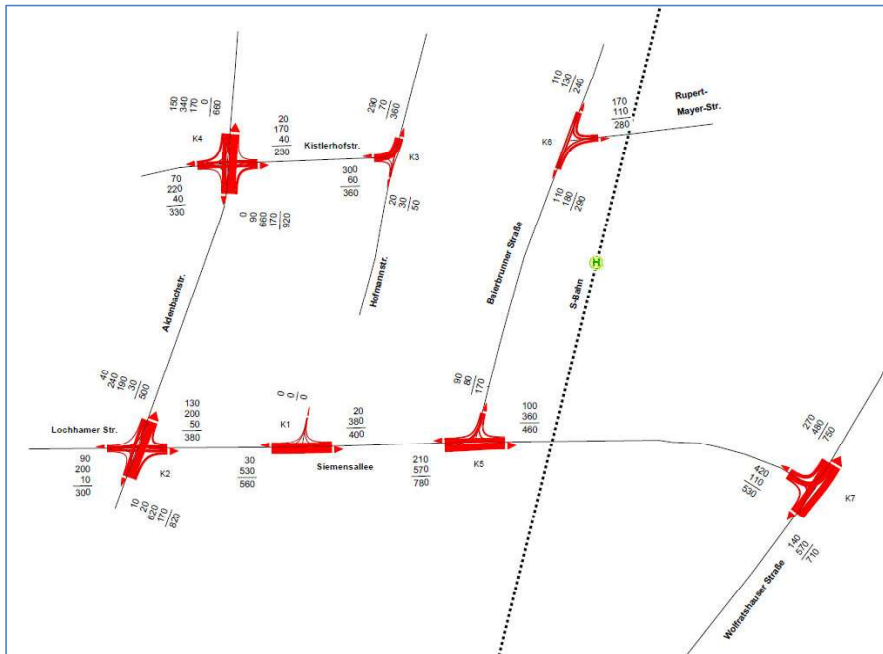


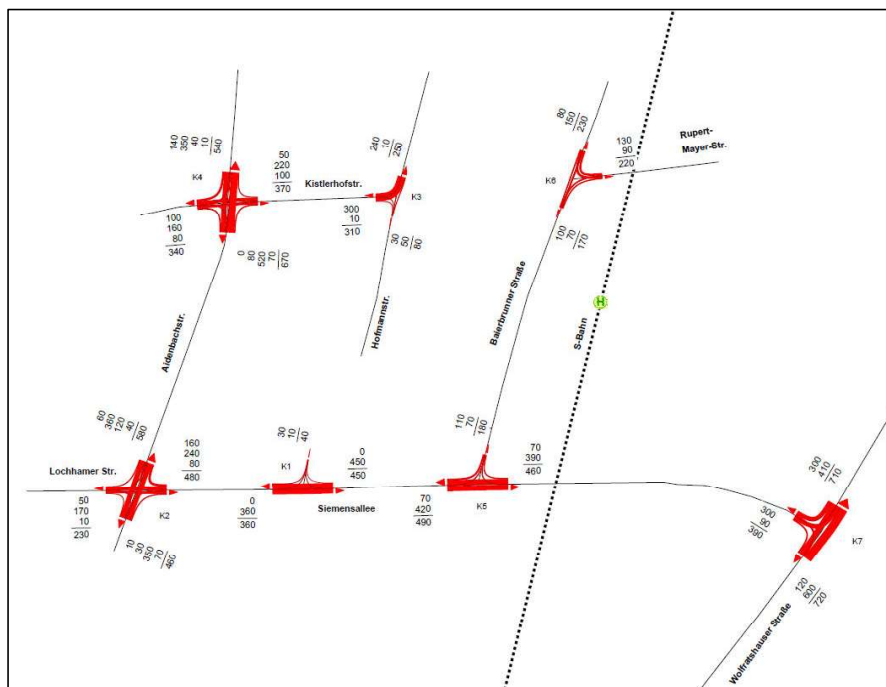
Anlage 14:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante I – morgendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee	62
Anlage 15:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante I – abendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee	63
Anlage 16:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante II – morgendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee	64
Anlage 17:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante II – abendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee	65
Anlage 18:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante I – morgendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee und variabler Aufweitung in TG-Zufahrt	66
Anlage 19:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante I – abendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee und variabler Aufweitung in TG-Zufahrt	67
Anlage 20:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante II – morgendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee und variabler Aufweitung in TG-Zufahrt	68
Anlage 21:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante II – abendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee und variabler Aufweitung in TG-Zufahrt	69
Anlage 22:	Leistungsfähigkeitsberechnung abknickende Vorfahrt Kistlerhofstraße/ Hofmannstraße im Planfall 2030 Variante I – morgendliche Spitzenstunde	70
Anlage 23:	Leistungsfähigkeitsberechnung abknickende Vorfahrt Kistlerhofstraße/ Hofmannstraße im Planfall 2030 Variante I – abendliche Spitzenstunde	71

Anlage 24:	Leistungsfähigkeitsberechnung abknickende Vorfahrt Kistlerhofstraße/ Hofmannstraße im Planfall 2030 Variante II – morgendliche Spitzenstunde	72
Anlage 25:	Leistungsfähigkeitsberechnung abknickende Vorfahrt Kistlerhofstraße/ Hofmannstraße im Planfall 2030 Variante II – abendliche Spitzenstunde	73
Anlage 26:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt/ Baierbrunner Straße im Planfall 2030 Variante I – morgendliche Spitzenstunde	74
Anlage 27:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt/ Baierbrunner Straße im Planfall 2030 Variante I – abendliche Spitzenstunde	75
Anlage 28:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt/ Baierbrunner Straße im Planfall 2030 Variante II – morgendliche Spitzenstunde	76
Anlage 29:	Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt/ Baierbrunner Straße im Planfall 2030 Variante II – abendliche Spitzenstunde	77
Anlage 30:	A Signallageplan LZA 534 Aidenbachstraße / Lochhamer Straße	78
Anlage 31:	Leistungsfähigkeitsberechnung LZA 534 Aidenbachstraße / Lochhamer Straße im Planfall 2030	79
Anlage 32:	Signallageplan LZA 533 Aidenbachstraße / Kistlerhofstraße	88
Anlage 33:	Leistungsfähigkeitsberechnung LZA 533 Aidenbachstraße / Kistlerhofstraße im Planfall 2030	89
Anlage 34:	Signalplan LZA 359 Baierbrunner Straße / Siemensallee	98
Anlage 35:	Leistungsfähigkeitsberechnung LZA 359 Baierbrunner Straße / Siemensallee im Planfall 2030	99
Anlage 36:	Signallageplan LZA 1275 Baierbrunner Straße / Rupert-Mayer-Straße	108
Anlage 37:	Leistungsfähigkeitsberechnung LZA 1275 Baierbrunner Straße / Rupert- Mayer-Straße im Planfall 2030	109
Anlage 38:	Signallageplan LZA 335 Wolfratshauer Straße / Siemensallee	118
Anlage 39:	Leistungsfähigkeitsberechnung LZA 335 Wolfratshauer Straße / Siemensallee im Planfall 2030	119

Anlage 1: Morgendliche Spitzenstundenbelastung 2013/ 2016 [Kfz/Sph]



Anlage 2: Abendliche Spitzenstundenbelastung 2013/ 2016 [Kfz/Sph]



Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

Anlage 3: Verkehrserzeugung „Hofmann Höfe“ und Hochhaus „south one“ – Variante I

Wohnnutzungen

Prognose-Planfall 2030 - Variante I

Neuverkehr Hofmann Höfe mit 154.000 qm KGF + "Siemens-Hochhaus" als Büronutzung im Sinne einer MK-Nutzung

Einwohnerverkehr											
Gebiet	GF [m²]	m² GF/ WE	WE	Einw./ WE 3)	Einwohner	Wege/ Einwohner und Tag	Summe Wege/Tag	Anteil Quell-/Ziel-Verkehr der Einwohner	MIV-Anteil 1)	Pkw-Besetzungsgrad 2)	Pkw-Fahrten Einwohner/ Tag
WA 1	37.665	91	414	2,3	952	3,4	3.237	0,9	0,42	1,27	910
WA 2	40.680	91	447	2,3	1.028	3,4	3.495	0,9	0,42	1,27	982
WA 3	39.375	91	433	2,3	996	3,4	3.386	0,9	0,42	1,27	952
MK 2	7.035	91	77	2,3	177	3,4	602	0,9	0,42	1,27	169
SO Wohnheim (MK1)	9.000	91	99	2,3	228	3,4	775	0,9	0,42	1,27	218
Hochhaus (south one)	-										
Summe	133.755		1.470		3.381		11.495				3.231

Campus Süd	Besucherverkehr		Güterverkehr		Gesamtverkehr	
	Besucher-verkehr mit Pkw pro Einw.-verkehr mit Pkw	Besucher-Fahrten mit Pkw/ Tag	Lkw-Fahrten/ Einw.	Lkw-Fahrten/ Tag	Summe Kfz-Fahrten/ Tag	gerundet
WA 1	0,05	45	0,05	48	1.003	1.000
WA 2	0,05	49	0,05	51	1.083	1.080
WA 3	0,05	48	0,05	50	1.049	1.050
MK 2	0,05	8	0,05	9	187	190
SO Wohnheim (MK1)	0,05	11	0,05	11	240	240
Hochhaus (south one)	-					
Summe		162		169	3.562	3.560

Wohnnutzung

- 1) MIV-Anteil Wohnen aus MidMuc 2002 f. Thalkirchen: 42%
- 2) Besetzungsgrad Wohnen aus MidMuc 2002 f. Thalkirchen: 1,27
- 3) Planungswerte LH München

Quelle weitere Kennwerte: Programm Ver_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung



Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

Nicht-Wohnnutzungen Prognose-Planfall 2030 - Variante I
 Neukehr Hofmann Höfe mit 154.000 qm KGF + "Siemens-Hochhaus" als Büronutzung im Sinne einer MK-Nutzung

Beschäftigtenverkehr										
Gebiet	GF [m²]	VWF [m²]	m² BGF bzw. VWF / Beschäftigte	Beschäftigte	Wagn/ Beschäftigte und Tag	Summe Wagn/Tag	Anwesenheitsfaktor d. Beschäftigten	MIV-Anteil ii	Pkw-Besetzungsgrad ii	Pkw-Fahrten Beschäftigte/ Tag
WA 1 - Büros	4.185		33	127	2,75	349	0,85	0,45	1,10	121
WA 2 - Büros	4.520		33	137	2,75	377	0,85	0,45	1,10	131
WA 3 - Büros	4.375		33	133	2,75	366	0,85	0,45	1,10	127
MK 2										
- Büros	14.656		33	444	2,75	1.221	0,85	0,45	1,10	424
- Einzelhandel	1.759	1.275	33	53	2,25	120	0,85	0,45	1,10	42
SO Wohnheim (MK 1) - Büros	1.000		35	29	2,75	79	0,85	0,45	1,10	27
Hochhaus (south one)										
- Büros	25.200		35	720	2,75	1.980	0,85	0,45	1,10	667
- Einzelhandel	10.800		30	360	2,75	990	0,85	0,45	1,10	343
Summe	56.455			2.503		6.481				1.973

Gebiet	Besucher-/Kundenverkehr					Güterverkehr			Gesamtverkehr		
	Kunden/ qm VWF	Besucherwege/ Beschäftigtem	Besucher bzw. Kunden	Besucher- bzw. Kundenwege	MIV-Anteil (i, s)	Pkw-Besetzungsgrad (i, ii)	Besucher- bzw. Kunden-Fahrten mit Pkw/ Tag	Lkw-Fahrten/ 100qm VWF bzw. Bösch.	Lkw-Fahrten/ Tag	Summe Kfz-Fahrten/ Tag	gerundet
WA 1 - Büros		0,75	95	190	0,38	1,37	53	0,075	10	184	180
WA 2 - Büros		0,75	103	205	0,38	1,37	58	0,075	10	199	200
WA 3 - Büros		0,75	100	200	0,38	1,37	56	0,075	10	193	190
MK 2											
- Büros		0,75	333	666	0,38	1,37	187	0,075	33	644	640
- Einzelhandel	1,6		2.040	4.081	0,29	1,17	1.020	1,025	13	1.075	1.070
SO Wohnheim (MK 1) - Büros		0,75	21	43	0,38	1,37	12	0,075	2	41	40
Hochhaus (south one)											
- Büros		0,75	540	1.080	0,38	1,37	303	0,075	54	1.044	1.040
- Einzelhandel		0,45	162	324	0,38	1,37	90	0,075	27	460	460
Summe			3.395	6.789			1.780		198	3.841	3.820

Beschäftigtenverkehr
 1) MIV-Anteil Berufsverkehr aus MIDMuc 2002 f. München: 44,9%
 2) PKW-Besetzungsgrad Berufsverkehr aus MIDMuc 2002 f. München: 1,1

Einzelhandelsnutzungen Kundenverkehr
 3) MIV-Anteil Einkaufsverkehr aus MIDMuc 2002 f. Thalkirchen: 29,3%
 4) Pkw-Besetzungsgrad Einkaufsverkehr aus MIDMuc 2002 f. Thalkirchen: 1,17

Gewerbliche Nutzungen Besucherverkehr
 5) MIV-Anteil private Erledigungen aus MIDMuc 2002 f. München: 38,4%
 6) Pkw-Besetzungsgrad private Erledigungen aus MIDMuc 2002 f. München: 1,37

Quelle: weitere Kennwerte [redacted] für Bau Verkehrsaufkommen durch Verfahren der Bauleistungsplanung



Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

Kita-Nutzungen

Prognose-Planfall 2030 - Variante I

Neuverkehr Hofmann Höfe mit 154.000 qm GF + "Siemens-Hochhaus" als Büronutzung im Sinne einer MK-Nutzung

Gebiet	GF [m ²]	Beschäftigtenverkehr							Güterverkehr				
		Beschäftigte / Klippengruppe	Beschäftigte/Regelgruppe	Anzahl Klippengruppe	Anzahl Regelgruppe	Beschäftigte gesamt	Wege/Beschäftigter und Tag	Summe Wege/Tag beschäftigte	MIV-Anteil 1)	Pkw-Besetzungsgrad 2)	Pkw-Fahrten/Tag	Lkw-Fahrten/100 qm GF	Lkw-Fahrten
WA 1	1.180	2	2,5	3	3	14	2,75	37	0,45	1,1	15	0,025	0,3
WA 2	1.180	2	2,5	3	3	14	2,75	37	0,45	1,1	15	0,025	0,3
WA 3	1.180	2	2,5	3	3	14	2,75	37	0,45	1,1	15	0,025	0,3
MK 2	860	2	2,5	2	2	9	2,75	25	0,45	1,1	10	0,025	0,2
SO Wohnheim (MK1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hochhaus (south one)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe	4.400					50		136			56		1,1

Gebiet	GF [m ²]	Bring-/Holtverkehr						Gesamtverkehr			
		Nutzerzahl/100 qm GF	Kinder	Begleiteranteil	Anzahl Begleiter	Wege/Begleiter und Tag	MIV-Anteil 3)	Anteil Binnenverkehr	Summe PKW-Fahrten im QZV durch Begleiter/Tag	Summe Kfz-Fahrten/Tag	gerundet
WA 1	1.180	18	212	0,98	208	4,0	0,20		170	185	190
WA 2	1.180	18	212	0,98	208	4,0	0,20		170	185	190
WA 3	1.180	18	212	0,98	208	4,0	0,20		170	185	190
MK 2	860	18	155	0,98	152	4,0	0,20		124	134	130
SO Wohnheim (MK1)	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
Hochhaus (south one)	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
Summe	4.400								634	691	700

Kita-Nutzung

1) MIV-Anteil Berufsverkehr aus MIDMuc 2002 f. München 44,9%

2) Pkw-Besetzungsgrad Berufsverkehr aus MIDMuc 2002 f. München: 1,1

3) Ansatz 80% der Nutzer aus der Umgebung mit MIV-Anteil von 15%; 20% von außerhalb des Gebietes mit MIV-Anteil von 42,1% (MIV-Anteil Fahrer Begleitung aus MIDMuc 2002 f. Thalkirchen: 42,1%; Ergibt zusammen 20,4%

Quelle weitere Kennwerte: [redacted] er_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung



Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

Anlage 4: Verkehrserzeugung „Hofmann Höfe“ und Hochhaus „south one“ (Stand Juni 2017)

Wohnnutzungen Prognose-Planfall 2030 - Variante II Neuerverkehr Hofmann Höfe mit 154.000 qm KGF + "Stemens-Hochhaus" als Wohnnutzung

Einwohnerverkehr											
Gebiet	GF [m ²]	m ² GF/ WE ³	WE	Einw./ WE ³⁾	Einwohner	Wege/ Einwohner und Tag	Summe Wege/Tag	Anteil Quell-/Ziel-Verkehr der Einwohner	MIV-Anteil ¹⁾	Pkw-Besetzungsgrad ²⁾	Pkw-Fahrten Einwohner/ Tag
WA 1	37.665	91	414	2,3	952	3,4	3.237	0,9	0,42	1,27	910
WA 2	40.680	91	447	2,3	1.028	3,4	3.495	0,9	0,42	1,27	982
WA 3	39.375	91	433	2,3	996	3,4	3.386	0,9	0,42	1,27	952
MK 2	7.035	91	77	2,3	177	3,4	602	0,9	0,42	1,27	169
SO Wohnheim (MK1)	9.000	91	99	2,3	228	3,4	775	0,9	0,42	1,27	218
Hochhaus (south one)	31.100	91	342	2,3	787	3,4	2.676	0,9	0,42	1,27	752
Summe	164.855		1.812		4.168		14.171				3.984

Gebiet	Besucherverkehr		Güterverkehr		Gesamtverkehr	
	Besucher-verkehr mit Pkw pro Einw.-verkehr mit Pkw	Besucher-Fahrten mit Pkw/ Tag	Lkw-Fahrten/ Einw.	Lkw-Fahrten/ Tag	Summe Kfz-Fahrten/ Tag	gerundet
WA 1	0,05	45	0,05	48	1.003	1.000
WA 2	0,05	49	0,05	51	1.083	1.080
WA 3	0,05	48	0,05	50	1.049	1.050
MK 2	0,05	8	0,05	9	187	190
SO Wohnheim (MK1)	0,05	11	0,05	11	240	240
Hochhaus (south one)	0,05	38	0,05	39	829	830
Summe		199		208	4.391	4.390

