,688	C			
	2	←	9/10	24	25	66	0,278	367	9,175	1,840	1955	-	14	543	0,676	38,174	1,401	9,558	14,787	90,674	C			
2	3	↗	03/4	22	23	68	0,256	310	7,750	1,818	1980	-	13	507	0,611	36,657	1,004	7,839	12,574	76,198	C			
	2	→	1/02	51	52	39	0,578	859	21,475	1,831	1966	-	28	1136	0,756	21,737	2,368	18,464	25,731	157,011	B			
3	2	↙	5/06	25	26	65	0,289	260	6,500	1,811	1988	-	14	575	0,452	29,247	0,492	5,808	9,884	59,660	B			
	4	↘	07/8	6	7	84	0,078	47	1,175	1,829	1968	-	4	154	0,305	45,030	0,250	1,360	3,332	20,312	C			
Knotenpunktssummen:								2209						3457										
Gewichtete Mittelwerte:																0,664	30,658							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

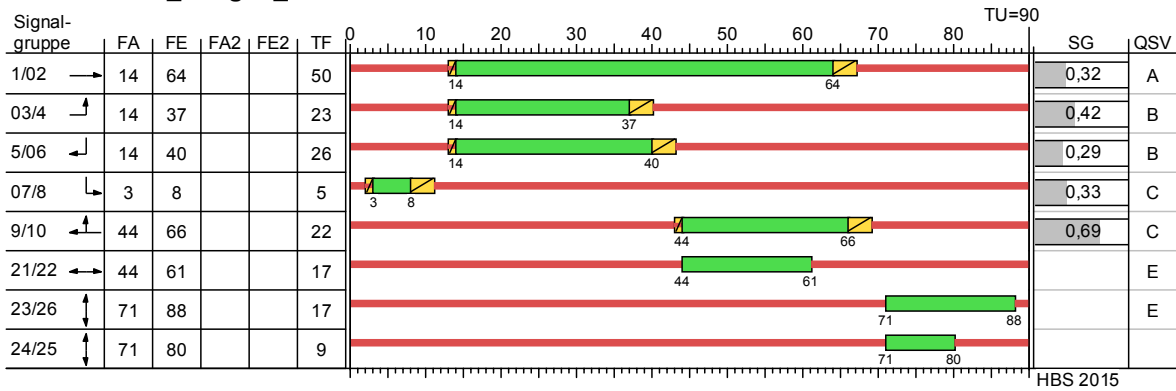
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.7

Szenario 2

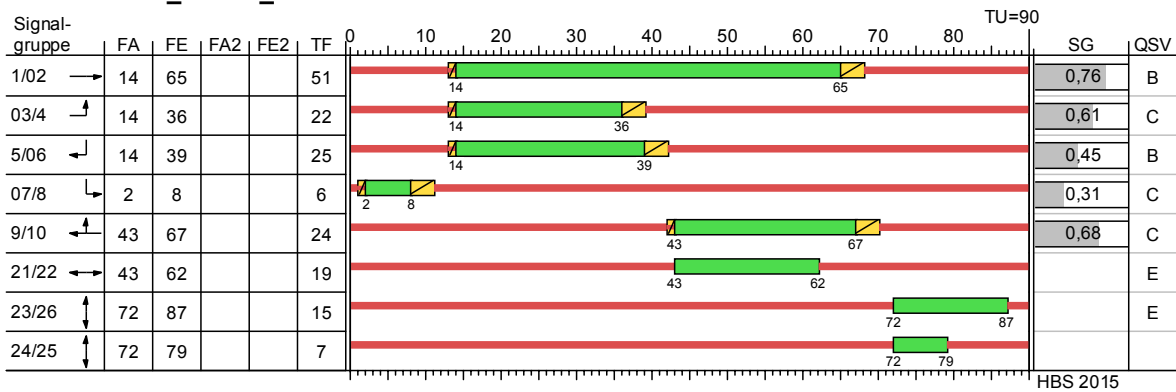


LISA+

SP1_Morgen_S2









SP3_Abend_S2



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.8

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>n_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1		9/10	22	23	68	0,256	341	8,525	1,851	1943	-	12	497	0,686	40,906	1,476	9,170	14,291	88,233	C		
	2		9/10	22	23	68	0,256	340	8,500	1,856	1942	-	12	497	0,684	40,772	1,460	9,126	14,235	88,058	C		
2	3		03/4	23	24	67	0,267	219	5,475	1,831	1966	-	13	525	0,417	30,101	0,422	4,938	8,696	53,063	B		
	2		1/02	50	51	40	0,567	345	8,625	1,877	1918	-	27	1088	0,317	11,169	0,267	4,820	8,533	53,400	A		
3	2		5/06	26	27	64	0,300	166	4,150	1,858	1938	-	15	581	0,286	25,538	0,229	3,407	6,529	40,428	B		
	4		07/8	5	6	85	0,067	42	1,050	1,897	1898	-	3	127	0,331	48,082	0,283	1,285	3,202	20,249	C		
Knotenpunktssummen:								1453						3315									
Gewichtete Mittelwerte:																0,501	30,637						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.9

LISA+

MIV - SP3_Abend_S2 (TU=90) - 2030_Szenario_2_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	↖	9/10	24	25	66	0,278	366	9,150	1,849	1953	-	14	542	0,675	38,135	1,394	9,526	14,746	90,688	C				
	2	←	9/10	24	25	66	0,278	367	9,175	1,840	1955	-	14	543	0,676	38,174	1,401	9,558	14,787	90,674	C				
2	3	↗	03/4	22	23	68	0,256	310	7,750	1,818	1980	-	13	507	0,611	36,657	1,004	7,839	12,574	76,198	C				
	2	→	1/02	51	52	39	0,578	860	21,500	1,831	1966	-	28	1136	0,757	21,806	2,385	18,516	25,793	157,389	B				
3	2	↙	5/06	25	26	65	0,289	260	6,500	1,811	1988	-	14	575	0,452	29,247	0,492	5,808	9,884	59,660	B				
	4	↘	07/8	6	7	84	0,078	47	1,175	1,829	1968	-	4	154	0,305	45,030	0,250	1,360	3,332	20,312	C				
Knotenpunktssummen:								2210						3457											
Gewichtete Mittelwerte:																0,664	30,681								
								TU = 90 s T = 3600 s																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

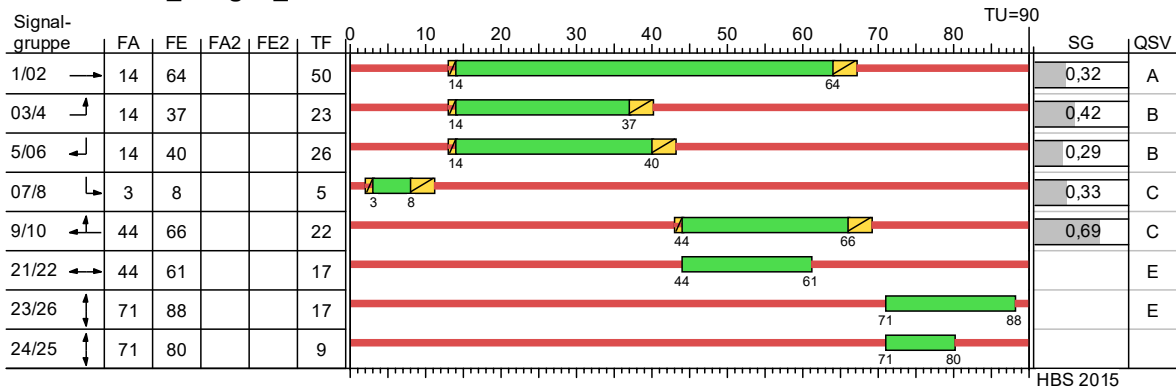
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.10

