

Wir können alles.
Außer Straßen bauen.



Baden-Württemberg

Ausgabe 2012

Die Informationen in dieser Broschüre werden ohne Rücksicht auf einen eventuellen Patentschutz veröffentlicht.

Diese Broschüre liegt ausschließlich in deutscher Sprache vor.

Bei der Zusammenstellung von Texten und Abbildungen wurde mit Sorgfalt vorgegangen. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden. Verlag, Herausgeber und Autor können für fehlerhafte und veraltete Angaben und deren Folgen weder eine juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung übernehmen.

Für Verbesserungsvorschläge und Hinweise auf Fehler sind Verlag, Herausgeber und Autor dankbar.

Sie sind berechtigt von dieser Broschüre so viele Kopien zu erstellen, wie sie möchten, wenn diese unentgeltlich weitergegeben werden. Sie sind nicht berechtigt, auch nur auszugsweise, Inhalte dieser Broschüre als eigene Arbeit auszugeben. Es wird lediglich gestattet Auszüge unter Angabe der Quelle zu verwenden. Abweichungen von diesen Regeln bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlags, Herausgebers oder Autors.

1. Ausgabe
17. November 2012

© 2012 Franz Fischer, Alter Bühlweg 8, 88339 Bad Waldsee, Deutschland

Inhalt

Vorwort	7
Geschichte, Situation, Ausblick	11
Geschichte	11
Zukünftige Entwicklung.....	17
Kurzfassung der Methodik	23
Ablauf der Bewertung	25
Abkürzungen	30
Probleme	35
Autobahnnetz	37
Details zu unzureichenden oberzentralen Verbindungen.....	41
Projektliste unzureichender oberzentraler Verbindungen	45
Projekte mit überlasteten Abschnitten	47
Projekte mit Konfliktpotential	49
Hauptachsen mit hohem bis herausragendem Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrten.....	51
Projekte mit Prioritätskonflikt	53
Projekte mit Verkehrsschatten.....	55
Rangliste nach Bedarf	57
Tabelle 1: Rangliste nach Bedarf.....	59
Tabelle 2: Nicht bewertbare Projekte.....	64
Rangliste nach Planungsstand	67
Datenblätter der Einzelprojekte	77
Übersicht.....	79
Methodik	719
Ablauf der Bewertung	721
Planungsstand.....	727
Projektrelevante Abschnittslänge	729
Projektrelevante Abschnittslänge innerorts	731
Lage innerhalb von Ballungsräumen.....	733
Tunnellage	735
Längsneigung.....	737
Kurvigkeit	739
Streckenanteil mit Überholverbot	741
Anzahl der bestehenden Fahrstreifen	743
Fahrbahnquerschnitt/Regelquerschnitt (RQ).....	745
Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV)	747
Quelle der Verkehrszahlen.....	747
Berechnung des \emptyset DTV	747
Unterscheidung zwischen gesamter Strecke, freier Strecke und Ortsdurchfahrt.....	747
Einstufung der Verkehrsbelastung	748
Schwerverkehr (SV).....	751
Quelle der Verkehrszahlen.....	751
Berechnung des \emptyset SV.....	751
Unterscheidung zwischen gesamter Strecke, freier Strecke und Ortsdurchfahrt.....	751

Einstufung der Schwerverkehrsbelastung	752
Durchschnittlicher maßgeblicher stündlicher Verkehr (MSV).....	755
Berechnung des $\bar{\sigma}$ MSV	755
Unterscheidung zwischen gesamter Strecke, freier Strecke und Ortsdurchfahrt.....	755
Bewertung von Ortsdurchfahrten.....	757
Länge von Ortsdurchfahrten	757
Kurven- und Kehren in Ortsdurchfahrten	757
Anbaugrad in Ortsdurchfahrten	757
Allgemeine Lärm- und Abgasbelastung in Ortsdurchfahrten	758
Allgemeine Belastung in Ortsdurchfahrten	759
Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten.....	760
Verkehrsprognose 2030	763
Qualität des Verkehrsablaufes nach dem HBS	765
Richtlinienkonforme Verfahren.....	765
Interpolierte Verfahren.....	765
Anmerkung zu den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV).....	765
Anmerkung zu Projekten mit mehreren Fahrbahnen.....	766
Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit.....	766
Wünschenswerte Pkw-Reisegeschwindigkeit	766
Durchschnittliche Reisezeit.....	767
Pkw-Zeitverlust je Stunde.....	767
SV-Zeitverlust je Stunde.....	767
Mittlere Verkehrsdichte.....	768
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV).....	769
Umweltrisikoeinschätzung (URE)	771
Raumwirksamkeitsanalyse (RWA).....	773
Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten.....	775
Entwicklungsachsen	777
Verbindungswirkung	789
Verbindungsfunktion nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)	791
Anbindung Flughäfen.....	793
Anbindung Häfen	797
Anbindung Güterverkehrszentren und -terminals	801
Anbindung Messen	805
Prioritätskonflikte.....	809
Verkehrsschatten	811
Ergebnistabelle	815
Berechnungsergebnisse nach dem HBS	
Anhang A	827
Anhang B	1063
Anhang C.....	1301
Anhang D.....	1517

Vorwort

Am 18. April 2009 erschien mit der Broschüre "Wir können alles. Außer Straßen bauen. Baden-Württemberg. Die Probleme. Neue Lösungsansätze" eine Bestandsaufnahme und Analyse der Bundesfernstraßen und -projekte in Baden-Württemberg. Mehr als drei Jahre später laufen im Bundesverkehrsministerium mit Hochdruck die vorbereitenden Arbeiten für den Bundesverkehrswegeplan 2015. Erstmals wird eine sachgerechte Priorisierung der Projekte nach dem tatsächlichen verkehrlichen Bedarf angestrebt, was sehr zu begrüßen ist. Auch die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße soll beachtet werden. Es bleibt zu hoffen, dass diese Pläne sachgerecht umgesetzt werden. Fest steht, dass nicht alle derzeitigen Projekte zum Zuge kommen werden.

Neue Richtlinien und Regelwerke

Seit Mitte 2008 sind zahlreiche neue Richtlinien und Regelwerke erschienen, welche in der Vorgängerfassung dieser Broschüre nicht berücksichtigt werden konnten. Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), der Entwurf der Richtlinien für die Anlage von Landesstraßen (RAL), wie die Neuauflage des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001 in der Fassung 2009 (HBS) mussten eingearbeitet werden. Die vormals an das Highway Capacity Manual 2000 (HCM) angelehnte Bewertung wurde vollständig ersetzt. Damit werden die Anforderungen nach den zurzeit gültigen Aktuellen Rundschreiben Straßenbau (ARS) des Bundes erfüllt.

Berücksichtigung von Neuerungen

Dies machte die Überarbeitung dieser Broschüre letztlich erforderlich. In diesem Zuge wurden alte Datenstände aktualisiert und die Methodik erneuert. Sie trägt nun den Titel "Wir können alles. Außer Straßen bauen. Baden-Württemberg. Ausgabe 2012". Sie bildet eine Ergänzung und ersetzt die entsprechenden Kapitel der Vorgängerbroschüre. Die einführenden und nicht veränderten Kapitel behalten ihre Gültigkeit und wurden nachrichtlich aufgenommen. Auf die Aufstellung von Finanzierungs-Szenarien wird fortan verzichtet, da sie aufgrund der Unabwägbarkeiten des Bundeshaushalts nicht einschätzbar sind. Offensichtlich fehlt nach wie vor der politische Wille genügend Gelder für den Erhalt, Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zur Verfügung zu stellen. Dabei zeigen Untersuchungen, dass jeder investierte Euro einen vielfach höheren volkswirtschaftlichen Nutzen stiftet.

Nach wie vor enormer Nachholbedarf

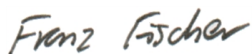
Fest steht, dass in Baden-Württemberg nach wie vor ein enormer Nachholbedarf besteht. Alleine für die Realisierung der planfestgestellten und im Bau befindlichen Projekte sind noch enorme Anstrengungen zu unternehmen. Dies schließt die Mandatsträger ein. Hinzu kommen zahlreiche Projekte in der Planfeststellungsstellung, so dass kaum ein Spielraum verbleibt. Ohne sachgerechte Priorisierung, die den Schwerpunkt auf die verkehrlich dringlichsten Projekte und größten Engpässe legt, können mit der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans bis 2015 kaum Projekte des derzeitigen Weiteren Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufgestuft werden. Dies unabhängig von den verkehrlichen Defiziten.

Als wichtigstes Ergebnis ist festzuhalten, dass sich Baden-Württemberg aufgrund der zahlreichen laufenden Projekte inzwischen in einer Zwangslage befindet, die es weitgehend verhindert, große Engpässe zu beseitigen und höchst belastete Orte zu entlasten. Dies ist aufgrund der häufigen nachrangigen Einstufung der Projekte im Weiteren Bedarf nur noch in Ausnahmefällen und entsprechend langer zeitlicher Verzögerung möglich. Auch für Projekte des Vordringlichen Bedarfs, die sich noch in frühen Planungsphasen befinden, ist ein Realisierungszeitpunkt nicht abschätzbar.

Die Priorisierung der Projekte nach dem tatsächlichen verkehrlichen Bedarf, sowie die Bereitstellung von ausreichenden finanziellen Mitteln ist deshalb dringend erforderlich.

Fokus auf Engpässe

Mit der Fortschreibung dieser Broschüre wurde wiederum der Focus auf Engpässe gelegt. Jedes Autobahn- und Bundesstraßenprojekt im Land wurde anhand zahlreicher Kriterien untersucht und gewichtet. Überlastete Hauptachsen und hoch belastete Ortsdurchfahrten sollen Vorrang haben.



Franz Fischer

(Autor)

Geschichte, Situation, Ausblick

Geschichte

Bis in das 20. Jahrhundert spielte der motorisierte Verkehr keine große Rolle. In den damaligen ländlich geprägten Gegenden dominierte die Landwirtschaft. Waren wurden vorwiegend mit Ochsenkarren befördert, Menschen gingen zu Fuß oder fuhren vereinzelt in Kutschen. Jeder Ort wünschte sich und hatte eine Ortsdurchfahrt, um Reisenden ihre Dienste anzubieten. Die Eisenbahn nahm eine dominierende Stellung ein. Erst gegen 1926 wurde das erste Kraftwagenstraßennetz geplant. Kraftwagen waren allerdings nur für wenige erschwinglich. Nach dem zweiten Weltkrieg spielte der motorisierte Verkehr in Anbetracht der bestehenden existenziellen Probleme zunächst keine große Rolle.

In den 1960er Jahren wurden motorisierte Kraftfahrzeuge für eine breite Bevölkerungsschicht erschwinglich. Dies führte zu einem ungebremsen und sprunghaften Anstieg des Verkehrsaufkommens. Ab diesem Zeitpunkt trat eine entscheidende Wende im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein. Wochenreisen wurden zu Tagesreisen. Es bereitete immer weniger Mühe von einem Ort zum anderen zu kommen. Reisen bereitete zusehends Freude. In der Folge waren Straßen plötzlich überlastet und mussten ausgebaut werden. Auch viele Orte begannen unter der Verkehrsbelastung zu stöhnen und beantragten Ortsumgehungen. Allerdings wurde im gleichen Zuge die Zweckgebundenheit der Einnahmen aus der Transport- und Mineralölsteuer aufgehoben, so dass Kredite für den Straßenbau aufgenommen werden mussten und somit die Finanzierung immer schwieriger wurde.

Während der Straßenbau im damaligen jungen Deutschland allerorts vorangetrieben wurde, so zeigten sich einige Bundesländer, obwohl auch dort rege gebaut wurde, zurückhaltend. Bereits um 1970 verzichtete das Land Baden-Württemberg zu Gunsten des Ausbaus der Infrastruktur um München - anlässlich der Olympischen Spiele 1972 - auf Investitionen. Hinzu kamen Proteste, vor allem aus der Bevölkerung ländlicher Gebiete, die um ihre Ackerflächen fürchteten. Eine Industrialisierung konnte sich damals vor allem die ländliche Bevölkerung kaum vorstellen. Der Zuwachs des Verkehrsaufkommens wurde häufig unterschätzt und infrage gestellt. Der Baubeginn vieler Autobahnen verzögerte sich bis Mitte der 1970er Jahre, war allerdings kurz drauf beendet. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wurden fast alle Autobahnplanungen im Land aufgegeben oder durch Bundesstraßenplanungen ersetzt. Autobahnen die bereits im Bau waren wurden zu Bundesstraßen

abgestuft oder umbenannt. Am stärksten betroffen waren Gebiete mit reger Landwirtschaft oder schwieriger Topographie, wie dem Schwarzwald und das südöstliche Baden-Württemberg. In keinem anderen Bundesland wurden so viele Autobahnplanungen aufgegeben. Lediglich Planungen der A 7, A 81, A 96, sowie Teile der A 98 haben überlebt. Vollständig aufgegeben oder teilweise durch Bundesstraßenplanungen ersetzt wurden:

✘ **A 8 Karlsruhe - Pirmasens**

Die Planung dieses länderübergreifenden Projekts zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz wurde eingestellt und teilweise aufgegeben. Heute existiert eine andere Linienführung. Ersetzt durch die B 10 bis Landau, später umgestuft zur A 65. Von dort ersetzt durch die B 10. Die neue B 10 ist noch nicht fertiggestellt.

✘ **A 45 Stuttgart - Frankfurt (Main)**

Die Planung wurde eingestellt und fast vollständig aufgegeben. Teilweise ersetzt durch die A 81 mit einer anderen Linienführung. Der geplante Nordoststring Stuttgart wurde nicht gebaut, stark gekürzt und ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 im Weiteren Bedarf eingestuft.

✘ **A 80 Ulm - Stuttgart - Mannheim**

Die A 80 war Anfang 1970 im Bau. Der Bau wurde 1980 eingestellt. Fertiggestellte Autobahnabschnitte wurden zu den Bundesstraßen B 10 und B 28 (Ulm - Hittistetten) abgestuft. Einzelne Abschnitte wurden durch die A 8, B 10 und B 35 ersetzt. Heute sind überwiegend Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraßen vorgesehen.

✘ **A 81 Engen - Konstanz**

Heute besteht ab dem AK Hegau eine andere Linienführung auf der Trasse der damals gebauten A 98, weshalb die A 81 im rechten Winkel abknickt. Ersetzt durch die B 33 bis Konstanz. Die neue B 33 ist noch nicht fertiggestellt.

✘ **A 83 Heilbronn - Stuttgart - Donaueschingen**

Die A 83 war 1973 im Bau. Der Bau wurde 1980 eingestellt und die Autobahnplanung teilweise aufgegeben. Fertiggestellte Autobahnabschnitte wurden zur Bundesstraße 27 abgestuft. Ersetzt durch die B 27, in deren Zuge vor allem noch Ortsumgehungen vorgesehen sind.

✘ A 84 Stuttgart - Straßburg

Die Planung der Schwarzwaldautobahn, die auch Freudenstadt erschließend sollte, wurde eingestellt und vollständig aufgegeben. Ersetzt durch die B 28 und B 28n. Die letztgenannte ist noch nicht fertiggestellt, obwohl sie überwiegend aus umgestuften Landesstraßen bestehen soll.

✘ A 85 Ravensburg - Reutlingen - Stuttgart - Schwäbisch Hall

Die A 85 war ab 1976 im Bau. Der Bau wurde 1980 sowie die Planung eingestellt. Der Abschnitt von Ravensburg bis Stuttgart wurde aufgegeben. Die fertiggestellten Autobahnabschnitte bei Stuttgart wurden zur B 14 abgestuft. Ersetzt durch die B 14, B 32, B 312, B 313, B 463. Heute sind zum größten Teil noch Ortsumgehungen im Zuge dieser Bundesstraßen vorgesehen.

✘ A 86 Ulm - Freiburg - Breisach

Die A 86 war ab 1975 im Bau. Der Bau wurde 1980 eingestellt und die Planung aufgegeben. Ein fertiggestellter Abschnitt bei Donaueschingen wurde in A 864 umbenannt. Ersetzt durch die B 31 und B 311. Heute sind zum größten Teil noch Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraßen vorgesehen.

✘ A 87 Stuttgart - Aalen

Die A 87 war Anfang 1970 im Bau. Der Bau wurde 1980 eingestellt. Fertiggestellte Autobahnabschnitte wurden zur Bundesstraße 29 abgestuft. Ersetzt durch die B 29, deren Ausbau noch nicht abgeschlossen ist.

✘ A 88 Memmingen - Riedlingen

Die A 88 war Anfang 1970 einbahnig bei Memmingen im Bau. Die Planung sah zusammen mit der A 86 eine leistungsfähige Ost-West-Achse von München nach Freiburg vor. Der Bau und die Planung wurden 1980 eingestellt und aufgegeben. Ersetzt durch die B 312, die zum Teil 1-streifig durch Ortsdurchfahrten führt. Geplant sind heute noch Ortsumgehungen.

✘ A 89 Günzburg - Ulm - Biberach - Bad Waldsee - Ravensburg - Friedrichshafen

Die A 89 war ab 1976 im Bau. Der Bau wurde 1980 eingestellt. Im Bau befindliche stark fortgeschrittene Abschnitte wurden bis 1981 als autobahnähnliche B 30 fortgeführt. Fertiggestellte Autobahnabschnitte bei Ulm, Achstetten und Biberach/Riß wur-

den in Bundesstraße 30 umbenannt. Die B 30 ist noch heute kurz vor Ulm blau beschildert. Der Abschnitt von der A 8 bei Günzburg bis zur A 7 bei Nersingen wurde aufgegeben. Ersetzt von der A 7 bei Nersingen bis zum heutigen AD Neu-Ulm durch die B 10 durch Neu-Ulm. Ersetzt vom AD Neu-Ulm bis Friedrichshafen durch die B 30, deren Neu- und Ausbau zum größten Teil im Weiteren Bedarf eingestuft ist.

✘ **A 98 Lörrach - Schaffhausen - Singen - Überlingen - Lindau - Rosenheim**

Die A 98 war ab 1975 im Bau. Der Bau wurde 1980 von Überlingen bis Rosenheim eingestellt und aufgegeben. Ein fertiggestellter Teilabschnitt bei Kempten wurde in A 980 umbenannt. Ein weiterer Abschnitt bei Stockach ist noch vorhanden, wurde aber vom AK Hegau bis zum Ausbauende bei Gottmadingen, vor der Schweizer Grenze, in A 81 umbenannt. Der Abschnitt von der französischen Grenze über die A 5, Lörrach und Waldshut-Tiengen bis zum Übergang in die B 34 bei Oberlauchringen ist weiterhin als A 98 im Bau. Von der A 5 bis Oberlauchringen ist überwiegend nur die erste Richtungsfahrbahn im Vordringlichen Bedarf enthalten. Die zweite Fahrbahn ist im Weiteren Bedarf eingestuft. Ersetzt von Stockach bis Lindau durch die B 31, im weiteren Verlauf durch die B 12 mit anderer Linienführung. Der Ausbau der B 31 ist lückenhaft und noch nicht abgeschlossen. Der weitere Ausbau der B 12 bis Kempten wurde aufgegeben. Vereinzelt sind noch Ortsumgehungen vorgesehen.

Obwohl fast alle Autobahnplanungen eingestellt wurden, ging es fortan auch beim Ausbau der Bundesstraßen schleppend voran.

Anfang der 1990er Jahre zeigte sich, dass es noch langsamer geht. Durch die Wiedervereinigung Deutschlands kam der Autobahnbau, sowie im Neu- und Ausbau von Bundesstraßen in Baden-Württemberg noch langsamer voran. Die Gelder wurden erheblich gekürzt, während gleichzeitig die angrenzenden Bundesländer an die neuen Länder erhebliche Mittel zusätzlich für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit erhielten. Die Situation in den neuen Bundesländern stellte sich nach der "Wende" als so gravierend dar, dass die Investitionen gerechtfertigt waren. Diese ist inzwischen zum größten Teil behoben. Die Mittel für den Bundesfernstraßenbau wurden Ende der 2000er Jahre in Baden-Württemberg vorläufig erhöht, haben inzwischen aber einen neuen Tiefststand erreicht.

Situation heute

Vor allem durch die Aufgabe zahlreicher Autobahnplanungen im Jahr 1980 und den Einsparungen durch die Wiedervereinigung Deutschland ab 1990 ist über die Jahrzehnte in Baden-Württemberg ein enormer Nachholbedarf entstanden. Das Verkehrsaufkommen ist ständig gestiegen. Durch die Lage in der Mitte Europas ist Baden-Württemberg zu einem Transitland geworden. Deutschland ist nach wie vor das Transitland Nummer Eins.

In Baden-Württemberg sind zurzeit Bundesfernstraßen mit einem Volumen von rund 900 Millionen Euro im Bau. Für weitere 800 Millionen Euro sind Projekte planfestgestellt. Zusätzlich fehlen erhebliche Mittel für Projekte in der Planfeststellung. Insgesamt fehlen rund 3,5 Milliarden Euro. Das Land erhält vom Bund im Durchschnitt nur 120 bis 250 Millionen Euro pro Jahr. Zur Abarbeitung dieses Nachholbedarfs sind 14 bis 29 Jahre notwendig. Da die Bereitstellung der Gelder von Jahr zu Jahr unterschiedlich ist, ist eine konkrete Aussage zum Abarbeitungszeitpunkt nicht möglich. Hinzu kommen Finanzierungsprobleme durch die Zunahme von Erhaltungsmaßnahmen.

Zukünftige Entwicklung

Verkehrswege werden für die Zukunft gebaut. Entscheidend für die Verkehrsplanung sind deshalb Prognosen. Sie berücksichtigen die Entwicklung der Bevölkerung sowie der Wirtschaft. Faktoren sind unter anderem die demographischen, gesamtwirtschaftliche und energiewirtschaftliche Entwicklung aber auch die Entwicklung bei den Nutzerkosten. Dabei kommen Mittel- und Langfristprognosen zum Einsatz. Kurzzeitprognosen von wenigen Jahren sind nicht geeignet, da es kurzzeitig starke Schwankungen geben kann.

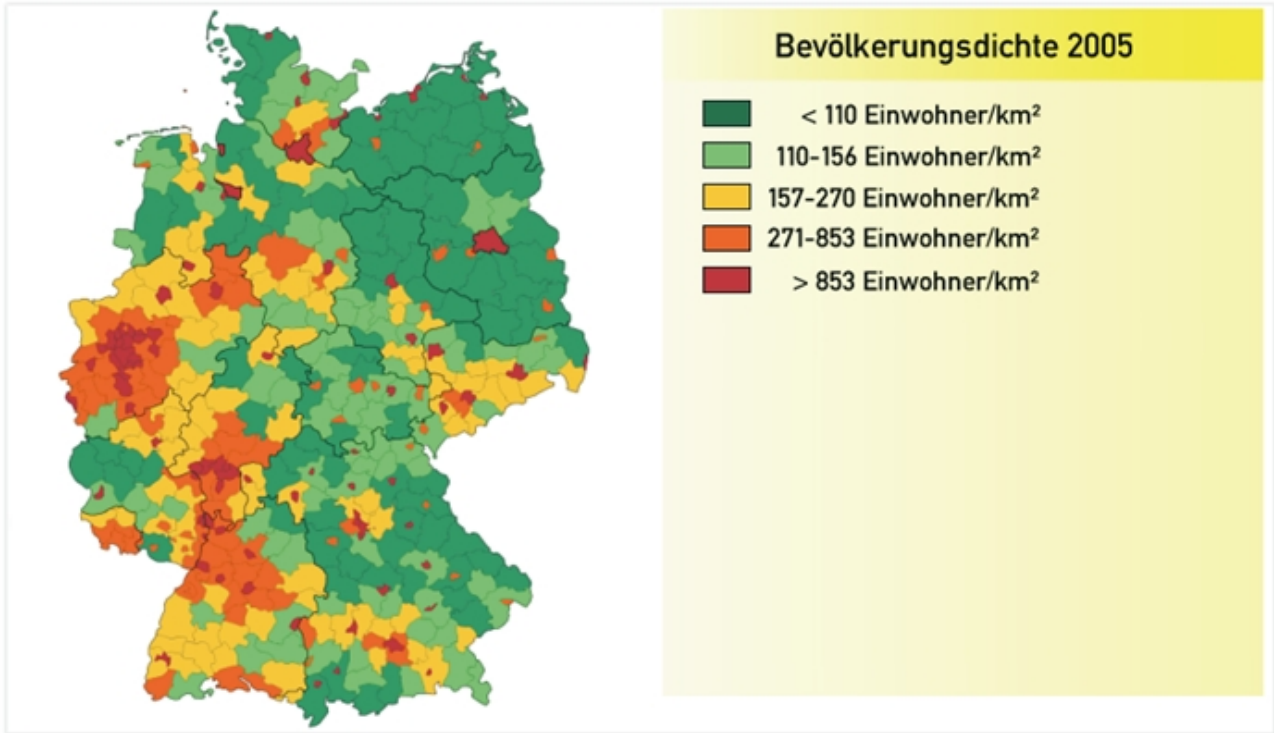
Im Rahmen der "Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025", welche vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegeben wurde, werden für das Jahr 2025 in Baden-Württemberg vor allem drastische Zuwächse des Güterverkehrs prognostiziert. Vor allem wird der Transitverkehr erheblich steigen. Gleichzeitig wird in anderen Regionen Deutschlands der Güterverkehr abnehmen. Das "Berlin Institut" geht in ihrer Untersuchung "Die demografische Zukunft in Europa" bis 2050 von einem weiteren Bevölkerungswachstum in Baden-Württemberg aus, während wiederum vor allem in den neuen Bundesländern Rückgänge zu erwarten sind. Neuere Untersuchungen zeigen, dass ab 2025 die Bevölkerung auch in Baden-Württemberg rückläufig sein wird.

Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 wird bis Ende 2013 eine neue Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erstellt, welche die voraussichtlichen Entwicklungen berücksichtigen wird, um eine belastbare Aussage zu treffen.

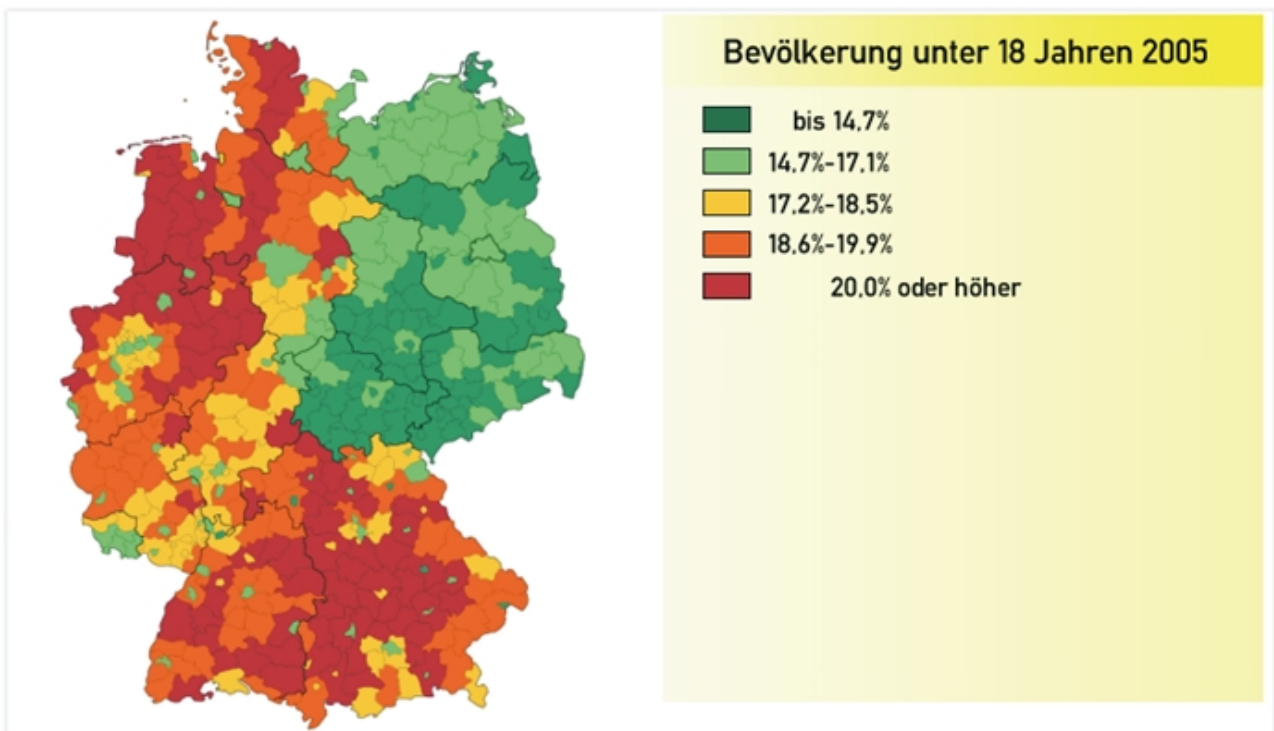
Die auf den folgenden Seiten dargestellten Schaubilder geben die aktuelle Situation wieder. Sie ermöglichen eine grobe Abschätzung. Das Ergebnis der Verkehrsprognose 2030 bleibt dennoch abzuwarten.