Wohnnutzung

- 1) MIV-Anteil Wohnen aus MIDMuc 2002 f. Thalkirchen: 42%
- 2) Besetzungsgrad Wohnen aus MIDMuc 2002 f. Thalkirchen: 1,27
- 3) Planungswerte LH München

Quelle weitere Kennwerte: Programm Ver_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung



Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

Nicht-Wohnnutzungen Prognose-Planfall 2030 - Variante II **Neuverkehr Hofmann Höfe mit 154.000 qm KGF + "Siemens-Hochhaus" als Wohnnutzung**

Beschäftigtenverkehr										
Gebiet	GF [m²]	VKF [m²]	m² BGF bzw. VKF/ Beschäftigte	Beschäftigte	Wege/ Beschäftigte und Tag	Summe Wege/Tag	Anwesenheitsfaktor d. Beschäftigten	MIV-Anteil 1)	Pkw-Besetzungsgrad 2)	Pkw-Fahrten Beschäftigte/ Tag
WA 1 - Büros	4.185		33	127	2,75	349	0,85	0,45	1,10	121
WA 2 - Büros	4.520		33	137	2,75	377	0,85	0,45	1,10	131
WA 3 - Büros	4.375		33	133	2,75	365	0,85	0,45	1,10	126
MK 2										
- Büros	14.656		33	444	2,75	1.221	0,85	0,45	1,10	424
- Einzelhandel	1.759	1.275	33	53	2,25	120	0,85	0,45	1,10	42
SO Wohnheim (MK 1) - Büros	1.000		35	29	2,75	79	0,85	0,45	1,10	27
Hochhaus (south one)										
- Büros	2.340		35	67	2,75	184	0,85	0,45	1,10	64
- Einzelhandel	150	123	23	5	2,25	12	0,85	0,45	1,10	4
Summe	37.985			995		2.706				939

Gebiet	Besucher-/Kundenverkehr					Güterverkehr			Gesamtverkehr		
	Kunden/ qm VKF	Besucherwege/ Beschäftigten	Besucher bzw. Kunden	Besucher- bzw. Kundenwege	MIV-Anteil 3) 1)	Pkw-Besetzungsgrad 4) 1) q	Besucher- bzw. Kunden-Fahrten mit Pkw/ Tag	Lkw-Fahrten/ 100qm VKF bzw. Besch.	Lkw-Fahrten/ Tag	Summe Kfz-Fahrten/ Tag	gerundet
WA 1 - Büros		0,75	95	190	0,38	1,37	53	0,075	10	184	180
WA 2 - Büros		0,75	103	205	0,38	1,37	58	0,075	10	199	200
WA 3 - Büros		0,75	99	199	0,38	1,37	56	0,075	10	192	190
MK 2											
- Büros		0,75	333	666	0,38	1,37	187	0,075	33	644	640
- Einzelhandel	1,6		2.040	4.081	0,29	1,17	1.020	1,025	13	1.075	1.070
SO Wohnheim (MK 1) - Büros		0,75	71	43	0,38	1,37	12	0,075	2	41	40
Hochhaus (south one)											
- Büros		0,75	50	100	0,38	1,37	28	0,075	5	97	100
- Einzelhandel	5,8		713	1.427	0,29	1,17	354	2,000	2	360	360
Summe			3.456	6.912			1.768		86	2.793	2.780

Beschäftigtenverkehr

- 1) MIV-Anteil Berufsverkehr aus MIDMuc 2002 f. München: 44,9%
- 2) PKW-Besetzungsgrad Berufsverkehr aus MIDMuc 2002 f. München: 1,1

Einzelhandelnutzungen Kundenverkehr

- 3) MIV-Anteil Einkaufsverkehr aus MidMuc 2002 f. Thalkirchen: 29,3%
- 4) PKW-Besetzungsgrad Einkaufsverkehr aus MidMuc 2002 f. Thalkirchen: 1,17

Gewerbliche Nutzungen Besucherverkehr

- 5) MIV-Anteil private Erledigungen aus MIDMuc 2002 f. München: 38,8%
- 6) PKW-Besetzungsgrad private Erledigungen aus MIDMuc 2002 f. München: 1,37

Quelle weitere Kennwerte: [Redacted] er_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung



Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

Kita-Nutzungen Prognose-Planfall 2030 - Variante II Neuverkehr Hofmann Höfe mit 154.000 qm KGF + "Siemens-Hochhaus" als Wohnnutzung

Gebiet	GF [m ²]	Beschäftigtenverkehr										Güterverkehr		
		Beschäftigte/ Krippengruppe	Beschäftigte/ Regelgruppe	Anzahl Krippengruppe	Anzahl Regelgruppe	Beschäftigte/ 100qm GF	Beschäftigte gesamt	Wege/ Beschäftigter und Tag	Summe Wege/ Tag beschäftigte	MIV-Anteil 1)	Pkw-Besetzungsgrad 2)	Pkw-Fahrten/ Tag	Lkw-Fahrten/ 100 qm GF	Lkw-Fahrten
WA 1	1.180	2	2,5	3	3	14	2,75	37	0,45	1,1	15	0,025	0,3	
WA 2	1.180	2	2,5	3	3	14	2,75	37	0,45	1,1	15	0,025	0,3	
WA 3	1.180	2	2,5	3	3	14	2,75	37	0,45	1,1	15	0,025	0,3	
MK 2	860	2	2,5	2	2	9	2,75	25	0,45	1,1	10	0,025	0,2	
SO Wohnheim (MK1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Hochhaus (south one)	860	-	-	-	-	2,3	20	2,75	54	0,45	1,1	22	0,025	0,2
Summe	5.260						69		191		78		1,3	

Gebiet	GF [m ²]	Bring-/Holverkehr							Gesamtverkehr		
		Nutzerzahl/ 100 qm GF	Kinder	Begleiberanteil	Anzahl Begleiter	Wege/ Begleiter und Tag	MIV-Anteil 3)	Anteil Binnenverkehr	Summe PKW-Fahrten im QGV durch Begleiter/ Tag	Summe Kfz-Fahrten/ Tag	gerundet
WA 1	1.180	18	21,2	0,98	208	4,0	0,20		170	185	190
WA 2	1.180	18	21,2	0,98	208	4,0	0,20		170	185	190
WA 3	1.180	18	21,2	0,98	208	4,0	0,20		170	185	190
MK 2	860	18	15,5	0,98	152	4,0	0,20		124	134	130
SO Wohnheim (MK1)	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
Hochhaus (south one)	860	18	15,5	0,98	152	4,0	0,20		124	146	150
Summe	5.260								758	847	850

Kita-Nutzung

1) MIV-Anteil Berufsverkehr aus MIDMuc 2002 f. München 44,9%

2) Pkw-Besetzungsgrad Berufsverkehr aus MIDMuc 2002 f. München: 1,1

3) Ansatz 80% der Nutzer aus der Umgebung mit MIV-Anteil von 15%; 20% von außerhalb des Gebietes mit MIV-Anteil von 42,1% (MIV-Anteil Fahrer Begleitung aus MIDMuc 2002 f. Thallkirchen: 42,1% ergibt zusammen 20,4%)

Quelle weitere Kennwerte: Ver_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung

Quelle: Programm Ver_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung



Anlage 5: Verkehrserzeugung PNF 2030 - Variante A

Wohnnutzungen

Einwohnerverkehr											
Gebiet Variante A	GF [m²]	m² GF/ WE	WE	Einw./ WE	Einwohner	Wege/ Einwohner und Tag	Summe Wege/Tag	Anteil Quell-/Ziel-Verkehr der Einwohner	MIV-Anteil	Pkw-Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten Einwohner/ Tag
Studentenwohnheim	10.000	91	110	2,3	253	3,4	860	0,9	0,42	1,27	242
Summe	10.000		110		253		860				242

Besucherverkehr		Güterverkehr		Gesamtverkehr		
Gebiet Variante A	Besucher-verkehr mit Pkw pro Einw.-verkehr mit Pkw	Besucher-Fahrten mit Pkw/ Tag	Lkw-Fahrten/ Einw.	Lkw-Fahrten/ Tag	Summe Kfz-Fahrten/ Tag	gerundet
Studentenwohnheim	0,05	12	0,05	13	266	270
Summe		12		13	266	270

Quelle: Programm Ver_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung

Wohnnutzung

Planungswerte der Stadt München: 91 qm/WE u. 2,3 Einwohner/WE
 Tab. "Wegehäufigkeit für D nach Ortsgrößenklassen" --> über 500 000 Einwohner --> 3,4 Wege/Tag
 Anteil externer Einwohnerwege: max. 20%; aus W_Anteil externer Wege.doc
 MIV-Anteil Wohnen aus MidMuc 2002 f. Thalkirchen: 42%
 Besetzungsgrad Wohnen aus MidMuc 2002 f. Thalkirchen: 1,27
 Tab. 3.1-21: Lkw-Fahrtenhäufigkeit f. Wohnnutzung --> 0,05 Lkw-Fahrten/Einwohner

Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

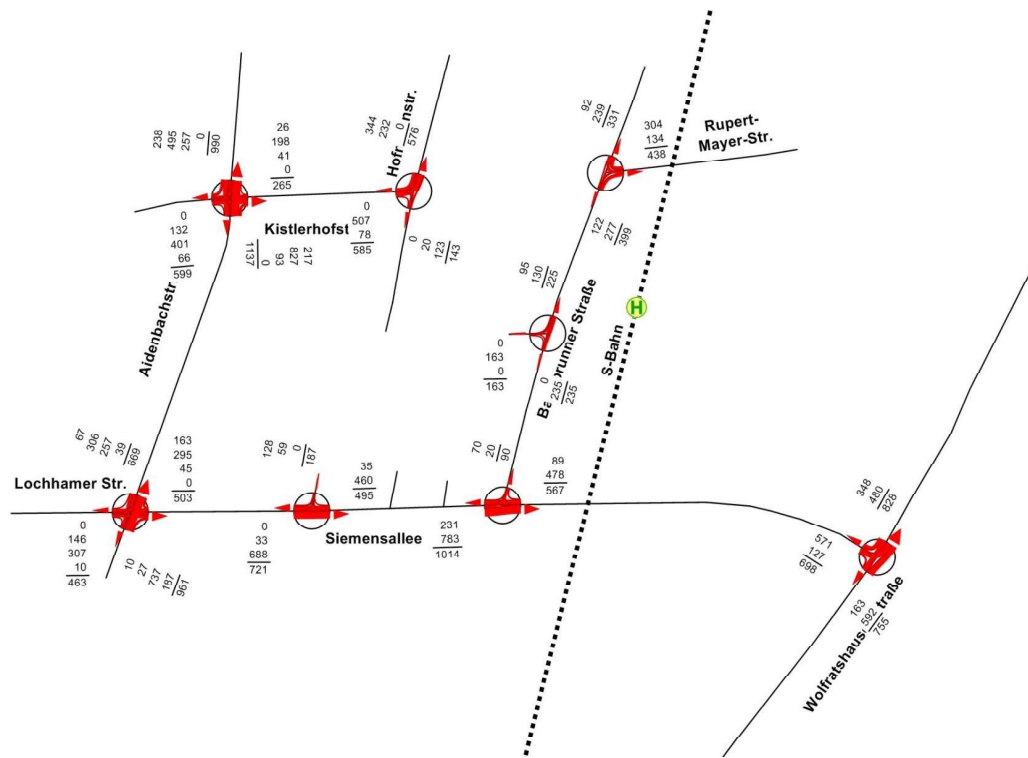
Nicht-Wohnnutzungen

Gebiet Variante A	GF [m ²]	Beschäftigtenverkehr								
		m ² BGF bzw. VKF/ Beschäftigte	Beschäftigte	Wege/ Beschäftigte und Tag	Summe Wege/Tag	Anwesenheitsfaktor d. Beschäftigten	MIV-Anteil	Pkw-Besetzungsgrad	Pkw-Fahrten Beschäftigte/ Tag	
Campus Süd	155.000	106.050	35	3.030	2,75	8.333	0,85	0,45	1,10	2.891
- Büros		45.450	30	1.515	2,75	4.166	0,85	0,45	1,10	1.445
- Einzelhandel		3.500	90	39	2,25	88	0,85	0,45	1,10	30
Hochhaus	36.000	25.200	35	720	2,75	1.980	0,85	0,45	1,10	687
- Büros		10.800	30	360	2,75	990	0,85	0,45	1,10	343
- Dienstleistung										
Summe	191.000	191.000		5.664		15.556				5.397

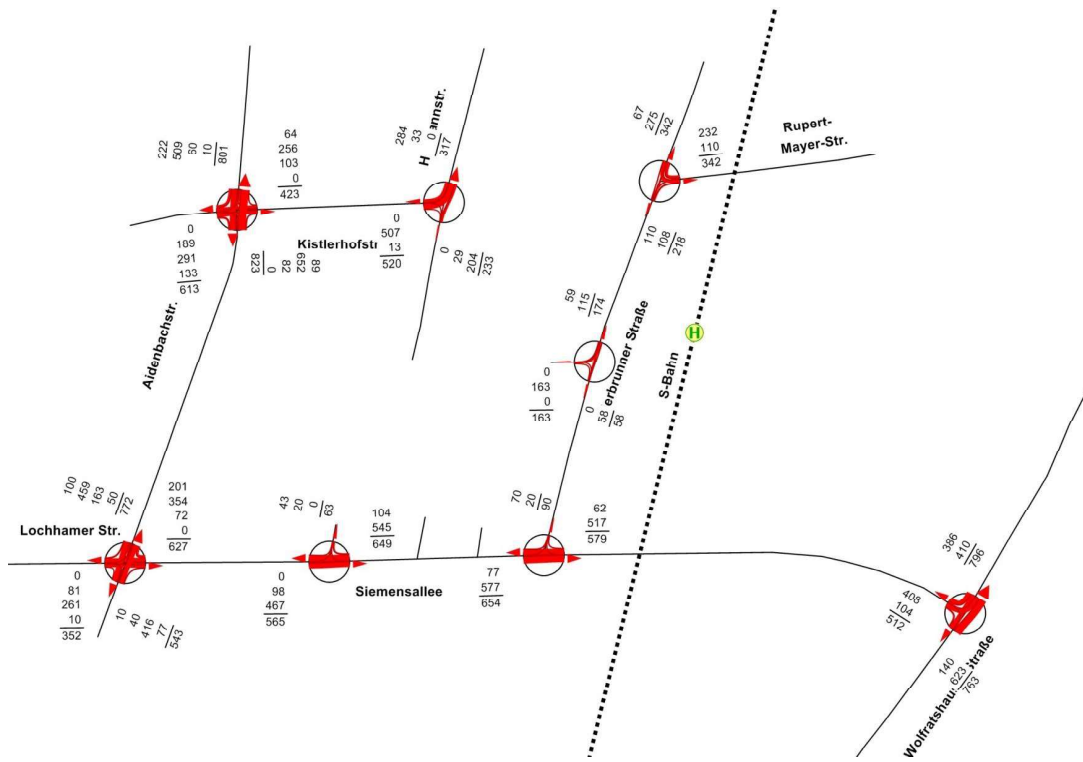
Gebiet Variante A	Besucher-/Kundenverkehr					Güterverkehr			Gesamtverkehr		
	Kunden/ qm BGF	Besucherwege/ Beschäftigtem	Besucher bzw. Kunden	Besucher- bzw. Kundenwege	MIV-Anteil	Pkw-Besetzungsgrad	Besucher- bzw. Kunden-Fahrten mit Pkw/ Tag	Lkw-Fahrten/ 100qm BGF bzw. Besch.	Lkw-Fahrten/ Tag	Summe Kfz-Fahrten/ Tag	gerundet
Campus Süd											
- Büros		0,75	2.273	4.545	0,38	1,37	1.277	0,075	227	4.395	4.400
- Dienstleistung		0,45	682	1.364	0,38	1,37	383	0,075	114	1.942	1.940
- Einzelhandel	1,075		3.763	7.525	0,29	1,17	1.881	0,475	17	1.928	1.930
Hochhaus											
- Büros		0,75	540	1.080	0,38	1,37	303	0,075	54	1.044	1.040
- Dienstleistung		0,45	162	324	0,38	1,37	91	0,075	27	462	460
Summe			7.419	14.838			3.936		439	9.772	9.770

Quelle: [Redacted] Ver_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung

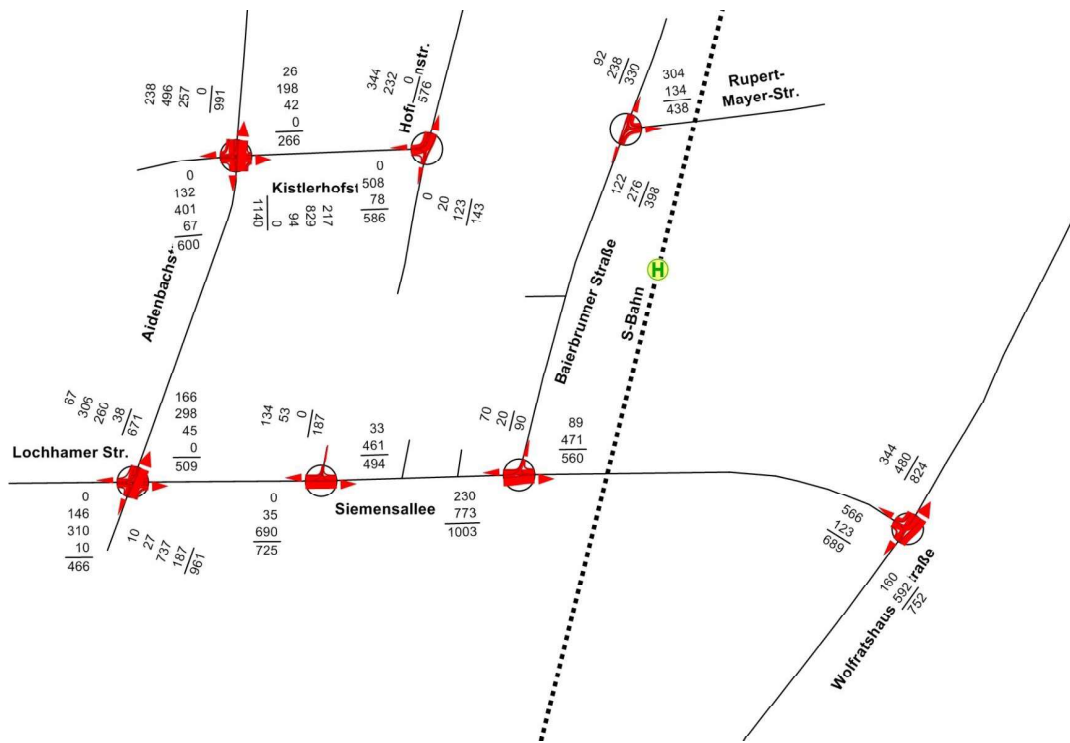
Anlage 6: Morgendliche Spitzenstundenbelastung Prognose-Planfall 2030 Variante I [Kfz/Sph]