Szenario 3

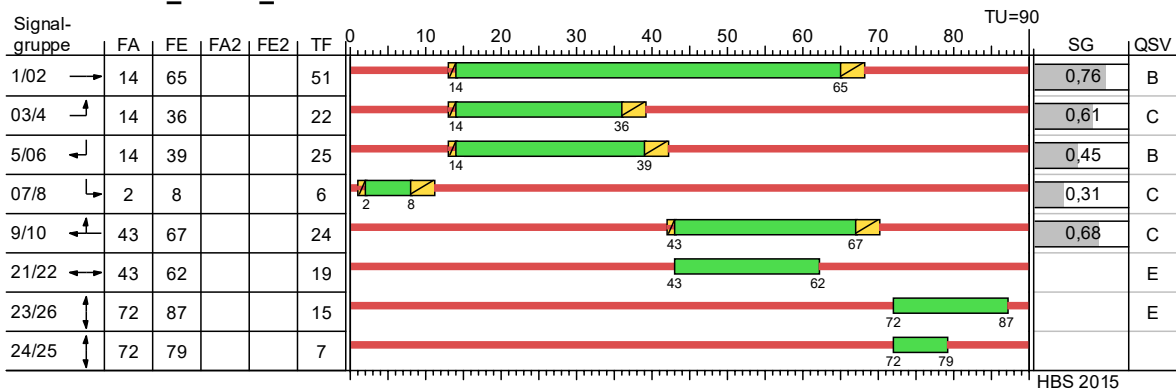


LISA+

SP1_Morgen_S3



SP3_Abend_S3



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.11

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1	↖	9/10	22	23	68	0,256	341	8,525	1,851	1943	-	12	497	0,686	40,906	1,476	9,170	14,291	88,233	C		
	2	←	9/10	22	23	68	0,256	341	8,525	1,856	1942	-	12	497	0,686	40,906	1,476	9,170	14,291	88,404	C		
2	3	↗	03/4	23	24	67	0,267	219	5,475	1,831	1966	-	13	525	0,417	30,101	0,422	4,938	8,696	53,063	B		
	2	→	1/02	50	51	40	0,567	344	8,600	1,879	1916	-	27	1086	0,317	11,171	0,267	4,807	8,515	53,338	A		
3	2	↙	5/06	26	27	64	0,300	166	4,150	1,858	1938	-	15	581	0,286	25,538	0,229	3,407	6,529	40,428	B		
	4	↘	07/8	5	6	85	0,067	42	1,050	1,897	1898	-	3	127	0,331	48,082	0,283	1,285	3,202	20,249	C		
Knotenpunktssummen:								1453						3313									
Gewichtete Mittelwerte:																0,502	30,689						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.12

LISA+

MIV - SP3_Abend_S3 (TU=90) - 2030_Szenario_3_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	↖	9/10	24	25	66	0,278	367	9,175	1,849	1953	-	14	542	0,677	38,255	1,409	9,569	14,801	91,026	C				
	2	←	9/10	24	25	66	0,278	367	9,175	1,840	1955	-	14	543	0,676	38,174	1,401	9,558	14,787	90,674	C				
2	3	↗	03/4	22	23	68	0,256	310	7,750	1,818	1980	-	13	507	0,611	36,657	1,004	7,839	12,574	76,198	C				
	2	→	1/02	51	52	39	0,578	859	21,475	1,831	1966	-	28	1136	0,756	21,737	2,368	18,464	25,731	157,011	B				
3	2	↙	5/06	25	26	65	0,289	260	6,500	1,811	1988	-	14	575	0,452	29,247	0,492	5,808	9,884	59,660	B				
	4	↘	07/8	6	7	84	0,078	47	1,175	1,829	1968	-	4	154	0,305	45,030	0,250	1,360	3,332	20,312	C				
Knotenpunktssummen:								2210						3457											
Gewichtete Mittelwerte:																0,664	30,681								
								TU = 90 s T = 3600 s																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

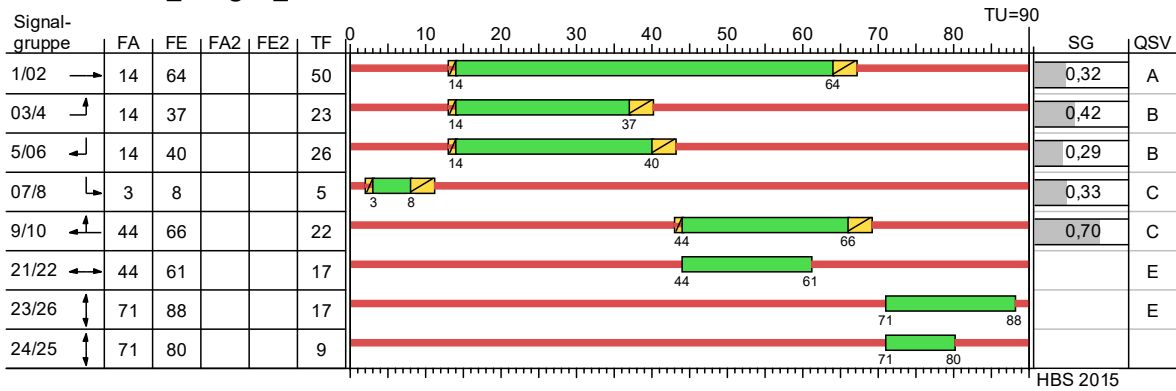
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.13

Szenario 4

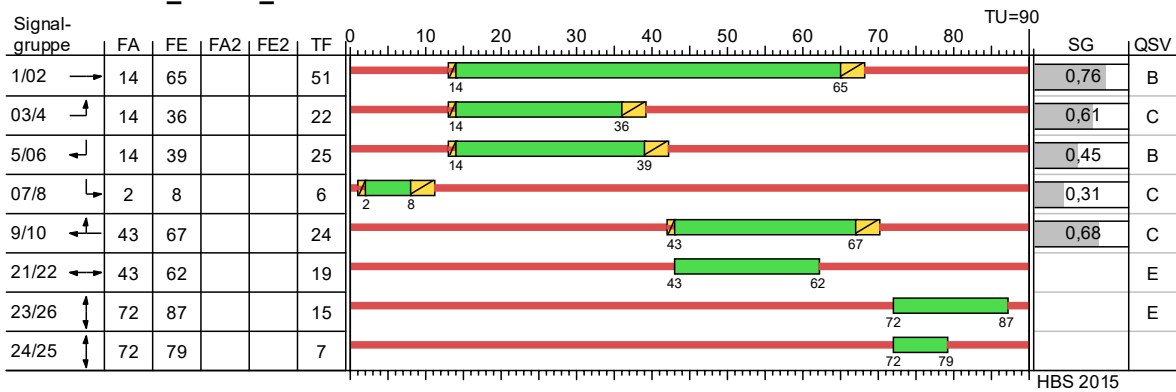


LISA+

SP1_Morgen_S4









SP3_Abend_S4



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.14

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>n_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1		9/10	22	23	68	0,256	346	8,650	1,851	1943	-	12	497	0,696	41,617	1,561	9,392	14,575	89,986	C			
	2		9/10	22	23	68	0,256	346	8,650	1,854	1942	-	12	497	0,696	41,617	1,561	9,392	14,575	90,074	C			
2	3		03/4	23	24	67	0,267	219	5,475	1,831	1966	-	13	525	0,417	30,101	0,422	4,938	8,696	53,063	B			
	2		1/02	50	51	40	0,567	345	8,625	1,877	1918	-	27	1088	0,317	11,169	0,267	4,820	8,533	53,400	A			
3	2		5/06	26	27	64	0,300	166	4,150	1,858	1938	-	15	581	0,286	25,538	0,229	3,407	6,529	40,428	B			
	4		07/8	5	6	85	0,067	42	1,050	1,897	1898	-	3	127	0,331	48,082	0,283	1,285	3,202	20,249	C			
Knotenpunktssummen:								1464						3315										
Gewichtete Mittelwerte:																0,508	31,081							
				TU = 90 s T = 3600 s																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.15

LISA+

MIV - SP3_Abend_S4 (TU=90) - 2030_Szenario_4_Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
1	1	↖	9/10	24	25	66	0,278	367	9,175	1,849	1953	-	14	542	0,677	38,255	1,409	9,569	14,801	91,026	C			
	2	←	9/10	24	25	66	0,278	368	9,200	1,840	1955	-	14	543	0,678	38,300	1,417	9,602	14,843	91,017	C			
2	3	↗	03/4	22	23	68	0,256	310	7,750	1,818	1980	-	13	507	0,611	36,657	1,004	7,839	12,574	76,198	C			
	2	→	1/02	51	52	39	0,578	861	21,525	1,831	1966	-	28	1136	0,758	21,878	2,403	18,569	25,857	157,779	B			
3	2	↙	5/06	25	26	65	0,289	260	6,500	1,811	1988	-	14	575	0,452	29,247	0,492	5,808	9,884	59,660	B			
	4	↘	07/8	6	7	84	0,078	47	1,175	1,829	1968	-	4	154	0,305	45,030	0,250	1,360	3,332	20,312	C			
Knotenpunktssummen:								2213						3457										
Gewichtete Mittelwerte:																0,665	30,752							
								TU = 90 s T = 3600 s																

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

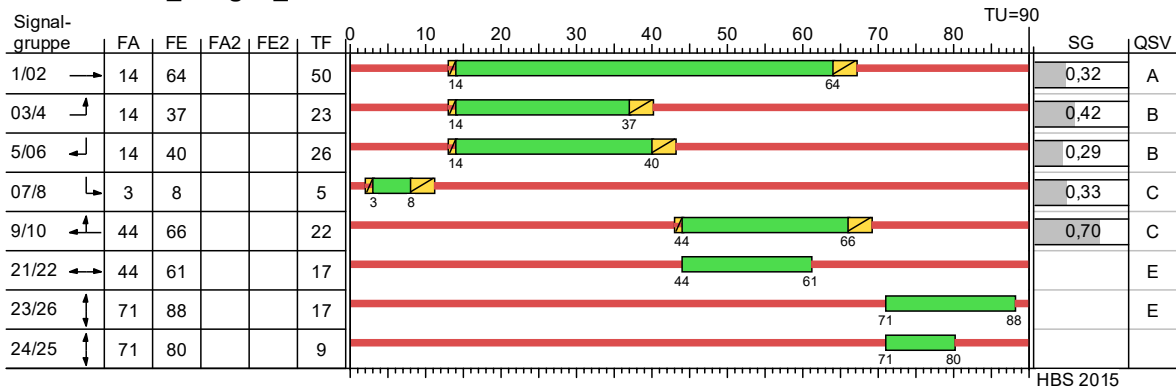
Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.16