Schaubilder

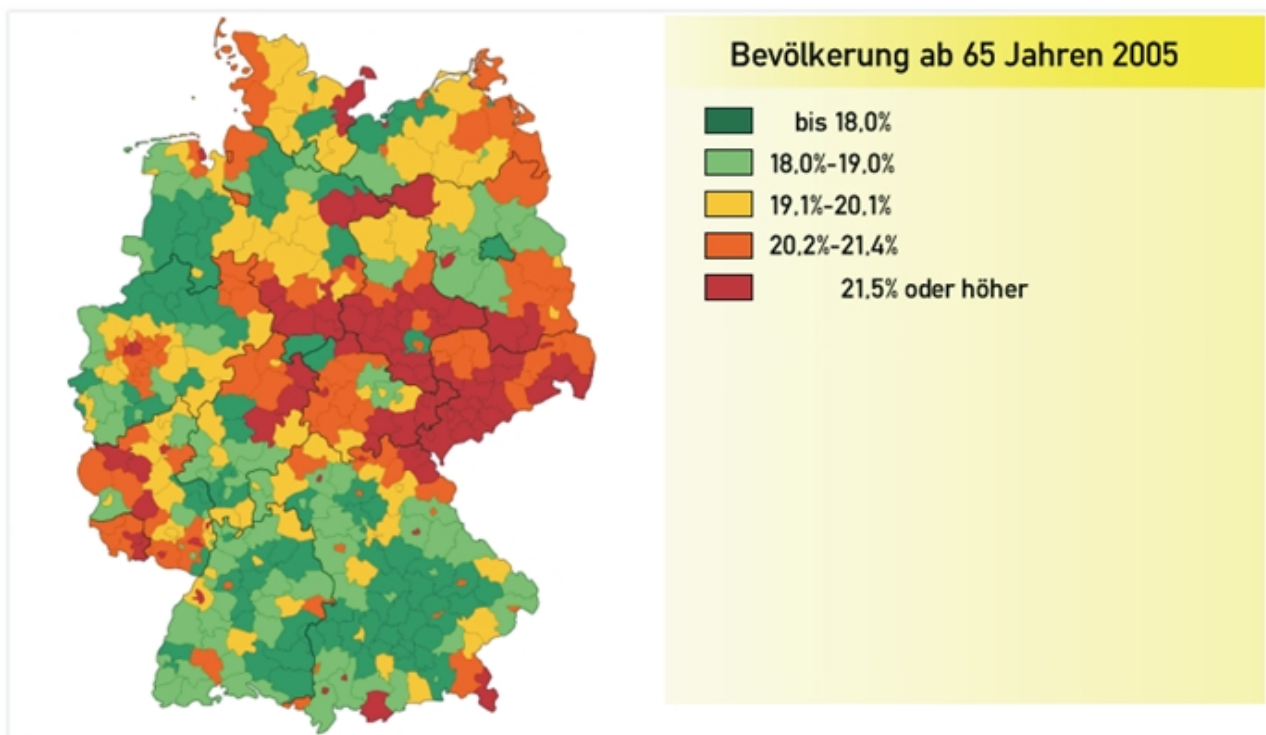
Die Bevölkerung wird bis 2025 in Baden-Württemberg weiter wachsen und dann leicht sinken. Vor allem in den neuen Bundesländern werden Rückgänge erwartet. Die aktuelle Situation stellt sich wie folgt dar:



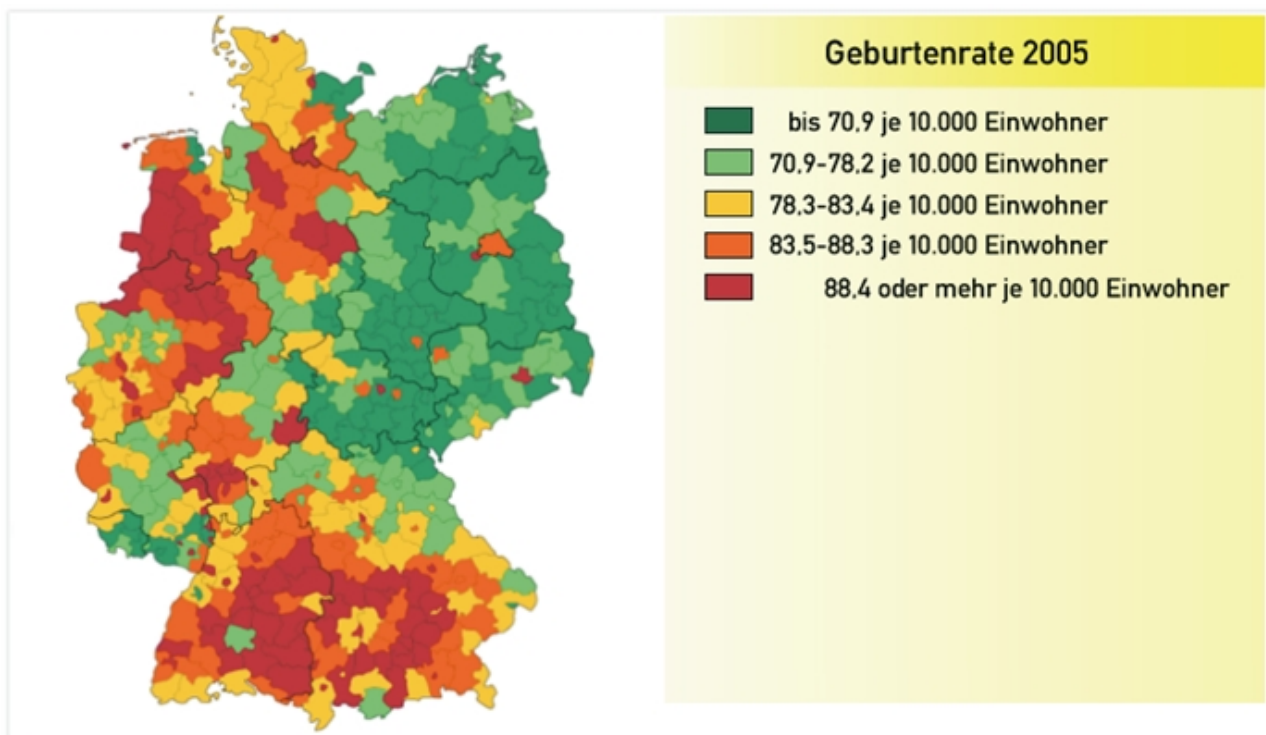
Der Anteil der noch nicht fahrfähigen Bevölkerung ist ein weiterer Indikator. Das ist die Personengruppe, der noch nicht 18-jährigen, die in Baden-Württemberg stark vertreten ist.



Die Bevölkerung, die teilweise oder gar nicht mehr fahrfähig ist, muss beachtet werden. Diese ist in Baden-Württemberg eher gering.

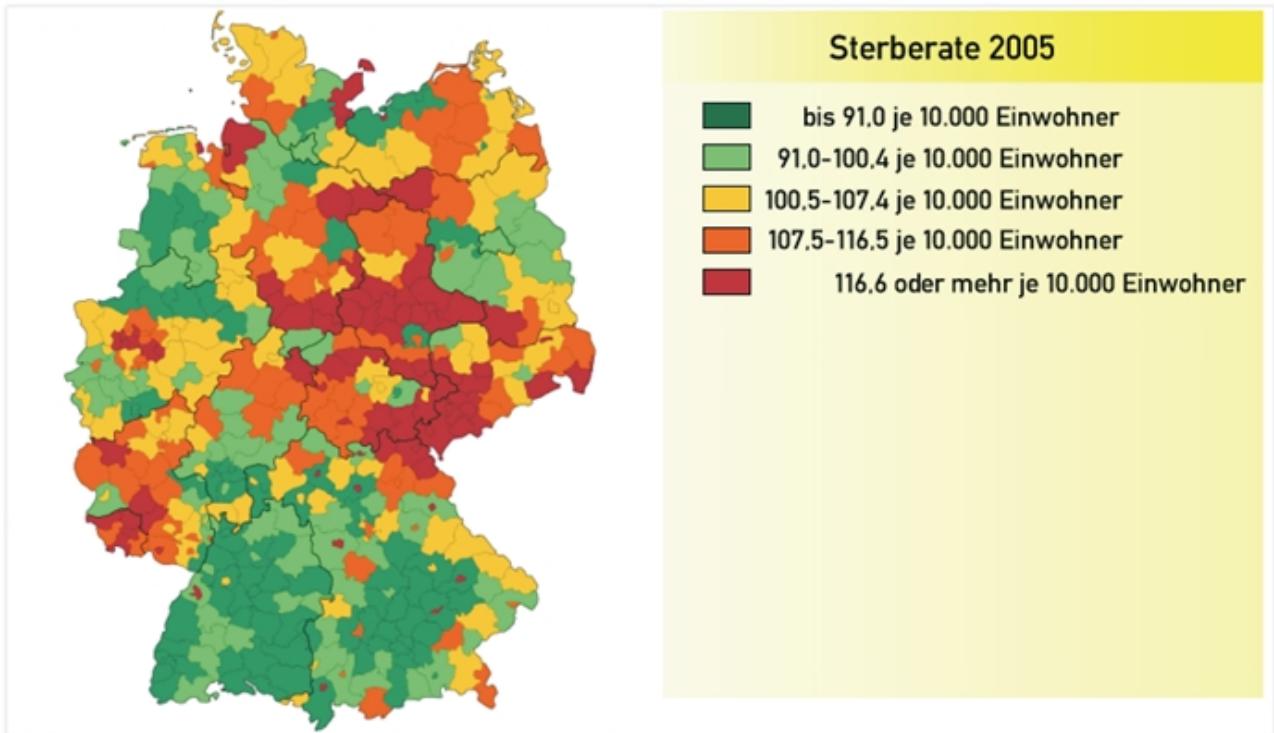


Während die Geburtenrate in den neuen Bundesländern niedrig ist, so liegt sie in Baden-Württemberg überwiegend hoch bis sehr hoch.

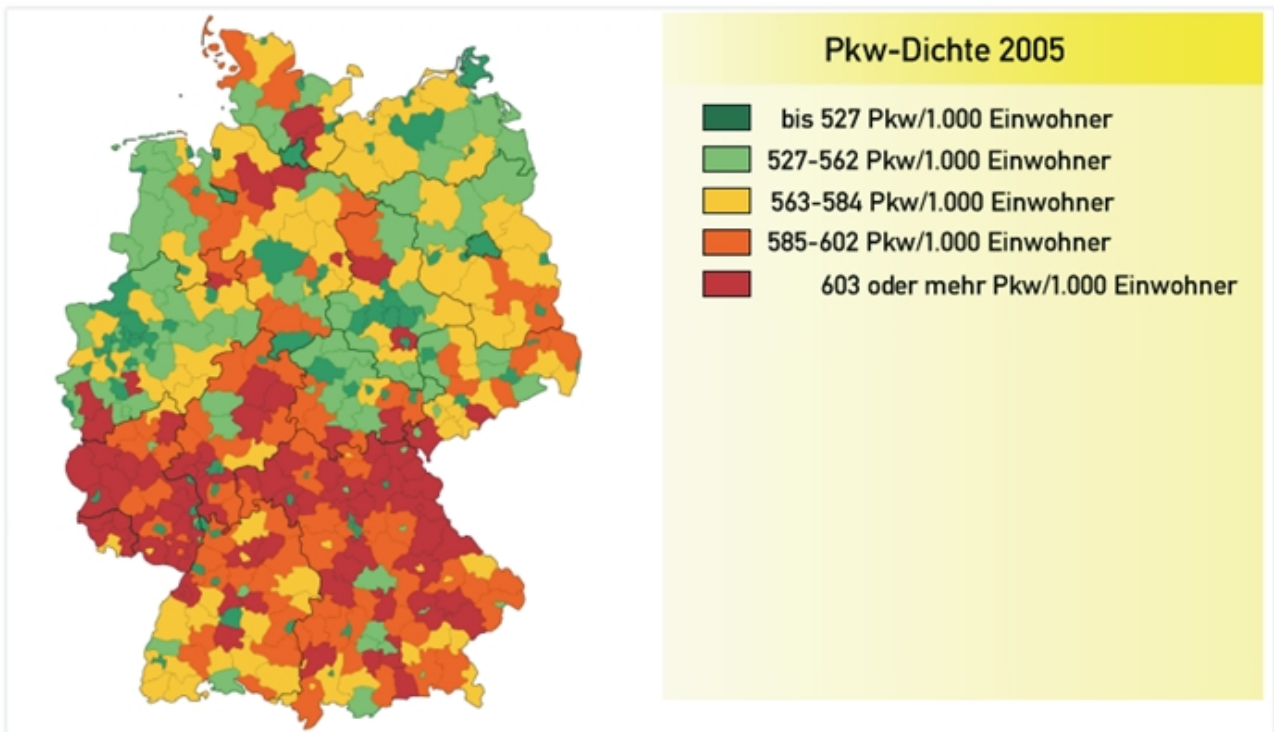


Zukünftige Entwicklung

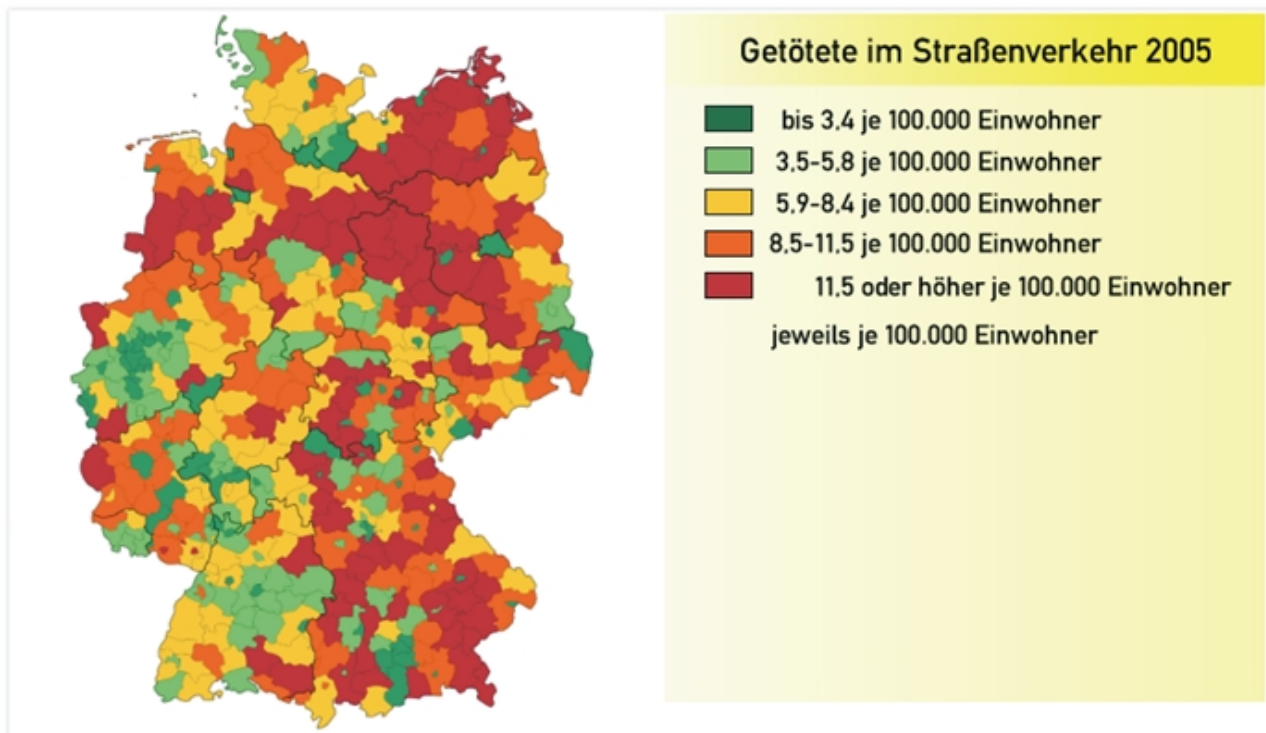
Ein ähnliches Bild zeichnet sich weitgehend umgekehrt bei der Sterberate ab.



Derzeit gibt es wie folgt Pkw je 1.000 Einwohner. Diese auch als Pkw-Dichte bezeichnete Größe wird in Baden-Württemberg voraussichtlich zunehmen.



In der Verkehrsplanung spielen auch die Zahlen der tödlich Verunglückten eine Rolle, da unter anderem durch den Ausbau von besonders unfallreichen Strecken die Verkehrssicherheit gesteigert werden kann. In erster Linie ist aber die Politik gefragt, die Sofortmaßnahmen ergreifen kann. Im Bundesvergleich sieht es in Baden-Württemberg noch gut aus. Lediglich in den Landkreisen Schwäbisch-Hall, Sigmaringen und Ravensburg sind die Getöteten je 100.000 Einwohner besonders hoch.



Kurzfassung der Methodik

Ablauf der Bewertung

In die Bewertung und Gewichtung der einzelnen Bundesfernstraßenprojekte in Baden-Württemberg fließen Bewertungsergebnisse des Bundes mit ein. Dies sind:

- die Verkehrsprognose 2025,
- das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- die Umweltrisikoeinschätzung (URE),
- die Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) und
- die Entlastungswirkung auf Ortsdurchfahrten.

Bis auf die Verkehrsprognose 2025 wurden diese Komponenten im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 zur Bewertung der einzelnen Maßnahmen erstellt und in einem Projektinformationssystem (PRINS) veröffentlicht. Da die Verkehrsprognose 2030 zurzeit noch erarbeitet wird, wurde für eine erste Abschätzung die Entwicklungen der Prognose für 2025 auf das Jahr 2030 hochgerechnet.

Die Bewertung beruht nicht nur auf diesen Komponenten, es werden auch weitere hinzugezogen. Vor allem für die Berechnungen im Zuge des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) werden zahlreiche weitere Komponenten benötigt. Insgesamt besteht die Bewertung aus folgenden Komponenten:

- Projektrelevante Abschnittslänge,
- Projektrelevante Abschnittslänge innerorts,
- Lage innerhalb von Ballungsräumen,
- Tunnellage,
- Längsneigung,
- Kurvigkeit,
- Streckenanteil mit Überholverbot,
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV),
- Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr (SV),
- Durchschnittlicher maßgeblicher stündlicher Verkehr (MSV),
- Länge von Ortsdurchfahrten,
- Kurven- und Kehren in Ortsdurchfahrten,
- Anbaugrad in Ortsdurchfahrten,
- Lärmbelastung in Ortsdurchfahrten,
- Abgasbelastung in Ortsdurchfahrten,
- Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten,

- Verkehrsprognose 2030 (von 2025 hochgerechnet),
- Anzahl der bestehenden Fahrstreifen,
- Fahrbahnquerschnitt/Regelquerschnitt (RQ),
- Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit,
- Wünschenswerte Pkw-Reisegeschwindigkeit,
- Durchschnittliche Reisezeit,
- Pkw-Zeitverlust je Stunde,
- SV-Zeitverlust je Stunde,
- Mittlere Verkehrsdichte,
- Qualität des Verkehrsablaufes nach dem HBS,
- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- Umweltrisikoeinschätzung (URE),
- Raumwirksamkeitsanalyse (RWA),
- Entwicklungsachsen,
- Verbindungswirkung,
- Verbindungsfunktion nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN),
- Anbindung von Flughäfen,
- Anbindung von Häfen,
- Anbindung von Güterverkehrszentren und -terminals und
- Anbindung von Messen.

Die Komponenten lassen sich in fünf konkrete Gruppe einteilen:

- Nutzen-Kosten-Verhältnis (Wirtschaftlichkeit),
- Netzfunktion,
- Verkehrsfluss,
- Entlastung von Ortsdurchfahrten und
- Umweltverträglichkeit.

Eine weitere Komponente, die Verkehrssicherheit konnte nicht berücksichtigt werden, da das hierzu erforderliche Datenmaterial fehlte. Die Verkehrssicherheit wird deshalb bei jedem Projekt pauschal mit dem selben Wert gewichtet.

In einem **ersten Schritt** werden die Werte der Bewertungskomponenten ermittelt und eine Punkteskala von 0 bis 5 aufgestellt, so dass maximal 5 Punkte je Komponente erreicht werden können. Es ist zu beachten, dass nicht alle Bewertungskomponenten direkt in das Bewertungsergebnis einfließen. Sie werden allerdings für Teilberechnungen benötigt.

In einem **zweiten Schritt** wird das Bewertungsergebnis wie folgt gebildet:

- Die Summe aus
 - der höheren ermittelten Punktezahl, entweder der Komponente "Maximale Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten" oder "Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten",
 - der höheren ermittelten Punktezahl, entweder der Komponente "Entwicklungsachse" oder "Verbindungswirkung",
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Pkw-Zeitverlust" im Planfall/der Prognose 2030,
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "SV-Zeitverlust" im Planfall/der Prognose 2030,
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Mittlere Verkehrsdichte" im Planfall/der Prognose 2030,
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)",
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Umweltrisikoeinschätzung (URE)" - wobei eine niedrigere Punktezahl ein höheres Umweltrisiko darstellt,
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)",
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Anbindungswirkung von Flughäfen",
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Anbindungswirkung von Häfen",
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Anbindungswirkung von Güterverkehrszentren und -terminals" und
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Anbindungswirkung von Messen".

Die Summe ist der **Projektnutzen**. Durch die einheitliche Gewichtung trägt jede Komponente zu etwa 8,3% zum Gesamtnutzen bei. Da es bei diesem Vorgehen zu Mehrfachbewertungen kommt, zum Beispiel steckt die Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten bereits im Nutzen-Kosten-Verhältnis, allerdings die Bewertung bei allen Projekten gleich ist, kommt es zu keinen Verzerrungen.

In einem **dritten Schritt** werden die bestehenden **Nutzungskonflikte** anhand einer 5-Punkte-Skala ermittelt, wobei 0 für keine und 5 für herausragende Konflikte steht. Zu den Nutzungskonflikten werden gezählt:

- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Verkehrsbelastung außerorts in 2010, wenn laut Prognose das Verkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,

- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Schwerverkehrsbelastung außerorts in 2010, wenn laut Prognose das Schwerverkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,
- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten, wenn laut Prognose das Verkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,
- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten, wenn laut Prognose das Schwerverkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,
- die voraussichtlich Qualität des Verkehrsablaufes in 2030 beträgt E oder F. Es ist eine sehr hohe Belastung oder Überlastung ist zu erwarten,
- die bestehende Netzfunktion nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) ist problematisch, besonders problematisch oder nicht vertretbar und wird sich voraussichtlich nicht bessern und
- eine angebaute Ortsdurchfahrt ist vorhanden. Ausschlaggebend ist eine geschlossene Ortslage mit mindestens einer direkten Zufahrt zu einem Grundstück. Die Straße muss das Grundstück erschließen.

Jeder Nutzungskonflikt ist auf einer 5-Punkte-Skala mit 0,714 Punkten gewichtet.

In einem **vierten Schritt** werden die **Prioritätskonflikte** ermittelt. Dabei wird wiederum eine 5-Punkte-Skala verwendet. Prioritätskonflikte sind Konflikte, die auftreten, wenn der tatsächliche, verkehrliche Bedarf und die zugesicherte Priorität von Bund und Land auseinander gehen. Das heißt, besteht zum Beispiel für ein Projekt ein hoher Bedarf, der Bund stuft dieses allerdings in den Weiteren Bedarf ein, so entsteht ein Prioritätskonflikt. Der Prioritätskonflikt errechnet sich aus:

- der Priorität des Bundes (Vordringliche Bedarf, Weiterer Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht),
- der Priorität des Landes (A1, A2, B*, B2, B3, B4, B5, C*, C4, C5, C6 und "kein Bedarf") und
- des ermittelten Projektnutzens.

Je weiter Priorität und Nutzen auseinander gehen, desto höher ist der Prioritätskonflikt. Wird ein negativer Wert ermittelt, so liegt die zugesicherte Priorität über dem tatsächlichen Bedarf, wobei ein negativer Wert bis Minus eins im Rahmen liegt.

In einem **fünften** und letzten **Schritt** werden **Verkehrsschatten** berechnet. Bisher wurde als Verkehrsschatten bezeichnet, wenn sich jemand benachteiligt fühlte, da bei ihm nichts gebaut wird. Dies ist eine reine subjektive Empfindung. Deshalb werden in diesem Schritt Verkehrsschatten aus der Anzahl der ermittelten Nutzungskonflikte und dem Prioritätskonflikt berechnet. Wiederum

kommt eine 5-Punkte-Skala zum Einsatz, wobei von Verkehrsschatten erst bei einer Punktezahl von 2 oder höher gesprochen werden kann.

Nicht alle Projekte ließen sich abschließend nach dieser Methodik, aufgrund fehlender Daten, gewichten. Dies ist auch nicht bei allen Projekten erforderlich, da die **Planungsstände** zusätzlich zu beachten sind. Unter dem Strich konnten 26 Projekte nicht bewertet werden, dies allerdings notwendig gewesen wäre. Dieser Projekte befinden sich alle in frühen Planungsphasen. Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans bis 2015 ist zu erwarten, dass die fehlenden Daten veröffentlicht werden. Im Anschluss ist eine Bewertung und Neureihung der Projekte in frühen Planungsphasen möglich.

Im Abschnitt "Methodik" finden sich weitere Informationen zu den einzelnen Bewertungskomponenten.

Abkürzungen

Länder

CH	Schweiz
D	Deutschland
F	Frankreich

Bundesländer

BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
HE	Hessen
RP	Rheinland-Pfalz

Allgemeine Abkürzungen

12h	12 Stunden
24h	24 Stunden
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
BA	Bauabschnitt
FS	Fahrstreifen. Das ist bei einer normalen Bundesstraße, bei der nicht überholt werden kann, wenn Gegenverkehr herrscht, der Straßenraum, der vom Verkehr einer Fahrtrichtung in Anspruch genommen wird. Ein Fahrstreifen ist dabei so breit, dass ein Auto aber auch ein Lkw darauf ausreichend Platz finden. Fahrstreifen sind durch Markierungen voneinander abgegrenzt, meist durch eine gestrichelte Mittellinie.
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GVZ	Güterverkehrszentrum. Ist ein bedeutender Umschlagort für den Güterverkehr, der idealerweise die einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft verbindet.
Kfz	Kraftfahrzeug
sKfz	Schwere Kfz ab 3,5 Tonnen. Wird auch als Schwerverkehr bezeichnet.
Lkw	Lastkraftwagen
LEP	Landesentwicklungsplan
OD	Ortsdurchfahrt
OU	Ortsumgehung

PRINS Projektinformationssystem Straße. Wurde im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 erstellt und enthält ausführliche Informationen zu zahlreichen Projekten, wie den Nutzen, die Wirtschaftlichkeit oder das Umweltrisiko. Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 ist aktualisierte Fassung vorgesehen.

KLZ Kleinzentrum
UZ Unterzentrum
MZ Mittelzentrum
OZ Oberzentrum
MR Metropolregion

IFH Internationaler Flughafen
GRF Großer regionaler Flughafen
KRF Kleiner regionaler Flughafen
SOF Sonderflughafen

Bundesverkehrswegeplan

BVWP Bundesverkehrswegeplan

VB Vordringlicher Bedarf. Höchste Stufe im Bundesverkehrswegeplan.
WB* Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Mittelstufe im Bundesverkehrswegeplan.
WB Weiterer Bedarf. Niedrigste Stufe im Bundesverkehrswegeplan mit Planungsverbot.

Bautyp

02/04 Neubau. Teilweise 2-streifig, teilweise 4-streifig.
02/24 Neubau. Teilweise 2-streifig sowie teilweiser Ausbau von 2 Fahrstreifen auf 4 Fahrstreifen.
02KK Neubau mit zwei Fahrstreifen ohne Seitenstreifen.
02KB Neubau mit zwei Fahrstreifen und beidseitigen Seitenstreifen.
04KK Autobahnähnlicher Neubau mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung ohne Seitenstreifen.
04KB Autobahnähnlicher Neubau mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung mit Seitenstreifen.
24KK Autobahnähnlicher Ausbau ohne Seitenstreifen.
24KB Autobahnähnlicher Ausbau mit beidseitigen Seitenstreifen.
24LB Autobahnähnlicher Ausbau mit beidseitigen Seitenstreifen eines Abschnitts mit bestehendem linksseitigem Seitenstreifen.