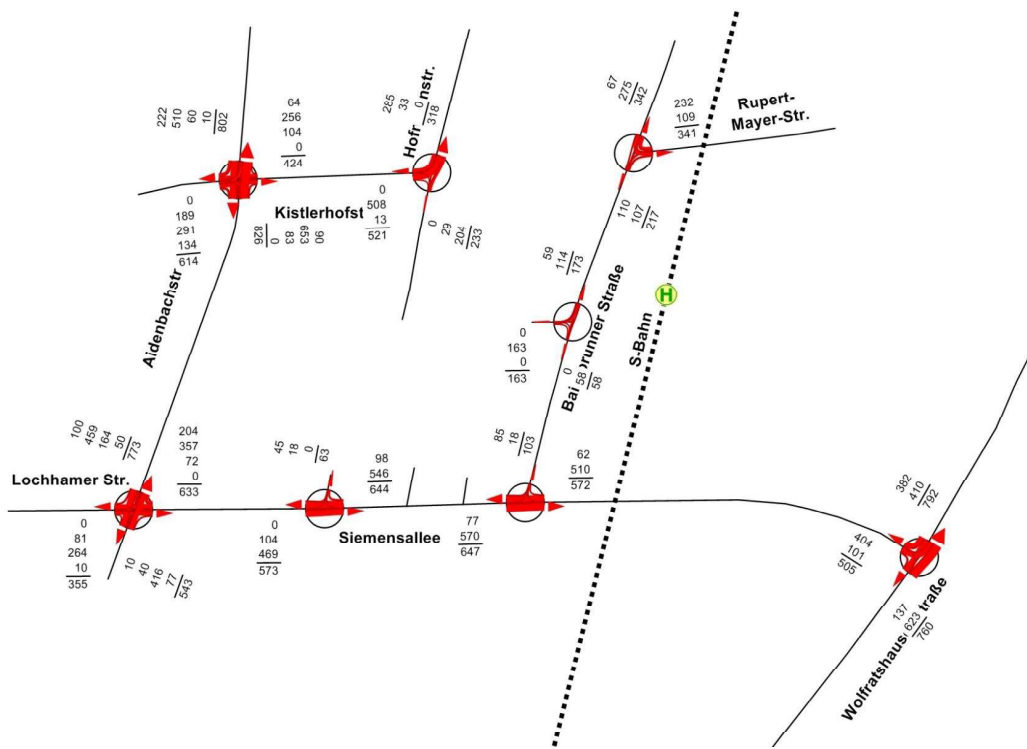
Anlage 7: Abendliche Spitzenstundenbelastung Prognose-Planfall 2030 Variante I [Kfz/Sph]



Anlage 8: Morgendliche Spitzenstundenbelastung Prognose-Planfall 2030 Variante II [Kfz/Sph]

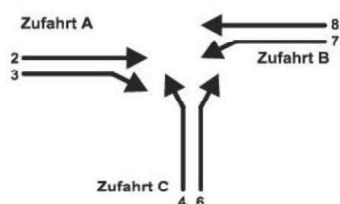


Anlage 9: Abendliche Spitzenstundenbelastung Prognose-Planfall 2030 Variante II [Kfz/Sph]



Anlage 10: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt/ Siemensallee im Planfall 2030 Variante I – morgendliche Spitzenstunde – Ausbau wie im Bestand

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



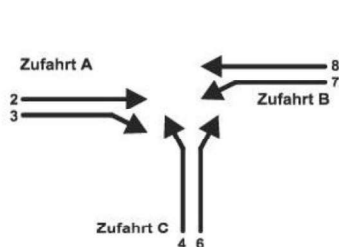
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Siemensallee
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030 Variante I
 Uhrzeit: vormittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1362 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{re,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand $p_0, p_0^* \text{ oder } p_0^{**}$ [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	507	0	1800	1800	0,28	1,000	0,0	A
3 (1)	34	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A
4 (3)	52	1192	200	108	0,48	-	62,9	E
6 (2)	118	476	526	526	0,22	-	8,8	A
7 (2)	29	492	780	780	0,04	0,541	4,8	A
8 (1)	759	0	1800	1800	0,42	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{re} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_s [Pkw-E]	$J_{s,rad}$ [m]
2 + 3	541	1800	0,30	1259	0,0	A			
4 + 6	170	241	0,71	71	48,7	E	95	7	42
7 + 8	788	1717	0,46	929	3,9	A	95	3	18

Anlage 11: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante I – abendliche Spitzenstunde – Ausbau wie im Bestand

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



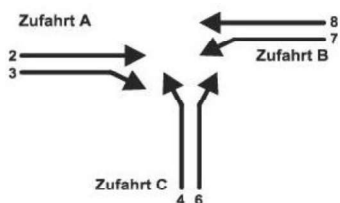
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Siemensallee
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030 Variante I
 Uhrzeit: nachmittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1235 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand $p_0, p_0^* \text{ oder } p_0^{**}$ [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	601	0	1800	1800	0,33	1,000	0,0	A
3 (1)	101	0	1800	1800	0,06	1,000	0,0	A
4 (3)	18	1137	215	126	0,14	-	33,3	D
6 (2)	40	592	453	453	0,09	-	8,7	A
7 (2)	85	638	658	658	0,13	0,585	6,3	A
8 (1)	515	0	1800	1800	0,29	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_S [Pkw-E]	I_{STAU} [m]
2 + 3	702	1800	0,39	1098	0,0	A			
4 + 6	58	251	0,23	193	18,6	B	95	1	6
7 + 8	600	1445	0,42	845	4,3	A	95	3	18

Anlage 12: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt/ Siemensallee im Planfall 2030 Variante II – morgendliche Spitzenstunde – Ausbau wie im Bestand

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



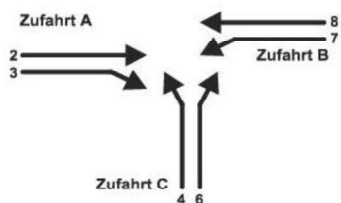
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Siemensallee
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante 2
 Uhrzeit: vormittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1342 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{Pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	501	0	1800	1800	0,28	1,000	0,0	A
3 (1)	33	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A
4 (3)	50	1177	204	112	0,45	-	57,2	E
6 (2)	116	470	530	530	0,22	-	8,7	A
7 (2)	28	485	786	786	0,04	0,548	4,7	A
8 (1)	750	0	1800	1800	0,42	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_S [Pkw-E]	I_{STAU} [m]
2 + 3	534	1800	0,30	1266	0,0	A			
4 + 6	166	250	0,66	84	41,7	D	95	6	36
7 + 8	778	1720	0,45	942	3,8	A	95	3	18

Anlage 13: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante II – abendliche Spitzenstunde – Ausbau wie im Bestand

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



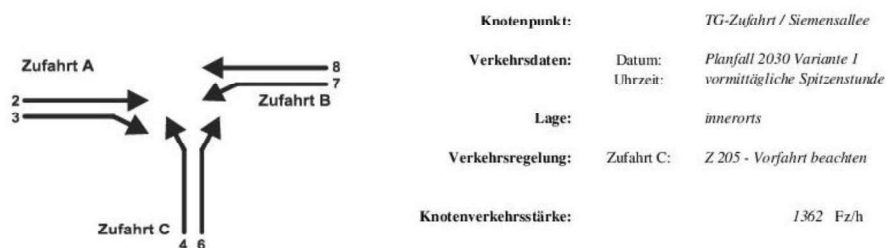
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Siemensallee
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante 2
 Uhrzeit: nachmittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1217 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungsgrad	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
	$q_{vE,i}$ [Pkw-E/h]	$q_{p,i}$ [Fz/h]	G_i [Pkw-E/h]	C_i [Pkw-E/h]	g_i [-]	p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	w [s]	QSV
2 (1)	593	0	1800	1800	0,33	1,000	0,0	A
3 (1)	99	0	1800	1800	0,05	1,000	0,0	A
4 (3)	17	1122	219	130	0,13	-	31,8	D
6 (2)	39	584	458	458	0,09	-	8,6	A
7 (2)	83	629	665	665	0,12	0,592	6,2	A
8 (1)	509	0	1800	1800	0,28	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungsgrad	Kapazitätsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Stauraumbemessung		
							S	N_s	l_{STAU}
	q_{vE} [Pkw-E/h]	C [Pkw-E/h]	g [-]	R [Pkw-E/h]	w [s]	QSV	[%]	[Pkw-E]	[m]
2 + 3	692	1800	0,38	1108	0,0	A			
4 + 6	56	259	0,22	203	17,7	B	95	1	6
7 + 8	592	1452	0,41	860	4,2	A	95	3	18

Anlage 14: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante I – morgendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung

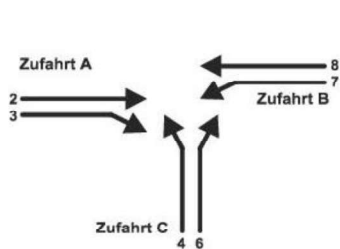


Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungsgrad	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	q_{Pi} [Fz/h]	G_i [Pkw-E/h]	C_i [Pkw-E/h]	g_i [-]	p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	w [s]	QSV
2 (1)	507	0	1800	1800	0,28	1,000	0,0	A
3 (1)	34	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A
4 (3)	52	1192	200	193	0,27	-	25,5	C
6 (2)	118	476	526	526	0,22	-	8,8	A
7 (2)	29	492	780	780	0,04	0,963	4,8	A
8 (1)	759	0	1800	1800	0,42	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungsgrad	Kapazitätsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Stauraumbemessung		
							S	N_S	I_{STAU}
	q_{PE} [Pkw-E/h]	C [Pkw-E/h]	g [-]	R [Pkw-E/h]	w [s]	QSV	[%]	[Pkw-E]	[m]
2 + 3	541	1800	0,30	1259	0,0	A			
4 + 6	170	344	0,49	174	20,6	C	95	3	18
7	29	780	0,04	751	4,8	A	95	1	6
8	759	1800	0,42	1041	0,0	A			

Anlage 15: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante I – abendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



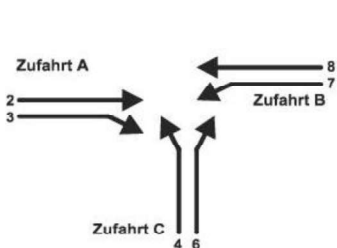
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Siemensallee
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030 Variante I
 Uhrzeit: nachmittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1235 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	601	0	1800	1800	0,33	1,000	0,0	A
3 (1)	101	0	1800	1800	0,06	1,000	0,0	A
4 (3)	18	1137	215	187	0,10	-	21,3	C
6 (2)	40	592	453	453	0,09	-	8,7	A
7 (2)	85	638	658	658	0,13	0,871	6,3	A
8 (1)	515	0	1800	1800	0,29	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{rr} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_s [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	702	1800	0,39	1098	0,0	A			
4 + 6	58	314	0,18	256	14,1	B	95	1	6
7	85	658	0,13	573	6,3	A	95	1	6
8	515	1800	0,29	1285	0,0	A			

Anlage 16: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante II – morgendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



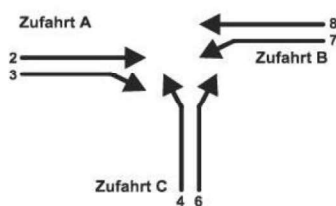
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Siemensallee
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 203_Variante 2
 Uhrzeit: vormittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1342 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	501	0	1800	1800	0,28	1,000	0,0	A
3 (1)	33	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A
4 (3)	50	1177	204	197	0,25	-	24,4	C
6 (2)	116	470	530	530	0,22	-	8,7	A
7 (2)	28	485	786	786	0,04	0,964	4,7	A
8 (1)	750	0	1800	1800	0,42	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_k [Pkw-E]	I_{STATU} [m]
2 + 3	534	1800	0,30	1266	0,0	A			
4 + 6	166	351	0,47	185	19,4	B	95	3	18
7	28	786	0,04	758	4,7	A	95	1	6
8	750	1800	0,42	1050	0,0	A			

Anlage 17: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante II – abendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



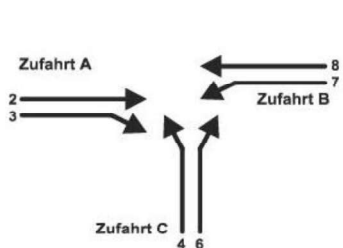
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Siemensallee
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante 2
 Uhrzeit: nachmittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1217 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{Pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	593	0	1800	1800	0,33	1,000	0,0	A
3 (1)	99	0	1800	1800	0,05	1,000	0,0	A
4 (3)	17	1122	219	192	0,09	-	20,6	C
6 (2)	39	584	458	458	0,09	-	8,6	A
7 (2)	83	629	665	665	0,12	0,875	6,2	A
8 (1)	509	0	1800	1800	0,28	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_S [Pkw-E]	I_{STAU} [m]
2 + 3	692	1800	0,38	1108	0,0	A			
4 + 6	56	322	0,17	266	13,5	B	95	1	6
7	83	665	0,12	582	6,2	A	95	1	6
8	509	1800	0,28	1291	0,0	A			

Anlage 18: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante I – morgendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee und variabler Aufweitung in TG-Zufahrt

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



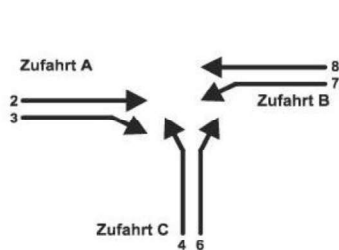
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Siemensallee
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030 Variante I
 Uhrzeit: vormittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1.362 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{Pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstautreier Zustand $p_0, p_0^* \text{ oder } p_0^{**}$ [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	507	0	1800	1800	0,28	1,000	0,0	A
3 (1)	34	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A
4 (3)	52	1192	200	193	0,27	-	25,5	C
6 (2)	118	476	526	526	0,22	-	8,8	A
7 (2)	29	492	780	780	0,04	0,963	4,8	A
8 (1)	759	0	1800	1800	0,42	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	541	1800	0,30	1259	0,0	A			
4 + 6	170	485	0,35	315	11,4	B	95	2	12
7	29	780	0,04	751	4,8	A	95	1	6
8	759	1800	0,42	1041	0,0	A			

Anlage 19: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante I – abendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee und variabler Aufweitung in TG-Zufahrt

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



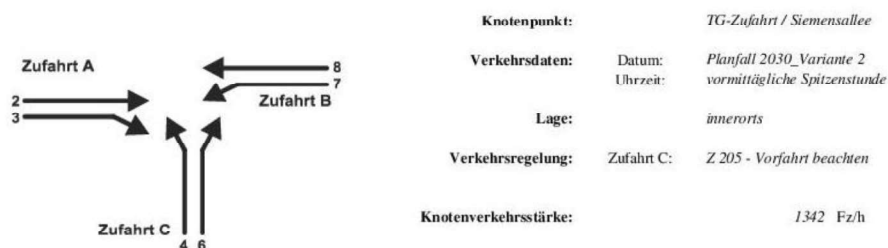
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Siemensallee
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030 Variante I
 Uhrzeit: nachmittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1235 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	601	0	1800	1800	0,33	1,000	0,0	A
3 (1)	101	0	1800	1800	0,06	1,000	0,0	A
4 (3)	18	1137	215	187	0,10	-	21,3	C
6 (2)	40	592	453	453	0,09	-	8,7	A
7 (2)	85	638	658	658	0,13	0,871	6,3	A
8 (1)	515	0	1800	1800	0,29	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_S [Pkw-E]	I_{STAU} [m]
2 + 3	702	1800	0,39	1098	0,0	A			
4 + 6	58	444	0,13	386	9,3	A	95	1	6
7	85	658	0,13	573	6,3	A	95	1	6
8	515	1800	0,29	1285	0,0	A			

Anlage 20: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante II – morgendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee und variabler Aufweitung in TG-Zufahrt

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung

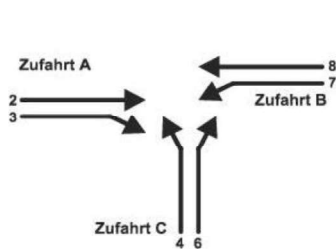


Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{Pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	501	0	1800	1800	0,28	1,000	0,0	A
3 (1)	33	0	1800	1800	0,02	1,000	0,0	A
4 (3)	50	1177	204	197	0,25	-	24,4	C
6 (2)	116	470	530	530	0,22	-	8,7	A
7 (2)	28	485	786	786	0,04	0,964	4,7	A
8 (1)	750	0	1800	1800	0,42	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_s [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	534	1800	0,30	1266	0,0	A			
4 + 6	166	495	0,34	329	10,9	B	95	2	12
7	28	786	0,04	758	4,7	A	95	1	6
8	750	1800	0,42	1050	0,0	A			

Anlage 21: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt / Siemensallee im Planfall 2030 Variante II – abendliche Spitzenstunde – mit Linksabbiegefahrstreifen in Siemensallee und variabler Aufweitung in TG-Zufahrt