Szenario 5

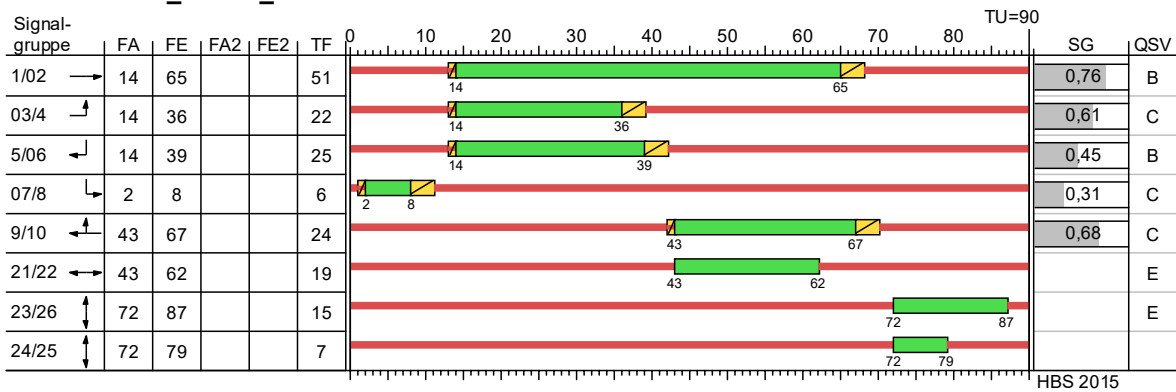


LISA+

SP1_Morgen_S5









SP3_Abend_S5



Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.17

LISA+

MIV - SP1_Morgen_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>n_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
1	1		9/10	22	23	68	0,256	347	8,675	1,851	1943	-	12	497	0,698	41,765	1,579	9,437	14,632	90,338	C		
	2		9/10	22	23	68	0,256	346	8,650	1,854	1942	-	12	497	0,696	41,617	1,561	9,392	14,575	90,074	C		
2	3		03/4	23	24	67	0,267	219	5,475	1,831	1966	-	13	525	0,417	30,101	0,422	4,938	8,696	53,063	B		
	2		1/02	50	51	40	0,567	346	8,650	1,877	1918	-	27	1088	0,318	11,183	0,269	4,838	8,558	53,556	A		
3	2		5/06	26	27	64	0,300	166	4,150	1,858	1938	-	15	581	0,286	25,538	0,229	3,407	6,529	40,428	B		
	4		07/8	5	6	85	0,067	42	1,050	1,897	1898	-	3	127	0,331	48,082	0,283	1,285	3,202	20,249	C		
Knotenpunktssummen:								1466						3315									
Gewichtete Mittelwerte:																0,509	31,113						
				TU = 90 s T = 3600 s																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.18

LISA+

MIV - SP3_Abend_S5 (TU=90) - 2030_Szenario_5_Abendspitze

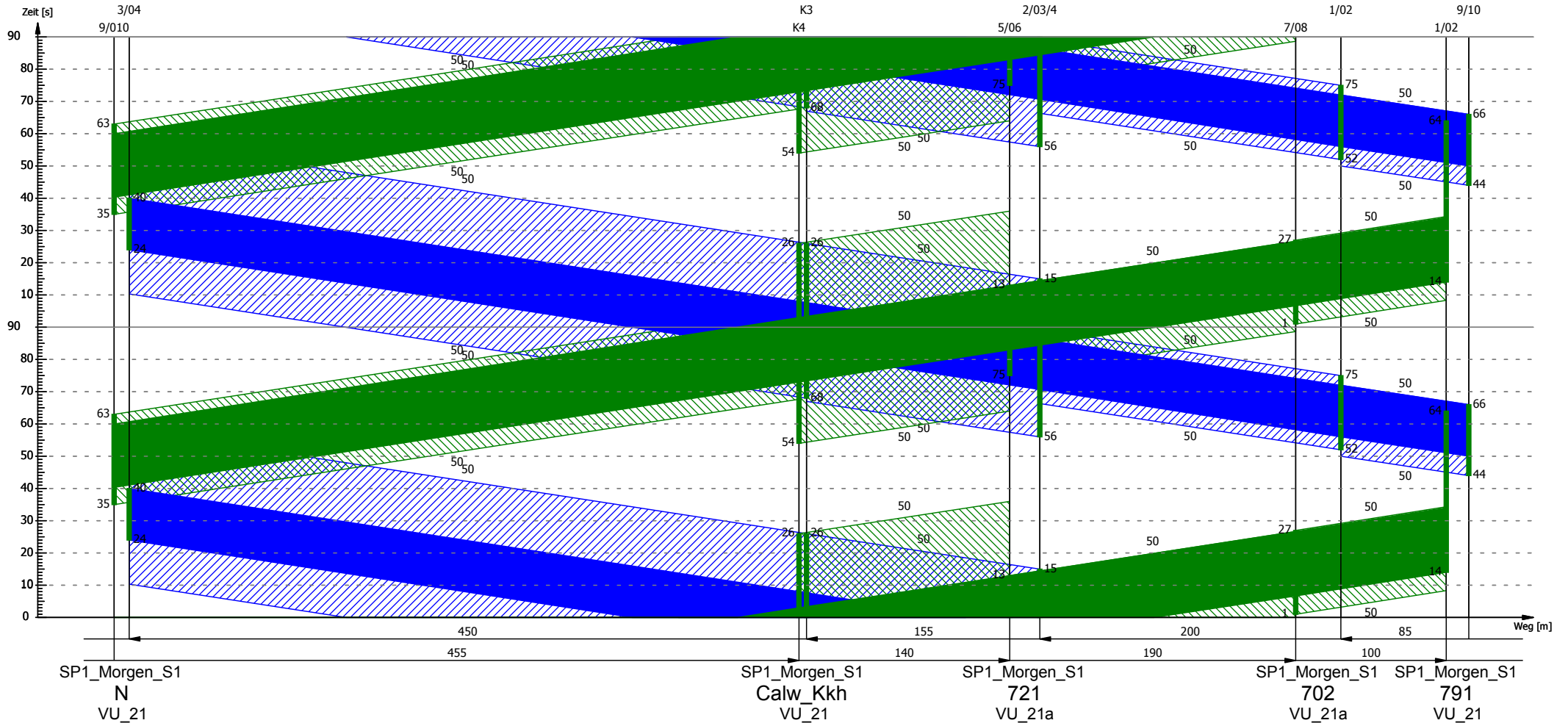
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung			
1	1	↖	9/10	24	25	66	0,278	367	9,175	1,849	1953	-	14	542	0,677	38,255	1,409	9,569	14,801	91,026	C				
	2	←	9/10	24	25	66	0,278	368	9,200	1,840	1955	-	14	543	0,678	38,300	1,417	9,602	14,843	91,017	C				
2	3	↗	03/4	22	23	68	0,256	310	7,750	1,818	1980	-	13	507	0,611	36,657	1,004	7,839	12,574	76,198	C				
	2	→	1/02	51	52	39	0,578	861	21,525	1,831	1966	-	28	1136	0,758	21,878	2,403	18,569	25,857	157,779	B				
3	2	↙	5/06	25	26	65	0,289	260	6,500	1,811	1988	-	14	575	0,452	29,247	0,492	5,808	9,884	59,660	B				
	4	↘	07/8	6	7	84	0,078	47	1,175	1,829	1968	-	4	154	0,305	45,030	0,250	1,360	3,332	20,312	C				
Knotenpunktssummen:								2213						3457											
Gewichtete Mittelwerte:																0,665	30,752								
								TU = 90 s T = 3600 s																	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	VU KKH Flugfeld Böblingen				
Knotenpunkt	791 Calwer Str. / Konrad-Zuse-Str. (Busbetriebshof)				
Auftragsnr.	2017-2072	Variante	Variante 1	Datum	10.01.2018
Bearbeiter	Rodriguez	Abzeichnung		Blatt	E.8.19