Abkürzungen

- 46KB Ausbau eines Abschnitts mit vier Fahrstreifen ohne Seitenstreifen auf sechs Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen drei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.
- 46BB Ausbau eines Abschnitts mit vier Fahrstreifen und beidseitigen Seitenstreifen auf sechs Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen drei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.
- 68KB Ausbau eines Abschnitts mit sechs Fahrstreifen ohne Seitenstreifen auf acht Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen vier Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.
- 68BB Ausbau eines Abschnitts mit sechs Fahrstreifen und beidseitigen Seitenstreifen auf acht Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen vier Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.

Planung

- DRG Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit.
- DRZ Durchschnittliche Reisezeit.
- HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Dient in der Verkehrsplanung zur Gestaltung von leistungsfähigen Straßenverkehrswegen. Es enthält eine Reihe von Anleitungen, die es ermöglichen Straßenverkehrsanlagen zu bemessen und zu beurteilen. Es ist an das amerikanische HCM angelehnt.
- HCM Highway Capacity Manual. Dient in der Verkehrsplanung zur Gestaltung von leistungsfähigen Straßenverkehrswegen. Es enthält eine Reihe von Anleitungen, die es ermöglichen Straßenverkehrsanlagen zu bemessen und zu beurteilen. Das HCM wurde in Deutschland durch das HBS ersetzt.
- LOS Level Of Service. Werden sowohl im HCM; als auch im HBS definiert. Der LOS gibt die Qualität des Verkehrsflusses an und lässt sich anhand von festgelegten Regeln im HCM bzw. HBS ermitteln. Im HBS wird der LOS QSV genannt.
- NKV Nutzen-Kosten-Verhältnis. Ist das Ergebnis einer reinen volkswirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsberechnung und sagt alleine nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus.
- ÖKO Projekte bei denen ein besonders hohes ökologisches Risiko besteht. Diese Projekte haben einen Sonderstatus und werden erst nach der Ausräumung der naturschutzfachlichen Problematik, je nach Einstufung, zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht oder Weiteren Bedarf.
- RIN Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Wird in der Verkehrsplanung zur funktionalen Gliederung von Verkehrsnetzen eingesetzt, um funktionsfähige Verkehrsnetze zu gestalten.

Ferner lassen sich bestehende Verkehrswege in Kategorien einordnen und somit deren Bedeutung im Netzzusammenhang herausstellen.

RQ Regelquerschnitt. Gibt den Straßenquerschnitt an.

RWA Raumwirksamkeitsanalyse. Gibt die Raumwirksamkeit eines Projekts an. Die Raumwirksamkeit kann dabei sowohl die Verbesserung der Erreichbarkeit, als auch die Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten angeben.

URE Umweltrisikoeinschätzung. Gibt das ermittelte Umweltrisiko an.

Verkehrszahlen

DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Gibt den Jahresdurchschnitt der Verkehrsstärke in 24 Stunden, als pro Tag, an. Da es sich um einen Durchschnitt handelt, ist das reale Verkehrsaufkommen grundsätzlich an Werktagen höher, sowie je nach Jahreszeit höher oder niedriger.

SV Durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsstärke. Gibt den Jahresdurchschnitt der Anzahl der schweren Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen in 24 Stunden, also pro Tag, an. Da es sich um einen Durchschnitt handelt, ist das reale Schwerverkehrsaufkommen an Werktagen immer höher, während es an Sonn- und Feiertagen, aufgrund des bestehenden Fahrverbots für den schweren Güterverkehr, viel niedriger ist. Auch der SV ist von der Jahreszeit abhängig und entsprechend höher oder niedriger.

MSV Maßgeblicher stündlicher Verkehr. Gibt die Verkehrsmenge pro Stunde, in etwa zur 30. höchstbelasteten Jahresstunde an. Dieser Wert wird in der Verkehrsplanung in vielfältiger Weise für zahlreiche Berechnungen eingesetzt. Im Rahmen dieser Broschüre wird der MSV-Wert benötigt, um die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Verkehrsnetzes im Rahmen der Verfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) zu ermitteln.

Probleme

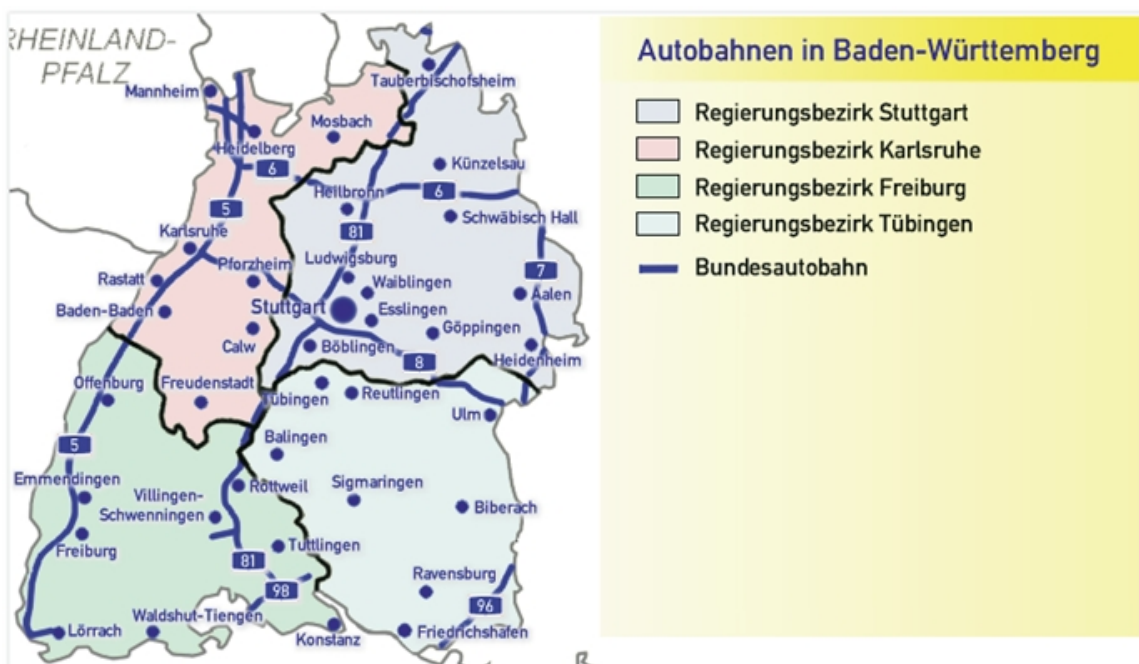
Autobahnnetz

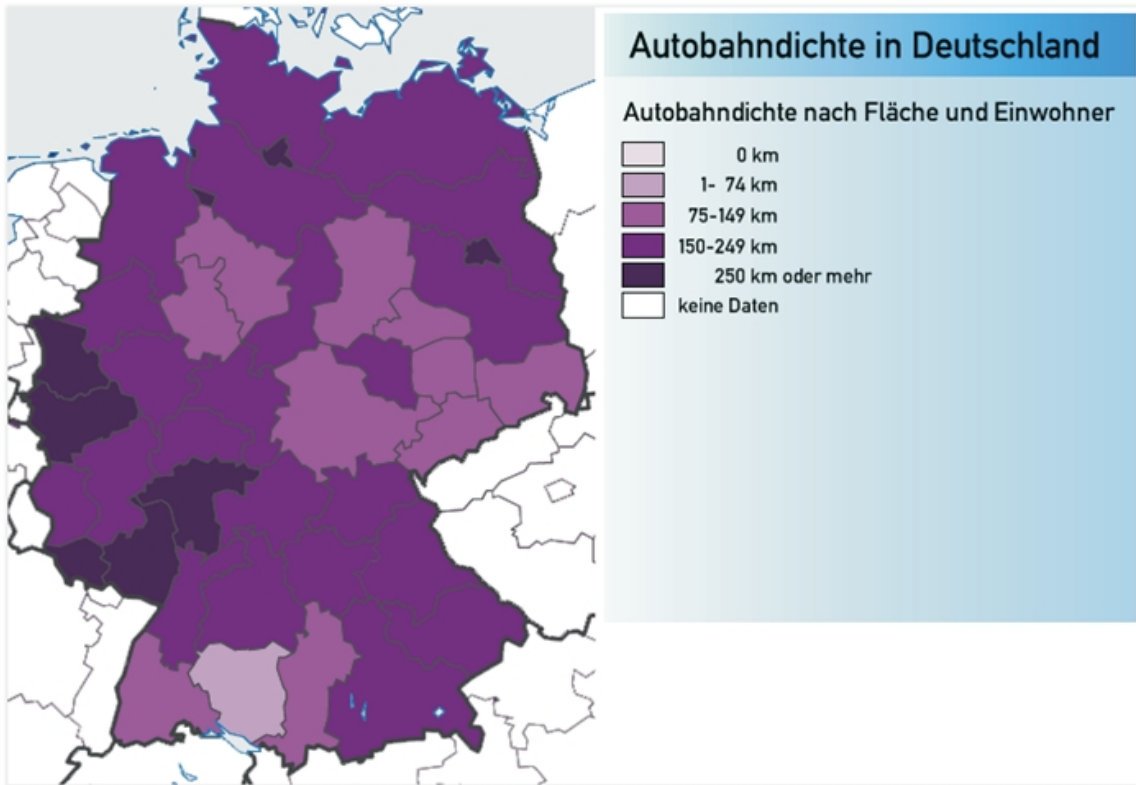
Durch Baden-Württemberg verlaufen mit Stand 2011, 1.046 km Bundesautobahnen. Dies entspricht rund 8,1 Prozent der Länge des Bundesautobahnnetzes in Deutschland, wobei die Fläche Baden-Württembergs rund 10,0 Prozent der Fläche der Bundesrepublik Deutschland entspricht.

Während die nördlichen Landesteile mit den Regierungsbezirken Stuttgart und Karlsruhe überwiegend von Autobahnen durchzogen sind, ist das Autobahnnetz im Süden erheblich dünner.

Im Regierungsbezirk Freiburg verlaufen von Nord nach Süd die A 5 und A 81.

Im Regierungsbezirk Tübingen gibt es bis auf Teilstücke der A 7, A 8 und A 96 keine Autobahn, die durch den Bezirk führt. Weitere verlaufen am Rande des Bezirks, so dass die Größe des Regierungsbezirks Tübingen mit 8.918 km² zwar rund 24,9 % der Landesfläche beträgt, er allerdings nur über rund 10,0 % der Bundesautobahnen in Baden-Württemberg verfügt. Dies ist so wenig, dass der Regierungsbezirk Tübingen am schlechtesten mit Autobahnen aller Regierungsbezirke in Deutschland ausgestattet ist.





Unzureichende oberzentrale Verbindungen

Aufgrund des unzureichenden Autobahnnetzes im Süden, fehlen in den Regierungsbezirken Freiburg und Tübingen leistungsfähige Verbindungen zwischen Oberzentren. Die Verbindung von Oberzentren erfolgt hier meist durch nicht ausgebauten Bundesstraßen mit Ortsdurchfahrten.



Regierungsbezirk Freiburg

- Keine Bundesautobahn im Bereich Basel - Karlsruhe - Stuttgart - Singen (Anteil Freiburg), zwischen den Autobahnen A 5, A 8, A 81 und A 98 (zur Hälfte im Vordringlichen und Weiteren Bedarf)
- Fünf (5) unzureichende Verbindungen zwischen Oberzentren, davon eine (1) fast fertiggestellt, zwei (2) gemeinsame Projekte mit dem Regierungsbezirk Tübingen, davon eines (1) im Bezirk Freiburg bereits fertiggestellt, das andere (1) liegt zum größten Teil im Bereich Tübingen.

Regierungsbezirk Karlsruhe

- Keine Bundesautobahn im Bereich Basel - Karlsruhe - Stuttgart - Singen (Anteil Karlsruhe), zwischen den Autobahnen A 5, A 8, A 81 und A 98 (zur Hälfte im Vordringlichen und Weiteren Bedarf)
- Keine unzureichenden Verbindungen zwischen Oberzentren.

Regierungsbezirk Stuttgart

- Keine Bundesautobahn im Bereich Stuttgart - Heilbronn - Crailsheim - Heidenheim, zwischen den Autobahnen A 81, A 6, A 7 und A 8.
- Keine unzureichenden Verbindungen zwischen Oberzentren.

Regierungsbezirk Tübingen

- Keine Bundesautobahn im Bereich Singen, Stuttgart, Ulm, Friedrichshafen, zwischen den Autobahnen A 81, A 8, A 7 (BY) und A 96.
- Vier (4) unzureichenden Verbindungen zwischen Oberzentren, davon zwei (2) gemeinsame Projekte mit dem Regierungsbezirk Freiburg.

Details zu unzureichenden oberzentralen Verbindungen

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 4,8 von 5,0:

(B27/B32/B463) **Reutlingen/Tübingen** - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - **Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Regierungsbezirk:	Tübingen
Oberzentren:	2
Mittelzentren:	5
Nutzen:	4,4 von 5,0
Bestehend:	B27 (teilweise 4-streifig, andere Abschnitte 4-streifig im Bau oder Planung) - B463 (2-streifig, teilweise 3-streifig) - B32 (2-streifig) - B311n (Weiterer Bedarf) - B32 (2-streifig, teilweise 3-streifig), vorwiegend mit Ortsdurchfahrten und im Weiteren Bedarf.
E-Straße:	-
Planung 1926:	2. Ordnung im Kraftwagenstraßennetz (Tübingen - Hechingen - Riedlingen - Ravensburg.)
Planung 1976:	A 85 (Stuttgart - Reutlingen - Ravensburg) (1980 aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.)
Bemerkung:	Keine Bundesautobahn im Bereich Tübingen/Reutlingen mit Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten vorhanden.

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 4,4 von 5,0:

(B33) **(Zürich -) Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Regierungsbezirke:	Freiburg und Tübingen, Kantone Thurgau (CH) und Zürich (CH)
Oberzentren:	3
Mittelzentren:	0
Nutzen:	4,2 von 5,0
Bestehend:	Zürich bis zur Grenze D/CH Nationalstraße 4 (4-streifig) - Weiterführung als B 33 (teilweise 4-streifig) - unterbrochen bis Meersburg - B 31 (2-streifig) bis Friedrichshafen.
E-Straße:	-
Planung 1926:	Keine Planung, es wurde kein Bedarf gesehen.
Planung 1976:	Keine Planung, es wurde davon ausgegangen, dass die A 89 (B 30) und A 98 (B 31) den Verkehr aufnehmen.
Bemerkung:	Der Anteil des Regierungsbezirks Freiburg ist fertiggestellt. Im Zuge der Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im Bodenseeraum soll die B 33 zwischen Meersburg und Ravensburg durch die neue B 30 und B 31 ersetzt werden. Diese Planung ist im Vordringlichen Bedarf.

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 4,3 von 5,0:

(B311) **Villingen-Schwenningen** - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - **Ulm/(Neu-Ulm)**

Regierungsbezirke:	Freiburg und Tübingen
Oberzentren:	2
Mittelzentren:	4
Nutzen:	4,3 von 5,0
Bestehend:	B 311 (vorwiegend 2-streifig, teilweise 3-streifig), vorwiegend mit Ortsdurchfahrten und im Weiteren Bedarf.
E-Straße:	-
Planung 1926:	2. Ordnung im Kraftwagenstraßennetz (Villingen-Schwenningen - Riedlingen - Ulm.)
Planung 1976:	A 86 (Freiburg - Villingen-Schwenningen - Ulm) (1980 aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.)
Bemerkung:	Keine Bundesautobahn im Bereich Villingen-Schwenningen mit Ulm/(Neu-Ulm) vorhanden.

Probleme

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 4,1 von 5,0:

(B30) **Ulm/(Neu-Ulm)** - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - **Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Regierungsbezirk:	Tübingen
Oberzentren:	2
Mittelzentren:	3
Nutzen:	3,6 von 5,0
Bestehend:	B 30 (bis Biberach 4-streifig) - B 30 (bis Oberessendorf teilweise 3-streifig) - B 30 (bis Baidt 2-streifig) - B 30 (bis Ravensburg 4-streifig) - B 30 (bis Friedrichshafen 2-streifig), überwiegend Weiterer Bedarf mit Ortsdurchfahrten.
E-Straße:	-
Planung 1926:	1. Ordnung im Kraftwagenstraßennetz (Ulm - Ravensburg - Lindau)
Planung 1976:	A 89 (Günzburg - Ulm - Ravensburg - Friedrichshafen) (1976 im Bau, 1980 aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.)
Bemerkung:	Keine Bundesautobahn im Bereich Ulm/(Neu-Ulm) bis Friedrichshafen vorhanden.

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 3,5 von 5,0:

04 - (A81/B33) **Villingen-Schwenningen** - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - **Konstanz**

Regierungsbezirk:	Freiburg
Oberzentren:	2
Mittelzentren:	3
Nutzen:	3,7 von 5,0
Bestehend:	A 81 (4-streifig) - B 33 (teilweise 4-streifig), überwiegend 4-streifig, Vordringlicher Bedarf.
E-Straße:	E 41 (A 81)
Planung 1926:	Keine Planung, es wurde kein Bedarf gesehen.
Planung 1976:	A 81 (Würzburg - Stuttgart - Konstanz) (Abschnitt von AK Hegau bis Konstanz 1980 aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.)
Bemerkung:	Keine Ortsdurchfahrten, bis auf Konstanz, welche durch Industriegebiet führt und nach dem Ausbau weiterhin besteht.

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 3,1 von 5,0:

(B31) **Freiburg im Breisgau** - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - **Villingen-Schwenningen**

Regierungsbezirk:	Freiburg
Oberzentren:	2
Mittelzentren:	2
Nutzen:	3,3 von 5,0
Bestehend:	B 31 (bis Kirchzarten 4-streifig) - B 31 (teilweise 3-streifig, vorwiegend 2-streifig), überwiegend Weiterer Bedarf
E-Straße:	-
Planung 1926:	2. Ordnung im Kraftwagenstraßennetz (Freiburg - Villingen-Schwenningen.)
Planung 1976:	A 86 (Freiburg - Villingen-Schwenningen - Ulm) (1980 aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.)
Bemerkung:	Keine Bundesautobahn im Bereich Freiburg bis Villingen-Schwenningen vorhanden. Führung durch einen Höhenzug im Hochschwarzwald.

Landesentwicklungssachse mit Verbindungswirkung 3,0 von 5,0:**(B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen**

Regierungsbezirk:	Freiburg
Oberzentren:	2
Mittelzentren:	1
Nutzen:	3,1 von 5,0
Bestehend:	B 33 (teilweise 4-streifig, teilweise 3-streifig, vorwiegend 2-streifig), überwiegend Weiterer Bedarf
E-Straße:	E 531
Planung 1926:	Keine Planung, es wurde kein Bedarf gesehen.
Planung 1976:	Von Offenburg bis Hornberg als Bundesautobahn ohne Nummer, weiter bis Villingen-Schwenningen als B 33 (ohne Planung.)
Bemerkung:	Keine Bundesautobahn im Bereich Offenburg bis Villingen-Schwenningen vorhanden. Führung durch Täler im Schwarzwald.

Projektliste unzureichender oberzentraler Verbindungen

RB TÜ - Landesentwicklungsachse mit **Verbindungswirkung 4,8** von 5,0:

(B27/B32/B463) **Reutlingen/Tübingen** - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - **Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
115	B 27	Nehren-Bodelshausen	BW8507	VB
126	B 27	Tübingen (Bläsibad)-Nehren	-	VB
127	B 27	Tübingen-Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	VB
186	B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	BW8157	WB*
187	B 32	OU Boms	BW8152	WB
189	B 32	OU Herbertingen mit Verlegung B 311	-	VB
193	B 32	OU Staig	BW8158	WB
194	B 32	Verlegung bei Blitzenreute	BW8159	WB
245	B 311n	Sigmaringen (L 456)-Mengen	BW7221	WB
283	B 463	OU Lautlingen	BW8261	VB

RB FR - Landesentwicklungsachse mit **Verbindungswirkung 4,4** von 5,0:

(B33) (Zürich -) **Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
166	B 31	Friedrichshafen/Waggershausen-FN/B 30alt	BW6151	VB
168	B 31	Immenstaad-Friedrichshafen/Waggershausen	BW6525	VB
170	B 31	Meersburg/West-Stetten	BW6525	VB
171	B 31	Oberuhldingen-Meersburg/West	BW6525	VB
180	B 31	Stetten-Immenstaad	BW6525	VB
182	B 31	Überlingen/Ost-Oberuhldingen	BW6525	VB
183	B 31	Überlingen/West-Überlingen/Ost	BW6525	VB
200	B 33	Konstanz-Rheinbrücke-Bgr. D/CH	-	VB
204	B 33	Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)	BW8630	WB

RB FR/TÜ - Landesentwicklungsachse mit **Verbindungswirkung 4,3** von 5,0:

(B311) **Villingen-Schwenningen** - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - **Ulm(Neu-Ulm)**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
235	B 311	Ehingen/Stetten-Ehingen	BW7619	WB
236	B 311	Ehingen-Gamerschwang	BW7619	WB
237	B 311	OU Deppenhäuser	BW7619	WB
238	B 311	OU Immendingen	BW8214	WB
239	B 311	OU Neuhausen ob Eck	BW8215	VB
240	B 311	OU Obermarchtal	BW7619	WB
241	B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	-	WB*
242	B 311	OU Unlingen	BW8220	VB
243	B 311	Querspange Erbach-Dellmensingen (B 30)	BW7703	VB
244	B 311	Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	-	VB

Probleme

RB Tü - Landesentwicklungsachse mit **Verbindungswirkung 4,1** von 5,0:

(B30) **Ulm/(Neu-Ulm)** - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - **Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
155	B 30	Biberach (Riß)-Hochdorf	BW6512	WB
156	B 30	Hochdorf-Oberessendorf	BW6512	WB
157	B 30	Oberessendorf-Bad Waldsee	BW6512	WB
158	B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	BW6512	WB
159	B 30	OU Enzisreute	BW6512	WB
160	B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	WB
154	B 30	Baindt (Egelsee)-Ravensburg/Eschach (BA 6)	BW6513	VB
161	B 30	Ravensburg/Eschach-Friedrichshafen (B 31)	BW6513	VB

RB FR - Landesentwicklungsachse mit **Verbindungswirkung 3,5** von 5,0:

04 - (A81/B33) **Villingen-Schwenningen** - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - **Konstanz**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
196	B 33	Allensbach/West-Konstanz (Landeplatz)	BW6161	VB
199	B 33	Konstanz (Landeplatz)-westl. Rheinbrücke	BW6161	VB

RB FR - Landesentwicklungsachse mit **Verbindungswirkung 3,1** von 5,0:

(B31) **Freiburg im Breisgau** - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - **Villingen-Schwenningen**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
164	B 31	Döggingen-Hüfingen	BW5514	WB
165	B 31	Friedenweiler-Unadingen	BW5514	WB
167	B 31	Hinterzarten-Titisee	BW5514	WB
169	B 31	Kirchzarten-Buchenbach	BW5514	WB
172	B 31	OU Döggingen (2. BA)	-	VB
174	B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	BW5514	WB*
175	B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	BW5514	WB
176	B 31	OU Freiburg-Ost (Freiburg-Kirchzarten)	-	VB
177	B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	WB
178	B 31	Stadttunnel Freiburg	BW8613	VB
179	B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	BW8613	WB*
181	B 31	Titisee-Friedenweiler	BW5514	WB

RB FR - Landesentwicklungsachse mit **Verbindungswirkung 3,0** von 5,0:

(B33) **Offenburg** - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - **Villingen-Schwenningen**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
197	B 33	Elgersweier-Gengenbach	BW7614	WB*
198	B 33	Gengenbach-Steinach	BW7614	WB
201	B 33	OU Gutach	BW8166	WB
202	B 33	OU Haslach	BW8167	VB
203	B 33	OU Hornberg	-	VB

Projekte mit überlasteten Abschnitten

Anhand des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) lässt sich die Belastung von Straßen einstufen. Anhand des HBS wurden folgende Projekte, die nicht im Bau oder bereits fertiggestellt sind, ermittelt, bei denen die bestehenden oder die zu ersetzenden Streckenabschnitte voraussichtlich in 2030 überlastet sein werden. Die dargestellte Verkehrsbelastung für 2030 ist der hochgerechnete Prognosewert.

Straße	Abschnitt	Projekt	Ø Verkehrsbelastung		Priorität	
			2010	2030	Bund	Land
1. Ortsentlastende Projekte						
B 27	Nehren - Bodelshausen	BW8507	24.357	28.600	VB	B4
B 31	Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen	BW6525	24.100	28.300	VB	A2
B 10	Verlegung in Enzweihingen	BW6062	22.700	26.700	VB	B4
B 14	Backnang/West - Nellmersbach	BW6071	22.100	26.000	VB	B3
B 30	OU Enzisreute	BW6512	21.300	25.000	WB	kein Bedarf
B 30	Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI	BW6513	21.180	24.900	VB	A2
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	20.400	24.000	WB*	kein Bedarf
B 29	OU Mögglingen	-	19.800	23.300	VB	A1
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	19.440	22.800	WB	kein Bedarf
B 32	OU Ravensburg (Molldieter-Tunnel)	BW6156	19.437	22.800	WB	kein Bedarf
B 31	Stetten - Immenstaad	BW6525	19.400	22.800	VB	B4
B 463	OU Lautlingen	BW8261	19.300	22.700	VB	B3
B 27	OU Jagstfeld	BW8101	19.000	22.300	WB	kein Bedarf
B 10	Süßen/Ost - Gingen/Ost	BW7603	18.800	22.100	VB	B2
B 296	Kernstadtentlastung Calw	BW8635	18.189	21.400	VB	B5
B 10	OU Berghausen (Tunnel)	-	18.116	21.300	WB*	B*
B 10	Gingen/Ost - Geislingen/Mitte	BW7603	18.057	21.200	VB	B4
B 415	Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach	BW7251	17.829	21.000	WB	kein Bedarf
B 28	Verlegung in Freudenstadt	BW8118	17.800	20.900	VB	B5
B 28	Verlegung bei Aach	BW8705	17.400	20.500	WB	kein Bedarf
B 33	OU Haslach im Kinzigtal	BW8167	17.067	20.100	VB	B5
B 290	OU Königshofen (überlastet wegen 1-streifigkeit der Ortsdurchfahrt)	BW8617	14.057	16.500	VB	B5
B 317	OU Atzenbach (überlastet wegen 1-streifigkeit der Ortsdurchfahrt)	BW8248	13.100	15.400	WB	kein Bedarf
B 27	OU Randen (überlastet wegen 1-streifigkeit der Ortsdurchfahrt)	BW8608	12.200	14.400	VB	C5
B 290	OU Rot am See (überlastet wegen 1-streifigkeit der Ortsdurchfahrt)	BW8184	8.290	9.800	WB	kein Bedarf
B 312	OU Edenbachen (überlastet wegen 1-streifigkeit der Ortsdurchfahrt)	BW6226	6.600	7.800	VB	C6
B 313	OU Inneringen (überlastet wegen 1-streifigkeit der Ortsdurchfahrt)	BW6527	3.800	4.500	WB	kein Bedarf
2. Ausbauprojekte bestehender Abschnitte						
A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	BW5015	147.600	173.100	WB	kein Bedarf
A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch	BW5015	124.568	146.100	WB	kein Bedarf
A 5	AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd	BW5002	103.643	121.600	WB	kein Bedarf
A 8	AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen	BW5015	101.678	119.300	WB	kein Bedarf
A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen	BW5015	100.200	117.600	WB	kein Bedarf
A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg	-	89.100	104.500	VB	A1
A 8	AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg	-	84.700	99.400	VB	A1
A 81	AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb	BW5019	82.634	97.000	VB	A2
B 27	AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen	BW7287	80.300	94.200	WB	kein Bedarf

Probleme

Noch Tabelle "Projekte mit überlasteten Abschnitten"

A 5	AK Heidelberg - AK Walldorf	BW5001	76.178	89.400	VB	C4
A 8	ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd	BW5018	75.358	88.400	VB	B2
A 6	AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim	-	74.500	87.400	VB	A1
A 5	Hemsbach - AK Heidelberg	HE5021	70.495	82.700	WB	kein Bedarf
A 6	Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim	-	69.690	81.800	VB	A1
B 10	Stuttgart/Hafen - Esslingen	BW5054	69.200	81.200	WB	kein Bedarf
B 10	Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen	BW5054	69.200	81.200	WB	kein Bedarf
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)	BW8065	67.700	79.400	VB	B4
B 10	Esslingen - Plochinger Dreieck	BW5054	65.200	76.500	WB	kein Bedarf
A 8	AS Mühlhausen - Hohenstadt	BY6601	65.100	76.400	VB	A1
A 6	AK Mannheim - AD Hockenheim	BW5008	62.258	73.100	WB	kein Bedarf
A 6	AK Weinsberg - AS Kupferzell	BW5011	59.951	70.400	VB	B3
A 3	Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY	-	57.946	68.000	VB	B3
A 656	AK Heidelberg - AS Wieblingen	BW7031	55.200	64.800	WB	kein Bedarf
A 656	AK Mannheim - AK Heidelberg	BW7030	55.000	64.600	WB	kein Bedarf
B 10	Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	BW7605	48.386	56.800	VB	C5
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (2. Fahrbahn)	-	38.900	45.700	WB	kein Bedarf
B 27	Bad Friedrichshall - A 6	BW7087	31.778	37.300	WB*	C*
B 27	Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	31.200	36.600	VB	B4
B 29	Essingen - Aalen	BW7611	31.100	36.500	VB	B2
B 462	Bad Rotenfels - Gaggenau/Mitte	BW8256	30.461	35.800	WB	kein Bedarf
B 39	Lgr. RP/BW - L 722 Lusshof	BW8288	27.400	32.200	WB	kein Bedarf
B 33	Allensbach/West - Konstanz (Landeplatz)	BW6161	27.217	32.000	VB	B3
B 27	Donaueschingen - Hüfingen	BW7088	26.656	31.300	VB	B3
B 31	Überlingen/Ost - Oberuhldingen	BW6525	24.300	28.500	VB	C5
B 10	Enzweihingen - Schwieberdingen	BW7605	22.117	26.000	WB	kein Bedarf
B 317	Lörrach - Schopfheim	BW8247	21.437	25.200	WB	kein Bedarf
B 464	n Holzgerlingen - s Holzgerlingen	BW8264	20.231	23.800	VB	B4
B 33	A 5 - Elgersweier	BW7614	19.600	23.000	VB	B3
B 35	Bretten/Diedelsheim - OU Gölshausen	BW8172	19.388	22.800	WB	kein Bedarf
B 31	Oberuhldingen - Meersburg/West	BW6525	19.000	22.300	VB	C6
B 33	Elgersweier - Gengenbach	BW7614	18.500	21.700	WB*	B*
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	18.400	21.600	WB	kein Bedarf
B 31	Kirchzarten - Buchenbach	BW5514	17.800	20.900	WB	kein Bedarf
B 31	OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre)	BW5514	17.200	20.200	WB*	kein Bedarf
B 35	OU Bruchsal	BW8174	16.947	19.900	WB*	C*
B 523	Villingen - Schwenningen (2. BA)	BW7280	16.900	19.900	WB*	C*
B 31	OU Döggingen (2. BA)	-	16.900	19.900	VB	C6

Projekte mit Konfliktpotential

Das Konfliktpotential setzt sich aus den ermittelten Nutzungskonflikten zusammen, die summiert werden. Dabei wird jeder Konflikt mit einem Punkt gewichtet, sodass maximal sieben Punkte erreicht werden. In einem zweiten Schritt erfolgt eine proportionale Umrechnung, auf eine 5-Punkte-Skala. Diese Werte werden für die weitere Berechnung verwendet, finden aber nachfolgend noch keine Anwendung.