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



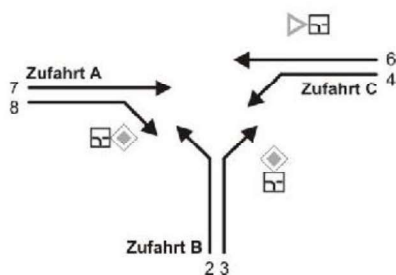
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Siemensallee
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante 2
 Uhrzeit: nachmittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1217 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	593	0	1800	1800	0,33	1,000	0,0	A
3 (1)	99	0	1800	1800	0,05	1,000	0,0	A
4 (3)	17	1122	219	192	0,09	-	20,6	C
6 (2)	39	584	458	458	0,09	-	8,6	A
7 (2)	83	629	665	665	0,12	0,875	6,2	A
8 (1)	509	0	1800	1800	0,28	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	692	1800	0,38	1108	0,0	A			
4 + 6	56	456	0,12	400	9,0	A	95	1	6
7	83	665	0,12	582	6,2	A	95	1	6
8	509	1800	0,28	1291	0,0	A			

Anlage 22: Leistungsfähigkeitsberechnung abknickende Vorfahrt Kistlerhofstraße/ Hofmannstraße im Planfall 2030 Variante I – morgendliche Spitzenstunde

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



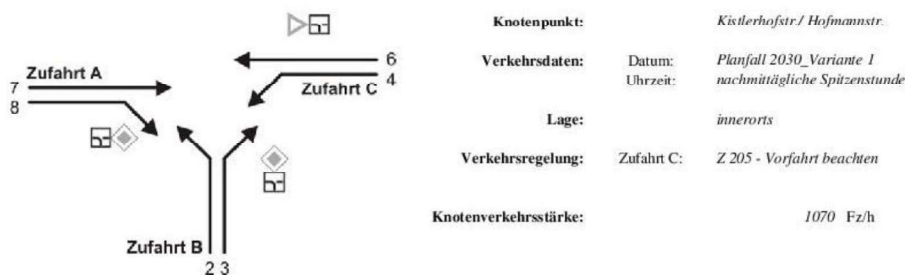
Knotenpunkt: Kistlerhofstr./ Hofmannstr.
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante I
 Uhrzeit: vormittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1304 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{re,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0 , p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
7 (2)	255	585	700	700	0,36	0,426	8,1	A
8 (1)	378	0	1800	1800	0,21	1,000	0,0	A
2 (1)	558	0	1800	1800	0,31	1,000	0,0	A
3 (1)	86	0	1800	1800	0,05	1,000	0,0	A
4 (3)	22	1122	219	93	0,24	-	50,6	E
6 (2)	135	546	481	481	0,28	-	10,4	B

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{re} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_s [Pkw-E]	l_{stau} [m]
7 + 8	633	1102	0,57	469	7,7	A	95	4	24
2 + 3	644	1800	0,36	1156	0,0	A			
4 + 6	157	304	0,52	147	24,3	C	95	4	24

Anlage 23: Leistungsfähigkeitsberechnung abknickende Vorfahrt Kistlerhofstraße/ Hofmannstraße im Planfall 2030 Variante I – abendliche Spitzenstunde

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung

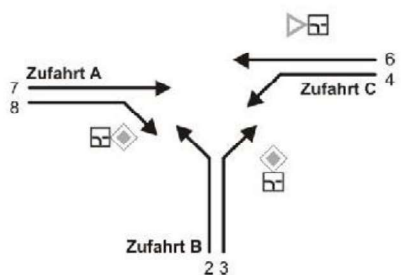


Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{Pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_w, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe
								QSV
7 (2)	36	520	755	755	0,05	0,779	5,0	A
8 (1)	312	0	1800	1800	0,17	1,000	0,0	A
2 (1)	558	0	1800	1800	0,31	1,000	0,0	A
3 (1)	14	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
4 (3)	32	830	321	250	0,13	-	16,5	B
6 (2)	224	514	501	501	0,45	-	13,0	B

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Staurumbemessung		
							S [%]	N_g [Pkw-E]	I_{STAU} [m]
7 + 8	348	1575	0,22	1227	2,9	A	95	1	6
2 + 3	572	1800	0,32	1228	0,0	A			
4 + 6	256	445	0,58	189	18,9	B	95	4	24

Anlage 24: Leistungsfähigkeitsberechnung abknickende Vorfahrt Kistlerhofstraße/ Hofmannstraße im Planfall 2030 Variante II – morgendliche Spitzenstunde

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



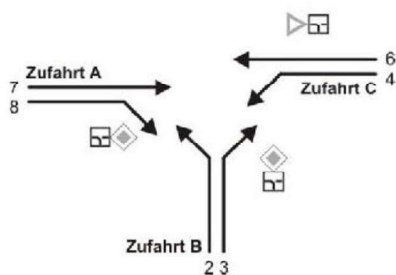
Knotenpunkt: Kistlerhofstr./ Hofmannstr.
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante 2
 Uhrzeit: vormittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1305 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungsgrad	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$q_{p,i}$ [Fz/h]	G_i [Pkw-E/h]	C_i [Pkw-E/h]	g_i [-]	$p_0, p_0^{*}, \text{ oder } p_0^{**}$ [-]	w [s]	QSV
7 (2)	255	586	699	699	0,36	0,425	8,1	A
8 (1)	378	0	1800	1800	0,21	1,000	0,0	A
2 (1)	559	0	1800	1800	0,31	1,000	0,0	A
3 (1)	86	0	1800	1800	0,05	1,000	0,0	A
4 (3)	22	1123	219	93	0,24	-	50,6	E
6 (2)	135	547	480	480	0,28	-	10,4	B

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungsgrad	Kapazitätsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Stauraumbemessung		
							S	N_S	I_{STAU}
	q_{PE} [Pkw-E/h]	C [Pkw-E/h]	g [-]	R [Pkw-E/h]	w [s]	QSV	[%]	[Pkw-E]	[m]
7 + 8	633	1101	0,57	468	7,7	A	95	4	24
2 + 3	645	1800	0,36	1155	0,0	A			
4 + 6	157	303	0,52	146	24,5	C	95	4	24

Anlage 25: Leistungsfähigkeitsberechnung abknickende Vorfahrt Kistlerhofstraße/ Hofmannstraße im Planfall 2030 Variante II – abendliche Spitzenstunde

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



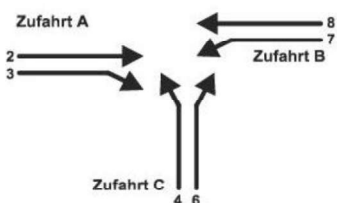
Knotenpunkt: Kistlerhofstr./ Hofmannstr.
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante 2
 Uhrzeit: nachmittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1072 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungsgrad	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	q_{Pi} [Fz/h]	G_i [Pkw-E/h]	C_i [Pkw-E/h]	g_i [-]	p_0 , p_0^* oder p_0^{**} [-]	w [s]	QSV
7 (2)	36	521	754	754	0,05	0,778	5,0	A
8 (1)	314	0	1800	1800	0,17	1,000	0,0	A
2 (1)	559	0	1800	1800	0,31	1,000	0,0	A
3 (1)	14	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
4 (3)	32	832	320	249	0,13	-	16,6	B
6 (2)	224	514	501	501	0,45	-	13,0	B

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungsgrad	Kapazitätsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Stauraumbemessung		
							S	N_S	I_{STAU}
	q_{PE} [Pkw-E/h]	C [Pkw-E/h]	g [-]	R [Pkw-E/h]	w [s]	QSV	[%]	[Pkw-E]	[m]
7 + 8	350	1575	0,22	1225	2,9	A	95	1	6
2 + 3	573	1800	0,32	1227	0,0	A			
4 + 6	256	445	0,58	189	18,9	B	95	4	24

Anlage 26: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt/ Baierbrunner Straße im Planfall 2030 Variante I – morgendliche Spitzenstunde

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



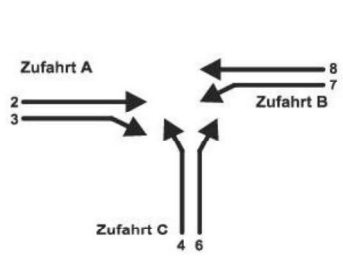
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Baierbrunner Str.
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante I
 Uhrzeit: vormittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 623 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke	übergeordnete Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Sättigungsgrad	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
	$q_{pr,i}$ [Pkw-E/h]	q_{pi} [Fz/h]	G_i [Pkw-E/h]	C_i [Pkw-E/h]	g_i [-]	p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	w [s]	QSV
2 (1)	143	0	1800	1800	0,08	1,000	0,0	A
3 (1)	105	0	1800	1800	0,06	1,000	0,0	A
4 (3)	179	412	553	553	0,32	-	9,6	A
8 (1)	259	0	1800	1800	0,14	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke	Kapazität	Sättigungsgrad	Kapazitätsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Stauraumbemessung		
							S	N_c	I_{STAU}
	q_{pr} [Pkw-E/h]	C [Pkw-E/h]	g [-]	R [Pkw-E/h]	w [s]	QSV	[%]	[Pkw-E]	[m]
2 + 3	248	1800	0,14	1552	0,0	A			
4	179	553	0,32	374	9,6	A	95	2	12
8	259	1800	0,14	1541	0,0	A			

Anlage 27: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt/ Baierbrunner Straße im Planfall 2030 Variante I – abendliche Spitzenstunde

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



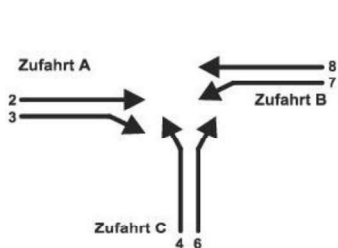
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Baierbrunner Straße
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante I
 Uhrzeit: nachmittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 395 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{Pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	65	0	1800	1800	0,04	1,000	0,0	A
3 (1)	127	0	1800	1800	0,07	1,000	0,0	A
4 (3)	179	174	755	755	0,24	-	6,2	A
8 (1)	64	0	1800	1800	0,04	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_s [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	192	1800	0,11	1608	0,0	A			
4	179	755	0,24	576	6,2	A	95	1	6
8	64	1800	0,04	1736	0,0	A			

Anlage 28: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt/ Baierbrunner Straße im Planfall 2030 Variante II – morgendliche Spitzenstunde

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



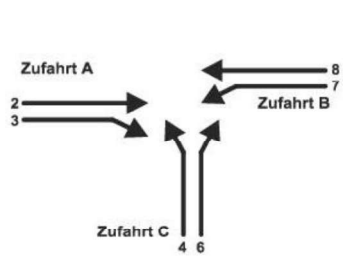
Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Baierbrunner Str.
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante 2
 Uhrzeit: vormittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 622 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{Pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstaufreier Zustand $p_0, p_0^* \text{ oder } p_0^{**}$ [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	142	0	1800	1800	0,08	1,000	0,0	A
3 (1)	105	0	1800	1800	0,06	1,000	0,0	A
4 (3)	179	412	553	553	0,32	-	9,6	A
8 (1)	259	0	1800	1800	0,14	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_s [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	247	1800	0,14	1553	0,0	A			
4	179	553	0,32	374	9,6	A	95	2	12
8	259	1800	0,14	1541	0,0	A			

Anlage 29: Leistungsfähigkeitsberechnung Einmündung TG-Zufahrt/ Baierbrunner Straße im Planfall 2030 Variante II – abendliche Spitzenstunde

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung

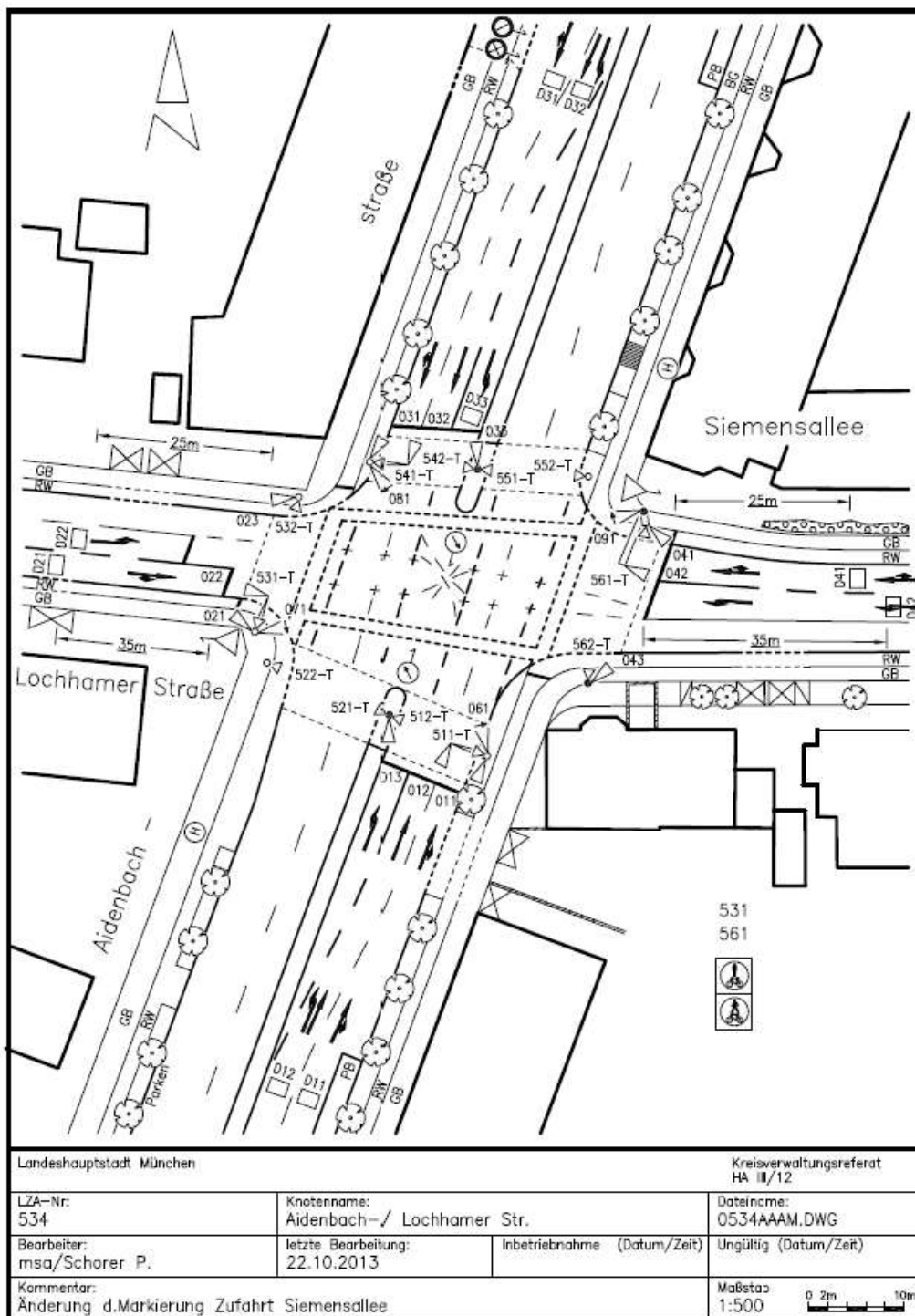


Knotenpunkt: TG-Zufahrt / Baierbrunner Straße
Verkehrsdaten: Datum: Planfall 2030_Variante 2
 Uhrzeit: nachmittägliche Spitzenstunde
Lage: innerorts
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 394 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke q_{Pi} [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g_i [-]	Wahrscheinlichkeit rückstautrafreier Zustand p_w, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
2 (1)	65	0	1800	1800	0,04	1,000	0,0	A
3 (1)	125	0	1800	1800	0,07	1,000	0,0	A
4 (3)	179	174	755	755	0,24	-	6,2	A
8 (1)	64	0	1800	1800	0,04	1,000	0,0	A

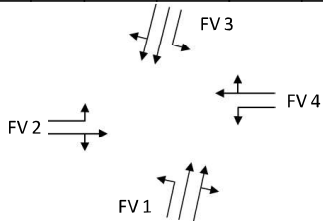
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	Kapazitätsreserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2 + 3	190	1800	0,11	1610	0,0	A			
4	179	755	0,24	576	6,2	A	95	1	6
8	64	1800	0,04	1736	0,0	A			

Anlage 30: A Signallageplan LZA 534 Aidenbachstraße / Lochhamer Straße



Anlage 31: Leistungsfähigkeitsberechnung LZA 534 Aidenbachstraße / Lochhamer Straße im Planfall 2030

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 534, Aidenbachstraße/ Lochhamer Straße																		
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030, Variante 1, Morgenspitze, tU = 90s																		
Bearbeiter:		█																		
t _U = 90 [s]		T = 60 [min]																		
Nr.	Bez.	t _F [s]	t _F /t _U [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	H [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV [-]	
1	FV 1GR	26	0,2889	64	422	10,6	1867	1,93	13,5	539	0,7828	1,61	10,2	96,3	90	13,4	90	40,1	C	
2	FV 1G	26	0,2889	64	535	13,4	1965	1,83	14,2	568	0,9418	6,06	13,4	100,0	90	21,1	130	69,7	D	
3	FV 1L	10	0,1158	80	37	0,9	1700	2,12	4,9	197	0,1879	0,00	0,8	90,4	90	2,1	20	36,0	C	
4	FV 2GR	24	0,2667	66	317	7,9	1967	1,83	13,1	525	0,6043	0,00	6,9	87,4	90	9,2	60	28,8	B	
5	FV 2L	9	0,0964	81	146	3,7	1661	2,17	4,0	160	0,9119	3,76	3,7	100,0	90	10,8	70	124,9	F	
6	FV 3GR	46	0,5111	44	267	6,7	1640	2,20	21,0	838	0,3180	0,00	3,9	58,4	90	5,8	40	12,8	A	
7	FV 3G	46	0,5111	44	296	7,4	1925	1,87	24,6	984	0,3013	0,00	4,3	57,8	90	6,3	40	12,7	A	
8	FV 3L	17	0,1874	73	296	7,4	1644	2,19	7,7	308	0,9612	6,00	7,4	100,0	90	16,2	100	106,4	F	
9	FV 4GR	24	0,2667	66	458	11,5	1811	1,99	12,1	483	0,9484	6,23	11,5	100,0	90	20,0	130	78,8	E	
10	FV 4L	7	0,0814	83	45	1,1	1700	2,12	3,5	138	0,3252	0,00	1,1	94,4	90	2,5	20	39,0	C	
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:					q _K =	2819 [Fz/h]	C _K =	4740 [Fz/h]												
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,7355 [-]	w =	56,6 [s]	QSV =	D										