ZWD Szenario 1 - Morgenspitzenstunde

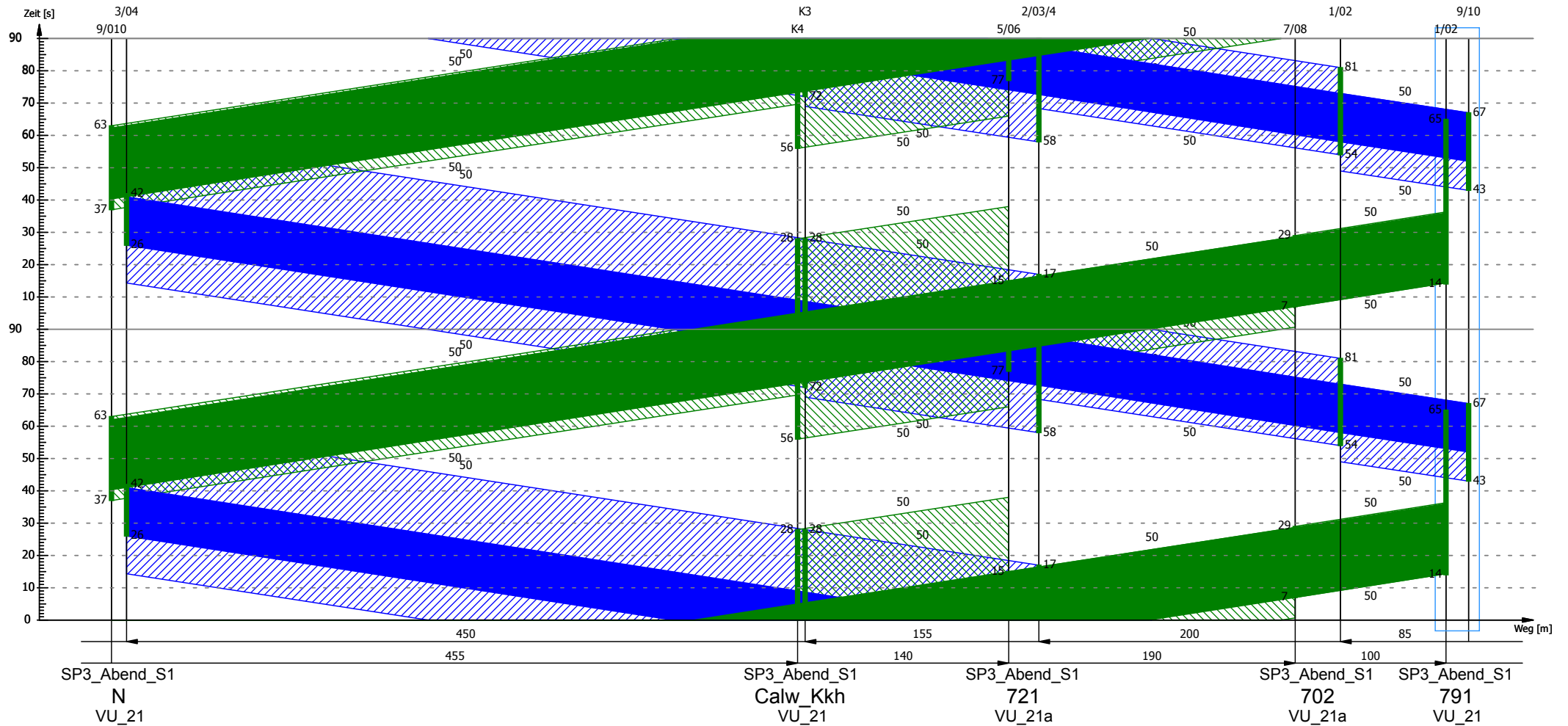
LISA+



Koordinierung	CalwKlinikum - VU Klinikum Flugfeld				
Variante	VU_21_Test				
Bearbeiter	Kaltenmark	Status	Bearbeitung	Datum	10.01.2018
				Blatt	E.9.1

ZWD Szenario 1 - Abendspitzenstunde

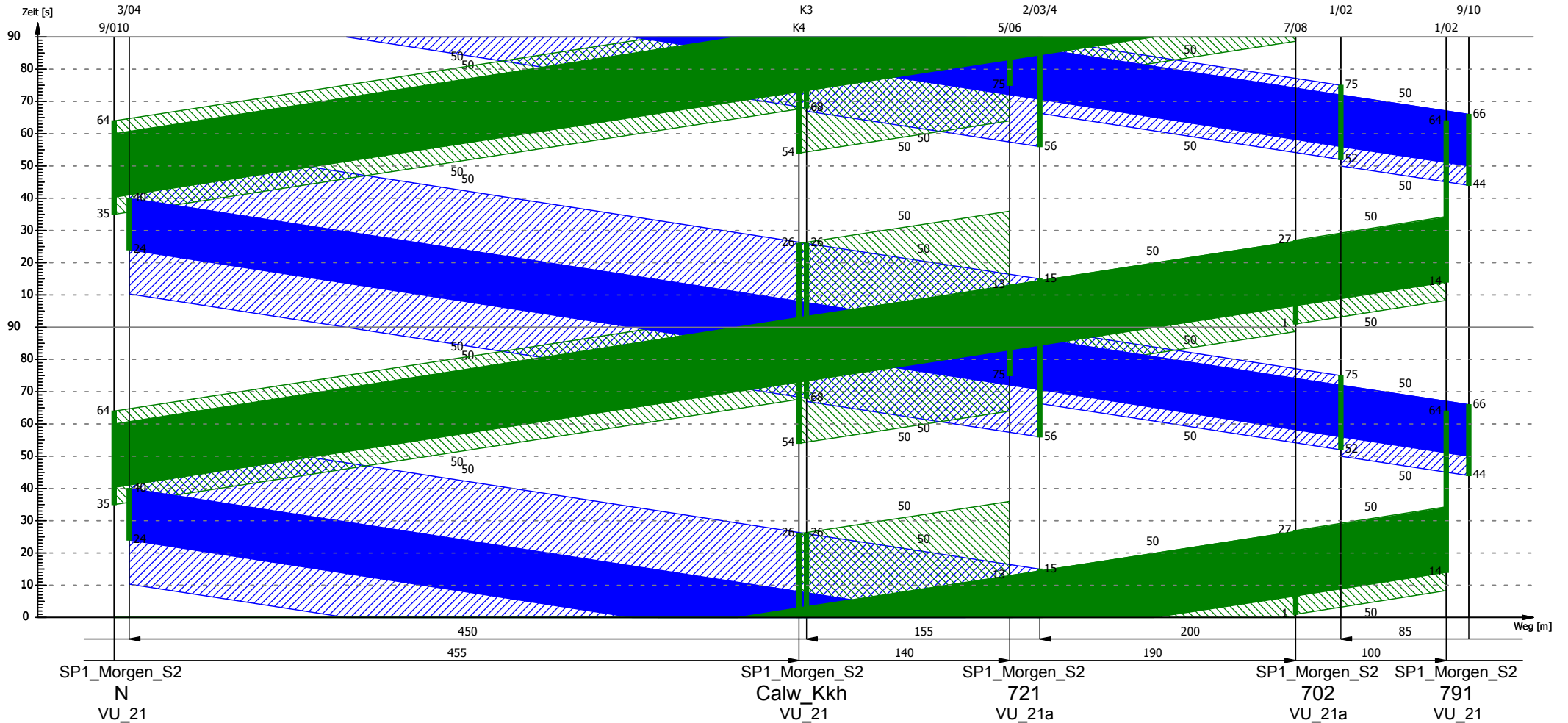
LISA+



Koordinierung	CalwKlinikum - VU Klinikum Flugfeld				
Variante	VU_21_Test				
Bearbeiter	Kaltenmark	Status	Bearbeitung	Datum	10.01.2018
				Blatt	E.9.2