Konflikt	Punkte
Hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Verkehrsbelastung außerorts in 2010, wenn laut Prognose das Verkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird.	1
Hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Schwerverkehrsbelastung außerorts in 2010, wenn laut Prognose das Schwerverkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird.	1
Hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten, wenn laut Prognose das Verkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird.	1
Hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten, wenn laut Prognose das Schwerverkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird.	1
Die voraussichtlich Qualität des Verkehrsablaufes in 2030 beträgt E oder F. Es ist eine sehr hohe Belastung oder Überlastung zu erwarten.	1
Die bestehende Netzfunktion nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) ist problematisch, besonders problematisch oder nicht vertretbar und wird sich voraussichtlich nicht bessern.	1
Eine angebaute Ortsdurchfahrt ist vorhanden. Ausschlaggebend ist eine geschlossene Ortslage mit mindestens einer direkten Zufahrt zu einem Grundstück. Die Straße muss das Grundstück erschließen.	1

Die folgende Liste enthält die Projekte, bei denen mindestens vier Konflikte gezählt wurden, wobei nur Projekte enthalten sind, die noch nicht fertiggestellt und ebenfalls noch nicht im Bau sind.

Straße	Abschnitt	Projekt	Konflikte	Priorität	
				Bund	Land
1. Ortsentlastende Projekte mit sieben Konflikten					
B 27	Nehren - Bodelshausen	BW8507	7	VB	B4
B 30	OU Enzisreute	BW6512	7	WB	kein Bedarf
B 31	Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen	BW6525	7	VB	A2
2. Ortsentlastende Projekte mit sechs Konflikten					
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	6	WB*	kein Bedarf
B 14	Backnang/West - Nellmersbach	BW6071	6	VB	B3
B 29	OU Mögglingen	-	6	VB	A1
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	6	WB	kein Bedarf
B 31	Stetten - Immenstaad	BW6525	6	VB	B4
B 33	OU Haslach im Kinzigtal	BW8167	6	VB	B5
B 35	OU Helmsheim	BW8173	6	WB	kein Bedarf
B 311	OU Riedlingen (ortsnaher Lösung)	-	6	WB*	C*
B 311	Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30)	BW7703	6	VB	B4
3. Ortsentlastende Projekte mit fünf Konflikten					
A 98	Bad Säckingen - Murg (1. Fahrbahn)	BW7602	5	VB	B4
B 10	Süßen/Ost - Gingen/Ost	BW7603	5	VB	B2

Probleme

Noch Tabelle "Projekte mit Konfliktpotential"

B 10	Gingen/Ost - Geislingen/Mitte	BW7603	5	VB	B4
B 10	Verlegung in Enzweihingen	BW6062	5	VB	B4
B 10	Mühlacker - Lienzingen	BW6604	5	WB	kein Bedarf
B 14	OU Oppenweiler	BW8074	5	VB	B4
B 14	OU Rietheim-Weilheim	BW8075	5	WB	kein Bedarf
B 14	OU Spaichingen	BW7076	5	WB*	C*
B 27	OU Jagstfeld	BW8101	5	WB	kein Bedarf
B 28	Verlegung in Freudenstadt	BW8118	5	VB	B5
B 30	Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI	BW6513	5	VB	A2
B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	BW6156	5	WB	kein Bedarf
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	BW8201	5	WB	kein Bedarf
B 463	OU Lautlingen	BW8261	5	VB	B3

4. Ortsentlastende Projekte mit vier Konflikten

B 10	Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost	BW7603	4	WB*	C*
B 10	OU Urspring	BW8058	4	WB	kein Bedarf
B 10	OU Amstetten	BW8055	4	WB	kein Bedarf
B 10	OU Berghausen (Tunnel)	-	4	WB*	B*
B 14	OU Michelfeld	BW8291	4	WB	kein Bedarf
B 19	OU Bad Mergentheim	BW8078	4	VB	B2
B 19	OU Schwäbisch Hall - Gelbingen	BW8083	4	WB	kein Bedarf
B 27	Balingen/Süd - Dotternhausen	BW6506	4	WB*	C*
B 27	OU Randen	BW8608	4	VB	C5
B 27	OU Schömburg	BW6506	4	WB*	C*
B 28	OU Blaustein	BW8510	4	WB	kein Bedarf
B 29	Hussenhofen - Böbingen	BW7611	4	VB	C6
B 32	Verlegung bei Blitzenreute	BW8159	4	WB	kein Bedarf
B 32	OU Staig	BW8158	4	WB	kein Bedarf
B 39	OU Ellhofen	BW8615	4	WB	kein Bedarf
B 290	OU Königshofen	BW8617	4	VB	B5
B 290	Königshofen - Bad Mergentheim	BW7188	4	WB	kein Bedarf
B 290	OU Rot am See	BW8184	4	WB	kein Bedarf
B 294	OU Winden	BW8194	4	VB	B2
B 294	OU Bauschlott	BW8191	4	VB	B4
B 296	Kernstadtentlastung Calw	BW8635	4	VB	B5
B 312	OU Edenbachen	BW6226	4	VB	C6
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	4	WB	kein Bedarf
B 313	OU Grafenberg	BW8242	4	VB	B3
B 415	Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach	BW7251	4	WB	kein Bedarf
B 462	OU Schramberg	BW8255	4	WB*	C*
B 466	Süßen - w Donzdorf	-	4	VB	B2

5. Ausbauprojekte bestehender Abschnitte mit sieben Konflikten

- keine -

6. Ausbauprojekte bestehender Abschnitte mit sechs Konflikten

- keine -

7. Ausbauprojekte bestehender Abschnitte mit fünf Konflikten

B 27	Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	5	VB	B4
------	---------------------------------------------------	--------	---	----	----

8. Ausbauprojekte bestehender Abschnitte mit vier Konflikten

B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)	BW8065	4	VB	B4
B 31	OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre)	BW5514	4	WB*	kein Bedarf

Hauptachsen mit hohem bis herausragendem Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrten

Hauptachsen dienen in erster Linie dem überregionalen Verkehr und verbinden Metropolregionen mit Metropolregionen oder Oberzentren mit Oberzentren oder binden Mittelzentren an Oberzentren an. Daher sollten diese Verkehrswege möglichst ortsdurchfahrtsfrei sein. Dennoch gibt es in Baden-Württemberg derzeit folgende Abschnitte von Hauptachsen mit hohem bis herausragenden Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrten.

Regierungsbezirk Freiburg

- ▶ B 31 Breisach - Freiburg - Hüfingen
- ▶ B 33 Allensbach - Konstanz
- ▶ B 317 Schopfheim - Weil am Rhein

Regierungsbezirk Karlsruhe

- ▶ -keine-

Regierungsbezirk Stuttgart

- ▶ B 10 Geislingen (Steige) - Stuttgart
- ▶ B 14 Backnang - Waiblingen
- ▶ B 29 Lorch - Aalen

Regierungsbezirk Tübingen

- ▶ B 27 Tübingen - Hechingen
- ▶ B 30 Bad Waldsee - Friedrichshafen
- ▶ B 31 Stetten - Friedrichshafen

Projekte mit Prioritätskonflikt

Prioritätskonflikte sind Konflikte, die entstehen, wenn der tatsächliche, verkehrliche Bedarf und die beigemessene Priorität von Bund und Land auseinander gehen. Das heißt, besteht zum Beispiel für ein Projekt ein hoher Bedarf, der Bund stuft dieses allerdings in den Weiteren Bedarf ein, so entsteht ein Prioritätskonflikt. Der Prioritätskonflikt errechnet sich aus

- der Priorität des Bundes (Vordringliche Bedarf, Weiterer Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht),
- der Priorität des Landes (A1, A2, B*, B2, B3, B4, B5, C*, C4, C5, C6 und "kein Bedarf") und
- des ermittelten Projektnutzens.

Je weiter Priorität und Nutzen auseinander gehen, desto höher ist der Prioritätskonflikt. Maximal können fünf Punkte erreicht werden, wobei ein Wert bis 2 unbedenklich ist. Der höchste Projektnutzen aller Projekte in Baden-Württemberg beträgt zum Vergleich 44,9.

Straße	Abschnitt	Projekt	Nutzen	Priorität		Prioritätskonflikt
				Bund	Land	
1. Projekte mit herausragendem Prioritätskonflikt						
A 5	AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd	BW5002	44,9	WB	kein Bedarf	5,0 herausragender Konflikt
2. Projekte mit sehr hohem Prioritätskonflikt						
A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	BW5015	42,6	WB	kein Bedarf	4,7 sehr hoher Konflikt
A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch	BW5015	41,1	WB	kein Bedarf	4,6 sehr hoher Konflikt
A 5	Hemsbach - AK Heidelberg	HE5021	38,6	WB	kein Bedarf	4,3 sehr hoher Konflikt
A 8	AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen	BW5015	37,1	WB	kein Bedarf	4,1 sehr hoher Konflikt
A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen	BW5015	36,3	WB	kein Bedarf	4,0 sehr hoher Konflikt
3. Projekte mit hohem Prioritätskonflikt						
B 27	AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen	BW7287	35,1	WB	kein Bedarf	3,9 hoher Konflikt
B 30	OU Enzisreute	BW6512	31,6	WB	kein Bedarf	3,5 hoher Konflikt
A 5	AS Offenburg/Süd - AS Teningen	BW5501	31,0	WB	kein Bedarf	3,5 hoher Konflikt
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	31,0	WB	kein Bedarf	3,5 hoher Konflikt
A 6	AK Mannheim - AD Hockenheim	BW5008	30,8	WB	kein Bedarf	3,4 hoher Konflikt
B 317	OU Atzenbach	BW8248	30,3	WB	kein Bedarf	3,4 hoher Konflikt
A 5	Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH	BW5502	29,0	WB	kein Bedarf	3,2 hoher Konflikt
B 30	Oberessendorf - Bad Waldsee	BW6512	28,7	WB	kein Bedarf	3,2 hoher Konflikt
B 317	Zell - Hausen	BW8250	28,5	WB	kein Bedarf	3,2 hoher Konflikt
A 6	AD Hockenheim - AK Walldorf	BW5009	28,5	WB	kein Bedarf	3,2 hoher Konflikt
B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	BW6512	27,8	WB	kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 30	Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284)	BW6512	27,6	WB	kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 10	Stuttgart/Hafen - Esslingen	BW5054	27,0	WB	kein Bedarf	3,0 hoher Konflikt
4. Projekte mit mittlerem Prioritätskonflikt						
B 30	Hochdorf - Oberessendorf (L 284)	BW6512	26,7	WB	kein Bedarf	3,0 mittlerer Konflikt
B 10	Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen	BW5054	25,9	WB	kein Bedarf	2,9 mittlerer Konflikt
B 10	Esslingen - Plochinger Dreieck	BW5054	25,7	WB	kein Bedarf	2,9 mittlerer Konflikt
A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE	RP6601	25,6	WB	kein Bedarf	2,9 mittlerer Konflikt
B 317	Lörrach - Schopfheim	BW8247	24,5	WB	kein Bedarf	2,7 mittlerer Konflikt

Probleme

noch Tabelle "Projekte mit Prioritätskonflikt"

B 10	Enzweihingen - Schwieberdingen	BW7605	24,3	WB	kein Bedarf	2,7	mittlerer Konflikt
A 98	Bad Säckingen - Murg (2. Fahrbahn)	BW5505	23,8	WB	kein Bedarf	2,7	mittlerer Konflikt
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	BW8249	23,1	WB	kein Bedarf	2,6	mittlerer Konflikt
A 98	Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (2. Fahrbahn)	BW5505	22,9	WB	kein Bedarf	2,5	mittlerer Konflikt
B 311	Ehingen/Stetten - Ehingen	BW7619	22,5	WB	kein Bedarf	2,5	mittlerer Konflikt
B 311	OU Obermarchtal	BW7619	22,4	WB	kein Bedarf	2,5	mittlerer Konflikt
B 311	OU Deppenhäusen	BW7619	22,4	WB	kein Bedarf	2,5	mittlerer Konflikt
B 33	OU Gutach	BW8166	22,1	WB	kein Bedarf	2,5	mittlerer Konflikt
B 311	OU Immendingen	BW8214	21,7	WB	kein Bedarf	2,4	mittlerer Konflikt
B 311	Ehingen - Gamerschwang	BW7619	21,5	WB	kein Bedarf	2,4	mittlerer Konflikt
B 10	OU Urspring	BW8058	21,4	WB	kein Bedarf	2,4	mittlerer Konflikt
B 10	OU Amstetten	BW8055	21,2	WB	kein Bedarf	2,4	mittlerer Konflikt
B 290	Königshofen - Bad Mergentheim	BW7188	20,5	WB	kein Bedarf	2,3	mittlerer Konflikt
B 14	OU Michelfeld	BW8291	19,2	WB	kein Bedarf	2,1	mittlerer Konflikt
A 656	AK Heidelberg - AS Wieblingen	BW7031	18,4	WB	kein Bedarf	2,1	mittlerer Konflikt

Projekte mit Verkehrsschatten

Bisher wurde als Verkehrsschatten bezeichnet, wenn sich jemand benachteiligt fühlte, da bei ihm nichts gebaut wird. Dies ist eine reine subjektive Empfindung. Deshalb werden nachfolgend Verkehrsschatten aus der Anzahl der ermittelten Nutzungskonflikte und dem Prioritätskonflikt berechnet. Maximal können 5 Punkte erreicht werden, wobei von Verkehrsschatten erst bei einer errechneten Punktezahl von 2 oder höher gesprochen werden kann. Der höchste Projektnutzen aller Projekte in Baden-Württemberg beträgt zum Vergleich 44,9. Die Höchstpunktezahl der Nutzungskonflikte beträgt 7.

Abkürzungen

NK = Nutzungskonflikte

PK = Prioritätskonflikt

Straße	Abschnitt	Projekt	Nutzen	NK	PK	Verkehrsschatten
1. Projekte mit herausragendem Verkehrsschatten						
B 30	OU Enzisreute	BW6512	31,6	7	3,5	5,0 herausragender Verkehrsschatten
2. Projekte mit sehr hohem Verkehrsschatten						
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	31,0	6	3,5	4,2 herausragender Verkehrsschatten
3. Projekte mit hohem Verkehrsschatten						
A 5	AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd	BW5002	44,9	3	5,0	3,0 hoher Verkehrsschatten
4. Projekte mit mittlerem Verkehrsschatten						
A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	BW5015	42,6	3	4,7	2,9 mittlerer Verkehrsschatten
A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch	BW5015	41,1	3	4,9	2,8 Mittlerer Verkehrsschatten
A 8	AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen	BW5015	37,1	3	4,1	2,5 Mittlerer Verkehrsschatten
A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen	BW5015	36,3	3	4,0	2,5 Mittlerer Verkehrsschatten
B 27	AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen	BW7287	35,1	3	3,9	2,4 mittlerer Verkehrsschatten
B 317	OU Atzenbach	BW8248	30,1	3	3,4	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
B 35	OU Helmsheim	BW8173	15,1	6	1,7	2,0 mittlerer Verkehrsschatten
5. Projekte mit geringem Verkehrsschatten						
B 10	Mühlacker - Lienzingen	BW6604	17,6	5	2,0	2,0 geringer Verkehrsschatten
B 10	OU Urspring	BW8058	21,4	4	2,4	1,9 geringer Verkehrsschatten
A 6	AD Hockenheim - AK Walldorf	BW5009	28,5	3	3,2	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 10	OU Amstetten	BW8055	21,2	4	2,4	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 290	Königshofen - Bad Mergentheim	BW7188	20,5	4	2,3	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 14	OU Michelfeld	BW8291	19,2	4	2,1	1,7 geringer Verkehrsschatten

Probleme

noch Tabelle "Projekte mit Verkehrsschatten"

B 14	OU Riethem-Weilheim	BW8075	14,7	5	1,6	1,7	geringer Verkehrsschatten
B 10	Enzweihingen - Schwieberdingen	BW7605	24,3	3	2,7	1,6	geringer Verkehrsschatten
B 27	OU Jagstfeld	BW8101	14,4	5	1,6	1,6	geringer Verkehrsschatten
B 290	OU Rot am See	BW8184	17,4	4	1,9	1,6	geringer Verkehrsschatten
B 311	OU Obermarchtal	BW7619	22,4	3	2,5	1,5	geringer Verkehrsschatten
B 311	OU Deppenhausen	BW7619	22,4	3	2,5	1,5	geringer Verkehrsschatten
B 33	OU Gutach	BW8166	22,1	3	2,5	1,5	geringer Verkehrsschatten
B 311	OU Immendingen	BW8214	21,7	3	2,4	1,5	geringer Verkehrsschatten
B 32	Verlegung bei Blitzenreute	BW8159	15,6	4	1,7	1,4	geringer Verkehrsschatten
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	BW8201	11,9	5	1,3	1,3	geringer Verkehrsschatten
B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	BW6156	11,7	5	1,3	1,3	geringer Verkehrsschatten
B 30	Oberessendorf - Bad Waldsee	BW6512	28,7	2	3,2	1,3	geringer Verkehrsschatten
B 317	Zell - Hausen	BW8250	28,5	2	3,2	1,3	geringer Verkehrsschatten
B 32	OU Staig	BW8158	14,0	4	1,6	1,3	geringer Verkehrsschatten
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	13,9	4	1,5	1,3	geringer Verkehrsschatten
B 10	Stuttgart/Hafen - Esslingen	BW5054	27,0	2	3,0	1,2	geringer Verkehrsschatten
B 415	Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach	BW7251	13,1	4	1,5	1,2	geringer Verkehrsschatten
B 10	Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen	BW5054	25,9	2	2,9	1,2	geringer Verkehrsschatten
B 10	Esslingen - Plochinger Dreieck	BW5054	25,7	2	2,9	1,2	geringer Verkehrsschatten
B 27	OU Neukirch	BW6506	16,5	3	1,8	1,1	geringer Verkehrsschatten
B 317	Lörrach - Schopfheim	BW8247	24,5	2	2,7	1,1	geringer Verkehrsschatten
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	BW8249	23,1	2	2,6	1,0	geringer Verkehrsschatten

Rangliste nach Bedarf

Es ist zwar aufgrund der Planungsstände nicht möglich die Projekte im Bundesverkehrswegeplan nach Bedarf abzuarbeiten, zur Verdeutlichung, welchen Nutzen welches Projekt nach der angewandten Methodik hat, wird dennoch nachfolgend eine Rangliste nach Bedarf dargestellt. Enthalten sind alle Bundesfernstraßenprojekte in Baden-Württemberg, die bis zum 30.06.2012 noch nicht fertiggestellt waren. In einer ersten Tabelle befinden sich die bewerteten Projekte absteigend sortiert nach Bedarf, in einer zweiten Tabelle Projekte, die aufgrund lückenhafter Daten nicht bewertet werden konnten.

Tabelle 1: Rangliste nach Bedarf

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
1	A 5	AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd	BW5002	WB	kein Bedarf	nach 2035	44,9
2	A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	42,6
3	A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	41,1
4	A 8	Hohenstadt - AS Ulm/West	BY5015	VB	B3	2015-2025	39,3
5	A 5	Hemsbach - AK Heidelberg	HE5021	WB	kein Bedarf	nach 2035	38,6
6	A 8	AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	37,1
7	A 8	ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd	BW5018	VB	B2	2015-2025	36,8
8	A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	36,3
9	B 27	AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen	BW7287	WB	kein Bedarf	nach 2035	35,1
10	A 5	AK Heidelberg - AK Walldorf	BW5001	VB	C4	2025-2035	35,0
11	A 3	Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY	-	VB	B3	2015-2025	33,2
12	A 81	AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb	BW5019	VB	A2	bis 2015	33,1
13	A 8	AS Ulm/West - AS Ulm/Ost	BY5015	VB	B3	2015-2025	33,0
14	A 81	AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen	BW5019	VB	A2	bis 2015	32,7
15	A 5	AS Baden-Baden - AS Bühl	BW5003	VB	A1	bis 2015	32,2
16	A 5	AS Bühl - AS Achern	BW5003	VB	A1	bis 2015	32,1
17	A 5	AS Appenweier - AS Offenburg	BW5006	VB	A1	bis 2015	31,9
18	B 30	OU Enzisreute	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	31,6
19	B 31	Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen	BW6525	VB	A2	bis 2015	31,4
20	A 5	AS Offenburg/Süd - AS Teningen	BW5501	WB	kein Bedarf	nach 2035	31,0
21	A 5	AS Teningen - AS Freiburg/Mitte	BW5501	VB	C4	2025-2035	31,0
22	B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	31,0
23	A 6	AK Mannheim - AD Hockenheim	BW5008	WB	kein Bedarf	nach 2035	30,8
24	A 6	AK Weinsberg - AS Kupferzell	BW5011	VB	B3	2015-2025	30,8
25	B 31	Stetten - Immenstaad	BW6525	VB	B4	2015-2025	30,5
26	B 317	OU Atzenbach	BW8248	WB	kein Bedarf	nach 2035	30,3
27	B 31	Überlingen/Ost - Oberuhldingen	BW6525	VB	C5	2025-2035	30,2
28	B 31	Oberuhldingen - Meersburg/West	BW6525	VB	C6	2025-2035	30,1
29	B 10	Süßen/Ost - Gingen/Ost	BW7603	VB	B2	2015-2025	30,0
30	B 30	Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI	BW6513	VB	A2	bis 2015	29,9
31	A 5	Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH	BW5502	WB	kein Bedarf	nach 2035	29,0
32	B 30	Oberessendorf - Bad Waldsee	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	28,7
33	B 317	Zell - Hausen	BW8250	WB	kein Bedarf	nach 2035	28,5
34	A 6	AD Hockenheim - AK Walldorf	BW5009	WB	kein Bedarf	nach 2035	28,5
35	B 10	Gingen/Ost - Geislingen/Mitte	BW7603	VB	B4	2015-2025	28,2
36	B 31	Überlingen/West - Überlingen/Ost	BW6525	VB	B2	2015-2025	28,2

Rangliste nach Bedarf

noch Tabelle "Rangliste nach Bedarf"

37	B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	27,8
38	A 98	Bad Säckingen - Murg (1. Fahrbahn)	BW7602	VB	B4	2015-2025	27,7
39	B 30	Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)	BW6513	VB	B4	2015-2025	27,7
40	B 30	Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284)	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	27,6
41	B 14	Backnang/West - Nellmersbach	BW6071	VB	B3	2015-2025	27,2
42	B 10	Stuttgart/Hafen - Esslingen	BW5054	WB	kein Bedarf	nach 2035	27,0
43	A 98	Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (1. Fahrbahn)	BW7602	VB	B3	2015-2025	26,8
44	B 30	Hochdorf - Oberessendorf (L 284)	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	26,7
45	B 31	Meersburg/West - Stetten	BW6525	VB	B4	2015-2025	26,1
46	B 10	Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen	BW5054	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,9
47	B 10	Esslingen - Plochingen Dreieck	BW5054	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,7
48	B 29	Hussenhofen - Böbingen	BW7611	VB	C6	2025-2035	25,6
49	A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE	RP6601	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,6
50	B 29	Essingen - Aalen	BW7611	VB	B2	2015-2025	25,5
51	B 290	OU Königshofen	BW8617	VB	B5	2015-2025	25,4
52	B 10	Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	BW7605	VB	C5	2025-2035	25,3
53	B 10	Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost	BW7603	WB*	C*	2025-2035	24,9
54	A 6	AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY	BW5012	WB*	B*	2015-2025	24,7
55	B 317	Lörrach - Schopfheim	BW8247	WB	kein Bedarf	nach 2035	24,5
56	B 10	Enzweihingen - Schwieberdingen	BW7605	WB	kein Bedarf	nach 2035	24,3
57	B 29	Böbingen - Mögglingen	BW7611	VB	C5	2025-2035	24,1
58	B 29	Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen	BW7611	VB	C6	2025-2035	24,1
59	B 294	OU Winden	BW8194	VB	B2	2015-2025	23,9
60	A 98	Bad Säckingen - Murg (2. Fahrbahn)	BW5505	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,8
61	B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	-	WB*	C*	2025-2035	23,7
62	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)	BW8065	VB	B4	2015-2025	23,2
63	B 317	OU Schönau im Schwarzwald	BW8249	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,1
64	A 98	Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (2. Fahrbahn)	BW5505	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,9
65	B 14	OU Oppenweiler	BW8074	VB	B4	2015-2025	22,5
66	B 311	Ehingen/Stetten - Ehingen	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,5
67	B 311	OU Obermarchtal	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,4
68	B 311	OU Deppenhäuser	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,4
69	B 311	Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30)	BW7703	VB	B4	2015-2025	22,2
70	B 33	OU Gutach	BW8166	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,1
71	B 10	Verlegung in Enzweihingen	BW6062	VB	B4	2015-2025	22,0
72	B 311	OU Immendingen	BW8214	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,7
73	B 311	Ehingen - Gamerschwang	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,5
74	B 10	OU Urspring	BW8058	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,4
75	B 10	OU Amstetten	BW8055	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,2
76	B 463	OU Lautlingen	BW8261	VB	B3	2015-2025	20,6
77	B 311	OU Unlingen	BW8220	VB	B3	2015-2025	20,5
78	B 290	Königshofen - Bad Mergentheim	BW7188	WB	kein Bedarf	nach 2035	20,5
79	B 313	OU Grafenberg	BW8242	VB	B3	2015-2025	20,5
80	B 33	OU Haslach im Kinzigtal	BW8167	VB	B5	2025-2035	19,5
81	B 14	OU Michelfeld	BW8291	WB	kein Bedarf	nach 2035	19,2
82	B 27	Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	VB	B4	2015-2025	19,0
83	B 27	Nehren - Bodelshausen	BW8507	VB	B4	2015-2025	18,5
84	A 656	AK Heidelberg - AS Wieblingen	BW7031	WB	kein Bedarf	nach 2035	18,4
85	A 656	AS Mannheim/West - AK Mannheim	BW7029	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,9
86	A 656	AK Mannheim - AK Heidelberg	BW7030	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,8
87	B 31	Kirchzarten - Buchenbach	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,7

noch Tabelle "Rangliste nach Bedarf"