Legende:
 FV 1: Aidenbachstraße Süd
 FV 2: Lochhamer Straße
 FV 3: Aidenbachstraße Nord
 FV 4: Siemensallee

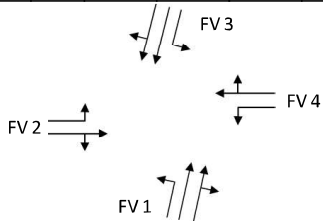
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrsstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungsbilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1	0,55	2	1,80	924	25	1		26	970	5	Aidenbachstraße Süd
Fv1 L	1,00		1,80	37	2			26	578	1462	
Fv2 GR	1,00	2	1,80	317	16			24	489	54	Lochhamer Straße
Fv2 L	1,00	23	1,80	146	30			24	533	265	
Fv3	0,55	2	1,80	373	11			46	1778	377	Aidenbachstraße Nord
Fv3 L	1,00	25	1,80	296	38			46	467	58	
Fv4 GR	1,00	2	1,80	458	23	1		24	489	7	Siemensallee
Fv4 L	1,00		1,80	45	2			24	533	1084	
Gesamt-knoten				Var. 6a)	48			50		4	
				Var. 6b)	0						

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognose-Nullfall 2030, Variante 1
 LZA 534: Aidenbachstraße/ Lochhamer Straße
 Signalprogramm: Morgenspitzenprogramm (U=90s)
 Kommentar: Morgenspitze, Optimierung Signalprogramm

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt:		Baier09																			
Stadt:		München																			
Knotenpunkt:		LZA 534, Aidenbachstraße/ Lochhamer Straße																			
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 1, Abendspitze, tU = 90s																			
Bearbeiter:		█																			
Nr.	Bez.	t _U = 90 [s]		T = 60 [min]		q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV	
		t _F	t _F /t _U	t _S	q																m
1	FV 1GR	23	0,2556	67	226	5,7	1886	1,91	12,0	482	0,4690	0,00	4,8	84,6	90	7,1	50	28,3	B		
2	FV 1G	23	0,2556	67	314	7,8	1959	1,84	12,5	501	0,6271	0,00	7,0	88,7	90	9,3	60	29,7	B		
3	FV 1L	8	0,0864	82	50	1,3	1667	2,16	3,6	144	0,3469	0,00	1,2	94,2	90	2,6	20	38,7	C		
4	FV 2GR	19	0,2111	71	261	6,5	1987	1,81	10,5	419	0,6223	0,00	5,9	90,8	90	8,3	60	32,2	B		
5	FV 2L	10	0,1057	80	81	2,0	1513	2,38	4,0	160	0,5063	0,00	1,9	94,5	90	3,7	30	38,0	C		
6	FV 3GR	40	0,4444	50	330	8,2	1720	2,09	19,1	765	0,4316	0,00	5,7	68,7	90	7,6	50	17,2	A		
7	FV 3G	40	0,4444	50	367	9,2	1964	1,83	21,8	873	0,4205	0,00	6,3	68,3	90	8,3	60	17,1	A		
8	FV 3L	15	0,1644	75	203	5,1	1555	2,32	6,4	256	0,7941	1,96	5,1	100,0	90	9,7	60	63,8	D		
9	FV 4GR	30	0,3333	60	531	13,3	1840	1,96	15,3	613	0,8656	2,47	13,3	100,0	90	16,1	100	42,6	C		
10	FV 4L	8	0,0875	82	69	1,7	1700	2,12	3,7	149	0,4641	0,00	1,6	95,1	90	3,3	30	39,1	C		
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
21																					
22																					
Knotensummen:						q _K =	2432 [Fz/h]	C _K =	4361 [Fz/h]												
Gewichtete Mittelwerte:						g =	0,6058 [-]	w =	32,6 [s]	QSV =	B										



Legende:
 FV 1: Aidenbachstraße Süd
 FV 2: Lochhamer Straße
 FV 3: Aidenbachstraße Nord
 FV 4: Siemensallee

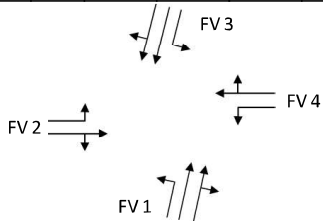
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungsbilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1	0,55	2	1,80	493	14	1		23	848	72	Aidenbachstraße Süd
Fv1 L	1,00		1,80	50	2			23	511	922	
Fv2 GR	1,00	2	1,80	271	14			19	378	39	Lochhamer Straße
Fv2 L	1,00		1,80	81	4			19	422	421	
Fv3	0,55	2	1,80	559	16		1	40	1535	175	Aidenbachstraße Nord
Fv3 L	1,00	14	1,80	213	24			40	578	171	
Fv4 GR	1,00	2	1,80	555	27	1	1	30	622	12	Siemensallee
Fv4 L	1,00		1,80	72	3			30	667	826	
Gesamtknoten				Var. 6a)	41			53		29	
				Var. 6b)	43			70		63	

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognose-Nullfall 2030, Variante 1
 LZA 534: Aidenbachstraße/ Lochhamer Straße
 Signalprogramm: Abendspitzenprogramm tU=90s
 Kommentar: Abendspitze, Optimierung Signalprogramm, DN06 verlängert um 6 Sek., DN07 verkürzt um 2 Sek.

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 534, Aidenbachstraße/ Lochhamer Straße																		
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030, Variante 2, Morgenspitze, tU = 90s																		
Bearbeiter:																				
t _U = 90 [s]		T = 60 [min]																		
Nr.	Bez.	t _F [s]	t _F /t _U [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	H [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV [-]	
1	FV 1GR	26	0,2889	64	422	10,6	1867	1,93	13,5	539	0,7828	1,61	10,2	96,3	90	13,4	90	40,1	C	
2	FV 1G	26	0,2889	64	535	13,4	1965	1,83	14,2	568	0,9418	6,06	13,4	100,0	90	21,1	130	69,7	D	
3	FV 1L	10	0,1158	80	37	0,9	1700	2,12	4,9	197	0,1879	0,00	0,8	90,4	90	2,1	20	36,0	C	
4	FV 2GR	24	0,2667	66	320	8,0	1967	1,83	13,1	525	0,6099	0,00	7,0	87,6	90	9,3	60	28,9	B	
5	FV 2L	9	0,0963	81	146	3,7	1661	2,17	4,0	160	0,9121	3,77	3,7	100,0	90	10,8	70	125,0	F	
6	FV 3GR	46	0,5111	44	272	6,8	1640	2,20	21,0	838	0,3240	0,00	4,0	58,6	90	5,9	40	12,9	A	
7	FV 3G	46	0,5111	44	301	7,5	1925	1,87	24,6	984	0,3064	0,00	4,4	58,0	90	6,4	40	12,8	A	
8	FV 3L	17	0,1874	73	298	7,5	1645	2,19	7,7	308	0,9670	6,26	7,5	100,0	90	16,2	100	109,5	F	
9	FV 4GR	24	0,2667	66	464	11,6	1813	1,99	12,1	483	0,9599	7,01	11,6	100,0	90	20,2	130	84,7	E	
10	FV 4L	7	0,0808	83	45	1,1	1700	2,12	3,4	137	0,3277	0,00	1,1	94,4	90	2,5	20	39,1	C	
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:					q _K =	2840 [Fz/h]	C _K =	4740 [Fz/h]												
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,7388 [-]	w =	57,8 [s]	QSV =	D										



Legende:
 FV 1: Aidenbachstraße Süd
 FV 2: Lochhamer Straße
 FV 3: Aidenbachstraße Nord
 FV 4: Siemensallee

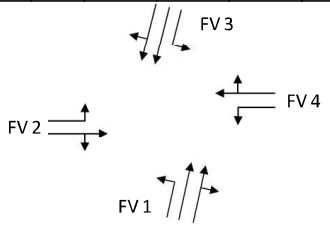
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrsstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungsbilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1	0,55	2	1,80	924	25	1		26	970	5	Aidenbachstraße Süd
Fv1 L	1,00		1,80	37	2			26	578	1462	
Fv2 GR	1,00	2	1,80	320	16			24	489	53	Lochhamer Straße
Fv2 L	1,00		1,80	146	7			24	533	265	
Fv3	0,55	2	1,80	373	11			46	1778	377	Aidenbachstraße Nord
Fv3 L	1,00	25	1,80	298	38			46	467	57	
Fv4 GR	1,00	2	1,80	464	23	1		24	489	5	Siemensallee
Fv4 L	1,00		1,80	45	2			24	533	1084	
Gesamt-knoten				Var. 6a)	48			50		4	
				Var. 6b)	0						

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognose-Nullfall 2030, Variante 2
 LZA 534: Aidenbachstraße/ Lochhamer Straße
 Signalprogramm: Morgenspitzenprogramm (U=90s)
 Kommentar: Morgenspitze, Optimierung Signalprogramm

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																			
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																			
Projekt:		M-Baier09																			
Stadt:		München																			
Knotenpunkt:		LZA 534, Aidenbachstraße/ Lochhamer Straße																			
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 2, Abendspitze, tU = 90s																			
Bearbeiter:																					
Nr.	Bez.	t _U = 90 [s]		T = 60 [min]		q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV	
		t _F	t _F /t _U	t _S	q																m
1	FV 1GR	23	0,2556	67	227	5,7	1885	1,91	12,0	482	0,4719	0,00	4,8	84,7	90	7,1	50	28,4	B		
2	FV 1G	23	0,2556	67	316	7,9	1959	1,84	12,5	501	0,6306	0,00	7,0	88,7	90	9,3	60	29,7	B		
3	FV 1L	8	0,0863	82	50	1,3	1667	2,16	3,6	144	0,3475	0,00	1,2	94,2	90	2,6	20	38,7	C		
4	FV 2GR	19	0,2111	71	274	6,9	1987	1,81	10,5	420	0,6531	0,04	6,3	91,6	90	8,7	60	32,8	B		
5	FV 2L	10	0,1057	80	81	2,0	1513	2,38	4,0	160	0,5063	0,00	1,9	94,5	90	3,7	30	38,0	C		
6	FV 3GR	40	0,4444	50	336	8,4	1721	2,09	19,1	765	0,4392	0,00	5,8	69,0	90	7,7	50	17,3	A		
7	FV 3G	40	0,4444	50	373	9,3	1964	1,83	21,8	873	0,4274	0,00	6,4	68,6	90	8,4	60	17,1	A		
8	FV 3L	15	0,1634	75	214	5,4	1575	2,29	6,4	257	0,8316	2,46	5,4	100,0	90	10,6	70	70,8	E		
9	FV 4GR	30	0,3333	60	561	14,0	1843	1,95	15,4	614	0,9134	3,92	14,0	100,0	90	18,4	120	51,7	D		
10	FV 4L	7	0,0827	83	72	1,8	1700	2,12	3,5	141	0,5121	0,00	1,7	95,8	90	3,5	30	39,5	C		
11																					
12																					
13																					
14																					
15																					
16																					
17																					
18																					
19																					
20																					
21																					
22																					
Knotensummen:				q _K = 2504 [Fz/h]		C _K = 4356 [Fz/h]															
Gewichtete Mittelwerte:				g = 0,6302 [-]		w = 35,6 [s]				QSV = C											



Legende:
 FV 1: Aidenbachstraße Süd
 FV 2: Lochhamer Straße
 FV 3: Aidenbachstraße Nord
 FV 4: Siemensallee

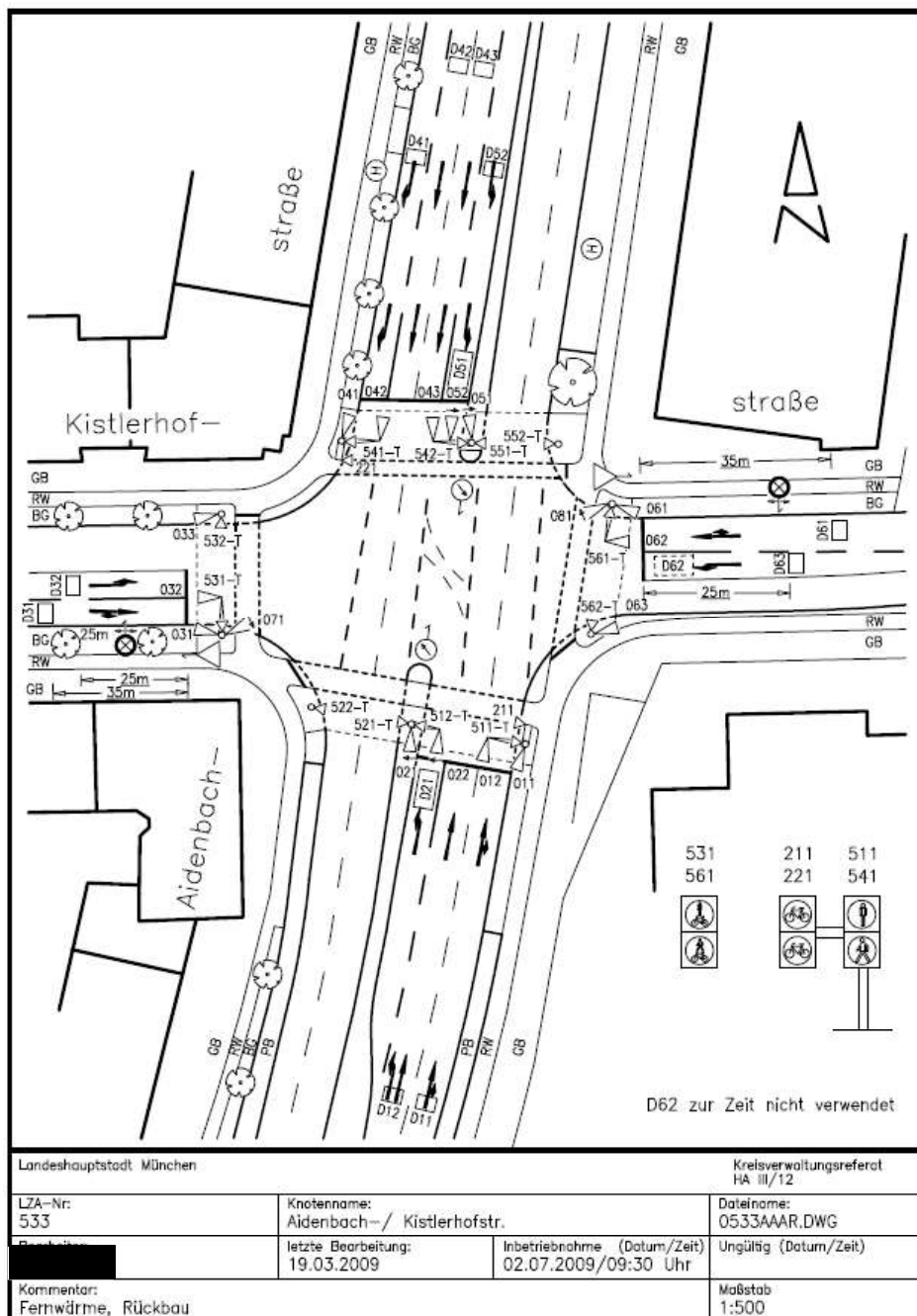
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungsbilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1	0,55	2	1,80	493	14	1		23	848	72	Aidenbachstraße Süd
Fv1 L	1,00		1,80	50	2			23	511	922	
Fv2 GR	1,00	2	1,80	274	14			19	378	38	Lochhamer Straße
Fv2 L	1,00		1,80	81	4			19	422	421	
Fv3	0,55	2	1,80	559	16		1	40	1535	175	Aidenbachstraße Nord
Fv3 L	1,00	14	1,80	214	24			40	578	170	
Fv4 GR	1,00	2	1,80	561	27	1	1	30	622	11	Siemensallee
Fv4 L	1,00		1,80	72	3			30	667	826	
Gesamtknoten				Var. 6a)	41			53		29	
				Var. 6b)	43			70		63	

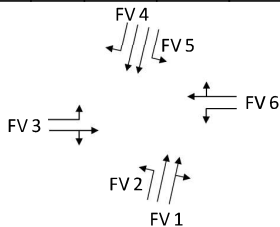
Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognose-Nullfall 2030, Variante 2
 LZA 534: Aidenbachstraße/ Lochhamer Straße
 Signalprogramm: Abendspitzenprogramm tU=90s
 Kommentar: Abendspitze, Optimierung Signalprogramm, DN06 verlängert um 6 Sek., DN07 verkürzt um 2 Sek.

