

Knotenpunkt „An der Henne“

Analyse

Fahrbeziehung		Staulänge in [m]		mittlere Verlustzeit in [s]	QSV	Mittlere Anzahl Halte
von	nach	Durch- schnittlich	Maximal			
W. Straße West	W. Straße Ost	19	108	17,8	A	0,6
Linderbacher Weg	W. Straße Ost	7	52	24,3	B	0,7
Linderbacher Weg	W. Straße West	4	34	36,6	C	0,8
Linderbacher Weg	An der Henne	4	34	0,0	A	0,0
W. Straße Ost	Linderbacher Weg	5	38	38,7	C	0,7
W. Straße Ost	An der Henne	0	8	10,5	A	0,3
W. Straße West	W. Straße West	0	7	28,0	B	0,7
W. Straße West	An der Henne	0	7	27,6	B	0,7
W. Straße West	Linderbacher Weg	1	19	13	A	0,5
An der Henne	W. Straße Ost	1	10	38	C	0,9
An der Henne	W. Straße West	0	8	23	B	0,7
An der Henne	Linderbacher Weg	0	8	0	A	0,0
W. Straße Ost	W. Straße West	11	97	14	A	0,5

Prognose-Planfall Variante 1 / Variante 2

Fahrbeziehung		Staulänge in [m]		mittlere Verlustzeit in [s]	QSV	Mittlere Anzahl Halte
von	nach	Durch- schnittlich	Maximal			
W. Straße West	W. Straße Ost	22	126	18,7	A	0,6
Linderbacher Weg	W. Straße Ost	6	52	23,3	B	0,7
Linderbacher Weg	W. Straße West	5	37	37,5	C	0,8
Linderbacher Weg	An der Henne	5	37	36,2	C	0,8
W. Straße Ost	Linderbacher Weg	6 / 7	40 / 41	42,7 / 44,0	C	0,7 / 0,8
W. Straße Ost	An der Henne	3 / 1	33 / 23	17,3 / 15,8	A	0,5 / 0,4
W. Straße West	W. Straße West	6	44	38,5 / 38,2	C	0,9
W. Straße West	An der Henne	6	44	36	C	0,9
W. Straße West	Linderbacher Weg	1	19	13	A	0,5
An der Henne	W. Straße Ost	6 / 5	51 / 43	40	C	1,6 / 1,5
An der Henne	W. Straße West	5 / 2	52 / 37	25 / 23	B	1,3 / 1,0
An der Henne	Linderbacher Weg	5 / 2	52 / 37	26 / 25	B	1,4 / 1,0
W. Straße Ost	W. Straße West	11 / 13	102 / 107	14 / 15	A	0,5

Knotenpunkt „B 7 Westrampe“

Analyse

Fahrbeziehung		Staulänge in [m]		mittlere Verlustzeit in [s]	QSV	Mittlere Anzahl Halte
von	nach	Durch- schnittlich	Maximal			
W. Straße Ost	Westrampe	3	58	11,6	A	0,6
Westrampe	W. Straße West	10	59	34,3	B	0,8
Westrampe	W. Straße Ost	24	168	21,0	B	0,7
W. Straße West	W. Straße Ost	9	120	9,5	A	0,2
W. Straße Ost	W. Straße West	1	19	1,9	A	0,1
W. Straße West	Westrampe	1	21	6,9	A	0,2

Prognose-Planfall Variante 1

Fahrbeziehung		Staulänge in [m]		mittlere Verlustzeit in [s]	QSV	Mittlere Anzahl Halte
von	nach	Durch- schnittlich	Maximal			
W. Straße Ost	Westrampe	3	56	11,9	A	0,6
Westrampe	W. Straße West	12	67	35,2	C	0,8
Westrampe	W. Straße Ost	26	176	21,6	B	0,7
W. Straße West	W. Straße Ost	21	180	14,6	A	0,4
W. Straße Ost	W. Straße West	2	22	2,0	A	0,1
W. Straße West	Westrampe	3	81	15,0	A	0,5

Prognose-Planfall Variante 2

Fahrbeziehung		Staulänge in [m]		mittlere Verlustzeit in [s]	QSV	Mittlere Anzahl Halte
von	nach	Durch- schnittlich	Maximal			
W. Straße Ost	Westrampe	3	56	11,9	A	0,6
Westrampe	W. Straße West	12	66	35,3	C	0,8
Westrampe	W. Straße Ost	26	177	21,5	B	0,7
W. Straße West	W. Straße Ost	22	181	15,1	A	0,4
W. Straße Ost	W. Straße West	2	21	2,0	A	0,1
W. Straße West	Westrampe	3	70	15,2	A	0,5

Knotenpunkt „B 7 Ostrampe“

Analyse

Fahrbeziehung		Staulänge in [m]		mittlere Verlustzeit in [s]	QSV	Mittlere Anzahl Halte
von	nach	Durch- schnittlich	Maximal			
W. Straße Ost	W. Straße West	17	125	18,2	A	0,6
W. Straße West	Ostrampe	30	104	60,6	D	1,1
W. Straße Ost	Ostrampe	10	136	9,6	A	0,4
Ostrampe	W. Straße Ost	13	71	37,8	C	0,9
Ostrampe	W. Straße West	0	13	4,8	A	0,2
W. Straße West	W. Straße Ost	6	62	5,2	A	0,3

Prognose-Planfall Variante 1

Fahrbeziehung		Staulänge in [m]		mittlere Verlustzeit in [s]	QSV	Mittlere Anzahl Halte
von	nach	Durch- schnittlich	Maximal			
W. Straße Ost	W. Straße West	20	139	19,2	A	0,6
W. Straße West	Ostrampe	40	162	65,9	D	1,1
W. Straße Ost	Ostrampe	12	151	10,2	A	0,4
Ostrampe	W. Straße Ost	14	78	38,1	C	0,9
Ostrampe	W. Straße West	0	14	4,8	A	0,2
W. Straße West	W. Straße Ost	6	68	5,3	A	0,3

Prognose-Planfall Variante 2

Fahrbeziehung		Staulänge in [m]		mittlere Verlustzeit in [s]	QSV	Mittlere Anzahl Halte
von	nach	Durch- schnittlich	Maximal			
W. Straße Ost	W. Straße West	19	137	19,2	A	0,6
W. Straße West	Ostrampe	40	164	65,3	D	1,1
W. Straße Ost	Ostrampe	12	149	10,1	A	0,4
Ostrampe	W. Straße Ost	14	78	38,1	C	0,9
Ostrampe	W. Straße West	0	14	4,7	A	0,2
W. Straße West	W. Straße Ost	6	67	5,2	A	0,2

Knotenpunkt “Zufahrt Gewerbe”

Prognose-Planfall Variante 2

Fahrbeziehung		Staulänge in [m]		mittlere Verlustzeit in [s]	QSV	Mittlere Anzahl Halte
von	nach	Durch- schnittlich	Maximal			
Bauhaus	W. Straße West	0	8	2,0	A	0,1
W. Straße Ost	Bauhaus	0	1	0,8	A	0,0