21/01/2004 16:06 +49541-7102218 PLANUNGSBUERO HAHM S. 02/02

Streckenführung	Fahrstreifenführung	Anschlußdichte	Einschränkung des Verkehrsflusses	Kurvigkeit (Überholmöglichkeit)	Gradientenverlauf (Steigungsklasse)	Lage im Raum			ländlicher Raum (freie Strecke) flach			hügelig			bergig			städtischer Raum (Ortsdurchfahrt) flach			hügelig			bergig		
				KENNZAHLEN					gut	mittel	schlecht	gut	mittel	schlecht	gut	mittel	schlecht	gut	mittel	schlecht	gut	mittel	schlecht	gut	mittel	schlecht
									11	12	13	14	15	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	27	28	29
Niveaufrei	mit Richtungstrennung		keine				11	1300	1200	-	1100	1000	-	900	800	-	1300	1200	-	1100	1000	-	900	800	-
			geringe				12	1200	1100	-	1000	900	-	800	750	-	1200	1100	-	1000	900	-	800	750	-
			starke				13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			keine				14	1300	1200	-	1100	1000	-	900	800	-	1300	1200	-	1100	1000	-	900	800	-
			geringe				15	1200	1100	-	1000	900	-	800	750	-	1200	1100	-	1000	900	-	800	750	-
			starke				16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			keine				17	1300	1200	-	1100	1000	-	900	800	-	1300	1200	-	1100	1000	-	900	800	-
			geringe				18	1200	1100	-	1000	900	-	800	750	-	1200	1100	-	1000	900	-	800	750	-
			starke				19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ohne Richtungstrennung		keine				21	1050	1000	-	950	900	-	-	800	-	1050	1000	-	950	900	-	-	800	-
			geringe				22	900	850	-	850	800	-	800	700	-	900	850	-	850	800	-	800	700	-
			starke				23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			keine				24	1050	1000	-	950	900	-	-	800	-	1050	1000	-	950	900	-	-	800	-
			geringe				25	900	850	-	850	800	-	800	700	-	900	850	-	850	800	-	800	700	-
			starke				26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			keine				27	1050	1000	-	950	900	-	-	800	-	1050	1000	-	950	900	-	-	800	-
			geringe				28	900	850	-	850	800	-	800	700	-	900	850	-	850	800	-	800	700	-
			starke				29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niveaugleich	mit Richtungstrennung		keine				31	1100	1050	-	900	850	-	750	700	-	900	750	-	700	650	-	600	550	-
			geringe				32	1000	950	-	800	750	-	650	600	-	750	700	-	650	600	-	550	500	-
			starke				33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			keine				34	1100	1050	-	900	850	-	750	700	-	800	750	-	700	650	-	600	550	-
			geringe				35	1000	950	-	800	750	-	650	600	-	750	700	-	650	600	-	550	500	-
			starke				36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			keine				37	1100	1050	-	900	850	-	750	700	-	800	750	-	700	650	-	600	550	-
			geringe				38	1000	950	-	800	750	-	650	600	-	750	700	-	650	600	-	550	500	-
			starke				39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ohne Richtungstrennung		keine				41	400	850	650	800	750	550	700	500	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			geringe				42	850	800	550	750	650	400	650	400	300	700	650	450	650	600	400	550	450	300
			starke				43	750	700	400	650	550	250	550	300	200	500	450	300	450	400	250	400	300	200
			keine				44	900	850	650	800	750	550	700	500	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			geringe				45	850	800	550	750	650	400	650	400	300	700	650	450	650	600	400	550	450	300
			starke				46	750	700	400	650	550	250	550	300	200	500	450	300	450	400	250	400	300	200
			keine				47	900	850	650	800	750	550	700	500	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			geringe				48	850	800	550	750	650	400	650	400	300	700	650	450	650	600	400	550	450	300
			starke				49	750	700	400	650	550	250	550	300	200	500	450	300	450	400	250	400	300	200

Bild 3-27: Streckentypabhängige Kapazitäten (Kfz/h) je Fahrspur aus /13/

Planung Vorlesung Hahm
Prof. Boltze