Anlage 32: Signallageplan LZA 533 Aidenbachstraße / Kistlerhofstraße



Anlage 33: Leistungsfähigkeitsberechnung LZA 533 Aidenbachstraße / Kistlerhofstraße im Planfall 2030

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																					
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																					
Projekt:		M-Baier09																					
Stadt:		München																					
Knotenpunkt:		LZA 533, Aidenbachstraße/ Kistlerhofstraße																					
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 1, Morgenspitze, tU = 90s																					
Bearbeiter:																							
t _U =		90 [s]		T =		60 [min]																	
Nr.	Bez.	t _F	t _F /t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV				
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]				
1	FV 1GR	27	0,3000	63	515	12,9	1868	1,93	14,0	560	0,9182	4,27	12,9	100,0	90	18,4	120	57,9	D				
2	FV 1G	27	0,3000	63	529	13,2	1921	1,87	14,4	576	0,9183	4,29	13,2	100,0	90	18,7	120	57,2	D				
3	FV 2L	17	0,1889	73	93	2,3	1656	2,17	7,8	313	0,2973	0,00	2,0	85,9	90	3,8	30	31,4	B				
4	FV 3GR	26	0,2889	64	467	11,7	1743	2,07	12,6	504	0,9273	4,86	11,7	100,0	90	18,3	120	65,8	D				
5	FV 3L	10	0,1076	80,32	132	3,3	1963	1,83	5,3	211	0,6248	0,00	3,2	95,7	90	5,4	40	38,4	C				
6	FV 4R	27	0,3000	63	238	6,0	1733	2,08	13,0	520	0,4578	0,00	4,8	81,1	90	7,0	50	25,6	B				
7	FV 4G	27	0,3000	63	278	7,0	1935	1,86	14,5	580	0,4789	0,00	5,7	81,7	90	8,0	50	25,7	B				
8	FV 4G	27	0,3000	63	277	6,9	1935	1,86	14,5	580	0,4772	0,00	5,7	81,7	90	8,0	50	25,7	B				
9	FV 5L	17	0,1889	73	257	6,4	1626	2,21	7,7	307	0,8369	2,47	6,4	100,0	90	11,6	80	64,1	D				
10	FV 6GR	26	0,2889	64	244	6,1	1745	2,06	12,6	504	0,4841	0,00	5,0	82,7	90	7,3	50	26,5	B				
11	FV 6L	6	0,0615	84,46	41	1,0	1954	1,84	3,0	120	0,3410	0,00	1,0	95,9	91	2,4	20	40,5	C				
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							
21																							
22																							
Knotensummen:				q _K =		3071 [Fz/h]		C _K =		4777 [Fz/h]													
Gewichtete Mittelwerte:				g =		0,7240 [-]		w =		46,8 [s]		QSV =		C									



Legende:
 FV 1, 2: Aidenbachstraße Süd
 FV 3: Kistlerhofstraße West
 FV 4, 5: Aidenbachstraße Nord
 FV 6: Kistlerhofstraße Ost

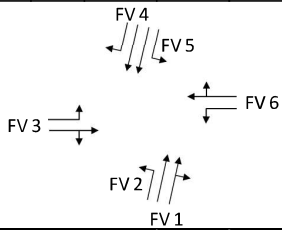
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom	Spurfaktor	Mehrbedarf	Kfz-Zeitbedarf	vorhandene Belastung	erforderl. Freigabezeit	maßg. Signalgr.	mögliche Freigabezeit	mögliche Belastung	Leistungs-bilanz	Bemerkungen	
[-]	[-]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[s]	[-]	[s]	[Kfz/h]	[%]		
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1 GR	0,55	2	1,80	1044	28	1		27	1010	-3	Aidenbachstraße Süd
Fv2 L	1,00		1,80	93	4			17	378	306	eigene Phase
Fv3 GR	1,00	2	1,80	467	23	1		26	533	14	Kistlerhofstraße West
Fv3 L	1,00	12	1,80	132	18			26	311	136	
Fv4 R	1,00	2	1,80	238	13			27	556	134	Aidenbachstraße Nord
Fv4 G	0,50		1,80	495	11			27	1200	142	
Fv5 L	1,00		1,80	257	12	1		17	378	47	eigene Phase
Fv6 GR	1,00	2	1,80	224	12			26	533	138	Kistlerhofstraße Ost
Fv6 L	1,00		1,80	41	2			26	578	1310	
Gesamt-knoten				Var. 6a)	63			70		11	
				Var. 6b)	0						

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Planfall 2030, Variante 1
 LZA 533: Aidenbachstraße/ Kistlerhofstraße
 Signalprogramm: Morgenspitzenprogramm P02 tU=90s
 Kommentar: Morgenspitze, Optimierung Signalprogramm

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																					
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																					
Projekt:		M-Baier09																					
Stadt:		München																					
Knotenpunkt:		LZA 533, Aidenbachstraße/ Kistlerhofstraße																					
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 1, Abendspitze, tU = 90s																					
Bearbeiter:																							
t _U =		90 [s]		T =		60 [min]																	
Nr.	Bez.	t _F	t _F /t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV				
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]				
1	FV 1GR	23	0,2556	67	365	9,1	1883	1,91	12,0	481	0,7590	1,36	8,8	95,9	90	12,2	80	41,1	C				
2	FV 1G	23	0,2556	67	376	9,4	1920	1,88	12,3	491	0,7660	1,44	9,0	96,3	90	12,5	80	41,6	C				
3	FV 2L	8	0,0889	82	82	2,1	1661	2,17	3,7	148	0,5556	0,00	2,0	95,8	90	3,8	30	39,3	C				
4	FV 3GR	38	0,4222	52	424	10,6	1701	2,12	18,0	718	0,5902	0,00	8,2	77,0	90	9,6	60	20,0	B				
5	FV 3L	12	0,1319	78,13	189	4,7	1967	1,83	6,5	259	0,7284	1,08	4,7	98,5	90	8,4	60	52,4	D				
6	FV 4R	23	0,2556	67	222	5,6	1780	2,02	11,4	455	0,4880	0,00	4,7	85,1	90	7,0	50	28,5	B				
7	FV 4G	23	0,2556	67	255	6,4	1954	1,84	12,5	499	0,5108	0,00	5,5	85,6	90	7,8	50	28,7	B				
8	FV 4G	23	0,2556	67	254	6,4	1954	1,84	12,5	499	0,5088	0,00	5,4	85,6	90	7,8	50	28,7	B				
9	FV 5L	8	0,0889	82	70	1,8	1340	2,69	3,0	119	0,5878	0,00	1,7	96,1	90	3,4	30	39,4	C				
10	FV 6GR	38	0,4222	52	390	9,8	1805	1,99	19,1	762	0,5117	0,00	7,2	73,7	90	9,0	60	19,2	A				
11	FV 6L	8	0,0929	81,64	103	2,6	2000	1,80	4,6	186	0,5545	0,00	2,5	95,6	91	4,6	30	39,0	C				
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							
21																							
22																							
Knotensummen:				q _K =		2730 [Fz/h]		C _K =		4618 [Fz/h]													
Gewichtete Mittelwerte:				g =		0,6096 [-]		w =		32,0 [s]		QSV =		B									



Legende:
 FV 1, 2: Aidenbachstraße Süd
 FV 3: Kistlerhofstraße West
 FV 4, 5: Aidenbachstraße Nord
 FV 6: Kistlerhofstraße Ost

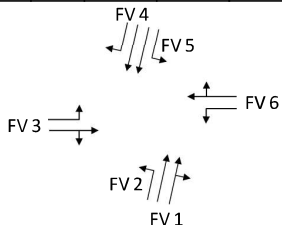
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungsbilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1 GR	0,55	2	1,80	741	20	1		23	848	14	Aidenbachstraße Süd
Fv2 L	1,00		1,80	82	4	1		8	178	117	
Fv3 GR	1,00	2	1,80	424	21	1		38	800	89	Kistlerhofstraße West
Fv3 L	1,00	16	1,80	189	25			38	489	159	
Fv4 R	1,00	2	1,80	222	12			23	467	110	Aidenbachstraße Nord
Fv4 G	0,50		1,80	509	11			23	1022	101	
Fv5 L	1,00		1,80	70	3			8	178	154	
Fv6 GR	1,00	2	1,80	320	16			38	800	150	Kistlerhofstraße Ost
Fv6 L	1,00		1,80	103	5			38	844	719	
Gesamtknoten				Var. 6a)	45			69		53	
				Var. 6b)	0						

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Planfall 2030, Variante 1
 LZA 533: Aidenbachstraße/ Kistlerhofstraße
 Signalprogramm: Abendspitzenprogramm P04 tU=90s
 Kommentar: Abendspitze, Optimierung Signalprogramm

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																					
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																					
Projekt:		M-Baier09																					
Stadt:		München																					
Knotenpunkt:		LZA 533, Aidenbachstraße/ Kistlerhofstraße																					
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 2, Morgenspitze, tU = 90s																					
Bearbeiter:																							
t _U =		90 [s]		T =		60 [min]																	
Nr.	Bez.	t _F	t _F /t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV				
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]				
1	FV 1GR	27	0,3000	63	516	12,9	1868	1,93	14,0	561	0,9200	4,40	12,9	100,0	90	18,6	120	58,7	D				
2	FV 1G	27	0,3000	63	530	13,3	1921	1,87	14,4	576	0,9200	4,42	13,3	100,0	90	18,9	120	58,1	D				
3	FV 2L	17	0,1889	73	94	2,4	1657	2,17	7,8	313	0,3003	0,00	2,0	86,0	90	3,9	30	31,4	B				
4	FV 3GR	26	0,2889	64	468	11,7	1743	2,07	12,6	503	0,9295	5,01	11,7	100,0	90	18,5	120	67,0	D				
5	FV 3L	10	0,1076	80,32	132	3,3	1963	1,83	5,3	211	0,6248	0,00	3,2	95,7	90	5,4	40	38,4	C				
6	FV 4R	27	0,3000	63	238	6,0	1733	2,08	13,0	520	0,4578	0,00	4,8	81,1	90	7,0	50	25,6	B				
7	FV 4G	27	0,3000	63	278	7,0	1935	1,86	14,5	580	0,4789	0,00	5,7	81,7	90	8,0	50	25,7	B				
8	FV 4G	27	0,3000	63	278	7,0	1935	1,86	14,5	580	0,4789	0,00	5,7	81,7	90	8,0	50	25,7	B				
9	FV 5L	17	0,1889	73	257	6,4	1626	2,21	7,7	307	0,8369	2,47	6,4	100,0	90	11,6	80	64,1	D				
10	FV 6GR	26	0,2889	64	244	6,1	1745	2,06	12,6	504	0,4841	0,00	5,0	82,7	90	7,3	50	26,5	B				
11	FV 6L	6	0,0615	84,46	42	1,1	1955	1,84	3,0	120	0,3493	0,00	1,0	95,9	91	2,4	20	40,5	C				
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							
21																							
22																							
Knotensummen:				q _k =		3077 [Fz/h]		C _k =		4777 [Fz/h]													
Gewichtete Mittelwerte:				g =		0,7251 [-]		w =		47,3 [s]		QSV =		C									



- Legende:**
 FV 1, 2: Aidenbachstraße Süd
 FV 3: Kistlerhofstraße West
 FV 4, 5: Aidenbachstraße Nord
 FV 6: Kistlerhofstraße Ost

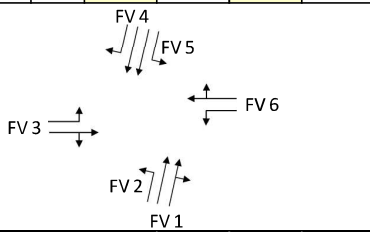
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom	Spurfaktor	Mehrbedarf	Kfz-Zeitbedarf	vorhandene Belastung	erforderl. Freigabezeit	maßg. Signalgr.	mögliche Freigabezeit	mögliche Belastung	Leistungs-bilanz	Bemerkungen	
[-]	[-]	[s]	[s]	[Kfz/h]	[s]	[-]	[s]	[Kfz/h]	[%]		
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1 GR	0,55	2	1,80	1046	28	1		27	1010	-3	Aidenbachstraße Süd
Fv2 L	1,00		1,80	94	4			17	378	302	eigene Phase
Fv3 GR	1,00	2	1,80	468	23	1		26	533	14	Kistlerhofstraße West
Fv3 L	1,00	12	1,80	132	18			26	311	136	
Fv4 R	1,00	2	1,80	238	13			27	556	134	Aidenbachstraße Nord
Fv4 G	0,50		1,80	496	11			27	1200	142	
Fv5 L	1,00		1,80	257	12	1		17	378	47	eigene Phase
Fv6 GR	1,00	2	1,80	224	12			26	533	138	Kistlerhofstraße Ost
Fv6 L	1,00		1,80	42	2			26	578	1276	
Gesamt-knoten				Var. 6a)	63			70		11	
				Var. 6b)	0						

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Planfall 2030, Variante 2
 LZA 533: Aidenbachstraße/ Kistlerhofstraße
 Signalprogramm: Morgenspitzenprogramm P02 tU=90s
 Kommentar: Morgenspitze, Optimierung Signalprogramm

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 533, Aidenbachstraße/ Kistlerhofstraße																		
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 2, Abendspitze, tU = 90s																		
Bearbeiter:		[Redacted]																		
Nr.	Bez.	t _U = 90 [s]		T = 60 [min]		q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV
		t _F	t _F /t _U	t _S	q															
1	FV 1GR	23	0,2556	67	366	9,2	1882	1,91	12,0	481	0,7611	1,38	8,8	96,1	90	12,2	80	41,3	C	
2	FV 1G	23	0,2556	67	377	9,4	1920	1,88	12,3	491	0,7682	1,46	9,1	96,4	90	12,6	80	41,8	C	
3	FV 2L	8	0,0889	82	83	2,1	1661	2,17	3,7	148	0,5620	0,00	2,0	95,9	90	3,8	30	39,3	C	
4	FV 3GR	38	0,4222	52	425	10,6	1701	2,12	18,0	718	0,5917	0,00	8,2	77,0	90	9,6	60	20,0	B	
5	FV 3L	12	0,1319	78,13	189	4,7	1967	1,83	6,5	259	0,7284	1,08	4,7	98,5	90	8,4	60	52,4	D	
6	FV 4R	23	0,2556	67	222	5,6	1780	2,02	11,4	455	0,4880	0,00	4,7	85,1	90	7,0	50	28,5	B	
7	FV 4G	23	0,2556	67	255	6,4	1954	1,84	12,5	499	0,5108	0,00	5,5	85,6	90	7,8	50	28,7	B	
8	FV 4G	23	0,2556	67	255	6,4	1954	1,84	12,5	499	0,5108	0,00	5,5	85,6	90	7,8	50	28,7	B	
9	FV 5L	8	0,0889	82	70	1,8	1340	2,69	3,0	119	0,5878	0,00	1,7	96,1	90	3,4	30	39,4	C	
10	FV 6GR	38	0,4222	52	390	9,8	1805	1,99	19,1	762	0,5117	0,00	7,2	73,7	90	9,0	60	19,2	A	
11	FV 6L	8	0,0926	81,67	104	2,6	2000	1,80	4,6	185	0,5616	0,00	2,5	95,7	91	4,6	30	39,1	C	
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:						q _K =	2736 [Fz/h]	C _K =	4617 [Fz/h]											
Gewichtete Mittelwerte:						g =	0,6111 [-]	w =	32,1 [s]	QSV =	B									



Legende:
 FV 1, 2: Aidenbachstraße Süd
 FV 3: Kistlerhofstraße West
 FV 4, 5: Aidenbachstraße Nord
 FV 6: Kistlerhofstraße Ost

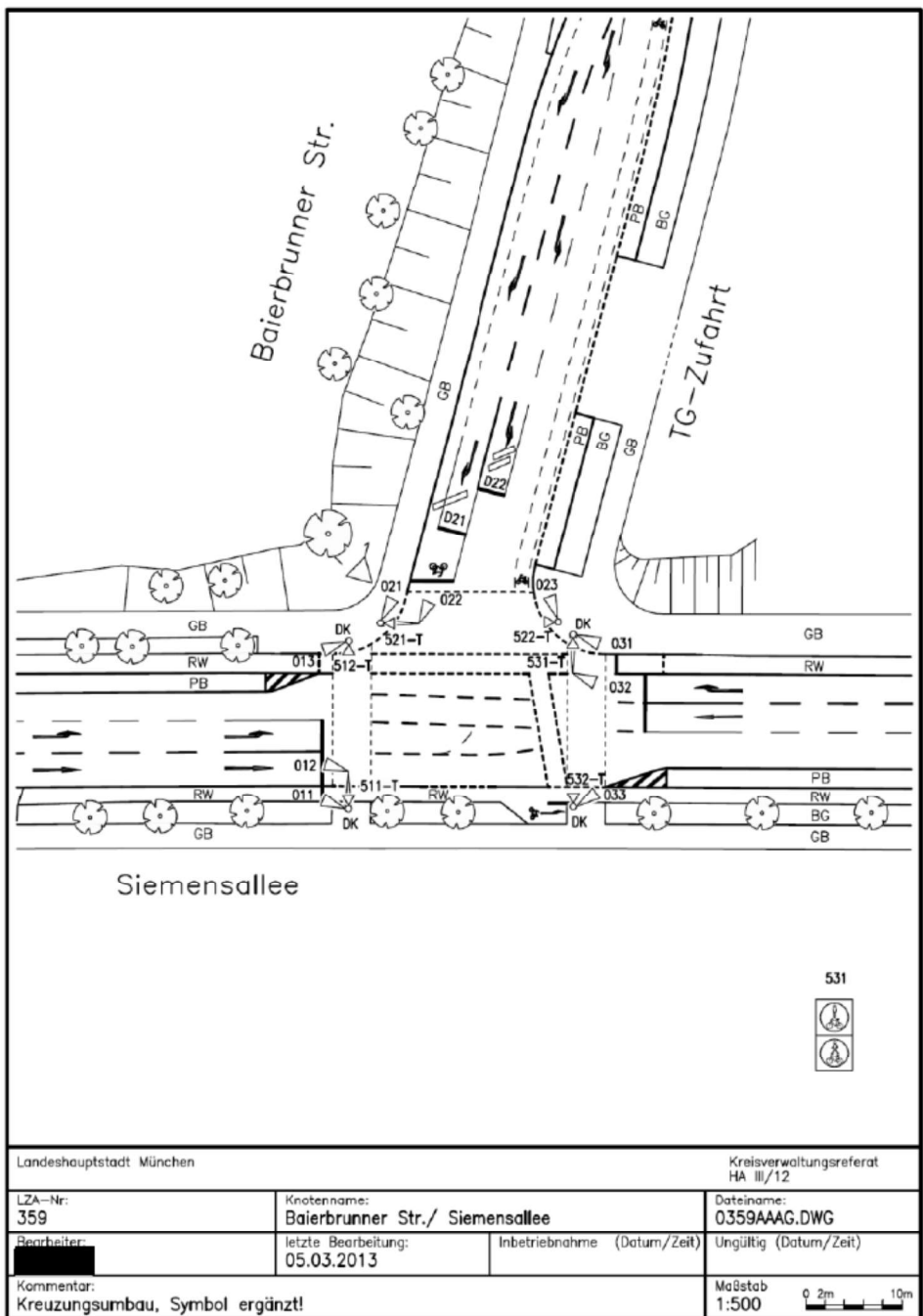
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungs-bilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1 GR	0,55	2	1,80	743	20	1		23	848	14	Aidenbachstraße Süd
Fv2 L	1,00		1,80	83	4	1		8	178	114	
Fv3 GR	1,00	2	1,80	425	21	1		38	800	88	Kistlerhofstraße West
Fv3 L	1,00	16	1,80	189	25			38	489	159	
Fv4 R	1,00	2	1,80	222	12			23	467	110	Aidenbachstraße Nord
Fv4 G	0,50		1,80	510	11			23	1022	100	
Fv5 L	1,00		1,80	70	3			8	178	154	
Fv6 GR	1,00	2	1,80	320	16			38	800	150	Kistlerhofstraße Ost
Fv6 L	1,00		1,80	104	5			38	844	712	
Gesamt-knoten				Var. 6a)	45			69		53	
				Var. 6b)	0						