88	B 28	Verlegung in Freudenstadt	BW8118	VB	B5	2015-2025	17,7
89	B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,6
90	B 10	Mühlacker - Lienzingen	BW6604	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,6
91	B 31	OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre)	BW5514	WB*	kein Bedarf	nach 2035	17,5
92	B 27	Balingen/Süd - Dotternhausen	BW6506	WB*	C*	2025-2035	17,5
93	B 294	OU Loßburg	BW8193	VB	C6	2025-2035	17,4
94	B 290	OU Rot am See	BW8184	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,4
95	B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	BW8246	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,3
96	B 10	Geislingen/Ost - Amstetten (Geislinger Steige)	BW8059	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,3
97	B 27	OU Randen	BW8608	VB	C5	2025-2035	17,2
98	B 27	OU Schömberg	BW6506	WB*	C*	2025-2035	16,6
99	B 27	OU Neukirch	BW6506	WB	kein Bedarf	nach 2035	16,5
100	B 31	Hinterzarten - Titisee	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	16,4
101	B 312	OU Edenbachen	BW6226	VB	C6	2025-2035	15,9
102	B 294	OU Bauschlott	BW8191	VB	B4	2015-2025	15,9
103	B 31	Stadttunnel Freiburg (1. Röhre)	BW8613	VB	C6	2025-2035	15,8
103	B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	BW8613	WB*	C*	2025-2035	15,8
104	B 293	N-OU Berghausen/OU Jöhlingen	BW8519	WB*	B*	2015-2025	15,7
105	B 32	Verlegung bei Blitzenreute	BW8159	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,6
106	B 31	Friedenweiler - Unadingen	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,5
107	B 31	Titisee - Friedenweiler	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,5
108	B 31	Döggingen - Hüfingen	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,5
109	B 31	OU Falkensteig - Engenbach (2. Tunnelröhre) und Engenbach-Kehrekrurve	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,5
110	B 10	Illingen - Enzweihingen	BW6604	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,3
111	B 35	OU Helmsheim	BW8173	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,1
112	B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	BW8122	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,7
113	B 14	OU Riethem-Weilheim	BW8075	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,7
114	B 27	OU Jagstfeld	BW8101	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,4
115	B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	BW8157	WB*	C*	bis 2015	14,4
116	B 32	OU Staig	BW8158	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,0
117	B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,9
118	B 19	OU Bad Mergentheim	BW8078	VB	B2	bis 2015	13,8
119	B 500	A 5 (Baden-Baden) - Bundesgrenze D/F (Iffezheim)	BW5032	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,7
120	B 27	Donaueschingen - Hüfingen	BW7088	VB	B3	2015-2025	13,7
121	B 311n	Sigmaringen (L 456) - Mengen	BW7221	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,6
122	B 290	OU Wallhausen	BW8185	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,4
123	B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	BW8509	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,3
124	B 19	OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	BW8632	WB*	C*	2025-2035	13,2
125	B 415	Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach	BW7251	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,1
126	B 29	OU Pflaumloch	BW8121	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,0
127	B 462	Bad Rotenfels - Gaggenau/Mitte	BW8256	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,0
128	B 32	OU Boms	BW8152	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,0
129	B 28n	OU Horb am Neckar (kleine Lösung)	BW8610	VB	B3	2015-2025	13,0
130	B 28n	OU Schopfloch	BW8610	VB	B3	bis 2015	12,9
131	B 27	Bad Friedrichshall - A 6	BW7087	WB*	C*	2025-2035	12,8
132	B 27	OU Jestetten	BW8092	VB	C6	2025-2035	12,6
133	B 312	OU Engstingen	BW7230	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,5
134	B 33	Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)	BW8630	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,5
135	B 32	OU Jungingen	BW8155	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,4
136	B 313	OU Inneringen	BW6527	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,3
137	B 462	OU Dunningen	BW8253	VB	B2	bis 2015	12,2

Rangliste nach Bedarf

noch Tabelle "Rangliste nach Bedarf"

138	B 312	OU Ochsenhausen	BW6226	VB	C5	2025-2035	12,2
139	B 312	OU Ringschnait	BW6226	VB	C6	2025-2035	12,2
140	B 290	OU Blaufelden	BW8183	VB	C6	2025-2035	12,1
141	B 28n	Grünmettstetten - L 355a	BW8610	WB*	C*	2025-2035	12,0
142	B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	BW8201	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,9
143	B 27	OU Zollhaus bei Blumberg	BW8608	VB	C6	2025-2035	11,8
144	B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	BW6156	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,7
145	B 27	OU Neckarburken	BW8093	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,7
146	B 27	OU Offenau	BW8100	WB*	C*	2025-2035	11,7
147	B 296	Kernstadtentlastung Calw	BW8635	VB	B5	2015-2025	11,7
148	B 27	OU Behla	BW8608	VB	C5	2025-2035	11,6
149	B 313	OU Großengstingen	BW8521	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,5
150	B 462	OU Schramberg	BW8255	WB*	C*	2025-2035	11,4
151	B 35	Bretten/Diedelsheim - OU Gölshausen	BW8172	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,3
152	B 312	OU Tigerfeld	BW8233	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,3
153	B 465	OU Owen und Lenningen	BW8511	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,2
154	B 312	OU Pfronstetten	BW8232	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,2
155	B 463	OU Unterreichenbach	BW8262	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,2
156	B 35	OU Bruchsal	BW8174	WB*	C*	2025-2035	11,1
157	B 10	OU Berghausen (Tunnel)	-	WB*	B*	2015-2025	11,0
158	B 312	OU Huldstetten	BW8231	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,9
159	B 19	OU Schwäbisch Hall - Gelbingen	BW8083	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,8
160	B 294	Südwesttangente Bretten	BW8195	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,7
161	B 462	Verlegung in Baiersbronn	BW8258	WB*	C*	2025-2035	10,7
162	B 464	n Holzgerlingen - s Holzgerlingen	BW8264	VB	B4	2015-2025	10,3
163	B 463	Westtangente Pforzheim (2. BA Sonnenbergtunnel)	BW8263	WB*	C*	2025-2035	10,2
164	B 465	OU Sontheim und Weisel	BW8270	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,1
165	B 465	OU Ehingen	BW8208	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,1
166	B 14	OU Spaichingen	BW7076	WB*	C*	2025-2035	9,9
167	B 462	Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)	BW8259	WB*	C*	2025-2035	9,7
168	B 312	Metzingen - Metzingen/West	BW8227	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,7
169	B 312	Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß	BW8290	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,6
170	B 312	OU Zwiefalten	BW8235	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,5
171	B 465	OU Altsteußlingen	BW8266	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,5
172	B 465	OU Ingerkingen	BW8267	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,5
173	B 523	Villingen - Schwenningen (2. BA)	BW7280	WB*	C*	2025-2035	9,0
174	B 28	OU Blaustein	BW8510	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,9
175	B 313	OU Engelswies und Vilsingen	BW8240	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,9
176	B 313	Engstingen/Haid - Trochtelfingen	BW6527	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,9
177	B 465	OU Münsingen (2. BA)	BW8268	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,8
178	B 12	OU Großholzleute	BW8069	VB	C6	2025-2035	8,7
179	B 28	OU Feldstetten	BW8285	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,0
180	B 313	Inneringen - Jungnau	BW6527	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,9
181	B 314	OU Grimmelshofen	BW8244	VB	B2	2015-2025	7,9
182	B 32	OU Horb am Neckar	BW8154	VB	B3	2015-2025	7,8
183	B 465	OU Warthausen	BW8524	VB	C6	2025-2035	7,8
184	A 61	Lgr. RP/BW - AD Hockenheim	RP5623	VB	C4	2025-2035	7,8
185	B 39	OU Willsbach	BW8182	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,6
186	B 465	OU Seeburg	BW8269	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,3
187	B 19	OU Gaildorf (sö Abschnitt)	BW8631	VB	B4	2015-2025	7,2
188	B 14	Verlegung bei Stockach	BW8077	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,2
189	B 500	Tieferlegung in Häusern	BW8279	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,0

noch Tabelle "Rangliste nach Bedarf"

190	B 32	OU Burladingen	BW8153	WB	kein Bedarf	nach 2035	6,9
191	B 32	Neufra - Gammertingen	BW8160	WB	kein Bedarf	nach 2035	4,9
192	B 500	OU Schönwald	BW8277	WB	kein Bedarf	nach 2035	4,1

Tabelle 2: Nicht bewertbare Projekte

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
-	A 5	AS Achern - AS Appenweier	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 6	AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 6	Kirchardt - AS Heilbronn/Untereisesheim	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 6	Neckartalübergang Neckarsulm	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 8	AS Karlsbad - AS Pforzheim/West	-	VB	A2	bis 2015	-
-	A 8	AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 8	Gruibingen - AS Mühlhausen	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 8	AS Mühlhausen - Hohenstadt	BY6601	VB	A1	bis 2015	-
-	A 98	Bgr. F/D (Märkt) - AD Weil am Rhein	BW7021	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	A 98	Lörrach/Ost - Rheinfelden/Karsau	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 98	AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau	-	WB	kein Bedarf	bis 2015	-
-	A 98	Murg - Hauenstein (2. Fahrbahn)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	A 98	Hauenstein - Tiengen (1. Fahrbahn)	BW7602	VB	C5	2025-2035	-
-	A 98	Hauenstein - Tiengen (2. Fahrbahn)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 3	OU Rastatt-Süd	-	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	WB*	kein Bedarf	2015-2025	-
-	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn)	-	VB	C5	2025-2035	-
-	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (2. Fahrbahn)	-	WB	kein Bedarf	2025-2035	-
-	B 10	Stuttgart/Zuffenhausen (Friedrichswahl) - Stuttgart/Nord (Pragsattel)	BW8067	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 10	Stuttgart/Zuffenhausen - Neuwirtshausen	BW8066	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 14	Verlegung in Schwäbisch Hall	-	VB	B3	2015-2025	-
-	B 27	OU Hardheim	BW8609	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 27	Tübingen (Bläsibad) - Nehren	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 28	Verlegung bei Aach	BW8705	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 28n	Rottenburg -Tübingen	-	VB	B2	2015-2025	-
-	B 29	Nordosttring Stuttgart	BW6286	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 29	OU Mögglingen	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 29a	Aalen/Unterkochen, nach Abstufung B 19	BW8120	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 29a	OU Ebnat (w Ebnat - A 7), nach Abstufung B 19	BW8120	VB	C5	2025-2035	-
-	B 31	Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA)	-	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 31	OU Döggingen (2. BA)	-	VB	C6	2025-2035	-
-	B 31	Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen/B 30 (alt)	BW6151	VB	C6	2025-2035	-
-	B 32	OU Herbertingen mit Verlegung B 311	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 33	A 5 - Elgersweier	BW7614	VB	B3	2015-2025	-
-	B 33	Elgersweier - Gengenbach	BW7614	WB*	B*	2015-2025	-
-	B 33	Gengenbach - Steinach	BW7614	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 33	Allensbach/West - Konstanz (Landeplatz)	BW6161	VB	B3	2015-2025	-
-	B 34	OU Grenzach	BW8630	VB	B3	2015-2025	-
-	B 34	OU Wyhlen	BW8630	VB	B3	2015-2025	-
-	B 34	OU Oberlauchringen	-	WB*	C*	2015-2025	-
-	B 39	Lgr. RP/BW - L 722 Lusshof	BW8288	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 39	OU Mühlhausen bei Wiesloch	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 39	OU Ellhofen	BW8615	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 292	OU Adelsheim und OU Osterburken	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	-	VB	A2	bis 2015	-
-	B 313	OU Krumbach	BW8637	WB	kein Bedarf	nach 2035	-

noch Tabelle "Nicht bewertbare Projekte"

-	B 317	Lörrach - Weil am Rhein	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 462	OU Forbach	BW8254	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 463	Westtangente Pforzheim (1. BA Arlingertunnel)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 463	OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 464	Renningen - Sindelfingen	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	BW8265	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 465	Schorndorf - Göppingen	BW6634	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 465	Querspange Mettenberg	BW8271	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 466	Süßen - w Donzdorf	-	VB	B2	bis 2015	-
-	B 466	OU Böhmenkirch	BW8701	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 466	OU Heidenheim (Tunnel)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 467	Querspange Tettngang	BW7638	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 535	OU Schwetzingen/Plankstadt	-	VB	A1	bis 2015	-

Rangliste nach Planungs- stand

Von der ersten Planung bis zur Realisierung eines Projekts vergehen nicht selten 20 Jahre. Falsche Weichenstellungen haben damit Auswirkungen über Jahrzehnte. Viele Planungen die heute verwundern wurden vor vielen Jahren begonnen - zu Zeiten, als die Bedarfsorientierung noch nicht stark ausgeprägt war und für Straßenbauten mehr Gelder zur Verfügung standen.

Damals wurden vermeindlich kleine Projekte angestoßen, da davon ausgegangen wurde, dass sie nur wenig kosten. Es wurde damit gerechnet, dass sie schnell abgeschlossen sind. So lässt sich erklären, dass heute einige Projekte mit niedrigerem Bedarf sich oft in höheren Planungsstufen befinden, als Projekte mit höherem Bedarf. Einige Projekte sind bereits fertiggestellt, andere sind im Bau oder befinden sich in späten Planungsphasen.

Für die Planung und den Bau von Verkehrswegen sind erhebliche Finanzmittel erforderlich. Ein Stopp dieser Projekte würde zu erheblichen finanziellen Verlusten und volkswirtschaftlichen Schäden führen. Deshalb werden sie weiterverfolgt. Dies hat die unangenehme Nebenwirkung, dass sich Baden-Württemberg aufgrund der zu geringen Mittelzuweisungen durch den Bund inzwischen in einer Zwangslage befindet, die es weitgehend verhindert große Engpässe zu beseitigen und höchste belastete Orte zu entlasten. Die zur Verfügung stehenden Gelder sind in den laufenden Projekten gebunden. Neue Projekte sind nur noch in Ausnahmefällen möglich.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Rangliste nach Bedarf und Planungsstand wieder. Einige Projekte konnten nicht vollständig bewertet werden. Diese sind ebenfalls in der Tabelle ohne Punktezahl bei Rang und Nutzen aufgeführt. Sie sind nur in frühen Planungsphasen relevant. In den Planungsphasen "Fertiggestellt", "Im Bau", "Planfestgestellt" und "In der Planfeststellung" ist davon auszugehen, dass die darin enthaltenen Projekte unabhängig vom tatsächlichen, verkehrlichen Bedarf und Nutzen, fortgeführt werden.

Ausgehend von den zurzeit zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ist zu erwarten, dass in den Bundesverkehrswegeplan 2015 nur wenige Projekte in frühen Planungsphasen in eine Stufe mit Planungsrecht aufgenommen werden.

Rangliste nach Bedarf unter Beachtung der Planungsstände

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
Fertiggestellt							
1	A 8	AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim	BW5018	VB	A1	2011	34,0
2	A 8	AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY	BY5015	VB	A2	2010	31,2
3	B 294	OU Elzach	BW8192	VB	B2	2012	24,0
4	B 10	OU Luizhausen	BW8057	VB	A1	2006	22,1
5	B 311	OU Neuhausen ob Eck	BW8215	VB	B2	2011	20,7

Rangliste nach Planungsstand

noch Tabelle "Rangliste nach Bedarf unter Beachtung der Planungsstände"

6	B 12	OU Isny (BW- und BY-Anteil)	BW8070	VB	A1	2009	13,6
7	B 466	OU Donzdorf	BW8272	WB	kein Bedarf	2010	12,5
8	B 312	OU Uttenweiler	BW8234	VB	A1	2008	11,6
9	B 19	OU Gaisbach	BW8082	VB	A1	2010	11,0
10	B 492	OU Brenz	BW8275	VB	B4	2012	8,6
11	B 297	OU Lorch	BW8123	VB	A1	2008	6,7
-	A 8	Stuttgart/Degerloch	-	VB	-	2003	-
-	B 29	OU Schwäbisch Gmünd (1. BA)	-	VB	-	2001	-
-	B 31	OU Eriskirch	-	VB	-	2003	-
-	B 36	OU Graben-Neudorf	-	VB	-	2006	-
-	B 312	OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel)	-	VB	-	2003	-
-	B 464	Böblingen - Holzgerlingen	-	VB	-	2004	-
-	A 6	AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg	-	VB	-	2005	-
-	A 6	AS Sinsheim - Kirchartd	-	VB	A1	2011	-
-	B 3	OU Karlsruhe/Wolfartsweier	-	VB	-	2005	-
-	B 3	OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	-	VB	A1	2007	-
-	B 3	OU Wasser	-	VB	-	2003	-
-	B 3	OU Bad Krozingen	-	VB	A1	2009	-
-	B 28n	OU Ergenzingen	-	VB	A1	2007	-
-	B 32	OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel))	-	VB	A1	2008	-
-	B 33	Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke	BW6161	VB	A1	2009	-
-	B 311	Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	-	VB	A1	2011	-
-	A 6	Viernheimer Kreuz - AK Mannheim	-	VB	A1	2008	-
-	A 6	Neckarbrücke Mannheim	-	VB	A1	2006	-
-	A 8	AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295)	-	VB	A1	2008	-
-	A 98	Murg - Hauenstein (BA 1.1 Luttingen)	-	VB	-	2004	-
-	B 3	OU Sandweier	-	VB	A1	2008	-
-	B 19	Verlegung in Herbrechtingen	-	VB	-	2003	-
-	B 31	Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA)	-	VB	A1	2012	-
-	B 34	Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen	-	VB	-	2004	-
-	B 36	OU Durmersheim und OU Bietigheim	-	VB	-	2006	-
-	B 293	OU Bretten/Gölshausen	-	VB	-	2003	-
-	B 298	OU Mutlangen	-	VB	-	2005	-
-	B 313	AS Wendlingen - Nürtingen	-	VB	A1	2008	-
-	B 463	Verlegung bei Hirsau	-	VB	-	2003	-
-	B 518	OU Wehr	-	VB	A1	2007	-
-	A 5	AS Offenburg - AS Offenburg/Süd	-	VB	B2	2011	-
-	A 96	Dürren - Gebrazhofen	-	VB	A1	2009	-
-	A 98	Murg - Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)	-	VB	A1	2012	-
-	A 861	AD Rheinfeldern (A 98) - Bgr. D/CH	-	VB	-	2006	-
-	B 10	Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10)	-	VB	A1	2009	-
-	B 10	Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA)	-	VB	-	2006	-
-	B 10	Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA)	-	VB	A1	2011	-
-	B 14	Nellmersbach - Winnenden/Mitte	-	VB	A1	2009	-
-	B 14	Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd	-	VB	A1	2006	-
-	B 14	Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring	-	VB	-	2003	-
-	B 28	OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen)	-	VB	-	2003	-
-	B 28	OU Metzingen (2. BA)	-	VB	A1	2008	-
-	B 31	OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten)	-	VB	-	2002	-
-	B 465	OU Ehingen/Berg	-	VB	-	2003	-
-	B 492	OU Hermaringen	-	VB	-	2005	-
-	B 33	OU Hornberg	-	VB	-	2006	-
-	B 465	OU Bremelau	-	VB	-	2004	-
-	B 33	Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH	-	VB	A1	2007	-
-	A 98	Murg - Hauenstein (2. BA Murg)	-	VB	A1	2012	-

noch Tabelle "Rangliste nach Bedarf unter Beachtung der Planungsstände"

-	B 28n	Schopfloch - Grünmettstetten	-	VB	A1	2009	-
Im Bau							
1	A 8	Hohenstadt - AS Ulm/West	BY5015	VB	B3	2015-2025	39,3
2	A 81	AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen	BW5019	VB	A2	bis 2015	32,7
3	A 5	AS Baden-Baden - AS Bühl	BW5003	VB	A1	bis 2015	32,2
4	A 5	AS Bühl - AS Achern	BW5003	VB	A1	bis 2015	32,1
5	A 5	AS Appenweier - AS Offenburg	BW5006	VB	A1	bis 2015	31,9
6	B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	BW8157	WB*	C*	bis 2015	14,4
7	B 28n	OU Schopfloch	BW8610	VB	B3	bis 2015	12,9
8	B 462	OU Dunningen	BW8253	VB	B2	bis 2015	12,2
-	A 6	Neckartalübergang Neckarsulm	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 8	AS Karlsbad - AS Pforzheim/West	-	VB	A2	bis 2015	-
-	A 8	Gruibingen - AS Mühlhausen	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 98	Lörrach/Ost - Rheinfelden/Karsau	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 27	Tübingen (Bläsibad) - Nehren	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 5	AS Achern - AS Appenweier	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 32	OU Herbertingen mit Verlegung B 311	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	-	VB	A2	bis 2015	-
-	B 535	OU Schwetzingen/Plankstadt	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 98	AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau	-	WB	kein Bedarf	bis 2015	-
-	B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 39	OU Mühlhausen bei Wiesloch	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 317	Lörrach - Weil am Rhein	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 464	Renningen - Sindelfingen	-	VB	A1	bis 2015	-
Planfestgestellt							
1	A 3	Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY	-	VB	B3	2015-2025	33,2
2	B 31	Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen	BW6525	VB	A2	bis 2015	31,4
3	B 10	Süßen/Ost - Gingen/Ost	BW7603	VB	B2	2015-2025	30,0
4	B 30	Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI	BW6513	VB	A2	bis 2015	29,9
5	B 31	Überlingen/West - Überlingen/Ost	BW6525	VB	B2	2015-2025	28,2
6	B 14	Backnang/West - Nellmersbach	BW6071	VB	B3	2015-2025	27,2
7	B 29	Essingen - Aalen	BW7611	VB	B2	2015-2025	25,5
8	B 294	OU Winden	BW8194	VB	B2	2015-2025	23,9
9	B 311	Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30)	BW7703	VB	B4	2015-2025	22,2
10	B 311	OU Unlingen	BW8220	VB	B3	2015-2025	20,5
11	B 19	OU Bad Mergentheim	BW8078	VB	B2	bis 2015	13,8
12	B 27	OU Behla	BW8608	VB	C5	2025-2035	11,6
13	B 464	n Holzgerlingen - s Holzgerlingen	BW8264	VB	B4	2015-2025	10,3
-	A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (2. Fahrbahn)	-	WB	kein Bedarf	2025-2035	-
-	B 29	OU Mögglingen	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 31	OU Döggingen (2. BA)	-	VB	C6	2025-2035	-
-	B 33	Elgersweier - Gengenbach	BW7614	WB*	B*	2015-2025	-
-	B 33	Allensbach/West - Konstanz (Landeplatz)	BW6161	VB	B3	2015-2025	-
-	B 466	Süßen - w Donzdorf	-	VB	B2	bis 2015	-
-	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn)	-	VB	C5	2025-2035	-
-	B 34	OU Grenzach	BW8630	VB	B3	2015-2025	-
-	B 34	OU Wyhlen	BW8630	VB	B3	2015-2025	-
-	A 98	Murg - Hauenstein (2. Fahrbahn)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 463	Westtangente Pforzheim (1. BA Arlingertunnel)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 292	OU Adelsheim und OU Osterburken	-	VB	A1	bis 2015	-

Rangliste nach Planungsstand

noch Tabelle "Rangliste nach Bedarf unter Beachtung der Planungsstände"

-	B 14	Verlegung in Schwäbisch Hall	-	VB	B3	2015-2025	-
-	B 28n	Rottenburg - Tübingen	-	VB	B2	2015-2025	-
In der Planfeststellung							
1	A 8	ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd	BW5018	VB	B2	2015-2025	36,8
2	A 81	AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb	BW5019	VB	A2	bis 2015	33,1
3	A 98	Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (1. Fahrbahn)	BW7602	VB	B3	2015-2025	26,8
4	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)	BW8065	VB	B4	2015-2025	23,2
5	B 313	OU Grafenberg	BW8242	VB	B3	2015-2025	20,5
6	B 27	Donaueschingen - Hüfingen	BW7088	VB	B3	2015-2025	13,7
7	B 10	OU Berghausen (Tunnel)	-	WB*	B*	2015-2025	11,0
-	A 6	AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 6	Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 8	AS Mühlhausen - Hohenstadt	BY6601	VB	A1	bis 2015	-
-	B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	WB*	kein Bedarf	2015-2025	-
-	B 31	Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA)	-	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 34	OU Oberlauchringen	-	WB*	C*	2015-2025	-
Frühe Planungsphase							
1	A 5	AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd	BW5002	WB	kein Bedarf	nach 2035	44,9
2	A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	42,6
3	A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	41,1
4	A 5	Hemsbach - AK Heidelberg	HE5021	WB	kein Bedarf	nach 2035	38,6
5	A 8	AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	37,1
6	A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	36,3
7	B 27	AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen	BW7287	WB	kein Bedarf	nach 2035	35,1
8	A 5	AK Heidelberg - AK Walldorf	BW5001	VB	C4	2025-2035	35,0
9	A 8	AS Ulm/West - AS Ulm/Ost	BY5015	VB	B3	2015-2025	33,0
10	B 30	OU Enzisreute	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	31,6
11	A 5	AS Offenburg/Süd - AS Teningen	BW5501	WB	kein Bedarf	nach 2035	31,0
12	A 5	AS Teningen - AS Freiburg/Mitte	BW5501	VB	C4	2025-2035	31,0
13	B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	31,0
14	A 6	AK Mannheim - AD Hockenheim	BW5008	WB	kein Bedarf	nach 2035	30,8
15	A 6	AK Weinsberg - AS Kupferzell	BW5011	VB	B3	2015-2025	30,8
16	B 31	Stetten - Immenstaad	BW6525	VB	B4	2015-2025	30,5
17	B 317	OU Atzenbach	BW8248	WB	kein Bedarf	nach 2035	30,3
18	B 31	Überlingen/Ost - Oberuhldingen	BW6525	VB	C5	2025-2035	30,2
19	B 31	Oberuhldingen - Meersburg/West	BW6525	VB	C6	2025-2035	30,1
20	A 5	Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH	BW5502	WB	kein Bedarf	nach 2035	29,0
21	B 30	Oberessendorf - Bad Waldsee	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	28,7
22	B 317	Zell - Hausen	BW8250	WB	kein Bedarf	nach 2035	28,5
23	A 6	AD Hockenheim - AK Walldorf	BW5009	WB	kein Bedarf	nach 2035	28,5
24	B 10	Gingen/Ost - Geislingen/Mitte	BW7603	VB	B4	2015-2025	28,2
25	B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	27,8
26	A 98	Bad Säckingen - Murg (1. Fahrbahn)	BW7602	VB	B4	2015-2025	27,7
27	B 30	Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)	BW6513	VB	B4	2015-2025	27,7
28	B 30	Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284)	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	27,6
29	B 10	Stuttgart/Hafen - Esslingen	BW5054	WB	kein Bedarf	nach 2035	27,0
30	B 30	Hochdorf - Oberessendorf (L 284)	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	26,7
31	B 31	Meersburg/West - Stetten	BW6525	VB	B4	2015-2025	26,1
32	B 10	Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen	BW5054	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,9
33	B 10	Esslingen - Plochingen Dreieck	BW5054	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,7
34	B 29	Hussenhofen - Böbingen	BW7611	VB	C6	2025-2035	25,6

noch Tabelle "Rangliste nach Bedarf unter Beachtung der Planungsstände"