ZWD Szenario 2 - Morgenspitzenstunde

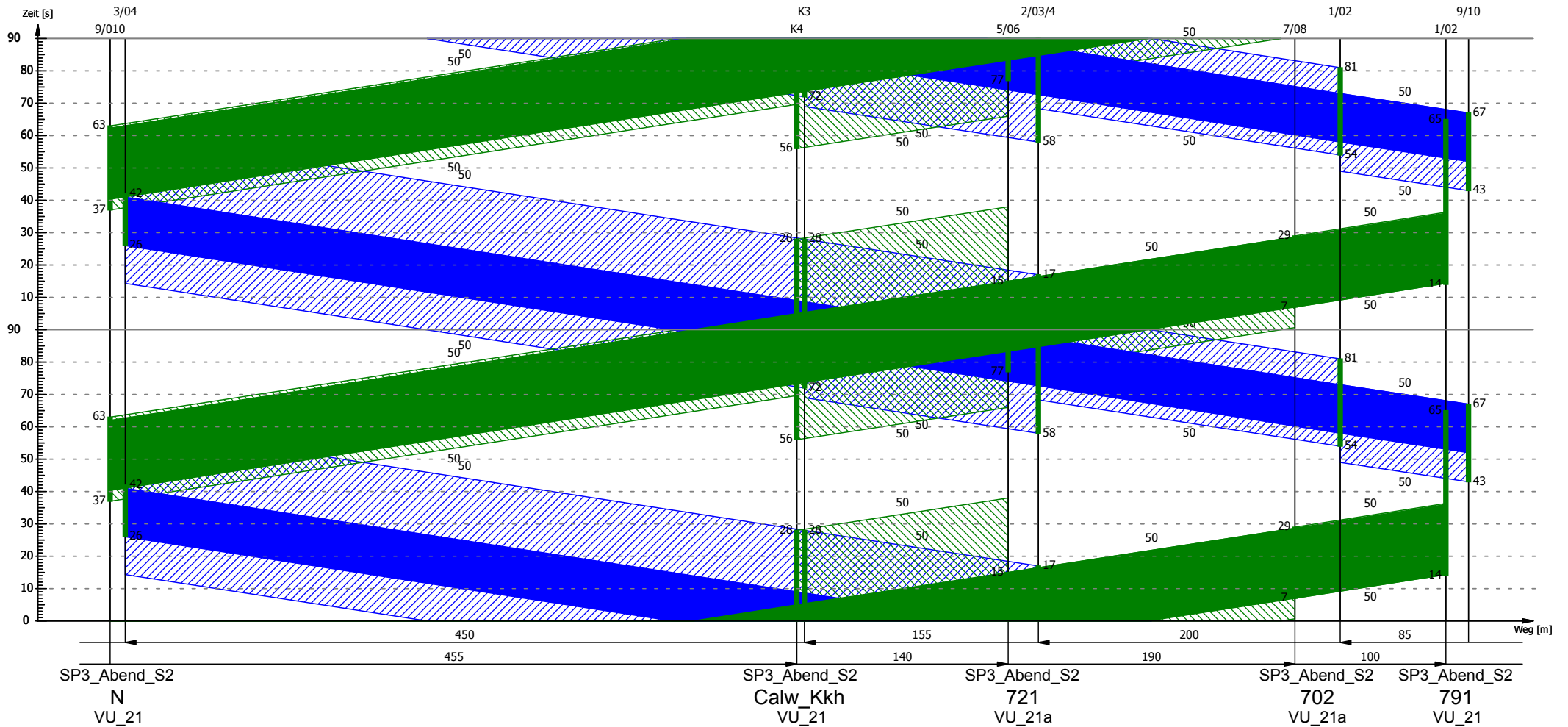
LISA+



Koordinierung	CalwKlinikum - VU Klinikum Flugfeld						
Variante	VU_21_Test						
Bearbeiter	Kaltenmark	Status	Bearbeitung	Datum	10.01.2018	Blatt	E.9.3

ZWD Szenario 2 -Abendspitzenstunde

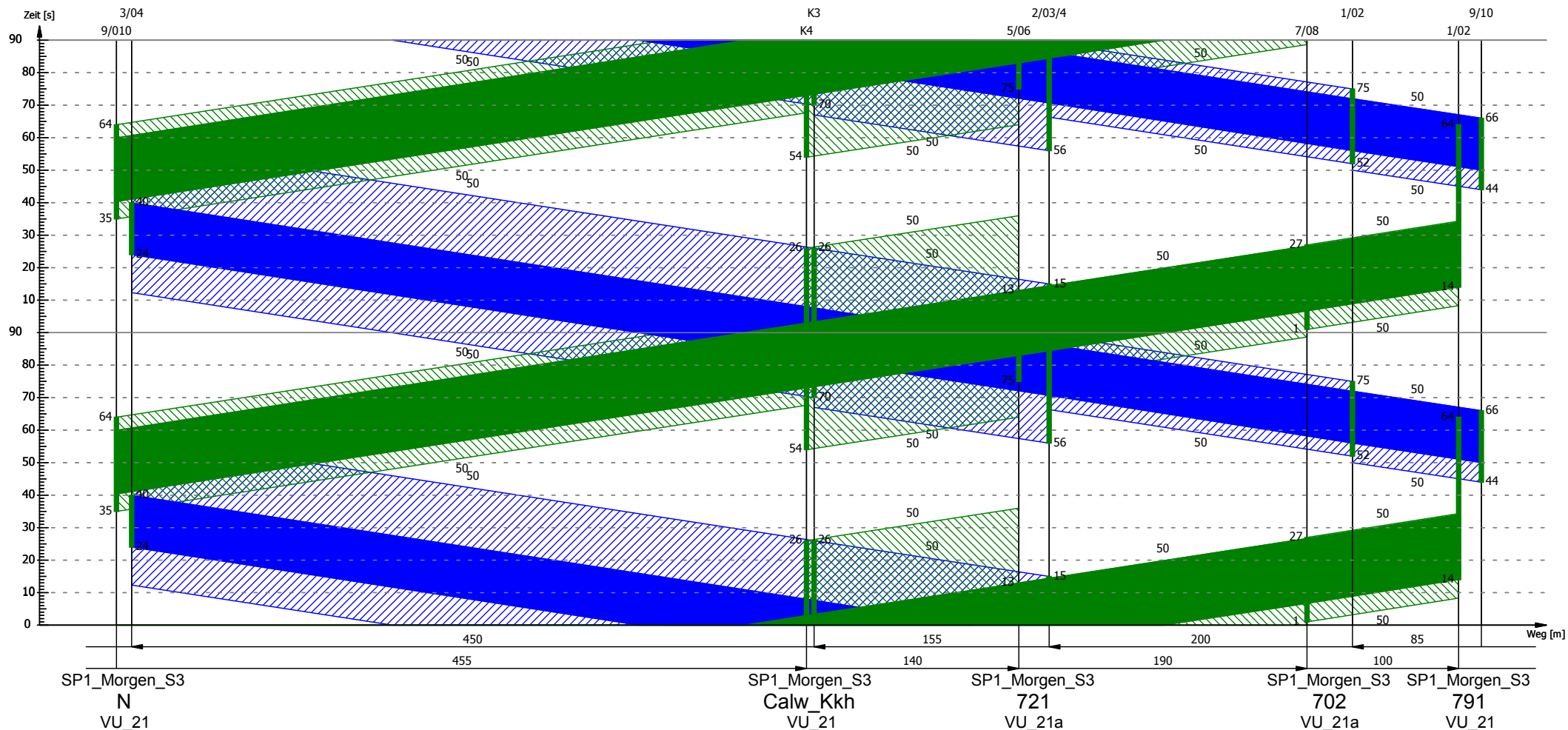
LISA+



Koordinierung	CalwKlinikum - VU Klinikum Flugfeld				
Variante	VU_21_Test				
Bearbeiter	Kaltenmark	Status	Bearbeitung	Datum	10.01.2018
				Blatt	E.9.4

ZWD Szenario 3 - Morgenspitzenstunde

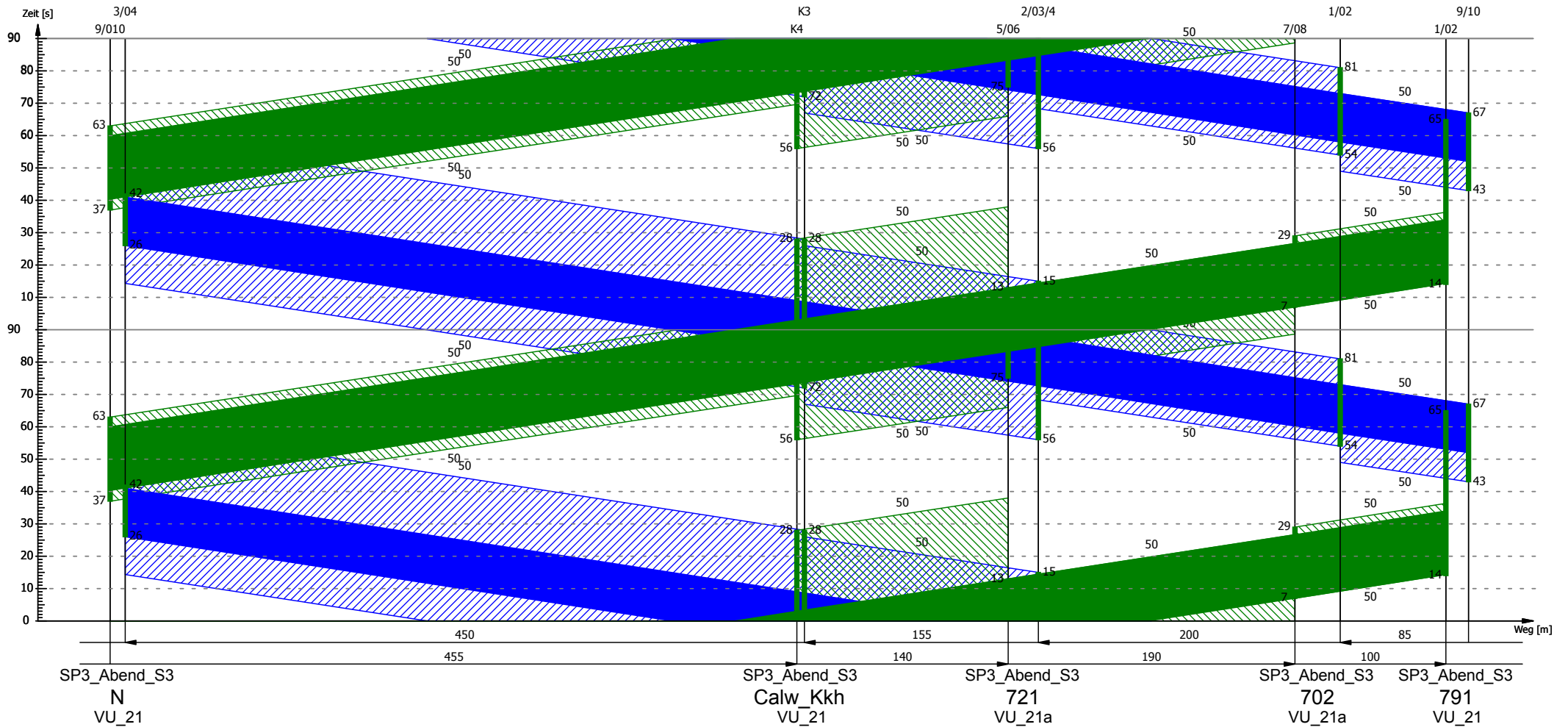
LISA+



Koordinierung	CalwKlinikum - VU Klinikum Flugfeld						
Variante	VU_21_Test						
Bearbeiter	Kaltenmark	Status	Bearbeitung	Datum	10.01.2018	Blatt	E.9.5