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Planfall 2030, Variante 2
 LZA 533: Aidenbachstraße/ Kistlerhofstraße
 Signalprogramm: Abendspitzenprogramm P04 tU=90s
 Kommentar: Abendspitze, Optimierung Signalprogramm

Anlage 34: Signalplan LZA 359 Baierbrunner Straße / Siemensallee



**Anlage 35: Leistungsfähigkeitsberechnung LZA 359 Baierbrunner Straße / Siemensallee im
Planfall 2030**

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																								
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																								
Projekt:		M-Baier09																								
Stadt:		München																								
Knotenpunkt:		LZA 359, Baierbrunner Straße/ Siemensallee																								
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 1, Morgenspitze, tU = 90s																								
Bearbeiter:		█																								
t _U =		90 [s]			T =			60 [min]																		
Nr.	Bez.	t _F	t _F /t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV							
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]							
1	FV 1G	51	0,5667	39	973	24,3	1911	1,88	27,1	1083	0,8985	2,35	23,9	98,3	90	18,0	110	25,0	B							
2	FV 1L	20	0,2267	70	231	5,8	1911	1,88	10,8	433	0,5332	0,00	5,1	88,0	90	7,4	50	30,6	B							
3	FV 2R	23	0,2556	67	70	1,8	1757	2,05	11,2	449	0,1559	0,00	1,4	77,5	90	2,9	20	26,0	B							
4	FV 2L	23	0,2556	67	20	0,5	1953	1,84	12,5	499	0,0401	0,00	0,4	75,2	90	1,2	10	25,2	B							
5	FV 3R	25	0,2778	65	89	2,2	1624	2,22	11,3	451	0,1973	0,00	1,7	76,4	90	3,4	30	24,8	B							
6	FV 3G	25	0,2778	65	478	12,0	1911	1,88	13,3	531	0,9005	2,98	12,0	100,0	90	16,4	100	51,5	D							
7																										
8																										
9																										
10																										
11																										
12																										
13																										
14																										
15																										
16																										
17																										
18																										
19																										
20																										
21																										
22																										

Legende:
 FV 1: Siemensallee West
 FV 2: Baierbrunner Straße
 FV 3: Siemensallee Ost

Knotensummen:	q _K =	1861 [Fz/h]	C _K =	3446 [Fz/h]	
Gewichtete Mittelwerte:	g =	0,7830 [-]	w =	32,6 [s]	QSV = B

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																				
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																				
Projekt:		M-Baier09																				
Stadt:		München																				
Knotenpunkt:		LZA 359, Baierbrunner Straße/ Siemensallee																				
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 1, Abendspitze, tU = 90s																				
Bearbeiter:		█																				
t _U =		90	[s]	T =		60	[min]															
Nr.	Bez.	t _F	t _F /t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV			
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]			
1	FV 1G	56	0,6222	34	577	14,4	1911	1,88	29,7	1189	0,4853	0,00	7,8	54,1	90	8,7	60	9,2	A			
2	FV 1L	12	0,1363	78	77	1,9	1911	1,88	6,5	261	0,2956	0,00	1,7	90,0	90	3,5	30	35,0	B			
3	FV 2R	18	0,2000	72	70	1,8	1757	2,05	8,8	351	0,1992	0,00	1,5	83,3	90	3,1	20	30,0	B			
4	FV 2L	18	0,2000	72	20	0,5	1953	1,84	9,8	391	0,0512	0,00	0,4	80,8	90	1,3	10	29,1	B			
5	FV 3R	43	0,4778	47	62	1,6	1624	2,22	19,4	776	0,0799	0,00	0,8	54,3	90	2,1	20	12,8	A			
6	FV 3G	43	0,4778	47	517	12,9	1911	1,88	22,8	913	0,5663	0,00	9,3	71,6	90	10,4	70	16,8	A			
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						
21																						
22																						

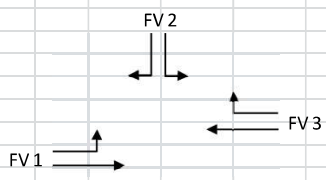
Legende:
 FV 1: Siemensallee West
 FV 2: Baierbrunner Straße
 FV 3: Siemensallee Ost

Knotensummen:	q _K =	1323 [Fz/h]	C _K =	3881 [Fz/h]	
Gewichtete Mittelwerte:	g =	0,4652 [-]	w =	15,2 [s]	QSV = A

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																					
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																					
Projekt:		M-Baier09																					
Stadt:		München																					
Knotenpunkt:		LZA 359, Baierbrunner Straße/ Siemensallee																					
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 2, Morgenspitze, tU = 90s																					
Bearbeiter:																							
t _U =		90	[s]	T =		60	[min]																
Nr.	Bez.	t _F	t _F /t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV				
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]				
1	FV 1G	51	0,5667	39	963	24,1	1911	1,88	27,1	1083	0,8893	2,28	23,3	97,0	90	17,7	110	24,6	B				
2	FV 1L	20	0,2267	70	230	5,8	1911	1,88	10,8	433	0,5308	0,00	5,1	87,9	90	7,4	50	30,6	B				
3	FV 2R	23	0,2556	67	70	1,8	1757	2,05	11,2	449	0,1559	0,00	1,4	77,5	90	2,9	20	26,0	B				
4	FV 2L	23	0,2556	67	20	0,5	1953	1,84	12,5	499	0,0401	0,00	0,4	75,2	90	1,2	10	25,2	B				
5	FV 3R	25	0,2778	65	89	2,2	1624	2,22	11,3	451	0,1973	0,00	1,7	76,4	90	3,4	30	24,8	B				
6	FV 3G	25	0,2778	65	471	11,8	1911	1,88	13,3	531	0,8873	2,80	11,8	100,0	90	16,1	100	50,2	D				
7																							
8																							
9																							
10																							
11																							
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							
21																							
22																							

Knotensummen:		q _K =	1843 [Fz/h]	C _K =	3446 [Fz/h]					
Gewichtete Mittelwerte:		g =	0,7736 [-]	w =	32,0 [s]	QSV =	B			

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 359, Baierbrunner Straße/ Siemensallee																		
Zeitraum:		Prognose-Planfall 2030 Variante 2, Abendspitze, tU = 90s																		
Bearbeiter:		█																		
Nr.	Bez.	t _U = 90 [s]		T = 60 [min]		q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV
		t _F	t _F /t _U	t _S	[Fz/h]															
1	FV 1G	56	0,6222	34	570	14,3	1911	1,88	29,7	1189	0,4794	0,00	7,7	53,8	90	8,7	60	9,2	A	
2	FV 1L	12	0,1363	78	77	1,9	1911	1,88	6,5	261	0,2956	0,00	1,7	90,0	90	3,5	30	35,0	B	
3	FV 2R	18	0,2000	72	85	2,1	1757	2,05	8,8	351	0,2418	0,00	1,8	84,1	90	3,5	30	30,3	B	
4	FV 2L	18	0,2000	72	18	0,5	1953	1,84	9,8	391	0,0461	0,00	0,4	80,7	90	1,2	10	29,1	B	
5	FV 3R	43	0,4778	47	62	1,6	1624	2,22	19,4	776	0,0799	0,00	0,8	54,3	90	2,1	20	12,8	A	
6	FV 3G	43	0,4778	47	510	12,8	1911	1,88	22,8	913	0,5586	0,00	9,1	71,2	90	10,3	70	16,7	A	
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:						q _K =	1322 [Fz/h]	C _K =	3881 [Fz/h]											
Gewichtete Mittelwerte:						g =	0,4593 [-]	w =	15,4 [s]	QSV =	A									



Legende:
 FV 1: Siemensallee West
 FV 2: Baierbrunner Straße
 FV 3: Siemensallee Ost

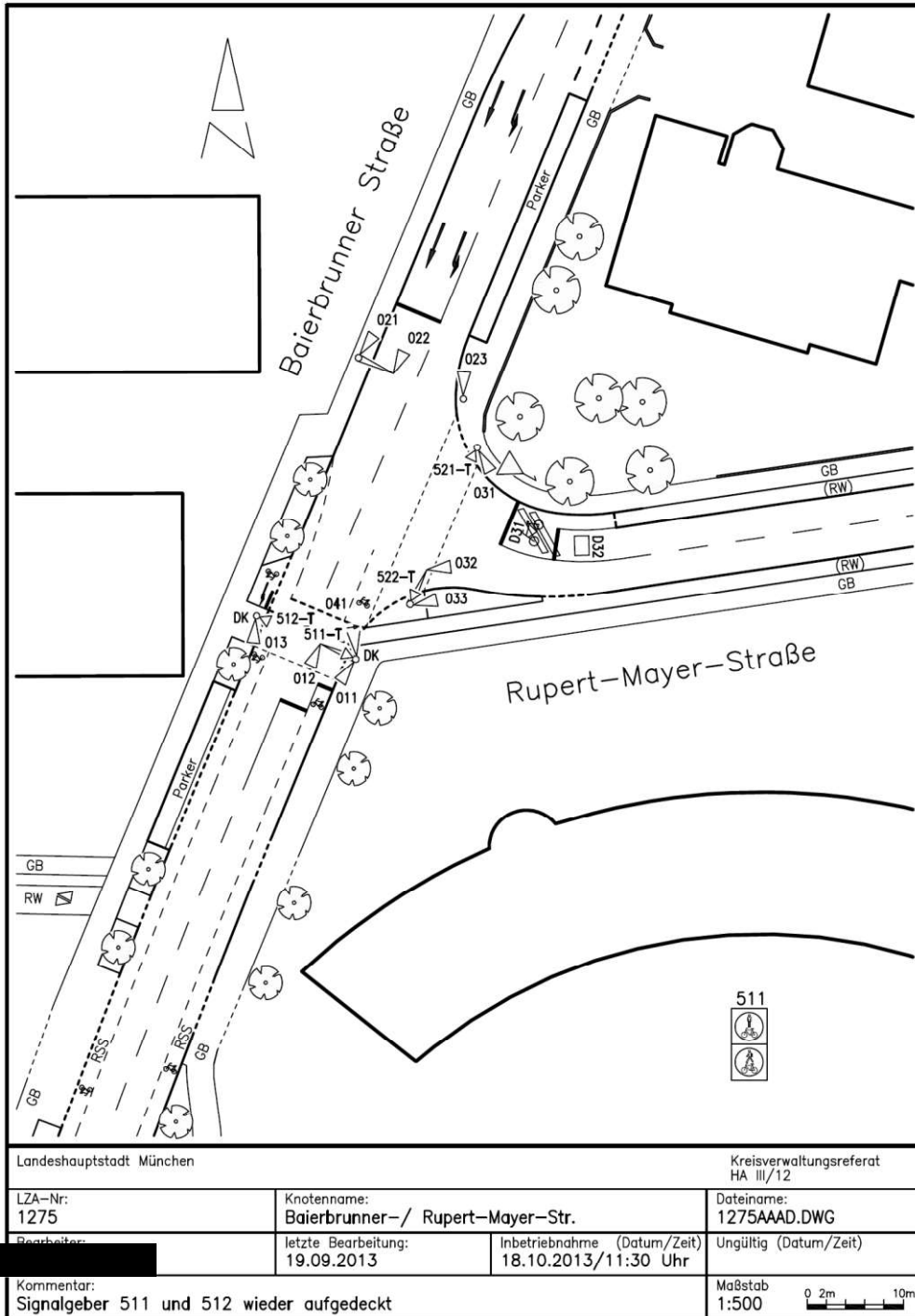
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungsbilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1 G	1,00		1,80	570	26	1		56	1244	118	Siemensallee West
Fv1 L	1,00	19	1,80	77	22			56	822	968	LA mit Durchsetzen
Fv2 R	1,00	10	1,80	85	14	1	1	18	400	371	Baierbrunner Straße
Fv2 L	1,00	12	1,80	18	13			18	400	2122	
Fv3 R	1,00	6	1,80	62	9			43	822	1226	Siemensallee Ost
Fv3 G	1,00		1,80	510	23		1	43	956	87	
Gesamtknoten				Var. 6a)	40			74		85	
				Var. 6b)	37			61		65	

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Planfall 2030, Variante 2
 LZA 359: Siemensallee/ Baierbrunner Straße
 Signalprogramm: Abendspitzenprogramm tU=90s
 Kommentar: Abendspitze, DN für FV1L eingefügt

Anlage 36: Signallageplan LZA 1275 Baierbrunner Straße / Rupert-Mayer-Straße



Anlage 37: Leistungsfähigkeitsberechnung LZA 1275 Baierbrunner Straße / Rupert-Mayer-Straße im Planfall 2030

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 1275, Baierbrunner Straße/ Rupert-Mayer-Straße																		
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 1, Morgenspitze, P2, tU = 90s																		
Bearbeiter:		█																		
t _U =		90 [s]	T = 60 [min]																	
Nr.	Bez.	t _F [s]	t _F /t _U [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	H [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV [-]	
1	FV 1	31	0,3444	59	399	10,0	1774	2,03	15,3	611	0,6529	0,04	8,4	84,7	90	10,2	70	25,2	B	
2	FV 2	47	0,5222	43	331	8,3	1911	1,88	24,9	998	0,3317	0,00	4,8	57,8	90	6,8	50	12,4	A	
3	FV 3	27	0,3000	63	438	11,0	1813	1,99	13,6	544	0,8054	1,87	10,7	97,7	90	13,9	90	41,4	C	
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:					q _K =	1168 [Fz/h]	C _K =	2153 [Fz/h]												
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,6191 [-]	w =	27,7 [s]	QSV =	B										

Legende:
 FV 1: Baierbrunner Straße Süd
 FV 2: Baierbrunner Straße Nord
 FV 3: Rupert-Mayer-Straße

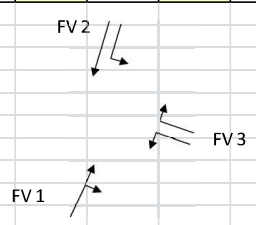
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungsbilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1	1,00	2	1,80	399	20	1		31	644	61	Baierbrunner Straße Süd
Fv2	1,00	18	1,80	331	33		1	47	1044	215	Baierbrunner Straße Nord LA mit Durchsetzen
Fv3	1,00	2	1,80	438	22	1	1	27	556	27	Rupert-Mayer-Straße
Gesamtknoten				Var. 6a)	42			58		38	
				Var. 6b)	55			74		35	

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Planfall 2030, Variante 1
 LZA 1275: Baierbrunner Straße/ Rupert-Mayer-Straße
 Signalprogramm: Morgenspitzenprogramm P2 (tU=90s)
 Kommentar: Morgenspitze, Fv2 als MFS

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 1275, Baierbrunner Straße/ Rupert-Mayer-Straße																		
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 1, Abendspitze, P4, tU = 90s																		
Bearbeiter:		█																		
Nr.	Bez.	t _U = 90 [s]			T = 60 [min]			q _s	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV
		t _F	t _F /t _U	t _S	q	m	[s]													
1	FV 1	31	0,3444	59	218	5,5	1811	1,99	15,6	624	0,3494	0,00	4,1	74,5	90	6,2	40	22,0	B	
2	FV 2	51	0,5667	39	342	8,6	1911	1,88	27,1	1083	0,3158	0,00	4,5	52,8	90	6,4	40	10,3	A	
3	FV 3	23	0,2556	67	342	8,6	1816	1,98	11,6	464	0,7370	1,10	8,1	94,7	90	11,3	70	39,2	C	
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:					q _K =	902 [Fz/h]	C _K =	2171 [Fz/h]												
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,4837 [-]	w =	24,1 [s]	QSV =	B										



Legende:
 FV 1: Baierbrunner Straße Süd
 FV 2: Baierbrunner Straße Nord
 FV 3: Rupert-Mayer-Straße

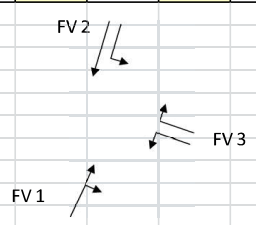
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrsstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungs-bilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1	1,00	2	1,80	218	12	1		31	644	195	Baierbrunner Straße Süd
Fv2	1,00	10	1,80	342	25		1	50	1111	225	Baierbrunner Straße Nord LA mit Durchsetzen
Fv3	1,00	2	1,80	342	17	1	1	24	489	43	Rupert-Mayer-Straße
Gesamt-knoten				Var. 6a)	29			55		90	
				Var. 6b)	42			74		76	

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Planfall 2030, Variante 1
 LZA 1275: Baierbrunner Straße/ Rupert-Mayer-Straße
 Signalprogramm: Abendspitzenprogramm P4 tU=90s
 Kommentar: Abendspitze, FV2 als MFS

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 1275, Baierbrunner Straße/ Rupert-Mayer-Straße																		
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030, Morgenspitze Variante 2, P2, tU = 90s																		
Bearbeiter:		█																		
t _U = 90 [s]		T = 60 [min]																		
Nr.	Bez.	t _F [s]	t _F /t _U [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	H [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV [-]	
1	FV 1	31	0,3444	59	398	10,0	1774	2,03	15,3	611	0,6513	0,02	8,4	84,6	90	10,1	70	25,0	B	
2	FV 2	47	0,5222	43	330	8,3	1911	1,88	24,9	998	0,3307	0,00	4,8	57,8	90	6,7	50	12,4	A	
3	FV 3	27	0,3000	63	438	11,0	1813	1,99	13,6	544	0,8054	1,87	10,7	97,7	90	13,9	90	41,4	C	
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:					q _K =	1166 [Fz/h]	C _K =	2153 [Fz/h]												
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,6184 [-]	w =	27,6 [s]	QSV =	B										



Legende:
 FV 1: Baierbrunner Straße Süd
 FV 2: Baierbrunner Straße Nord
 FV 3: Rupert-Mayer-Straße

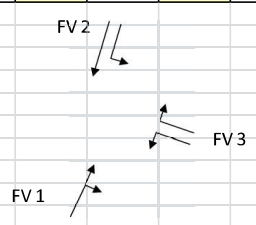
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungsbilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1	1,00	2	1,80	398	20	1		31	644	62	Baierbrunner Straße Süd
Fv2	1,00	18	1,80	330	33		1	47	1044	216	Baierbrunner Straße Nord LA mit Durchsetzen
Fv3	1,00	2	1,80	438	22	1	1	27	556	27	Rupert-Mayer-Straße
Gesamtknoten				Var. 6a)	42			58		38	
				Var. 6b)	55			74		35	