35	A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE	RP6601	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,6
36	B 290	OU Königshofen	BW8617	VB	B5	2015-2025	25,4
37	B 10	Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	BW7605	VB	C5	2025-2035	25,3
38	B 10	Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost	BW7603	WB*	C*	2025-2035	24,9
39	A 6	AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY	BW5012	WB*	B*	2015-2025	24,7
40	B 317	Lörrach - Schopfheim	BW8247	WB	kein Bedarf	nach 2035	24,5
41	B 10	Enzweihingen - Schwieberdingen	BW7605	WB	kein Bedarf	nach 2035	24,3
42	B 29	Böbingen - Mögglingen	BW7611	VB	C5	2025-2035	24,1
43	B 29	Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen	BW7611	VB	C6	2025-2035	24,1
44	A 98	Bad Säckingen - Murg (2. Fahrbahn)	BW5505	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,8
45	B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	-	WB*	C*	2025-2035	23,7
46	B 317	OU Schönau im Schwarzwald	BW8249	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,1
47	A 98	Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (2. Fahrbahn)	BW5505	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,9
48	B 14	OU Oppenweiler	BW8074	VB	B4	2015-2025	22,5
49	B 311	Ehingen/Stetten - Ehingen	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,5
50	B 311	OU Obermarchtal	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,4
51	B 311	OU Deppenhhausen	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,4
52	B 33	OU Gutach	BW8166	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,1
53	B 10	Verlegung in Enzweihingen	BW6062	VB	B4	2015-2025	22,0
54	B 311	OU Immendingen	BW8214	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,7
55	B 311	Ehingen - Gamerschwang	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,5
56	B 10	OU Urspring	BW8058	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,4
57	B 10	OU Amstetten	BW8055	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,2
58	B 463	OU Lautlingen	BW8261	VB	B3	2015-2025	20,6
59	B 290	Königshofen - Bad Mergentheim	BW7188	WB	kein Bedarf	nach 2035	20,5
60	B 33	OU Haslach im Kinzigtal	BW8167	VB	B5	2025-2035	19,5
61	B 14	OU Michelfeld	BW8291	WB	kein Bedarf	nach 2035	19,2
62	B 27	Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	VB	B4	2015-2025	19,0
63	B 27	Nehren - Bodelshausen	BW8507	VB	B4	2015-2025	18,5
64	A 656	AK Heidelberg - AS Wieblingen	BW7031	WB	kein Bedarf	nach 2035	18,4
65	A 656	AS Mannheim/West - AK Mannheim	BW7029	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,9
66	A 656	AK Mannheim - AK Heidelberg	BW7030	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,8
67	B 31	Kirchzarten - Buchenbach	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,7
68	B 28	Verlegung in Freudenstadt	BW8118	VB	B5	2015-2025	17,7
69	B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,6
70	B 10	Mühlacker - Lienzingen	BW6604	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,6
71	B 31	OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre)	BW5514	WB*	kein Bedarf	nach 2035	17,5
72	B 27	Balingen/Süd - Dotternhausen	BW6506	WB*	C*	2025-2035	17,5
73	B 294	OU Loßburg	BW8193	VB	C6	2025-2035	17,4
74	B 290	OU Rot am See	BW8184	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,4
75	B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	BW8246	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,3
76	B 10	Geislingen/Ost - Amstetten (Geislinger Steige)	BW8059	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,3
77	B 27	OU Randen	BW8608	VB	C5	2025-2035	17,2
78	B 27	OU Schömberg	BW6506	WB*	C*	2025-2035	16,6
79	B 27	OU Neukirch	BW6506	WB	kein Bedarf	nach 2035	16,5
80	B 31	Hinterzarten - Titisee	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	16,4
81	B 312	OU Edenbachen	BW6226	VB	C6	2025-2035	15,9
82	B 294	OU Bauschlott	BW8191	VB	B4	2015-2025	15,9
83	B 31	Stadttunnel Freiburg (1. Röhre)	BW8613	VB	C6	2025-2035	15,8
83	B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	BW8613	WB*	C*	2025-2035	15,8
84	B 293	N-OU Berghausen/OU Jöhlingen	BW8519	WB*	B*	2015-2025	15,7
85	B 32	Verlegung bei Blitzenreute	BW8159	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,6
86	B 31	Friedenweiler - Unadingen	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,5
87	B 31	Titisee - Friedenweiler	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,5
88	B 31	Döggingen - Hüfingen	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,5

Rangliste nach Planungsstand

noch Tabelle "Rangliste nach Bedarf unter Beachtung der Planungsstände"

89	B 31	OU Falkenstein - Engenbach (2. Tunnelröhre) und Engenbach-Kehrecurve	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,5
90	B 10	Illingen - Enzweihingen	BW6604	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,3
91	B 35	OU Helmsheim	BW8173	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,1
92	B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfinger	BW8122	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,7
93	B 14	OU Rietheim-Weilheim	BW8075	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,7
94	B 27	OU Jagstfeld	BW8101	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,4
95	B 32	OU Staig	BW8158	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,0
96	B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,9
97	B 500	A 5 (Baden-Baden) - Bundesgrenze D/F (Iffezheim)	BW5032	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,7
98	B 311n	Sigmaringen (L 456) - Mengen	BW7221	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,6
99	B 290	OU Wallhausen	BW8185	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,4
100	B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	BW8509	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,3
101	B 19	OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	BW8632	WB*	C*	2025-2035	13,2
102	B 415	Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach	BW7251	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,1
103	B 29	OU Pflaumloch	BW8121	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,0
104	B 462	Bad Rotenfels - Gaggenau/Mitte	BW8256	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,0
105	B 32	OU Boms	BW8152	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,0
106	B 28n	OU Horb am Neckar (kleine Lösung)	BW8610	VB	B3	2015-2025	13,0
107	B 27	Bad Friedrichshall - A 6	BW7087	WB*	C*	2025-2035	12,8
108	B 27	OU Jestetten	BW8092	VB	C6	2025-2035	12,6
109	B 312	OU Engstingen	BW7230	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,5
110	B 33	Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)	BW8630	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,5
111	B 32	OU Jungingen	BW8155	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,4
112	B 313	OU Inneringen	BW6527	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,3
113	B 312	OU Ochsenhausen	BW6226	VB	C5	2025-2035	12,2
114	B 312	OU Ringschnait	BW6226	VB	C6	2025-2035	12,2
115	B 290	OU Blaufelden	BW8183	VB	C6	2025-2035	12,1
116	B 28n	Grünmettstetten - L 355a	BW8610	WB*	C*	2025-2035	12,0
117	B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	BW8201	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,9
118	B 27	OU Zollhaus bei Blumberg	BW8608	VB	C6	2025-2035	11,8
119	B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	BW6156	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,7
120	B 27	OU Neckarburken	BW8093	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,7
121	B 27	OU Offenau	BW8100	WB*	C*	2025-2035	11,7
122	B 296	Kernstadtentlastung Calw	BW8635	VB	B5	2015-2025	11,7
123	B 313	OU Großengstingen	BW8521	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,5
124	B 462	OU Schramberg	BW8255	WB*	C*	2025-2035	11,4
125	B 35	Bretten/Diedelsheim - OU Gölshausen	BW8172	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,3
126	B 312	OU Tigerfeld	BW8233	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,3
127	B 465	OU Owen und Lenningen	BW8511	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,2
128	B 312	OU Pfronstetten	BW8232	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,2
129	B 463	OU Unterreichenbach	BW8262	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,2
130	B 35	OU Bruchsal	BW8174	WB*	C*	2025-2035	11,1
131	B 312	OU Huldstetten	BW8231	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,9
132	B 19	OU Schwäbisch Hall - Gelbingen	BW8083	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,8
133	B 294	Südwesttangente Bretten	BW8195	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,7
134	B 462	Verlegung in Baiersbronn	BW8258	WB*	C*	2025-2035	10,7
135	B 463	Westtangente Pforzheim (2. BA Sonnenbergtunnel)	BW8263	WB*	C*	2025-2035	10,2
136	B 465	OU Sontheim und Weisel	BW8270	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,1
137	B 465	OU Ehingen	BW8208	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,1
138	B 14	OU Spaichingen	BW7076	WB*	C*	2025-2035	9,9
139	B 462	Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)	BW8259	WB*	C*	2025-2035	9,7
140	B 312	Metzingen - Metzingen/West	BW8227	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,7
141	B 312	Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß	BW8290	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,6
142	B 312	OU Zwiefalten	BW8235	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,5

noch Tabelle "Rangliste nach Bedarf unter Beachtung der Planungsstände"

143	B 465	OU Altsteußlingen	BW8266	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,5
144	B 465	OU Ingerkingen	BW8267	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,5
145	B 523	Villingen - Schwenningen (2. BA)	BW7280	WB*	C*	2025-2035	9,0
146	B 28	OU Blaustein	BW8510	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,9
147	B 313	OU Engelswies und Vilsingen	BW8240	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,9
148	B 313	Engstingen/Haid - Trochtelfingen	BW6527	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,9
149	B 465	OU Münsingen (2. BA)	BW8268	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,8
150	B 12	OU Großholzleute	BW8069	VB	C6	2025-2035	8,7
151	B 28	OU Feldstetten	BW8285	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,0
152	B 313	Inneringen - Jungnau	BW6527	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,9
153	B 314	OU Grimmelshofen	BW8244	VB	B2	2015-2025	7,9
154	B 32	OU Horb am Neckar	BW8154	VB	B3	2015-2025	7,8
155	B 465	OU Warthausen	BW8524	VB	C6	2025-2035	7,8
156	A 61	Lgr. RP/BW - AD Hockenheim	RP5623	VB	C4	2025-2035	7,8
157	B 39	OU Willsbach	BW8182	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,6
158	B 465	OU Seeburg	BW8269	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,3
159	B 19	OU Gaildorf (sö Abschnitt)	BW8631	VB	B4	2015-2025	7,2
160	B 14	Verlegung bei Stockach	BW8077	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,2
161	B 500	Tieferlegung in Häusern	BW8279	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,0
162	B 32	OU Burladingen	BW8153	WB	kein Bedarf	nach 2035	6,9
163	B 32	Neufra - Gammertingen	BW8160	WB	kein Bedarf	nach 2035	4,9
164	B 500	OU Schönwald	BW8277	WB	kein Bedarf	nach 2035	4,1
-	A 8	AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 28	Verlegung bei Aach	BW8705	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 33	A 5 - Elgersweier	BW7614	VB	B3	2015-2025	-
-	B 39	Lgr. RP/BW - L 722 Lusshof	BW8288	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 31	Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen/B 30 (alt)	BW6151	VB	C6	2025-2035	-
-	B 39	OU Ellhofen	BW8615	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 466	OU Heidenheim (Tunnel)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	A 98	Hauenstein - Tiengen (1. Fahrbahn)	BW7602	VB	C5	2025-2035	-
-	A 98	Hauenstein - Tiengen (2. Fahrbahn)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 27	OU Hardheim	BW8609	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 33	Gengenbach - Steinach	BW7614	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 465	Querspange Mettenberg	BW8271	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 3	OU Rastatt-Süd	-	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 29a	Aalen/Unterkochen, nach Abstufung B 19	BW8120	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 29a	OU Ebnat (w Ebnat - A 7), nach Abstufung B 19	BW8120	VB	C5	2025-2035	-
-	B 463	OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 466	OU Böhmenkirch	BW8701	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 313	OU Krumbach	BW8637	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 465	Schorndorf - Göppingen	BW6634	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	A 98	Bgr. F/D (Märkt) - AD Weil am Rhein	BW7021	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 10	Stuttgart/Zuffenhausen (Friedrichswahl) - Stuttgart/Nord (Pragsattel)	BW8067	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 10	Stuttgart/Zuffenhausen - Neuwirtshausen	BW8066	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 29	Nordoststring Stuttgart	BW6286	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 462	OU Forbach	BW8254	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	BW8265	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 467	Querspange Tettngang	BW7638	WB	kein Bedarf	nach 2035	-

Datenblätter der Einzelprojekte

Übersicht

Autobahnen

A 3 Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY	85
A 5 Hemsbach - AK Heidelberg	87
A 5 AK Heidelberg - AK Walldorf.....	89
A 5 AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd	91
A 5 AS Baden-Baden - AS Bühl.....	93
A 5 AS Bühl - AS Achern	95
A 5 AS Achern - AS Appenweier.....	97
A 5 AS Appenweier - AS Offenburg	99
A 5 AS Offenburg - AS Offenburg/Süd	101
A 5 AS Offenburg/Süd - AS Teningen	103
A 5 AS Teningen - AS Freiburg/Mitte	105
A 5 Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH.....	107
A 6 Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE.....	109
A 6 Viernheimer Kreuz - AK Mannheim.....	111
A 6 Neckarbrücke Mannheim.....	113
A 6 AK Mannheim - AD Hockenheim	115
A 6 AD Hockenheim - AK Walldorf.....	117
A 6 AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg	119
A 6 AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim	121
A 6 AS Sinsheim - Kirchartt.....	123
A 6 Kirchartt - AS Heilbronn/Untereisesheim.....	125
A 6 AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg	127
A 6 Neckartalübergang Neckarsulm.....	129
A 6 AK Weinsberg - AS Kupferzell	131
A 6 AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY.....	133
A 8 AS Karlsbad - AS Pforzheim/West.....	135
A 8 ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd	137
A 8 AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim	139
A 8 AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295).....	141
A 8 AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg.....	143
A 8 AD Leonberg - AK Stuttgart	145
A 8 AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch.....	147
A 8 Stuttgart/Degerloch.....	149
A 8 AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen	151
A 8 AS Esslingen - AS Wendlingen.....	153
A 8 Gruibingen - AS Mühlhausen.....	155
A 8 AS Mühlhausen - Hohenstadt	157
A 8 Hohenstadt - AS Ulm/West.....	159
A 8 AS Ulm/West - AS Ulm/Ost.....	161
A 8 AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY	163
A 61 Lgr. RP/BW - AD Hockenheim	165
A 81 AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb.....	167
A 81 AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen	169
A 96 Dürren - Gebrazhofen	171
A 98 Bgr. F/D (Märkt) - AD Weil am Rhein.....	173
A 98 Lörrach/Ost - Rheinfelden/Karsau.....	175
A 98 AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau	177
A 98 Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (1. Fahrbahn).....	179
A 98 Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (2. Fahrbahn).....	181
A 98 Bad Säckingen - Murg (1. Fahrbahn).....	183
A 98 Bad Säckingen - Murg (2. Fahrbahn).....	185
A 98 Murg - Hauenstein (BA 1.1 Luttingen).....	187

Datenblätter der Einzelprojekte

A 98 Murg - Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)	189
A 98 Murg - Hauenstein (2. BA Murg)	191
A 98 Murg - Hauenstein (2. Fahrbahn).....	193
A 98 Hauenstein - Tiengen (1. Fahrbahn).....	195
A 98 Hauenstein - Tiengen (2. Fahrbahn).....	197
A 656 AS Mannheim/West - AK Mannheim.....	199
A 656 AK Mannheim - AK Heidelberg	201
A 656 AK Heidelberg - AS Wieblingen	203
A 861 AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH.....	205

Bundesstraßen

B 3 OU Karlsruhe/Wolfartsweier	207
B 3 OU Rastatt-Süd	209
B 3 OU Sandweier	211
B 3 OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt).....	213
B 3 OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt).....	215
B 3 OU Wasser	217
B 3 OU Bad Krozingen.....	219
B 10 Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke).....	221
B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn).....	223
B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (2. Fahrbahn).....	225
B 10 Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10).....	227
B 10 OU Berghausen (Tunnel).....	229
B 10 Mühlacker - Lienzingen.....	231
B 10 Illingen - Enzweihingen	233
B 10 Verlegung in Enzweihingen	235
B 10 Enzweihingen - Schwieberdingen	237
B 10 Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81).....	239
B 10 Stuttgart/Zuffenhausen (Friedrichswahl) - Stuttgart/Nord (Pragsattel).....	241
B 10 Stuttgart/Zuffenhausen - Neuwirtshausen	243
B 10 Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen	245
B 10 Stuttgart/Hafen - Esslingen	247
B 10 Esslingen - Plochinger Dreieck	249
B 10 Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA).....	251
B 10 Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA).....	253
B 10 Süßen/Ost - Gingen/Ost	255
B 10 Gingen/Ost - Geislingen/Mitte	257
B 10 Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost.....	259
B 10 Geislingen/Ost - Amstetten (Geislinger Steige).....	261
B 10 OU Amstetten	263
B 10 OU Urspring.....	265
B 10 OU Luizhausen	267
B 12 OU Isny (BW- und BY-Anteil).....	269
B 12 OU Großholzleute	271
B 14 Verlegung in Schwäbisch Hall.....	273
B 14 OU Michelfeld	275
B 14 OU Oppenweiler	277
B 14 Backnang/West - Nellmersbach.....	279
B 14 Nellmersbach - Winnenden/Mitte	281
B 14 Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd	283
B 14 Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring	285
B 14 OU Spaichingen	287
B 14 OU Riethem-Weilheim	289
B 14 Verlegung bei Stockach	291
B 19 OU Bad Mergentheim	293

B 19 OU Gaisbach	295
B 19 OU Schwäbisch Hall - Gelbingen	297
B 19 OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	299
B 19 OU Gaildorf (sö Abschnitt)	301
B 19 Verlegung in Herbrechtingen	303
B 27 OU Hardheim	305
B 27 OU Neckarburken	307
B 27 OU Offenau	309
B 27 OU Jagstfeld	311
B 27 Bad Friedrichshall - A 6	313
B 27 AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen	315
B 27 Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	317
B 27 Tübingen (Bläsibad) - Nehren	319
B 27 Nehren - Bodelshausen	321
B 27 Balingen/Süd - Dotternhausen	323
B 27 OU Schömburg	325
B 27 OU Neukirch	327
B 27 Donaueschingen - Hüfingen	329
B 27 OU Behla	331
B 27 OU Zollhaus bei Blumberg	333
B 27 OU Randen	335
B 27 OU Jestetten	337
B 28 OU Oberkirch und Lautenbach	339
B 28 Verlegung in Freudenstadt	341
B 28 Verlegung bei Aach	343
B 28 OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen)	345
B 28 OU Metzingen (2. BA)	347
B 28 OU Feldstetten	349
B 28 OU Blaubeuren/Gerhausen	351
B 28 OU Blaustein	353
B 28n OU Schopfloch	355
B 28n Schopfloch - Grünmettstetten	357
B 28n Grünmettstetten - L 355a	359
B 28n OU Horb am Neckar (kleine Lösung)	361
B 28n OU Ergenzingen	363
B 28n Rottenburg -Tübingen	365
B 29 Nordoststring Stuttgart	367
B 29 OU Schwäbisch Gmünd (1. BA)	369
B 29 OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	371
B 29 Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen	373
B 29 Hussenhofen - Böbingen	375
B 29 Böbingen - Mögglingen	377
B 29 OU Mögglingen	379
B 29 Essingen - Aalen	381
B 29 OU Pflaumloch	383
B 29 OU Trochtelfingen bei Bopfingen	385
B 29a Aalen/Unterkochen, nach Abstufung B 19	387
B 29a OU Ebnat (w Ebnat - A 7), nach Abstufung B 19	389
B 30 Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284)	391
B 30 Hochdorf - Oberessendorf (L 284)	393
B 30 Oberessendorf - Bad Waldsee	395
B 30 OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	397
B 30 OU Gaisbeuren	399
B 30 OU Enzisreute	401
B 30 Baidt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI	403
B 30 Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)	405

Datenblätter der Einzelprojekte

B 31 Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA)	407
B 31 Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA)	409
B 31 Stadttunnel Freiburg (1. Röhre)	411
B 31 Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	413
B 31 OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten).....	415
B 31 Kirchzarten - Buchenbach.....	417
B 31 OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre).....	419
B 31 OU Falkensteig - Engenbach (2. Tunnelröhre) und Engenbach-Kehrecurve.....	421
B 31 OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	423
B 31 Hinterzarten - Titisee	425
B 31 Titisee - Friedenweiler	427
B 31 Friedenweiler - Unadingen.....	429
B 31 OU Döggingen (2. BA).....	431
B 31 Döggingen - Hüfingen.....	433
B 31 Überlingen/West - Überlingen/Ost	435
B 31 Überlingen/Ost - Oberuhldingen	437
B 31 Oberuhldingen - Meersburg/West.....	439
B 31 Meersburg/West - Stetten	441
B 31 Stetten - Immenstaad	443
B 31 Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen.....	445
B 31 Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen/B 30 (alt).....	447
B 31 OU Eriskirch	449
B 32 OU Horb am Neckar	451
B 32 OU Jungingen.....	453
B 32 OU Burladingen	455
B 32 Neufra - Gammertingen	457
B 32 OU Herbertingen mit Verlegung B 311.....	459
B 32 OU Bad Saulgau (kleine Lösung).....	461
B 32 OU Boms.....	463
B 32 OU Staig.....	465
B 32 Verlegung bei Blitzenreute.....	467
B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	469
B 32 OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel)).....	471
B 33 A 5 - Elgersweier	473
B 33 Elgersweier - Gengenbach	475
B 33 Gengenbach - Steinach	477
B 33 OU Haslach im Kinzigtal	479
B 33 OU Gutach.....	481
B 33 OU Hornberg	483
B 33 Allensbach/West - Konstanz (Landeplatz)	485
B 33 Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke	487
B 33 Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH	489
B 33 Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre).....	491
B 34 OU Grenzach.....	493
B 34 OU Wyhlen	495
B 34 OU Oberlauchringen.....	497
B 34 Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen	499
B 35 OU Bruchsal	501
B 35 OU Helmsheim	503
B 35 Bretten/Diedelsheim - OU Gölshausen	505
B 36 OU Graben-Neudorf	507
B 36 OU Durmersheim und OU Bietigheim	509
B 39 Lgr. RP/BW - L 722 Lusshof	511
B 39 OU Mühlhausen bei Wiesloch.....	513
B 39 OU Ellhofen	515
B 39 OU Willsbach.....	517

B 290 OU Königshofen	519
B 290 Königshofen - Bad Mergentheim.....	521
B 290 OU Blaufelden	523
B 290 OU Rot am See	525
B 290 OU Wallhausen.....	527
B 292 OU Adelsheim und OU Osterburken.....	529
B 293 N-OU Berghausen/OU Jöhlingen.....	531
B 293 OU Bretten/Gölshausen.....	533
B 294 Südwesttangente Bretten.....	535
B 294 OU Bauschlott	537
B 294 OU Loßburg.....	539
B 294 OU Elzach	541
B 294 OU Winden	543
B 296 Kernstadtentlastung Calw	545
B 297 OU Lorch	547
B 297 OU Neckartailfingen (2. BA).....	549
B 298 OU Mutlangen	551
B 311 OU Immendingen.....	553
B 311 Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel).....	555
B 311 OU Neuhausen ob Eck	557
B 311 OU Riedlingen (ortsnahe Lösung).....	559
B 311 OU Unlingen.....	561
B 311 OU Obermarchtal.....	563
B 311 OU Deppenhäuser.....	565
B 311 Ehingen/Stetten - Ehingen.....	567
B 311 Ehingen - Gamerschwang	569
B 311 Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30).....	571
B 311n Sigmaringen (L 456) - Mengen	573
B 312 Metzingen - Metzingen/West.....	575
B 312 OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	577
B 312 OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel).....	579
B 312 Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg).....	581
B 312 OU Engstingen	583
B 312 OU Pfronstetten	585
B 312 OU Tigerfeld	587
B 312 OU Huldstetten	589
B 312 OU Zwiefalten.....	591
B 312 OU Uttenweiler	593
B 312 Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß.....	595
B 312 OU Ringschnait.....	597
B 312 OU Ochsenhausen	599
B 312 OU Edenbachen	601
B 313 AS Wendlingen - Nürtingen	603
B 313 OU Grafenberg	605
B 313 OU Großengstingen.....	607
B 313 Engstingen/Haid - Trochtelfingen.....	609
B 313 Inneringen - Jungnau.....	611
B 313 OU Inneringen	613
B 313 OU Engelswies und Vilsingen	615
B 313 OU Krumbach.....	617
B 314 OU Grimmelshofen	619
B 317 Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen.....	621
B 317 Lörrach - Weil am Rhein	623
B 317 Lörrach - Schopfheim	625
B 317 Zell - Hausen	627
B 317 OU Atzenbach	629

Datenblätter der Einzelprojekte

B 317 OU Schönau im Schwarzwald.....	631
B 415 Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach	633
B 462 Bad Rotenfels - Gaggenau/Mitte	635
B 462 OU Forbach	637
B 462 Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel).....	639
B 462 Verlegung in Baiersbronn	641
B 462 OU Dunningen.....	643
B 462 OU Schramberg.....	645
B 463 Westtangente Pforzheim (1. BA Arlingertunnel).....	647
B 463 Westtangente Pforzheim (2. BA Sonnenbergtunnel).....	649
B 463 OU Unterreichenbach	651
B 463 OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung).....	653
B 463 Verlegung bei Hirsau	655
B 463 OU Lautlingen.....	657
B 464 Renningen - Sindelfingen.....	659
B 464 Böblingen - Holzgerlingen.....	661
B 464 n Holzgerlingen - s Holzgerlingen	663
B 464 OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	665
B 465 Schorndorf - Göppingen.....	667
B 465 OU Owen und Lenningen	669
B 465 OU Seeburg.....	671
B 465 OU Münsingen (2. BA).....	673
B 465 OU Bremelau.....	675
B 465 OU Altsteußlingen.....	677
B 465 OU Ehingen	679
B 465 OU Ehingen/Berg.....	681
B 465 OU Sontheim und Weisel.....	683
B 465 OU Ingerkingen.....	685
B 465 OU Warthausen	687
B 465 Querspange Mettenberg	689
B 466 Süßen - w Donzdorf.....	691
B 466 OU Donzdorf.....	693
B 466 OU Böhmenkirch	695
B 466 OU Heidenheim (Tunnel).....	697
B 467 Querspange Tettnang	699
B 492 OU Hermaringen.....	701
B 492 OU Brenz.....	703
B 500 A 5 (Baden-Baden) - Bundesgrenze D/F (Iffezheim).....	705
B 500 OU Schönwald.....	707
B 500 Tieferlegung in Häusern.....	709
B 518 OU Wehr.....	711
B 523 Villingen - Schwenningen (2. BA).....	713
B 535 OU Schwetzingen/Plankstadt.....	715

A 3 Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	B3
Länge:	6,7 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	37,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	57.946 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	12.444 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	21,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	68.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	79 km/h		
Ø DRZ:	05:03,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 08:57:53,9/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:19:49,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,9		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	33,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	12 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 3 Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹	Länge OD ²	Lage in Ballungsraum ³	Tunnellage ⁴	Längsneigung ⁵	Kurvigkeit ⁶	Überholverbot ⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Marktheidenfeld (65) - AS Wertheim/Lengfurt (66)										
6123 9001	1.700	-	N	N	1,8	69	38,0	57.200	11.726	5.210
Abschnitt 2: AS Wertheim/Lengfurt (66) - AS Helmstadt (67)										
6224 9001	5.000	-	N	N	1,8	69	38,0	58.200	12.688	5.306
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 Hemsbach - AK Heidelberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	HE5021	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	20,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	85,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	70.495 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	7.718 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	82.700 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	64 km/h		
Ø DRZ:	18:44,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	12 05:31:27,3/h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 20:00:21,9/h		(0,5 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	26,8		(5,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (A5) Heidelberg - Weinheim (- Darmstadt)		(4,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	38,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	5 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 5 Hemsbach - AK Heidelberg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁸	Länge OD ⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁰	Tunnellage ¹¹	Längsneigung ¹²	Kurvigkeit ¹³	Überholverbot ¹⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Hemsbach (32) - AK Weinheim (A 659)										
6417 1003	5.000	-	J	N	1,8	69	38,0	79.400	8.019	7.182
Abschnitt 2: AK Weinheim (A 659) - AS Hirschberg (34)										
6417 1004	4.600	-	J	N	1,8	69	38,0	66.300	7.823	6.002
Abschnitt 3: AS Hirschberg (34) - AS Ladenburg (35)										
6517 1004	3.500	-	J	N	1,8	69	38,0	63.800	7.209	5.768
Abschnitt 4: AS Ladenburg (35) - AS Dossenheim (36)										
6517 1005	3.300	-	J	N	1,8	69	38,0	74.200	7.643	6.717
Abschnitt 5: AS Dossenheim (36) - AK Heidelberg (A 656)										
6517 1008	3.600	-	J	N	1,8	69	38,0	66.600	7.726	6.025
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 AK Heidelberg - AK Walldorf

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5001	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	C4
Länge:	15,4 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	122,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	76.178 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	8.256 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	89.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	36 km/h		
Ø DRZ:	25:47,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 12:58:05,1/h		(2,7 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	03 09:41:06,8/h		(2,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	7,7		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (A5) Karlsruhe - Bruchsal - Wiesloch/Walldorf - Heidelberg		(4,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	35,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	10 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 5 AK Heidelberg - AK Walldorf