ZWD Szenario 3 -Abendspitzenstunde

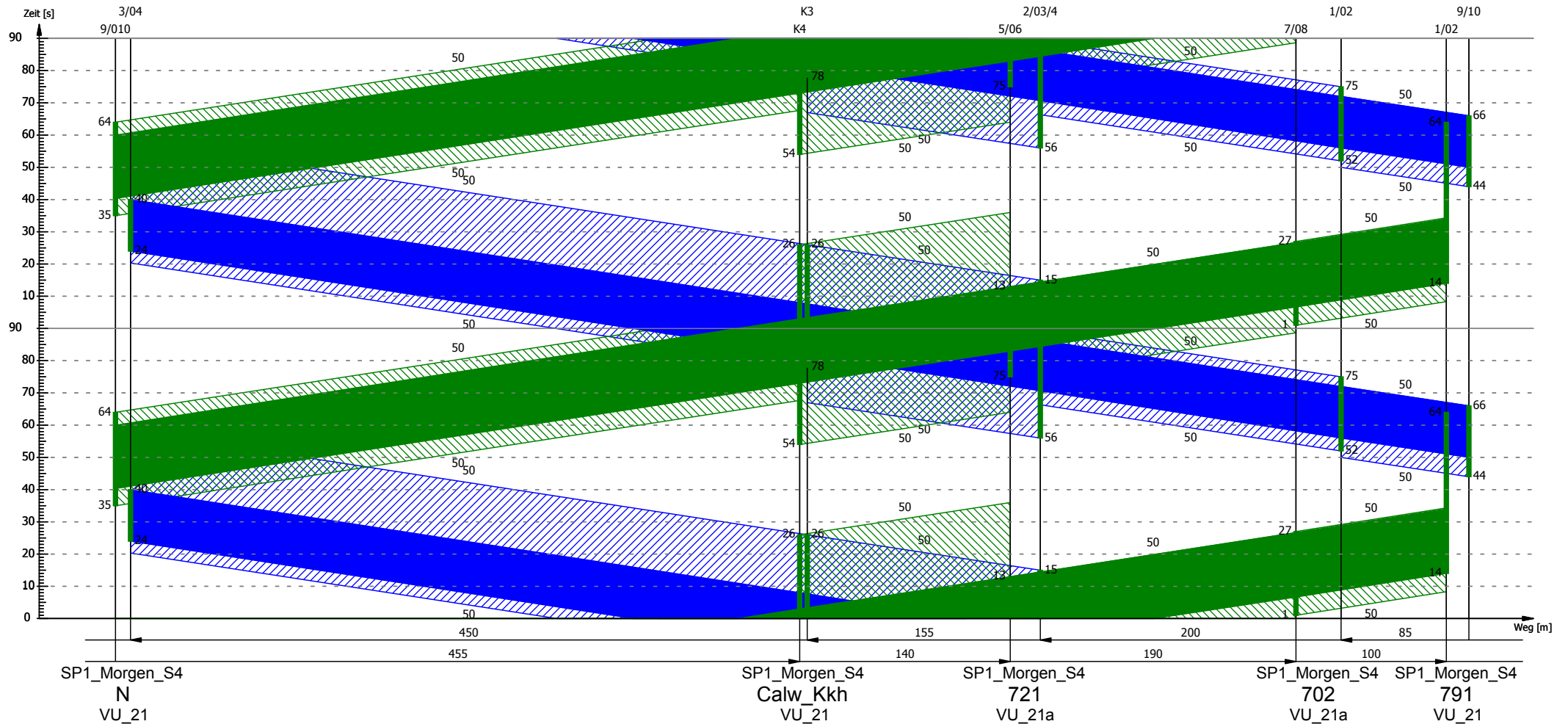
LISA+



Koordinierung	CalwKlinikum - VU Klinikum Flugfeld						
Variante	VU_21_Test						
Bearbeiter	Kaltenmark	Status	Bearbeitung	Datum	10.01.2018	Blatt	E.9.6

ZWD Szenario 4 - Morgenspitzenstunde

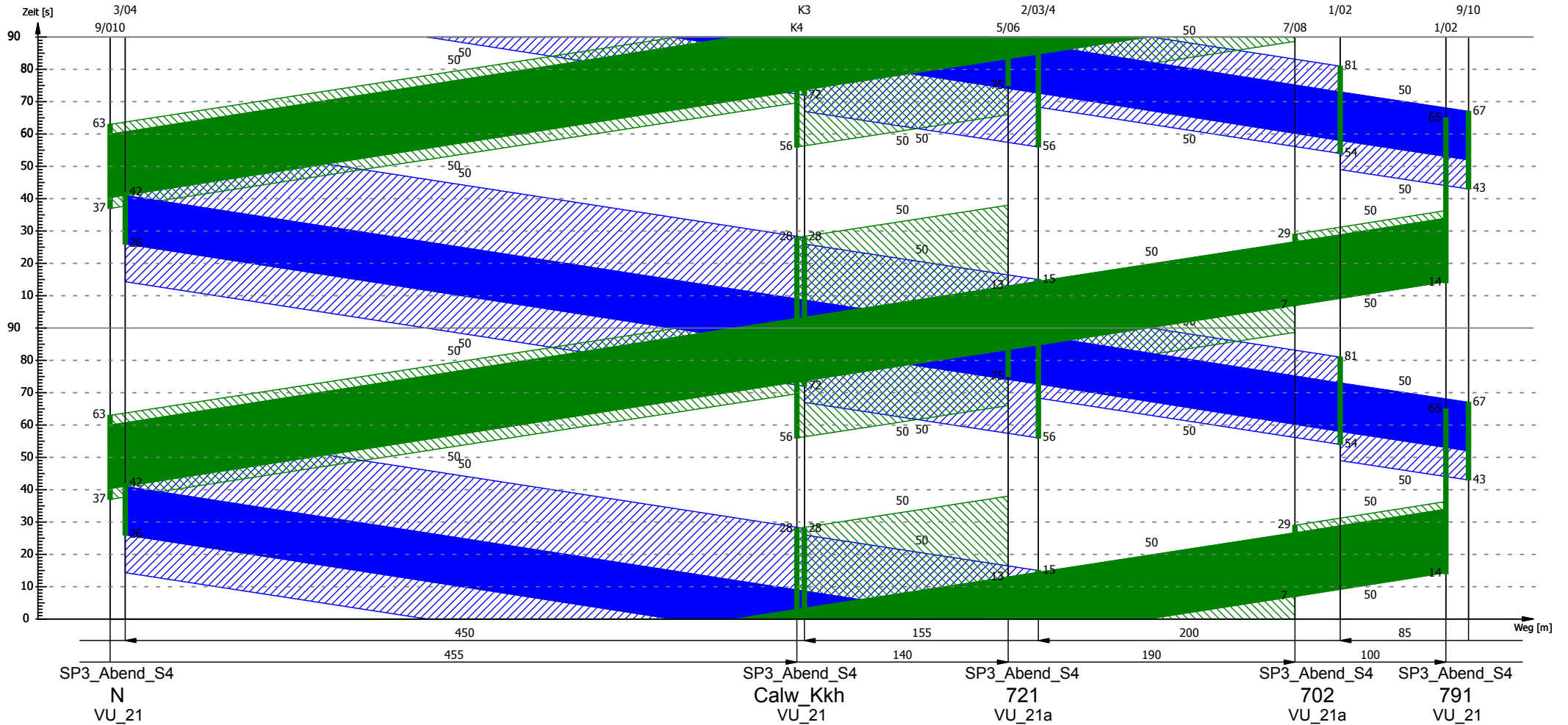
LISA+



Koordinierung	CalwKlinikum - VU Klinikum Flugfeld						
Variante	VU_21_Test						
Bearbeiter	Kaltenmark	Status	Bearbeitung	Datum	10.01.2018	Blatt	E.9.7