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Planfall 2030, Variante 2
 LZA 1275: Baierbrunner Straße/ Rupert-Mayer-Straße
 Signalprogramm: Morgenspitzenprogramm P2 (tU=90s)
 Kommentar: Morgenspitze, Fv2 als MFS

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 1275, Baierbrunner Straße/ Rupert-Mayer-Straße																		
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 2, Abendspitze, P4, tU = 90s																		
Bearbeiter:		█																		
Nr.	Bez.	t _U = 90 [s]			T = 60 [min]			q _s	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV
		t _F	t _F /t _U	t _S	q	m	[s]													
1	FV 1	31	0,3444	59	217	5,4	1812	1,99	15,6	624	0,3477	0,00	4,0	74,5	90	6,2	40	22,0	B	
2	FV 2	51	0,5667	39	342	8,6	1911	1,88	27,1	1083	0,3158	0,00	4,5	52,8	90	6,4	40	10,3	A	
3	FV 3	23	0,2556	67	341	8,5	1815	1,98	11,6	464	0,7350	1,07	8,1	94,6	90	11,3	70	39,0	C	
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:					q _K =	900 [Fz/h]	C _K =	2171 [Fz/h]												
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,4824 [-]	w =	24,0 [s]	QSV =	B										



Legende:
 FV 1: Baierbrunner Straße Süd
 FV 2: Baierbrunner Straße Nord
 FV 3: Rupert-Mayer-Straße

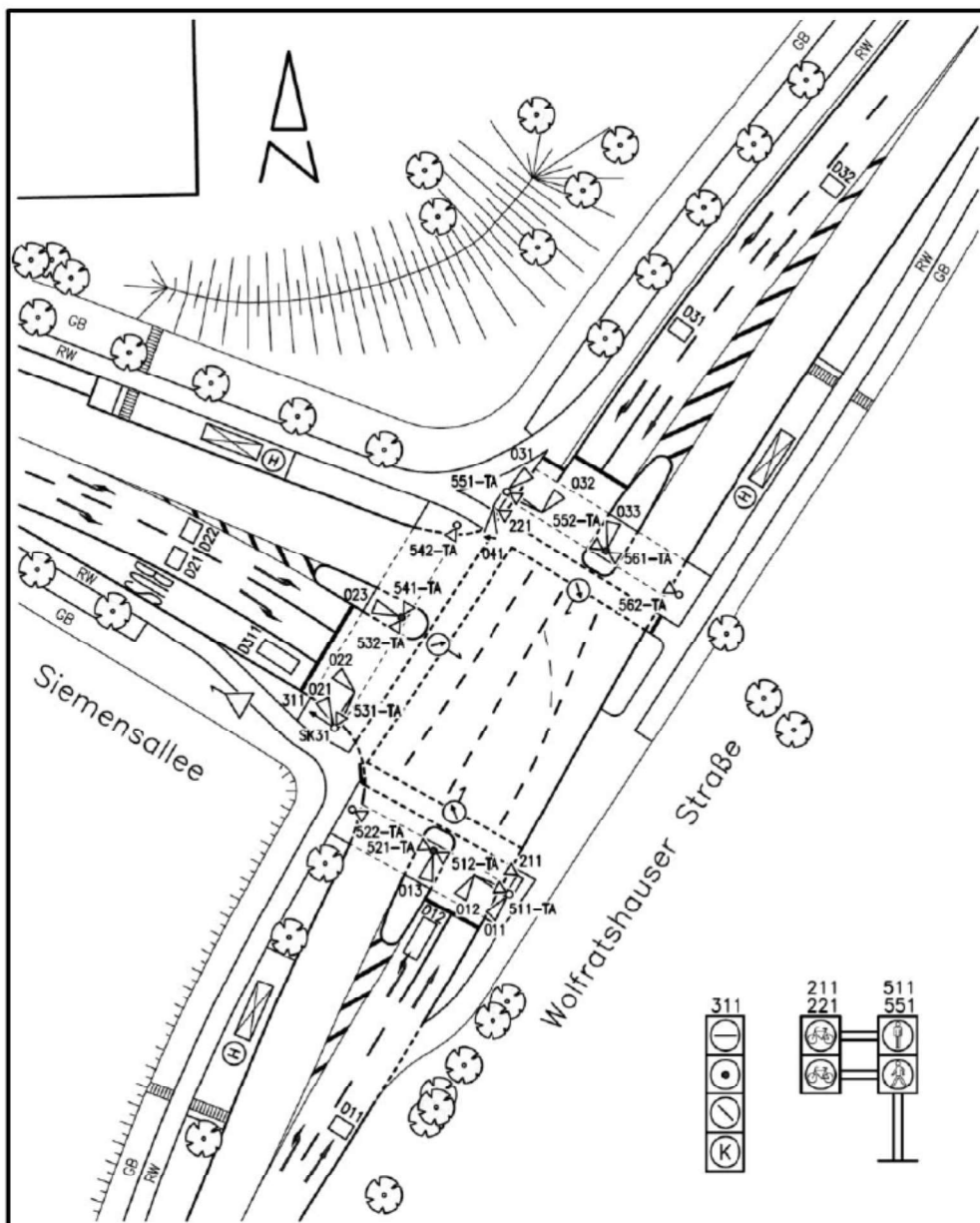
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrsstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungs-bilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1	1,00	2	1,80	217	12	1		31	644	197	Baierbrunner Straße Süd
Fv2	1,00	10	1,80	342	25		1	50	1111	225	Baierbrunner Straße Nord LA mit Durchsetzen
Fv3	1,00	2	1,80	341	17	1	1	24	489	43	Rupert-Mayer-Straße
Gesamt-knoten				Var. 6a)	29			55		90	
				Var. 6b)	42			74		76	

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Planfall 2030, Variante 2
 LZA 1275: Baierbrunner Straße/ Rupert-Mayer-Straße
 Signalprogramm: Abendspitzenprogramm P4 tU=90s
 Kommentar: Abendspitze, FV2 als MFS

Anlage 38: Signallageplan LZA 335 Wolfratshuser Straße / Siemensallee



Landeshauptstadt München

Kreisverwaltungsreferat
HA III/12

LZA-Nr:
335

Knotenname:
Siemensallee / Wolfratshuser Str.

Dateiname:
0335AABF.DWG

Bearbeiter:

letzte Bearbeitung:
26.11.2014

Inbetriebnahme (Datum/Zeit)

Ungültig (Datum/Zeit)

Kommentar:

alle Signalgeber aufgedeckt

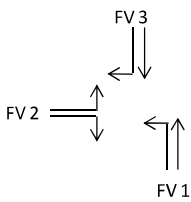
Maßstab

1:500



Anlage 39: Leistungsfähigkeitsberechnung LZA 335 Wolfratshäuser Straße / Siemensallee im Planfall 2030

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 335, Siemensallee / Wolfratshauer Straße																		
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante1, Morgenspitze, tU = 90s																		
Bearbeiter:		█																		
t _U = 90 [s]		T = 60 [min]																		
Nr.	Bez.	t _F [s]	t _F /t _U [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	H [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV [-]	
1	FV 1 G	43	0,4778	47	712	17,8	1972	1,83	23,6	942	0,7557	1,12	15,2	85,3	90	15,0	100	23,5	B	
2	FV 1 L	11	0,1203	79,17	163	4,1	1947	1,85	5,9	234	0,6957	0,64	4,0	97,4	90	7,1	50	47,8	C	
3	FV 2 R	31	0,3444	59	127	3,2	1626	2,21	14,0	560	0,2268	0,00	2,3	71,1	90	4,1	30	21,0	B	
4	FV 2 L	31	0,3444	59	571	14,3	1720	2,09	14,8	592	0,9638	7,88	14,3	100,0	90	21,7	140	76,8	E	
5	FV 3 R	31	0,3444	59	348	8,7	1720	2,09	14,8	592	0,5874	0,00	7,1	82,2	90	9,1	60	24,2	B	
6	FV 3 G	31	0,3444	59	630	15,8	1941	1,85	16,7	669	0,9421	6,39	15,8	100,0	90	22,5	140	63,1	D	
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:					q _K =	2551 [Fz/h]	C _K =	3590 [Fz/h]												
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,7952 [-]	w =	46,7 [s]	QSV =	C										



Legende:
 FV 1: Wolfratshauer Straße Süd
 FV 2: Siemensallee
 FV 3: Wolfratshauer Straße Nord

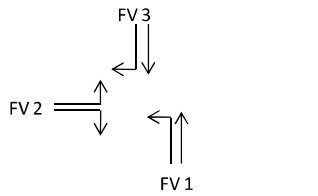
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrsstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungs-bilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1 G	1,00		1,80	592	27	1		43	956	61	Wolfratshauer Straße (Süden)
Fv1 L	1,00	16	1,80	163	23			43	956	487	
Fv2 R	1,00	2	1,80	127	8			31	644	407	Siemensallee
Fv2 L	1,00	2	1,80	571	28	1	1	31	689	21	
Fv3 R	1,00	2	1,80	348	18			31	644	85	Wolfratshauer Straße (Norden)
Fv3 G	1,00		1,80	480	22		1	31	689	44	
Gesamt-knoten				Var. 6a)	55			74		35	
				Var. 6b)	50			62		24	

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognose-Planfall 2030, Variante 1
 LZA 335: Siemensallee / Wolfratshauer Straße
 Signalprogramm: Morgenspitzenprogramm P02 tU=90s
 Kommentar: Morgenspitze

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 335, Siemensallee / Wolfratshauer Straße																		
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 1, Abendspitze, tU = 90s																		
Bearbeiter:		█																		
t _U = 90 [s]		T = 60 [min]																		
Nr.	Bez.	t _F [s]	t _F /t _U [-]	t _S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _S [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	H [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV [-]	
1	FV 1 G	46	0,5111	44	719	18,0	1973	1,83	25,2	1008	0,7132	0,67	14,2	79,1	90	13,8	90	19,3	A	
2	FV 1 L	14	0,1576	75,82	140	3,5	1969	1,83	7,8	310	0,4510	0,00	3,2	90,7	90	5,4	40	34,4	B	
3	FV 2 R	28	0,3111	62	104	2,6	1700	2,12	13,2	529	0,1966	0,00	1,9	73,4	90	3,7	30	22,7	B	
4	FV 2 L	28	0,3111	62	408	10,2	1720	2,09	13,4	535	0,7625	1,37	9,6	94,5	90	12,5	80	37,2	C	
5	FV 3 R	38	0,4222	52	386	9,7	1720	2,09	18,2	726	0,5315	0,00	7,2	74,5	90	8,9	60	19,4	A	
6	FV 3 G	38	0,4222	52	563	14,1	2000	1,80	21,1	844	0,6667	0,19	11,4	80,9	90	12,4	80	21,7	B	
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:					q _K =	2320 [Fz/h]	C _K =	3953 [Fz/h]												
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,6414 [-]	w =	24,1 [s]	QSV =	B										



Legende:
 FV 1: Wolfratshauer Straße Süd
 FV 2: Siemensallee
 FV 3: Wolfratshauer Straße Nord

Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr. [-]	mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungs- bilanz [%]	Bemerkungen	
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1 G	1,00		1,80	623	28	1		46	1022	64	Wolfratshäuser Straße (Süden)
Fv1 L	1,00	12	1,80	140	18			46	1022	630	
Fv2 R	1,00	2	1,80	104	7			28	578	456	Siemensallee
Fv2 L	1,00	2	1,80	408	20	1	1	28	622	52	
Fv3 R	1,00	2	1,80	386	19			38	800	107	Wolfratshäuser Straße (Norden)
Fv3 G	1,00		1,80	410	18		1	38	844	106	
							1				
Gesamt-knoten				Var. 6a)	48			74		54	
				Var. 6b)	38			66		74	

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognose-Planfall 2030, Variante 1
 LZA 335: Siemensallee / Wolfratshäuser Straße
 Signalprogramm: Morgenspitzenprogramm P04 tU=90s
 Kommentar: Abendspitze

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		M-Baier09																		
Stadt:		München																		
Knotenpunkt:		LZA 335, Siemensallee / Wolfratshauer Straße																		
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030, Morgenspitze Variante 2, tU = 90s																		
Bearbeiter:		█																		
Nr.	Bez.	t _U = 90 [s]		T = 60 [min]		q	m	q _s	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV
		t _F [s]	t _F /t _U [-]	t _S [s]	[Fz/h]															
1	FV 1 G	43	0,4778	47	702	17,6	1972	1,83	23,6	942	0,7451	1,01	14,8	84,3	90	14,7	90	22,9	B	
2	FV 1 L	11	0,1204	79,17	160	4,0	1946	1,85	5,9	234	0,6829	0,46	3,9	96,9	90	6,8	50	45,0	C	
3	FV 2 R	31	0,3444	59	123	3,1	1623	2,22	14,0	559	0,2201	0,00	2,2	70,9	90	4,0	30	20,9	B	
4	FV 2 L	31	0,3444	59	566	14,2	1720	2,09	14,8	592	0,9554	7,21	14,2	100,0	90	21,7	140	72,7	E	
5	FV 3 R	31	0,3444	59	344	8,6	1720	2,09	14,8	592	0,5806	0,00	7,0	81,9	90	9,0	60	24,2	B	
6	FV 3 G	31	0,3444	59	630	15,8	1941	1,85	16,7	669	0,9421	6,39	15,8	100,0	90	22,5	140	63,1	D	
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
Knotensummen:				q _K = 2525 [Fz/h]		C _K = 3589 [Fz/h]														
Gewichtete Mittelwerte:				g = 0,7895 [-]		w = 45,6 [s]		QSV = C												

Legende:
 FV 1: Wolfratshauer Straße Süd
 FV 2: Siemensallee
 FV 3: Wolfratshauer Straße Nord

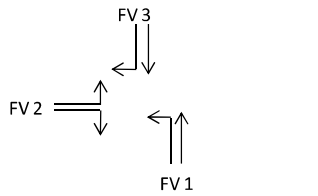
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr.		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungsbilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1 G	1,00		1,80	592	27	1		43	956	61	Wolfratshauer Straße (Süden)
Fv1 L	1,00	16	1,80	160	23			43	956	498	
Fv2 R	1,00	2	1,80	123	8			31	644	424	Siemensallee
Fv2 L	1,00	2	1,80	566	27	1	1	31	689	22	
Fv3 R	1,00	2	1,80	344	17			31	644	87	Wolfratshauer Straße (Norden)
Fv3 G	1,00		1,80	480	22		1	31	689	44	
Gesamt-knoten				Var. 6a)	54			74		37	
				Var. 6b)	49			62		27	

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognose-Planfall 2030, Variante 2
 LZA 335: Siemensallee / Wolfratshauer Straße
 Signalprogramm: Morgenspitzenprogramm P02 tU=90s
 Kommentar: Morgenspitze

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		M-Baier09																	
Stadt:		München																	
Knotenpunkt:		LZA 335, Siemensallee / Wolfratshauer Straße																	
Zeitabschnitt:		Prognose-Planfall 2030 Variante 2, Abendspitze, tU = 90s																	
Bearbeiter:		█																	
Nr.	Bez.	t _U = 90 [s]		T = 60 [min]		q _s [Fz/h]	t _B [s/Fz]	n _C [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	H [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	l _{Stau} [m]	w [s]	QSV [-]	
		t _F [s]	t _F /t _U [-]	t _S [s]	q [Fz/h]														m [Fz]
1	FV 1 G	46	0,5111	44	717	17,9	1,83	25,2	1008	0,7112	0,64	14,1	78,9	90	13,7	90	19,2	A	
2	FV 1 L	14	0,1576	75,82	137	3,4	1,83	7,8	310	0,4414	0,00	3,1	90,5	90	5,3	40	34,3	B	
3	FV 2 R	28	0,3111	62	101	2,5	1,83	13,2	529	0,1910	0,00	1,8	73,2	90	3,6	30	22,7	B	
4	FV 2 L	28	0,3111	62	404	10,1	2,09	13,4	535	0,7550	1,28	9,5	93,9	90	12,3	80	36,5	C	
5	FV 3 R	38	0,4222	52	382	9,6	2,09	18,2	726	0,5260	0,00	7,1	74,3	90	8,8	60	19,3	A	
6	FV 3 G	38	0,4222	52	560	14,0	1,80	21,1	844	0,6632	0,15	11,3	80,7	90	12,3	80	21,5	B	
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
21																			
22																			
Knotensummen:						q _K =	2301 [Fz/h]	C _K =	3953 [Fz/h]										
Gewichtete Mittelwerte:						g =	0,6375 [-]	w =	23,9 [s]	QSV =	B								



Legende:
 FV 1: Wolfratshauer Straße Süd
 FV 2: Siemensallee
 FV 3: Wolfratshauer Straße Nord

Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Hofmann Höfe und south one

tu [s]	tB [s]	tMB [s]
90	1,80	

Verkehrsstrom [-]	Spurfaktor [-]	Mehrbedarf [s]	Kfz-Zeitbedarf [s]	vorhandene Belastung [Kfz/h]	erforderl. Freigabezeit [s]	maßg. Signalgr. [-]		mögliche Freigabezeit [s]	mögliche Belastung [Kfz/h]	Leistungs-bilanz [%]	Bemerkungen
						7a	7b				
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
Fv1 G	1,00		1,80	623	28	1		46	1022	64	Wolfratshäuser Straße (Süden)
Fv1 L	1,00	12	1,80	137	18			46	1022	646	
Fv2 R	1,00	2	1,80	101	7			28	578	472	Siemensallee
Fv2 L	1,00	2	1,80	404	20	1	1	28	622	54	
Fv3 R	1,00	2	1,80	382	19			38	800	109	Wolfratshäuser Straße (Norden)
Fv3 G	1,00		1,80	410	18		1	38	844	106	
							1				
Gesamt-knoten				Var. 6a)	48			74		54	
				Var. 6b)	38			66		74	

Tabelle: Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognose-Planfall 2030, Variante 2
LZA 335: Siemensallee / Wolfratshäuser Straße
Signalprogramm: Morgenspitzenprogramm P04 tU=90s
Kommentar: Abendspitze