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁵	Länge OD ¹⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁷	Tunnellage ¹⁸	Längsneigung ¹⁹	Kurvigkeit ²⁰	Überholverbot ²¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Heidelberg (A 656) - AS Heidelberg/Schwetzingen (38)										
6517 1010	5.400	-	J	N	1,8	69	38,0	84.300	8.430	7.627
Abschnitt 2: AS Heidelberg/Schwetzingen (38) - AS Walldorf/Wiesloch (39)										
6617 1011	7.700	-	J	N	1,8	69	38,0	71.700	8.102	6.488
Abschnitt 3: AS Walldorf/Wiesloch (39) - AK Walldorf (A 6)										
6717 1001	2.300	-	J	N	1,8	69	38,0	72.100	8.364	6.526
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5002	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	68KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	42,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	572,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	103.643 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	15.969 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	15,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	121.600 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	52 km/h		
Ø DRZ:	49:10,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	29 08:31:34,9/h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	08 01:28:29,8/h		(5,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	05 - (A5) Karlsruhe - Bruchsal - Wiesloch/Walldorf - Heidelberg		(4,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung			
Gesamtnutzen:	44,9 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	1 von 203		
Relevante Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	05 - herausragender Konflikt (5,0)		
Verkehrsschatten:	03 - hoher Verkehrsschatten (15,0 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

A 5 AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ²²	Länge OD ²³	Lage in Ballungsraum ²⁴	Tunnellage ²⁵	Längsneigung ²⁶	Kurvigkeit ²⁷	Überholverbot ²⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Walldorf (A 6) - AS Kronau (41)										
6717 1018	6.400	-	J	N	1,8	69	38,0	109.200	16.380	9.334
Abschnitt 2: AS Kronau (41) - TR Bruchsal										
6817 1019	8.200	-	N	N	1,8	69	38,0	102.100	16.642	8.732
Abschnitt 3: TR Bruchsal - AS Bruchsal (42)										
6817 1001	1.200	-	N	N	1,8	69	38,0	107.900	16.293	9.227
Abschnitt 4: AS Bruchsal (42) - AS Karlsruhe-Nord (43)										
6817 1020	16.500	-	J	N	1,8	69	38,0	101.300	16.208	8.661
Abschnitt 5: AS Karlsruhe-Nord (43) - AS Karlsruhe-Durlach (44)										
6916 1021	1.900	-	J	N	1,8	69	38,0	99.700	14.756	8.524
Abschnitt 6: AS Karlsruhe-Durlach (44) - AS Karlsruhe-Mitte (45)										
7016 1020	1.700	-	J	N	1,8	69	38,0	126.900	16.243	10.852
Abschnitt 7: AS Karlsruhe-Mitte (45) - AD Karlsruhe (A 8)										
7016 1022	1.800	-	J	N	1,8	69	38,0	140.100	20.034	11.987
Abschnitt 8: AD Karlsruhe (A 8) - AS Ettlingen (47)										
7016 1025	2.900	-	J	N	1,8	69	38,0	84.800	12.296	7.707
Abschnitt 9: AS Ettlingen (47) - AS Karlsruhe-Süd (48)										
7016 1001	1.700	-	J	N	1,8	69	38,0	84.600	11.675	7.684

²² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 AS Baden-Baden - AS Bühl

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5003	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	8,6 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	38,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	A-Modell		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	57.600 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	9.619 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	16,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	67.600 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	84 km/h		
Ø DRZ:	06:07,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 07:56:38,4/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	5,2	(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (A5) Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung	
Gesamtnutzen:	32,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	16 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 5 AS Baden-Baden - AS Bühl

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ²⁹	Länge OD ³⁰	Lage in Ballungsraum ³¹	Tunnellage ³²	Längsneigung ³³	Kurvigkeit ³⁴	Überholverbot ³⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Baden-Baden (51) - AS Bühl (52)										
7214 1001	8.600	-	N	N	1,8	69	38,0	57.600	9.619	5.230
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 AS Bühl - AS Achern

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5003	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	10,7 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	42,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	A-Modell		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	54.200 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	9.593 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	17,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	63.600 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	94 km/h		
Ø DRZ:	06:49,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 12:39:12,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	5,2	(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (A5) Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	32,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	17 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 5 AS Bühl - AS Achern

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ³⁶	Länge OD ³⁷	Lage in Ballungsraum ³⁸	Tunnellage ³⁹	Längsneigung ⁴⁰	Kurvigkeit ⁴¹	Überholverbot ⁴²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Bühl (52) - AS Appenweier (54)										
7214 1035	10.700	-	N	N	1,8	69	38,0	54.200	9.593	4.921
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 AS Achern - AS Appenweier

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	14,1 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	51,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	A-Modell		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	54.200 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	9.593 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	17,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	63.600 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	94 km/h		
Ø DRZ:	08:59,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 16:40:26,9/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (A5) Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 5 AS Achern - AS Appenweier

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁴³	Länge OD ⁴⁴	Lage in Ballungsraum ⁴⁵	Tunnellage ⁴⁶	Längsneigung ⁴⁷	Kurvigkeit ⁴⁸	Überholverbot ⁴⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Bühl (52) - AS Appenweier (54)										
7214 1035	14.100	-	N	N	1,8	69	38,0	54.200	9.593	4.921
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 AS Appenweier - AS Offenburg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5006	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	7,7 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	28,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	A-Modell		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	57.600 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	8.813 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	15,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	67.600 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	85 km/h		
Ø DRZ:	05:26,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 03:46:29,9/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	3,7	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (A5) Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	31,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	18 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 5 AS Appenweier - AS Offenburg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁵⁰	Länge OD ⁵¹	Lage in Ballungsraum ⁵²	Tunnellage ⁵³	Längsneigung ⁵⁴	Kurvigkeit ⁵⁵	Überholverbot ⁵⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Appenweier (54) - AS Offenburg (55)										
7413 1039	7.700	-	N	N	1,8	69	38,0	57.600	8.813	5.232
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁵¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁵² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁵³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁵⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁵⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁵⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 AS Offenburg - AS Offenburg/Süd

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	B2
Länge:	2,1 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	11,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2011
Bemerkung:	A-Modell		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	54.700 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	7.822 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	64.200 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	116 km/h		
Ø DRZ:	01:05,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A5) Freiburg im Breisgau - Emmendingen - Lahr/Schwarzwald - Offenburg		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 5 AS Offenburg - AS Offenburg/Süd

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ⁵⁷	Länge OD ⁵⁸	Lage in Ballungsraum ⁵⁹	Tunnellage ⁶⁰	Längsneigung ⁶¹	Kurvigkeit ⁶²	Überholverbot ⁶³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Offenburg (55) - AS Lahr (56)										
7513 1041	2.100	-	N	N	1,8	69	38,0	54.700	7.822	4.971
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 AS Offenburg/Süd - AS Teningen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5501	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	41,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	241,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	55.938 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	7.838 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	65.700 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	94 km/h		
Ø DRZ:	26:28,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	02 00:42:48,5/h		(0,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	7,9	(1,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	05 - (A5) Freiburg im Breisgau - Emmendingen - Lahr/Schwarzwald - Offenburg	(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	31,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	22 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 5 AS Offenburg/Süd - AS Teningen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁶⁴	Länge OD ⁶⁵	Lage in Ballungsraum ⁶⁶	Tunnellage ⁶⁷	Längsneigung ⁶⁸	Kurvigkeit ⁶⁹	Überholverbot ⁷⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Offenburg (55) - AS Lahr (56)										
7513 1041	13.300	-	N	N	1,8	69	38,0	54.700	7.822	4.971
Abschnitt 2: AS Lahr (56) - AS Riegel (59)										
7612 1043	23.600	-	N	N	1,8	69	38,0	56.400	7.896	5.122
Abschnitt 3: AS Riegel (59) - AS Teningen (60)										
7812 1001	4.800	-	J	N	1,8	69	38,0	57.100	7.594	5.188
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 AS Teningen - AS Freiburg/Mitte

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5501	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	C4
Länge:	11,2 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	108,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	60.625 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	7.640 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	71.100 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	88 km/h		
Ø DRZ:	07:37,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 09:08:47,5/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	7,9	(1,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	05 - (A5) Freiburg im Breisgau - Emmendingen - Lahr/Schwarzwald - Offenburg	(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	31,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	23 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 5 AS Teningen - AS Freiburg/Mitte

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁷¹	Länge OD ⁷²	Lage in Ballungsraum ⁷³	Tunnellage ⁷⁴	Längsneigung ⁷⁵	Kurvigkeit ⁷⁶	Überholverbot ⁷⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Teningen (60) - AS Freiburg-Nord (61)										
7812 1047	6.300	-	J	N	1,8	69	38,0	67.100	8.253	6.052
Abschnitt 2: AS Freiburg-Nord (61) - AS Freiburg-Mitte (62)										
7912 1001	4.900	-	J	N	1,8	69	38,0	52.300	6.851	4.752
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 5 Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5502	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	58,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	300,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	44.542 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	6.306 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	52.300 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	105 km/h		
Ø DRZ:	33:37,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen			
NKV:	2,4		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A5) Freiburg im Breisgau - Bad Krozingen/Staufen im Breisgau - Müllheim - Lörrach/ Weil am Rhein		(4,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung	
Gesamtnutzen:	29,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	33 von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 5 Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁷⁸	Länge OD ⁷⁹	Lage in Ballungsraum ⁸⁰	Tunnellage ⁸¹	Längsneigung ⁸²	Kurvigkeit ⁸³	Überholverbot ⁸⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Freiburg-Mitte (62) - AS Bad Krozingen (64a)										
8012 1049	12.100	-	J	N	1,8	69	38,0	58.000	7.888	5.304
Abschnitt 2: AS Bad Krozingen (64a) - AS Hartheim/Heitersheim (64b)										
8011 1051	8.100	-	N	N	1,8	69	38,0	45.600	7.068	4.142
Abschnitt 3: AS Hartheim/Heitersheim (64b) - AD Neuenburg (A 5)										
8111 1001	15.400	-	N	N	1,8	69	38,0	44.900	7.094	4.075
Abschnitt 4: AD Neuenburg (A 5) - AS Efringen-Kirchen (67)										
8211 1001	12.000	-	N	N	1,8	69	38,0	36.200	4.742	3.935
Abschnitt 5: AS Efringen-Kirchen (67) - AD Weil am Rhein (A 98)										
8311 1053	8.200	-	N	N	1,8	69	38,0	37.700	5.203	4.102
Abschnitt 6: AD Weil am Rhein (A 98) - AS Weil am Rhein/Hünigen (69)										
8311 1054	2.500	-	N	N	1,8	69	38,0	39.800	3.383	3.965
Abschnitt 7: AS Weil am Rhein/Hünigen (69) - BG Weil am Rhein (D/CH) (70)										
8411 1099	600	-	N	N	1,8	69	38,0	29.800	2.414	2.973
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE

Projekt		Priorität	
Nummer:	RP6601	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	40,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	47.790 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	6.237 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	13,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	56.100 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	92 km/h		
Ø DRZ:	04:46,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 11:18:22,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	1,6	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung	(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (A5/A6) Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim/(Ludwigshafen am Rhein)	(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	25,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	51 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 6 Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁸⁵	Länge OD ⁸⁶	Lage in Ballungsraum ⁸⁷	Tunnellage ⁸⁸	Längsneigung ⁸⁹	Kurvigkeit ⁹⁰	Überholverbot ⁹¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Ludwigshafen-Nord (23) - AS Mannheim-Sandhofen (24)										
6415 7155	2.300	-	J	N	1,8	69	38,0	56.900	6.714	6.177
Abschnitt 2: AS Mannheim-Sandhofen (24) - LG (BW/HE)										
6416 1001	5.000	-	J	N	1,8	69	38,0	43.600	6.017	4.849
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 Viernheimer Kreuz - AK Mannheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	6,4 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	51,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	70.900 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	8.579 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	83.200 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	104 km/h		
Ø DRZ:	03:41,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (A5/A6) Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim/(Ludwigshafen am Rhein)		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Hohe Schwerverkehrsbelastung
•	QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

A 6 Viernheimer Kreuz - AK Mannheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ⁹²	Länge OD ⁹³	Lage in Ballungsraum ⁹⁴	Tunnellage ⁹⁵	Längsneigung ⁹⁶	Kurvigkeit ⁹⁷	Überholverbot ⁹⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Viernheimer Kreuz (A 659) - AK Mannheim (A 656)										
6517 1007	6.400	-	J	N	1,8	69	38,0	70.900	8.579	6.662
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 Neckarbrücke Mannheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	0,5 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	24,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	70.900 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	8.579 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	83.200 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	104 km/h		
Ø DRZ:	00:17,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (A5/A6) Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim/(Ludwigshafen am Rhein)		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

A 6 Neckarbrücke Mannheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ⁹⁹	Länge OD ¹⁰⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁰¹	Tunnellage ¹⁰²	Längsneigung ¹⁰³	Kurvigkeit ¹⁰⁴	Überholverbot ¹⁰⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Viernheimer Kreuz (A 659) - AK Mannheim (A 656)										
6517 1007	500	-	J	N	1,8	69	38,0	70.900	8.579	6.662
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 AK Mannheim - AD Hockenheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5008	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	14,2 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	134,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	62.258 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	7.360 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	73.100 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	48 km/h		
Ø DRZ:	17:47,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	14 17:26:58,5/h		(1,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	01 12:29:58,9/h		(0,9 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	7,5		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (A5/A6) Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim/(Ludwigshafen am Rhein)		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	30,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	25 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 6 AK Mannheim - AD Hockenheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁰⁶	Länge OD ¹⁰⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁰⁸	Tunnellage ¹⁰⁹	Längsneigung ¹¹⁰	Kurvigkeit ¹¹¹	Überholverbot ¹¹²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Mannheim (A 656) - AS Mannheim/Schwetzingen (28)										
6517 1006	6.000	-	J	N	1,8	69	38,0	61.800	7.169	6.627
Abschnitt 2: AS Mannheim/Schwetzingen (28) - AS Schwetzingen/Hockenheim (29)										
6617 1001	5.600	-	J	N	1,8	69	38,0	68.300	7.923	7.325
Abschnitt 3: AS Schwetzingen/Hockenheim (29) - AD Hockenheim (A 61)										
6617 1013	2.600	-	J	N	1,8	69	38,0	50.300	6.589	5.386
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 AD Hockenheim - AK Walldorf

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5009	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	68KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	143,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	85.800 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	15.101 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	17,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	100.700 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	89 km/h		
Ø DRZ:	05:07,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 03:24:57,3/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	3,4	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung	(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg	(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	28,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	36 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,2)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (9,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 6 AD Hockenheim - AK Walldorf

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ¹¹³	Länge OD ¹¹⁴	Lage in Ballungsraum ¹¹⁵	Tunnellage ¹¹⁶	Längsneigung ¹¹⁷	Kurvigkeit ¹¹⁸	Überholverbot ¹¹⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AD Hockenheim (A 61) - AK Walldorf (A 5)										
6617 1025	7.600	-	J	N	1,8	69	38,0	85.800	15.101	7.579
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	-
Länge:	5,6 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	38,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2005
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	83.200 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	16.723 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	20,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	97.600 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	86 km/h		
Ø DRZ:	03:54,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 00:56:15,3/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg	(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 6 AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ¹²⁰	Länge OD ¹²¹	Lage in Ballungsraum ¹²²	Tunnellage ¹²³	Längsneigung ¹²⁴	Kurvigkeit ¹²⁵	Überholverbot ¹²⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Walldorf (A 5) - AS Wiesloch/Rauenberg (32)										
6717 1016	5.600	-	J	N	1,8	69	38,0	83.200	16.723	7.576
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹²³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹²⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	12,8 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	38,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	74.500 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	16.167 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	21,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	87.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	25:36,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	30 05:55:40,8/h		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	07 11:37:40,0/h		(4,6 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg		(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 6 AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹²⁷	Länge OD ¹²⁸	Lage in Ballungsraum ¹²⁹	Tunnellage ¹³⁰	Längsneigung ¹³¹	Kurvigkeit ¹³²	Überholverbot ¹³³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Wiesloch/Rauenberg (32) - AS Sinsheim (33)										
6718 1055	12.800	-	N	N	1,8	69	38,0	74.500	16.167	6.781
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 AS Sinsheim - Kirchartd

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	22,2 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	55,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2011
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	73.025 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	15.467 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	21,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	85.700 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	93 km/h		
Ø DRZ:	14:20,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 16:54:01,6/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg	(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 6 AS Sinsheim - Kirchartd

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ¹³⁴	Länge OD ¹³⁵	Lage in Ballungsraum ¹³⁶	Tunnellage ¹³⁷	Längsneigung ¹³⁸	Kurvigkeit ¹³⁹	Überholverbot ¹⁴⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Sinsheim (33) - AS Sinsheim-Süd										
6719 1057	14.300	-	N	N	1,8	69	38,0	75.700	15.670	6.898
Abschnitt 2: AS Sinsheim-Süd - AS Sinsheim-Steinsfurt (34)										
6719 1058	2.600	-	N	N	1,8	69	38,0	76.300	16.176	6.952
Abschnitt 3: AS Sinsheim-Steinsfurt (34) - AS Rappenu (35)										
6719 1001	5.300	-	N	N	1,8	69	38,0	64.200	14.573	5.847
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 Kirchart - AS Heilbronn/Untereisesheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	18,2 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	55,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	69.690 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	15.150 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	21,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	81.800 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	20:03,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	14 09:52:52,4/h		(1,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	02 19:21:33,5/h		(1,7 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg		(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 6 Kirchart - AS Heilbronn/Untereisesheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁴¹	Länge OD ¹⁴²	Lage in Ballungsraum ¹⁴³	Tunnellage ¹⁴⁴	Längsneigung ¹⁴⁵	Kurvigkeit ¹⁴⁶	Überholverbot ¹⁴⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Sinsheim-Steinsfurt (34) - AS Rappenau (35)										
6719 1001	7.900	-	J	N	1,8	69	38,0	64.200	14.573	5.847
Abschnitt 2: AS Rappenau (35) - AS Heilbronn/Untereisesheim (36)										
6821 1003	10.300	-	J	N	1,8	69	38,0	73.900	15.593	6.733
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	7,9 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	74,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	89.100 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	16.305 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	18,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	104.500 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	15:48,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	23 07:06:13,5/h		(1,9 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	04 15:48:57,1/h		(2,9 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (A6) Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen)		(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Sehr hohe Verkehrsbelastung • Herausragende Schwerverkehrsbelastung • QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet 			

Bewertung			
Gesamtnutzen:	- von 44,9		
Rang nach Nutzen:	- von 203		
Relevante Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

A 6 AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁴⁸	Länge OD ¹⁴⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁰	Tunnellage ¹⁵¹	Längsneigung ¹⁵²	Kurvigkeit ¹⁵³	Überholverbot ¹⁵⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Heilbronn/Untereisesheim (36) - AK Weinsberg (A 81)										
6821 1059	7.900	-	J	N	1,8	69	38,0	89.100	16.305	7.752
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 Neckartalübergang Neckarsulm

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	1,5 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	17,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	89.100 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	16.305 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	18,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	104.500 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	03:00,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	04 10:09:32,2/h		(0,4 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 21:13:51,1/h		(0,5 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (A6) Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen)		(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 6 Neckartalübergang Neckarsulm

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁵⁵	Länge OD ¹⁵⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁷	Tunnellage ¹⁵⁸	Längsneigung ¹⁵⁹	Kurvigkeit ¹⁶⁰	Überholverbot ¹⁶¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Heilbronn/Untereisesheim (36) - AK Weinsberg (A 81)										
6821 1059	1.500	-	N	N	1,8	69	38,0	89.100	16.305	7.752
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 AK Weinsberg - AS Kupferzell

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5011	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	B3
Länge:	30,9 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	116,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	59.951 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	14.482 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	24,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	70.400 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	33:53,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	20 04:41:15,8/h		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	04 11:45:28,2/h		(2,8 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	4,9	(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (A6) Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen)	(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	30,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	26 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 6 AK Weinsberg - AS Kupferzell

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁶²	Länge OD ¹⁶³	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁴	Tunnellage ¹⁶⁵	Längsneigung ¹⁶⁶	Kurvigkeit ¹⁶⁷	Überholverbot ¹⁶⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Weinsberg (A 81) - AS Bretzfeld (39)										
6822 1091	9.200	-	N	N	1,8	69	38,0	59.600	13.768	5.586
Abschnitt 2: AS Bretzfeld (39) - AS Kupferzell (42)										
6723 1093	21.700	-	N	N	1,8	69	38,0	60.100	14.785	5.785
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 6 AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5012	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	B*
Länge:	33,7 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	105,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	48.767 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	13.593 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	27,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	57.200 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	98 km/h		
Ø DRZ:	20:34,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 08:46:47,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	1,5	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (A6) Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen)	(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	24,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	56 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 6 AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁶⁹	Länge OD ¹⁷⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁷¹	Tunnellage ¹⁷²	Längsneigung ¹⁷³	Kurvigkeit ¹⁷⁴	Überholverbot ¹⁷⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Kupferzell (42) - AS Schwäbisch Hall (43)										
6824 1001	4.300	-	N	N	1,8	69	38,0	49.500	14.108	4.768
Abschnitt 2: AS Schwäbisch Hall (43) - AS Crailsheim (46)										
6825 1095	24.900	-	N	N	1,8	69	38,0	48.400	13.407	4.659
Abschnitt 3: AS Crailsheim (46) - LG (BW/BY)										
6826 1001	4.500	-	N	N	1,8	69	38,0	50.100	14.128	4.826
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AS Karlsbad - AS Pforzheim/West

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A2
Länge:	12,9 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	96,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	87.300 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	13.182 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	15,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	102.400 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	25:48,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	07 17:33:34,2/h		(3,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	06 03:36:51,5/h		(3,8 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	04 - (A8) Karlsruhe - Pforzheim		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 AS Karlsbad - AS Pforzheim/West

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁷⁶	Länge OD ¹⁷⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁷⁸	Tunnellage ¹⁷⁹	Längsneigung ¹⁸⁰	Kurvigkeit ¹⁸¹	Überholverbot ¹⁸²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Karlsbad (42) - AS Pforzheim-West (43)										
7017 1028	12.900	-	J	N	1,8	69	38,0	87.300	13.182	7.355
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5018	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	B2
Länge:	8,6 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	64,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	75.358 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	11.260 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	88.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	61 km/h		
Ø DRZ:	08:26,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	06 01:58:57,7/h		(0,5 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 15:33:23,7/h		(0,4 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	11,5		(2,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung			
Gesamtnutzen:	36,8 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	7 von 203		
Relevante Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,1)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,3 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

A 8 ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁸³	Länge OD ¹⁸⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁵	Tunnellage ¹⁸⁶	Längsneigung ¹⁸⁷	Kurvigkeit ¹⁸⁸	Überholverbot ¹⁸⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Pforzheim-Nord (44) - AS Pforzheim-Ost (45a)										
7018 1077	4.200	-	J	N	1,8	69	38,0	81.600	12.077	6.872
Abschnitt 2: AS Pforzheim-Ost (45a) - AS Pforzheim-Süd (45b)										
7018 1078	4.400	-	J	N	1,8	69	38,0	69.400	10.479	5.848
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5018	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A1
Länge:	8,9 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	70,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2011
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	73.200 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	11.200 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	15,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	85.900 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	104 km/h		
Ø DRZ:	05:09,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen			
NKV:	11,5		(2,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	34,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	11 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 8 AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ¹⁹⁰	Länge OD ¹⁹¹	Lage in Ballungsraum ¹⁹²	Tunnellage ¹⁹³	Längsneigung ¹⁹⁴	Kurvigkeit ¹⁹⁵	Überholverbot ¹⁹⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Pforzheim-Süd (45b) - AS Heimsheim (46)										
7118 1001	8.900	-	N	N	1,8	69	38,0	73.200	11.200	6.170
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A1
Länge:	9,4 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	95,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	76.107 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	11.373 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	89.300 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	105 km/h		
Ø DRZ:	05:21,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ¹⁹⁷	Länge OD ¹⁹⁸	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁹	Tunnellage ²⁰⁰	Längsneigung ²⁰¹	Kurvigkeit ²⁰²	Überholverbot ²⁰³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Heimsheim (46) - AS Rutesheim (47)										
7119 1076	4.100	-	J	N	1,8	69	38,0	70.300	10.967	5.923
Abschnitt 2: AS Rutesheim (47) - AS Leonberg-West (48)										
7119 1075	5.300	-	J	N	1,8	69	38,0	80.600	11.687	6.792
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A1
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	5,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	84.700 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	12.959 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	15,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	99.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	05:12,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	07 13:20:42,2/h		(0,6 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	01 05:14:52,7/h		(0,8 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ²⁰⁴	Länge OD ²⁰⁵	Lage in Ballungsraum ²⁰⁶	Tunnellage ²⁰⁷	Längsneigung ²⁰⁸	Kurvigkeit ²⁰⁹	Überholverbot ²¹⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Leonberg-West (48) - AD Leonberg (A 81)										
7219 1001	2.600	-	J	N	1,8	69	38,0	84.700	12.959	7.137
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AD Leonberg - AK Stuttgart

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5015	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	68KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	46,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	147.600 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	18.598 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	173.100 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	15:48,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	10 06:48:36,4/h		(3,4 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	05 07:32:08,3/h		(3,3 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	7,2		(1,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	42,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	2 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,7)
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (14,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 8 AD Leonberg - AK Stuttgart

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ²¹¹	Länge OD ²¹²	Lage in Ballungsraum ²¹³	Tunnellage ²¹⁴	Längsneigung ²¹⁵	Kurvigkeit ²¹⁶	Überholverbot ²¹⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AD Leonberg (A 81) - AS Leonberg-Ost (50)										
7220 1074	900	-	J	N	1,8	69	38,0	147.600	18.598	12.234
Abschnitt 2: AS Leonberg-Ost (50) - AK Stuttgart (A 81/A 831)										
7220 1073	7.000	-	J	N	1,8	69	38,0	147.600	18.598	12.234
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²¹² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²¹³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
²¹⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
²¹⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²¹⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²¹⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5015	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	68BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	36,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	124.568 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	14.704 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	146.100 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	15:12,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	02 19:46:26,5/h		(2,8 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	04 01:00:26,3/h		(2,5 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	7,2		(1,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	41,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	3 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,6)
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (13,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 8 AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ²¹⁸	Länge OD ²¹⁹	Lage in Ballungsraum ²²⁰	Tunnellage ²²¹	Längsneigung ²²²	Kurvigkeit ²²³	Überholverbot ²²⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Stuttgart (A 81/A 831) - AS Stuttgart-Möhringen (52a)										
7220 1072	5.900	-	J	N	1,8	69	38,0	127.700	14.813	11.517
Abschnitt 2: AS Stuttgart-Möhringen (52a) - AS Stuttgart-Degerloch (52b)										
7220 1071	1.700	-	J	N	1,8	69	38,0	113.700	14.326	10.252
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²²⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²²¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²²² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²²³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²²⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 Stuttgart/Degerloch

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	-
Länge:	0,9 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	46,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	105.706 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	12.901 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	124.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	01:42,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	03 04:41:33,5/h		(0,3 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 09:31:09,2/h		(0,2 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 Stuttgart/Degerloch

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ²²⁵	Länge OD ²²⁶	Lage in Ballungsraum ²²⁷	Tunnellage ²²⁸	Längsneigung ²²⁹	Kurvigkeit ²³⁰	Überholverbot ²³¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Stuttgart-Möhringen (52a) - AS Stuttgart-Degerloch (52b)										
7220 1071	400	-	J	N	1,8	69	38,0	113.700	14.326	10.252
Abschnitt 2: AS Stuttgart-Degerloch (52b) - AS Stuttgart-Plieningen (53b)										
7321 1001	450	-	J	N	1,8	69	38,0	98.600	11.635	8.891
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²²⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²²⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²²⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²²⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²²⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²³⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²³¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5015	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	68BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	8,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	42,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	101.678 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	12.284 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	119.300 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	10:08,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	12 23:17:29,9/h		(1,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	01 07:50:11,9/h		(0,8 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	7,2		(1,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	37,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	6 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,1)
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (12,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 8 AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ²³²	Länge OD ²³³	Lage in Ballungsraum ²³⁴	Tunnellage ²³⁵	Längsneigung ²³⁶	Kurvigkeit ²³⁷	Überholverbot ²³⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Stuttgart-Degerloch (52b) - AS Stuttgart-Plieningen (53b)										
7321 1001	3.850	-	J	N	1,8	69	38,0	98.600	11.635	8.891
Abschnitt 2: AS Stuttgart-Plieningen (53b) - AS Esslingen (54)										
7321 1069	4.700	-	J	N	1,8	69	38,0	104.200	12.817	9.392
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²³² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²³³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²³⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²³⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²³⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²³⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²³⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AS Esslingen - AS Wendlingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5015	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	68BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	6,1 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	22,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	100.200 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	13.126 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	13,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	117.600 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	06:38,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	07 12:00:53,5/h		(0,6 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 18:47:46,6/h		(0,5 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	7,2		(1,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	36,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	8 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,0)
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (12,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 8 AS Esslingen - AS Wendlingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ²³⁹	Länge OD ²⁴⁰	Lage in Ballungsraum ²⁴¹	Tunnellage ²⁴²	Längsneigung ²⁴³	Kurvigkeit ²⁴⁴	Überholverbot ²⁴⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Esslingen (54) - AS Wendlingen (55)										
7321 1002	6.100	-	J	N	1,8	69	38,0	100.200	13.126	9.038
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²³⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁴⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁴¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁴² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁴³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁴⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁴⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 Gruibingen - AS Mühlhausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A1
Länge:	9,6 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	40,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	68.700 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	9.824 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	80.600 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	19:12,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	22 21:30:30,2/h		(1,9 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	03 09:52:03,0/h		(2,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 Gruibingen - AS Mühlhausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ²⁴⁶	Länge OD ²⁴⁷	Lage in Ballungsraum ²⁴⁸	Tunnellage ²⁴⁹	Längsneigung ²⁵⁰	Kurvigkeit ²⁵¹	Überholverbot ²⁵²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Aichelberg (58) - AS Mühlhausen (59)										
7323 1077	9.600	-	N	N	1,8	69	38,0	68.700	9.824	6.186
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁴⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁴⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁴⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁴⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁵⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁵¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁵² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AS Mühlhausen - Hohenstadt