ZWD Szenario 4 -Abendspitzenstunde

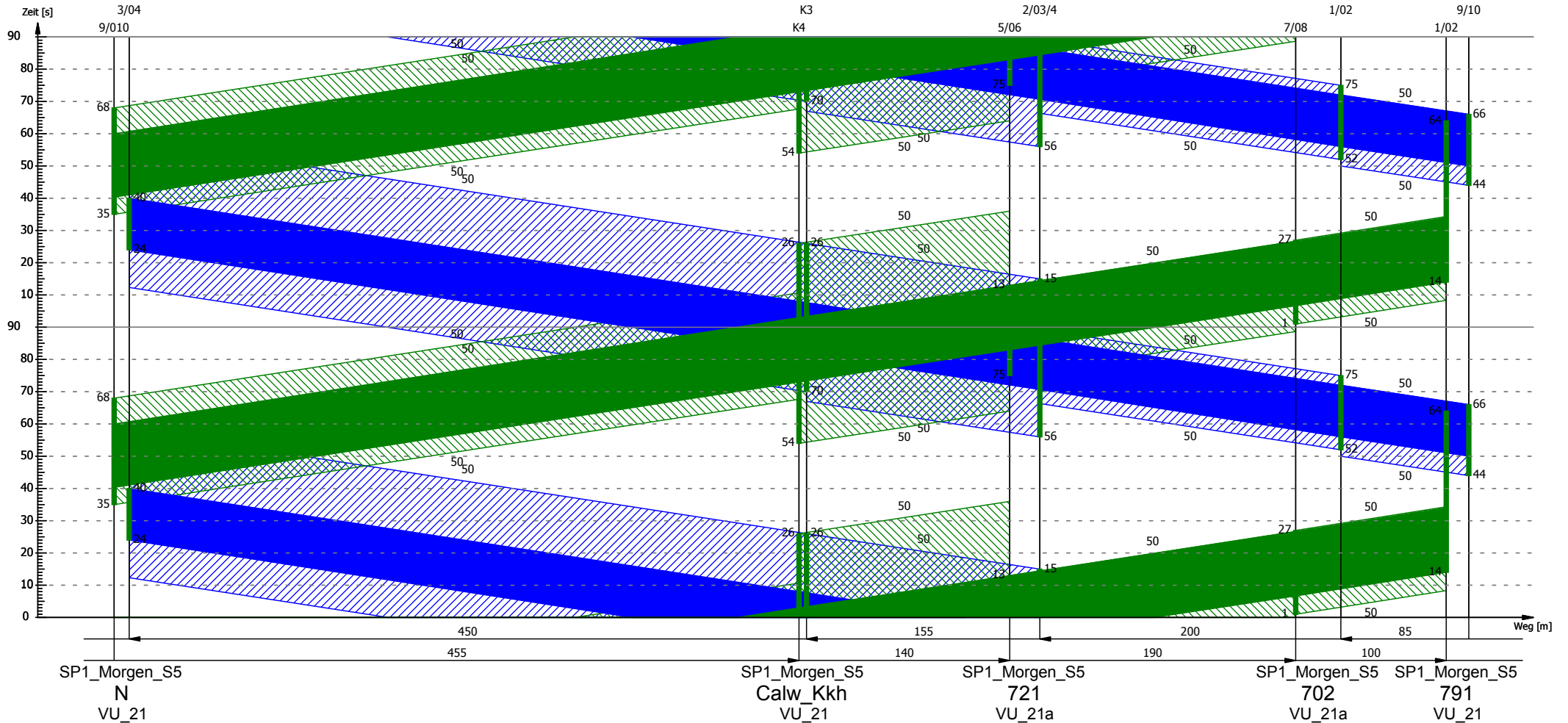
LISA+



Koordinierung	CalwKlinikum - VU Klinikum Flugfeld						
Variante	VU_21_Test						
Bearbeiter	Kaltenmark	Status	Bearbeitung	Datum	10.01.2018	Blatt	E.9.8

ZWD Szenario 5 - Morgenspitzenstunde

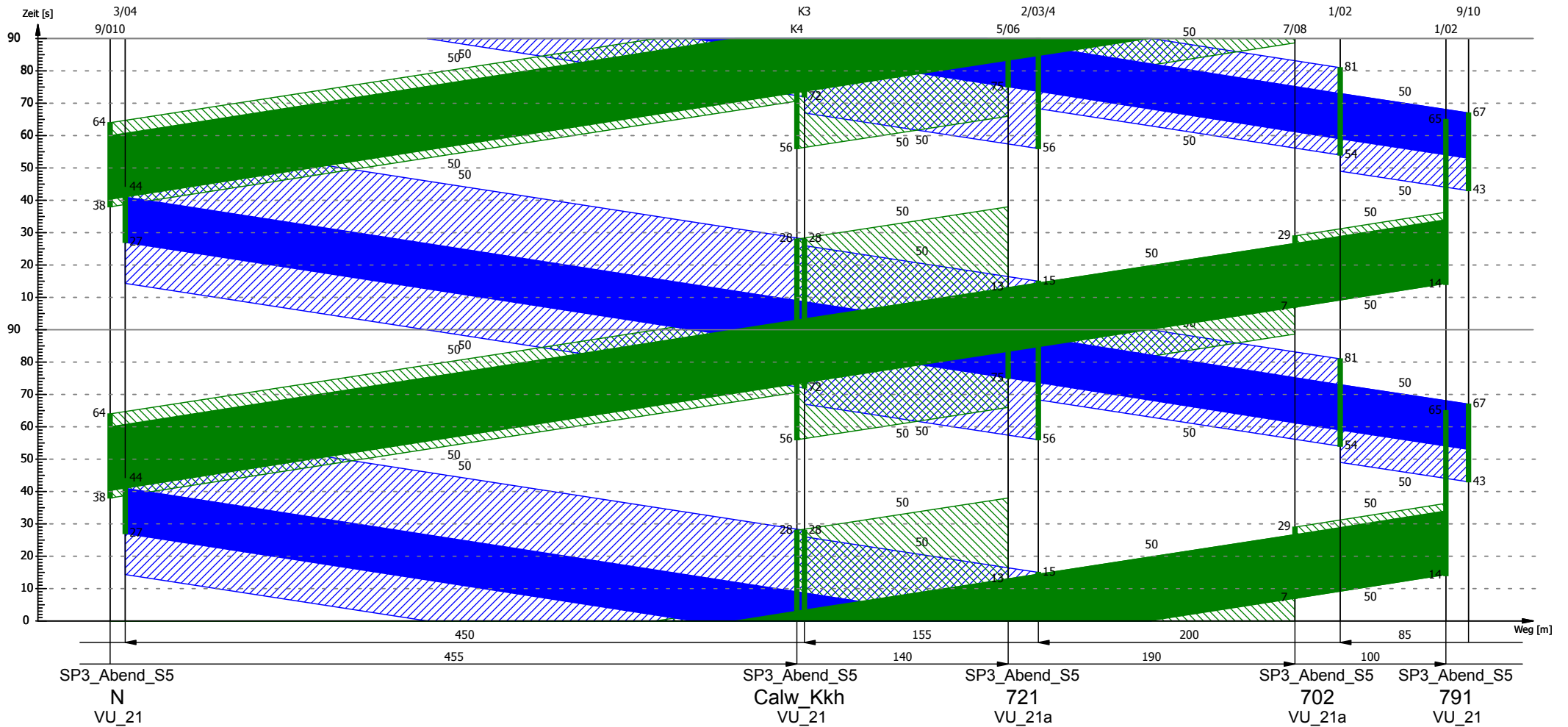
LISA+



Koordinierung	CalwKlinikum - VU Klinikum Flugfeld						
Variante	VU_21_Test						
Bearbeiter	Kaltenmark	Status	Bearbeitung	Datum	10.01.2018	Blatt	E.9.9

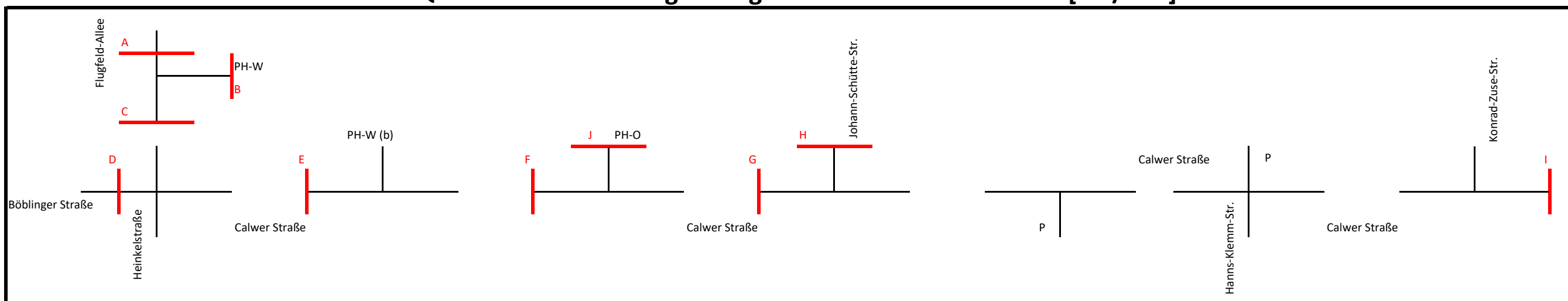
ZWD Szenario 5 -Abendspitzenstunde

LISA+



Koordinierung	CalwKlinikum - VU Klinikum Flugfeld				
Variante	VU_21_Test				
Bearbeiter	Kaltenmark	Status	Bearbeitung	Datum	10.01.2018
				Blatt	E.9.10

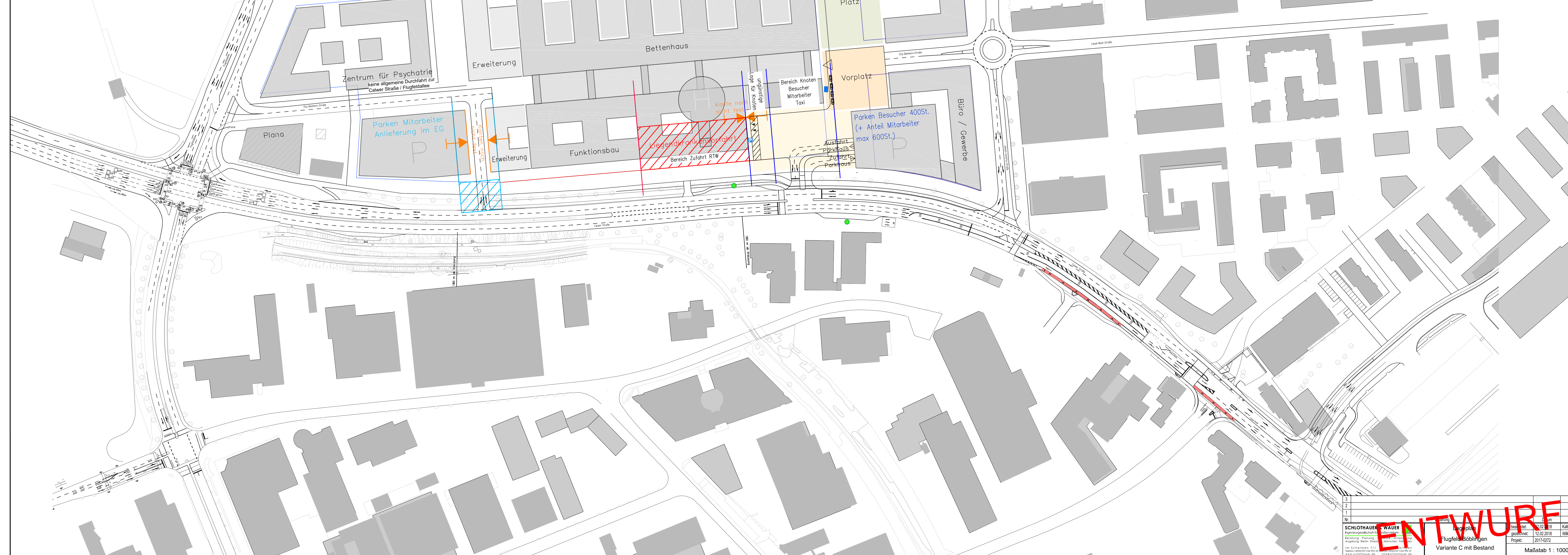
Verkehrsuntersuchung KKH Flugfeld - Böblingen Querschnittsbelastungen Flugfeld – Parkstadt West 8.0 [Kfz/24h]



Hinweise:
- auf 50 gerundet

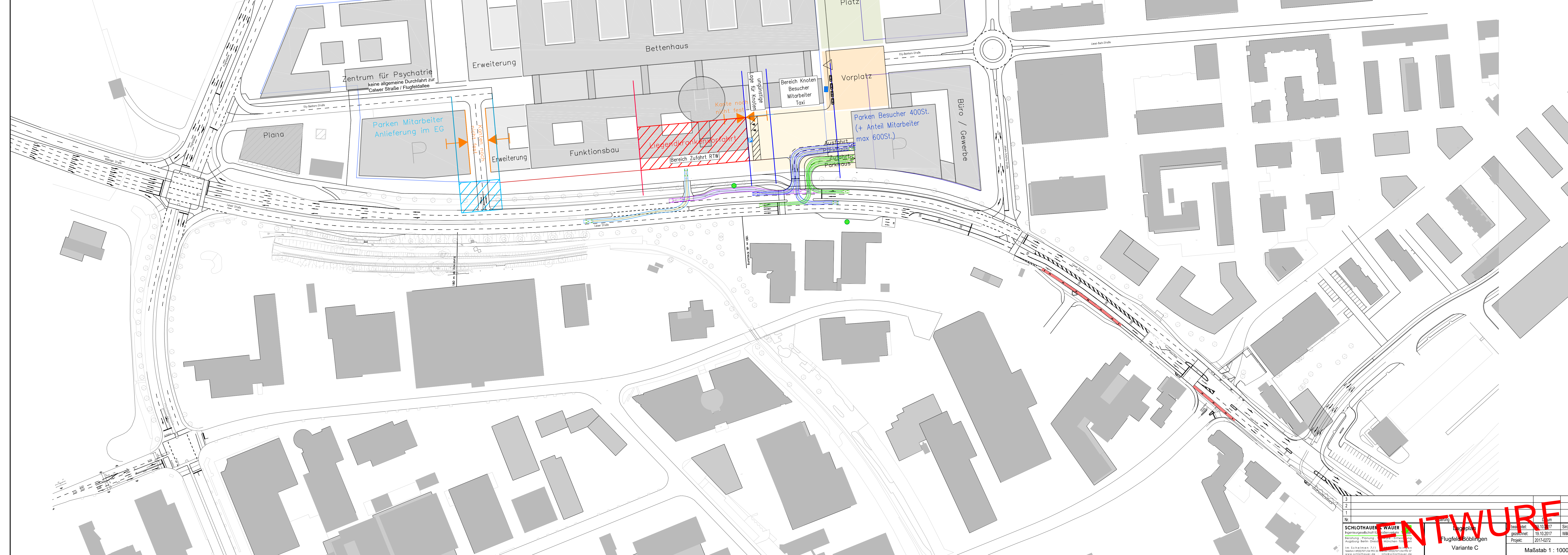
Querschnitte	Szenario 1			Szenario 2			Szenario 3			Szenario 4		
	6h - 22h [Kfz/h]	22h - 6h [Kfz/h]	Tages [Kfz/24h]	6h - 22h [Kfz/h]	22h - 6h [Kfz/h]	Tages [Kfz/24h]	6h - 22h [Kfz/h]	22h - 6h [Kfz/h]	Tages [Kfz/24h]	6h - 22h [Kfz/h]	22h - 6h [Kfz/h]	Tages [Kfz/24h]
A	3950	250	4200	3950	250	4200	3900	250	4150	4100	250	4350
B	2400	250	2650	2250	250	2500	2100	250	2350	2100	250	2350
C	2850	200	3050	2850	200	3050	2900	200	3100	3100	200	3300
D	3000	200	3200	2950	200	3150	3000	200	3200	3150	200	3350
E	4500	200	4700	4600	200	4800	4700	200	4900	5100	250	5350
F	4100	200	4300	4200	200	4400	4350	200	4550	4750	250	5000
G	1500	100	1600	1500	100	1600	1500	100	1600	1600	100	1700
H	550	50	600	550	50	600	550	50	600	550	50	600
I	1100	50	1150	1100	100	1200	1100	100	1200	1200	100	1300
J	3650	150	3800	3850	150	4000	4050	150	4200	4550	200	4750

Querschnitte	Szenario 5		
	6h - 22h [Kfz/h]	22h - 6h [Kfz/h]	Tages [Kfz/24h]
A	4100	250	4350
B	2100	250	2350
C	3100	200	3300
D	3150	200	3350
E	5100	250	5350
F	4750	250	5000
G	1900	100	2000
H	1050	50	1100
I	1200	100	1300
J	4050	150	4200



3					
2					
1					
Nr.					
SCHLOTHAUER & WÄUER		Architekt	Dr. C. M.	Name	
Ingenieurgesellschaft		gezeichnet	12.02.2018	Kaltenmark	
Beratung - Planung - Entwurf		gezeichnet	12.02.2018	Willert	
Augsburg Berlin Dresden München Tübingen		Projekt	2017-0272		
Im Scheitern 771		Böblingen			
Tel: +49 7141 94 94 30		Flugfeld Böblingen			
www.schlothauer.de		Variante C mit Bestand			
				Maßstab 1 : 1000	

ENTWURF



3					
2					
1					
Nr.	3	2	1		
	SCHLOTHAUER & WÄUER	Ingemarieglockenstraße 10	10585 Berlin	Telefon +49 30 264 92 30	www.schlothauer.de
	Planung	Entwurf	Druck	Standort	Name
	Lageplan	19.10.2017	Sirch		
	Flugfeld Böblingen	19.10.2017	Willert		
	Variante C	2017-0272			
					Maßstab 1 : 1000

ENTWURF