Projekt		Priorität	
Nummer:	BY6601	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A1
Länge:	13,1 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	51,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	F-Modell		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	65.100 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	10.286 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	15,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	76.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	48 km/h		
Ø DRZ:	16:22,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	13 12:22:06,2/h		(1,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	01 22:49:53,0/h		(1,2 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 AS Mühlhausen - Hohenstadt

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ²⁵³	Länge OD ²⁵⁴	Lage in Ballungsraum ²⁵⁵	Tunnellage ²⁵⁶	Längsneigung ²⁵⁷	Kurvigkeit ²⁵⁸	Überholverbot ²⁵⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Mühlhausen (59) - BS Hohenstadt (60)										
7423 1001	13.100	-	N	N	1,8	69	38,0	65.100	10.286	5.867
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁵³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁵⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁵⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
²⁵⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
²⁵⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁵⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁵⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 Hohenstadt - AS Ulm/West

Projekt		Priorität	
Nummer:	BY5015	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	B3
Länge:	26,6 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	144,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	64.534 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	9.510 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	75.700 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	45 km/h		
Ø DRZ:	35:23,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	30 22:24:03,2/h		(2,6 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	04 05:57:52,1/h		(2,6 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,8		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	39,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	4 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 8 Hohenstadt - AS Ulm/West

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ²⁶⁰	Länge OD ²⁶¹	Lage in Ballungsraum ²⁶²	Tunnellage ²⁶³	Längsneigung ²⁶⁴	Kurvigkeit ²⁶⁵	Überholverbot ²⁶⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: BS Hohenstadt (60) - AS Merklingen (61)										
7424 1001	9.100	-	N	N	1,8	69	38,0	59.600	8.702	5.369
Abschnitt 2: AS Merklingen (61) - AS Ulm-West (62)										
7525 1068	17.500	-	N	N	1,8	69	38,0	67.100	9.931	6.190
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁶⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁶¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁶² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
²⁶³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
²⁶⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁶⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁶⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AS Ulm/West - AS Ulm/Ost

Projekt		Priorität	
Nummer:	BY5015	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	B3
Länge:	5,0 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	22,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	57.700 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	9.347 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	16,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	67.700 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	91 km/h		
Ø DRZ:	03:17,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 09:40:35,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	5,8	(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (A8) Ulm/(Neu-Ulm) (- Günzburg/Leipheim)	(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung	
Gesamtnutzen:	33,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	14 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 8 AS Ulm/West - AS Ulm/Ost

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ²⁶⁷	Länge OD ²⁶⁸	Lage in Ballungsraum ²⁶⁹	Tunnellage ²⁷⁰	Längsneigung ²⁷¹	Kurvigkeit ²⁷²	Überholverbot ²⁷³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Ulm-West (62) - AS Ulm-Ost (63)										
7526 1062	5.000	-	J	N	1,8	69	38,0	57.700	9.347	5.200
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁶⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁶⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁶⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁷⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁷¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁷² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁷³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 8 AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY

Projekt		Priorität	
Nummer:	BY5015	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A2
Länge:	3,8 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	19,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2010
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	51.900 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	9.446 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	18,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	60.900 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	115 km/h		
Ø DRZ:	01:58,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,8		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (A8) Ulm/(Neu-Ulm) (- Günzburg/Leipheim)		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Bewertung			
Gesamtnutzen:	31,2 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	21 von 203		
Relevante Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,5)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

A 8 AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 6
 Regelquerschnitt: RQ 36,0

Zählstelle	Länge ²⁷⁴	Länge OD ²⁷⁵	Lage in Ballungsraum ²⁷⁶	Tunnellage ²⁷⁷	Längsneigung ²⁷⁸	Kurvigkeit ²⁷⁹	Überholverbot ²⁸⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Ulm/Elchingen (A 7) - LG (BW/BY)										
7526 1004	3.800	-	J	N	1,8	69	38,0	51.900	9.446	4.682
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁷⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁷⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁷⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁷⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁷⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁷⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁸⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 41

-1-

A 61**A 61 Lgr. RP/BW - AD Hockenheim**

Projekt		Priorität	
Nummer:	RP5623	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	C4
Länge:	5,4 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	16,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	A-Modell, Querspange zur Entlastung des Großraums Mannheim.		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	50.922 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	10.337 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	20,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	59.800 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	97 km/h		
Ø DRZ:	03:20,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	1,2	(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	7,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	194 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-4,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 61 Lgr. RP/BW - AD Hockenheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ²⁸¹	Länge OD ²⁸²	Lage in Ballungsraum ²⁸³	Tunnellage ²⁸⁴	Längsneigung ²⁸⁵	Kurvigkeit ²⁸⁶	Überholverbot ²⁸⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Speyer (63) - AS Hockenheim (64)										
6616 7119	2.600	-	J	N	1,8	69	38,0	50.300	10.211	4.547
Abschnitt 2: AS Hockenheim (64) - AD Hockenheim (A 6)										
6617 1017	2.800	-	N	N	1,8	69	38,0	51.500	10.455	4.862
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁸¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁸² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁸³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁸⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁸⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁸⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁸⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 81 AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5019	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A2
Länge:	6,1 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	83,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	82.634 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	8.109 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	97.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	12:12,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	18 09:58:27,7/h		(1,5 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	01 18:56:26,9/h		(1,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	14,1		(2,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A81/B27) Stuttgart - Böblingen/Sindelfingen - Herrenberg - Horb am Neckar - Rottweil - Villingen-Schwenningen		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	33,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	13 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-2,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 81 AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ²⁸⁸	Länge OD ²⁸⁹	Lage in Ballungsraum ²⁹⁰	Tunnellage ²⁹¹	Längsneigung ²⁹²	Kurvigkeit ²⁹³	Überholverbot ²⁹⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Sindelfingen-Ost (21) - AS Böblingen-Ost (22)										
7220 1007	700	-	J	N	1,8	69	38,0	101.900	7.643	11.863
Abschnitt 2: AS Böblingen-Ost (22) - AS Böblingen/Sindelfingen (23)										
7220 1006	2.600	-	J	N	1,8	69	38,0	79.100	8.147	7.489
Abschnitt 3: AS Böblingen/Sindelfingen (23) - AS Böblingen-Hulb (24)										
7319 1001	2.800	-	J	N	1,8	69	38,0	81.100	8.191	7.684
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁸⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁸⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁹⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁹¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁹² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁹³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁹⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 81 AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5019	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A2
Länge:	5,6 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	20,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	78.673 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	7.498 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	92.300 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	11:12,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	16 03:30:42,5/h		(1,3 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	01 12:26:47,6/h		(0,9 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	14,1		(2,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A81/B27) Stuttgart - Böblingen/Sindelfingen - Herrenberg - Horb am Neckar - Rottweil - Villingen-Schwenningen		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	05 - MR-MR		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	05 - AS 0, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung			
Gesamtnutzen:	32,7 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	15 von 203		
Relevante Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,4)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-2,7 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

A 81 AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ²⁹⁵	Länge OD ²⁹⁶	Lage in Ballungsraum ²⁹⁷	Tunnellage ²⁹⁸	Längsneigung ²⁹⁹	Kurvigkeit ³⁰⁰	Überholverbot ³⁰¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Böblingen-Hulb (24) - AS Ehningen (25)										
7319 1002	1.900	-	J	N	1,8	69	38,0	75.500	7.399	7.153
Abschnitt 2: AS Ehningen (25) - AS Hildrizhausen (26)										
7319 1003	2.800	-	J	N	1,8	69	38,0	79.500	7.553	7.527
Abschnitt 3: AS Hildrizhausen (26) - AS Gärtringen (27)										
7319 1004	900	-	J	N	1,8	69	38,0	82.800	7.535	7.846
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁹⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁹⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁹⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁹⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁹⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁰⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁰¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 44

-1-

A 96**A 96 Dürren - Gebratzhofen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	A1
Länge:	9,0 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	43,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2009
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	33.847 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	4.231 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	39.700 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	122 km/h		
Ø DRZ:	04:25,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B31/A96) Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Lindau (Bodensee) - Wangen im Allgäu - Leutkirch im Allgäu (- Memmingen)		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte			

Bewertung			
Gesamtnutzen:	- von 44,9		
Rang nach Nutzen:	- von 203		
Relevante Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

A 96 Dürren - Gebratzhofen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ³⁰²	Länge OD ³⁰³	Lage in Ballungsraum ³⁰⁴	Tunnellage ³⁰⁵	Längsneigung ³⁰⁶	Kurvigkeit ³⁰⁷	Überholverbot ³⁰⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Wangen-Nord (6) - AS Kißlegg (7)										
8225 1102	3.900	-	N	N	1,8	69	38,0	32.600	3.847	3.184
Abschnitt 2: AS Kißlegg (7) - AS Leutkirch-Süd (8)										
8225 1101	5.100	-	N	N	1,8	69	38,0	34.800	4.524	3.406
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁰² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁰³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁰⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³⁰⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³⁰⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁰⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁰⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Bgr. F/D (Märkt) - AD Weil am Rhein

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7021	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	- km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	17,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	Verbindung A98 (D) mit A35 (F), Anteil Deutschland ohne Rheinbrücke.		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

Nutzen		
NKV:	2,0	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung	(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Bgr. F/D (Märkt) - AD Weil am Rhein

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ³⁰⁹	Länge OD ³¹⁰	Lage in Ballungsraum ³¹¹	Tunnellage ³¹²	Längsneigung ³¹³	Kurvigkeit ³¹⁴	Überholverbot ³¹⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	J	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁰⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³¹⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³¹¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³¹² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³¹³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³¹⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³¹⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Lörrach/Ost - Rheinfeldern/Karsau

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02/04	Priorität Land:	A1
Länge:	9,0 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	54,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	20.800 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.350 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	24.400 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	11:03,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 02:15:41,5/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 03:20:44,2/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	- (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Lörrach/Ost - Rheinfeldern/Karsau

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³¹⁶	Länge OD ³¹⁷	Lage in Ballungsraum ³¹⁸	Tunnellage ³¹⁹	Längsneigung ³²⁰	Kurvigkeit ³²¹	Überholverbot ³²²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Lörrach-Mitte (5) - AD Hochrhein (A 861)										
8312 1003	9.000	-	J	N	1,8	69	4,8	20.800	2.350	2.288
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³¹⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³¹⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³¹⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³¹⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³²⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³²¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³²² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24LB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	17,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.323 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.483 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	12.200 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	01:01,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:00:06,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:10:05,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³²³	Länge OD ³²⁴	Lage in Ballungsraum ³²⁵	Tunnellage ³²⁶	Längsneigung ³²⁷	Kurvigkeit ³²⁸	Überholverbot ³²⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Rheinfelden-Nollingen - Rheinfelden-Beuggen (B 34)										
8412 1203	1.000	1.000	J	N	1,8	69	4,8	10.323	1.483	1.100
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³²³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³²⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³²⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³²⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³²⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³²⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³²⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (1. Fahrbahn)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7602	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	B3
Länge:	13,2 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	88,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.220 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.268 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.700 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	14:12,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 09:03:35,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:53:13,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,8	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung	(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	58,9%	(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	26,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	45 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-3,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 98 Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (1. Fahrbahn)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³³⁰	Länge OD ³³¹	Lage in Ballungsraum ³³²	Tunnellage ³³³	Längsneigung ³³⁴	Kurvigkeit ³³⁵	Überholverbot ³³⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Rheinfelden (B 316) - Wehr (B 518)										
8413 1100	9.300	1.800	J	N	1,8	69	4,8	12.300	1.193	1.210
Abschnitt 2: Wehr (B 518) - Bad Säckingen (B 518) (Rich. Zoll)										
8413 1102	3.900	400	J	N	1,8	69	4,8	18.800	1.448	1.848
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³³⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
³³¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
³³² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
³³³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
³³⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
³³⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
³³⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (2. Fahrbahn)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5505	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24LB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	13,2 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	51,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.220 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.268 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.700 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	14:12,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 02:01:16,1/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:32:52,9/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,2	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	22,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	67 von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 98 Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (2. Fahrbahn)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³³⁷	Länge OD ³³⁸	Lage in Ballungsraum ³³⁹	Tunnellage ³⁴⁰	Längsneigung ³⁴¹	Kurvigkeit ³⁴²	Überholverbot ³⁴³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Rheinfelden (B 316) - Wehr (B 518)										
8413 1100	9.300	-	J	N	1,8	69	4,8	12.300	1.193	1.210
Abschnitt 2: Wehr (B 518) - Bad Säckingen (B 518) (Rich. Zoll)										
8413 1102	3.900	-	J	N	1,8	69	4,8	18.800	1.448	1.848
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³³⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³³⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³³⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³⁴⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³⁴¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁴² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁴³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Bad Säckingen - Murg (1. Fahrbahn)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7602	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	B4
Länge:	15,5 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	87,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.712 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.349 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.500 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	16:57,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 14:32:44,0/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:21:58,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	3,8		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	57,5%		(2,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung. Sehr hohe Verkehrsbelastung und herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	27,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	40 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-4,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 98 Bad Säckingen - Murg (1. Fahrbahn)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³⁴⁴	Länge OD ³⁴⁵	Lage in Ballungsraum ³⁴⁶	Tunnellage ³⁴⁷	Längsneigung ³⁴⁸	Kurvigkeit ³⁴⁹	Überholverbot ³⁵⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Brennet (B 518) - Murg, Harpolingen (K 6541)										
8413 1103	1.900	1.900	N	N	1,8	69	4,8	22.700	1.884	2.235
Abschnitt 2: Bad Säckingen, Konz (L 152) - Albert (K 6542)										
8414 1102	12.000	7.000	N	N	1,8	69	4,8	14.500	1.262	1.357
Abschnitt 3: Bad Säckingen, Konz (L 152) - Murg, Harpolingen (K 6541)										
8413 1105	1.600	1.600	N	N	1,8	69	4,8	16.500	1.370	1.619
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁴⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁴⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁴⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³⁴⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³⁴⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁴⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁵⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Bad Säckingen - Murg (2. Fahrbahn)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5505	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	15,5 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	37,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.712 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.349 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.500 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	16:57,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 12:37:51,5/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 03:26:25,6/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	2,2		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	23,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	63 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 98 Bad Säckingen - Murg (2. Fahrbahn)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³⁵¹	Länge OD ³⁵²	Lage in Ballungsraum ³⁵³	Tunnellage ³⁵⁴	Längsneigung ³⁵⁵	Kurvigkeit ³⁵⁶	Überholverbot ³⁵⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Brennet (B 518) - Murg, Harpolingen (K 6541)										
8413 1103	1.900	-	N	N	1,8	69	4,8	22.700	1.884	2.235
Abschnitt 2: Bad Säckingen, Konz (L 152) - Albert (K 6542)										
8414 1102	12.000	-	N	N	1,8	69	4,8	14.500	1.262	1.357
Abschnitt 3: Bad Säckingen, Konz (L 152) - Murg, Harpolingen (K 6541)										
8413 1105	1.600	-	N	N	1,8	69	4,8	16.500	1.370	1.619
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁵¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁵² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁵³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³⁵⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³⁵⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁵⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁵⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Murg - Hauenstein (BA 1.1 Luttingen)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	-
Länge:	2,2 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	7,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2004
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.061 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.051 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.000 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	02:13,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:21:27,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:14:50,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:			(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Murg - Hauenstein (BA 1.1 Luttingen)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³⁵⁸	Länge OD ³⁵⁹	Lage in Ballungsraum ³⁶⁰	Tunnellage ³⁶¹	Längsneigung ³⁶²	Kurvigkeit ³⁶³	Überholverbot ³⁶⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Laufenburg (L 151a) - AS Luttingen (K 6542)										
8414 1000	1.550	-	N	N	1,8	69	4,8	10.500	956	1.015
Abschnitt 2: Laufenburg (Baden) (K 6542) - Waldshut-Tiengen (B 500)										
8414 1101	650	-	N	N	1,8	69	4,8	12.400	1.277	1.216
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁵⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁵⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁶⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³⁶¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³⁶² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁶³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁶⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Murg - Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	A1
Länge:	0,8 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	32,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2012
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	956 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	12.400 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	00:45,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:42:26,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:04:14,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	- (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

-

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Murg - Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³⁶⁵	Länge OD ³⁶⁶	Lage in Ballungsraum ³⁶⁷	Tunnellage ³⁶⁸	Längsneigung ³⁶⁹	Kurvigkeit ³⁷⁰	Überholverbot ³⁷¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Laufenburg (L 151a) - AS Luttingen (K 6542)										
8414 1000	750	-	N	N	1,8	69	4,8	10.500	956	1.015
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁶⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁶⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁶⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³⁶⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³⁶⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁷⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁷¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Murg - Hauenstein (2. BA Murg)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	A1
Länge:	- km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	32,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2012
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

- - - -

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

-

Bewertung		
Gesamtnutzen:	- von 44,9	
Rang nach Nutzen:	- von 203	
Relevante Konflikte:	0	
Prioritätskonflikt:	- (-)	
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)	
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.	

A 98 Murg - Hauenstein (2. BA Murg)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³⁷²	Länge OD ³⁷³	Lage in Ballungsraum ³⁷⁴	Tunnellage ³⁷⁵	Längsneigung ³⁷⁶	Kurvigkeit ³⁷⁷	Überholverbot ³⁷⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	N	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁷² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁷³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁷⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³⁷⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³⁷⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁷⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁷⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Murg - Hauenstein (2. Fahrbahn)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,6 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	32,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	956 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	12.400 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	01:32,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:27:42,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:08:46,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	- (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

-

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Murg - Hauenstein (2. Fahrbahn)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³⁷⁹	Länge OD ³⁸⁰	Lage in Ballungsraum ³⁸¹	Tunnellage ³⁸²	Längsneigung ³⁸³	Kurvigkeit ³⁸⁴	Überholverbot ³⁸⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Laufenburg (L 151a) - AS Luttingen (K 6542)										
8414 1000	1.550	-	N	N	1,8	69	4,8	10.500	956	1.015
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁷⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
³⁸⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
³⁸¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
³⁸² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
³⁸³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
³⁸⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
³⁸⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Hauenstein - Tiengen (1. Fahrbahn)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7602	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	C5
Länge:	8,5 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	165,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.277 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.600 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	58 km/h		
Ø DRZ:	08:47,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:38:04,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:18:09,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(2,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Hauenstein - Tiengen (1. Fahrbahn)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³⁸⁶	Länge OD ³⁸⁷	Lage in Ballungsraum ³⁸⁸	Tunnellage ³⁸⁹	Längsneigung ³⁹⁰	Kurvigkeit ³⁹¹	Überholverbot ³⁹²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Laufenburg (Baden) (K 6542) - Waldshut-Tiengen (B 500)										
8414 1101	8.450	1.900	N	N	1,8	69	4,8	12.400	1.277	1.216
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁸⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁸⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁸⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³⁸⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³⁹⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁹¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁹² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

A 98 Hauenstein - Tiengen (2. Fahrbahn)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	8,5 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	105,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.277 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.600 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	58 km/h		
Ø DRZ:	08:47,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 11:57:31,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:22:23,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:			(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Hauenstein - Tiengen (2. Fahrbahn)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ³⁹³	Länge OD ³⁹⁴	Lage in Ballungsraum ³⁹⁵	Tunnellage ³⁹⁶	Längsneigung ³⁹⁷	Kurvigkeit ³⁹⁸	Überholverbot ³⁹⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Laufenburg (Baden) (K 6542) - Waldshut-Tiengen (B 500)										
8414 1101	8.450	-	N	N	1,8	69	4,8	12.400	1.277	1.216
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

³⁹³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁹⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

³⁹⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

³⁹⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

³⁹⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁹⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

³⁹⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 58

-1-

A 656**A 656 AS Mannheim/West - AK Mannheim**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7029	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,4 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	48,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	28.800 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	845 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	2,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	33.800 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	117 km/h		
Ø DRZ:	01:13,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	15,1		(2,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	03 - (A656) (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim - Heidelberg		(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

-

Bewertung			
Gesamtnutzen:	17,9 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	90 von 203		
Relevante Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (2,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

A 656 AS Mannheim/West - AK Mannheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁴⁰⁰	Länge OD ⁴⁰¹	Lage in Ballungsraum ⁴⁰²	Tunnellage ⁴⁰³	Längsneigung ⁴⁰⁴	Kurvigkeit ⁴⁰⁵	Überholverbot ⁴⁰⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AN Mannheim-Neckarau (1) - AS Mannheim-Neckarau (2)										
6517 1001	700	-	J	N	1,8	69	38,0	28.800	1.008	3.185
Abschnitt 2: AS Mannheim-Neckarau (2) - AK Mannheim (A 6)										
6517 1002	1.700	-	J	N	1,8	69	38,0	28.800	778	3.185
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁰⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁰¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁰² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴⁰³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴⁰⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁰⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁰⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 59

-1-

A 656**A 656 AK Mannheim - AK Heidelberg**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7030	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	8,4 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	51,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	55.000 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.750 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	64.600 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	79 km/h		
Ø DRZ:	06:23,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	02 01:12:35,1/h		(0,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:11:01,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	3,5		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	03 - (A656) (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim - Heidelberg		(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung			
Gesamtnutzen:	17,8 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	91 von 203		
Relevante Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (2,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,0 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

A 656 AK Mannheim - AK Heidelberg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁴⁰⁷	Länge OD ⁴⁰⁸	Lage in Ballungsraum ⁴⁰⁹	Tunnellage ⁴¹⁰	Längsneigung ⁴¹¹	Kurvigkeit ⁴¹²	Überholverbot ⁴¹³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Mannheim (A 6) - AS Mannheim-Seckenheim (4)										
6517 1009	2.600	-	J	N	1,8	69	38,0	55.000	2.750	6.087
Abschnitt 2: AS Mannheim-Seckenheim (4) - AK Heidelberg (A 5)										
6517 1003	5.800	-	J	N	1,8	69	38,0	55.000	2.750	6.090
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁰⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁰⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁰⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴¹⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴¹¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴¹² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴¹³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 60

-1-

A 656**A 656 AK Heidelberg - AS Wieblingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7031	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	0,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	8,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	55.200 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.766 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	64.800 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	80 km/h		
Ø DRZ:	00:36,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:30:33,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:06,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	3,1		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	03 - (A656) (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim - Heidelberg		(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	18,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	89 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

A 656 AK Heidelberg - AS Wieblingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁴¹⁴	Länge OD ⁴¹⁵	Lage in Ballungsraum ⁴¹⁶	Tunnellage ⁴¹⁷	Längsneigung ⁴¹⁸	Kurvigkeit ⁴¹⁹	Überholverbot ⁴²⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AK Heidelberg (A 5) - AN Heidelberg (B 37)										
6517 1011	800	-	J	N	1,8	69	38,0	55.200	1.766	6.114
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴¹⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴¹⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴¹⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴¹⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴¹⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴¹⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴²⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 61

-1-

A 861**A 861 AD Rheinfeldern (A 98) - Bgr. D/CH**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	-
Länge:	4,3 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	55,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	Verbindung A98 (D) mit N3 (CH)		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	20.300 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.380 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	23.900 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	121 km/h		
Ø DRZ:	02:07,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - UZ-MZ	(0,5 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - AS III, nicht vertretbar	(2,5 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS III, nicht vertretbar	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 861 AD Rheinfeld (A 98) - Bgr. D/CH

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁴²¹	Länge OD ⁴²²	Lage in Ballungsraum ⁴²³	Tunnellage ⁴²⁴	Längsneigung ⁴²⁵	Kurvigkeit ⁴²⁶	Überholverbot ⁴²⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AD Hoahrhein (A 98) - AS Rheinfeld-Süd (3)										
8412 1001	4.300	1.000	J	N	1,8	69	38,0	20.300	1.380	2.342
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴²¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴²² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴²³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴²⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴²⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴²⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴²⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 3 OU Karlsruhe/Wolfartsweier

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	1,4 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	6,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2005
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	504 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.900 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	01:34,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:31:53,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:07:41,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:			(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Karlsruhe/Wolfartsweier

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁴²⁸	Länge OD ⁴²⁹	Lage in Ballungsraum ⁴³⁰	Tunnellage ⁴³¹	Längsneigung ⁴³²	Kurvigkeit ⁴³³	Überholverbot ⁴³⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Karlsruhe-Wolfartsweier-Nord (K 9652) - Karlsruhe-Südtangente (K 9652)										
7016 1114	1.400	850	J	N	1,8	69	4,8	14.400	504	1.627
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴²⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴²⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴³⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴³¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴³² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴³³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴³⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 3 OU Rastatt-Süd

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	- Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	7.900 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	740 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.300 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	63 km/h		
Ø DRZ:	02:50,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	65,0%	(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Rastatt-Süd

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁴³⁵	Länge OD ⁴³⁶	Lage in Ballungsraum ⁴³⁷	Tunnellage ⁴³⁸	Längsneigung ⁴³⁹	Kurvigkeit ⁴⁴⁰	Überholverbot ⁴⁴¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Rastatt-Süd (B 36) - AS Rastatt-Süd (A 5)										
7115 1114	2.900	1.400	N	N	1,8	69	4,8	7.800	741	737
Abschnitt 2: AS Rastatt-Süd (A 5) - Baden-Baden-Sandweier (L 67)										
7115 1113	100	-	N	N	1,8	69	4,8	10.800	713	1.215
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴³⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴³⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴³⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴³⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴³⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁴⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁴¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 3 OU Sandweier

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	5,9 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	9,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.127 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	820 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.300 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	06:16,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 09:35:31,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:41:45,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	72,0%	(0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Sandweier

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁴⁴²	Länge OD ⁴⁴³	Lage in Ballungsraum ⁴⁴⁴	Tunnellage ⁴⁴⁵	Längsneigung ⁴⁴⁶	Kurvigkeit ⁴⁴⁷	Überholverbot ⁴⁴⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Rastatt-Süd (A 5) - Baden-Baden-Sandweier (L 67)										
7115 1113	3.000	800	N	N	1,8	69	4,8	10.800	713	1.215
Abschnitt 2: Baden-Baden-Sandweier (L 67) - AS Baden-Baden (B 500)										
7215 1111	2.900	-	N	N	1,8	69	4,8	13.500	932	1.463
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁴² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁴³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁴⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴⁴⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴⁴⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁴⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁴⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 3 OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,9 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	- Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	Planungsrecht seit 29.07.2008		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	20.400 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	755 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	24.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	03:33,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 08:52:53,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:20:28,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	6
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁴⁴⁹	Länge OD ⁴⁵⁰	Lage in Ballungsraum ⁴⁵¹	Tunnellage ⁴⁵²	Längsneigung ⁴⁵³	Kurvigkeit ⁴⁵⁴	Überholverbot ⁴⁵⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Sinzheim/Winden - Sinzheim-Süd (K 3738)										
7215 1101	2.900	1.500	N	N	1,8	69	4,8	20.400	755	2.175
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁴⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁵⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁵¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴⁵² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴⁵³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁵⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁵⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 3 OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	9,3 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	5,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2007
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.699 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.180 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.500 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	10:35,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 02:29:08,2/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:09:10,3/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	39,4%	(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁴⁵⁶	Länge OD ⁴⁵⁷	Lage in Ballungsraum ⁴⁵⁸	Tunnellage ⁴⁵⁹	Längsneigung ⁴⁶⁰	Kurvigkeit ⁴⁶¹	Überholverbot ⁴⁶²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Steinbach (K 9608) - KVP Bühl-„LUK“ (L 85)										
7214 1106	2.800	-	N	N	1,8	69	4,8	8.400	538	940
Abschnitt 2: KVP Bühl-„LUK“ (L 85) - Bühl (K 3763)										
7214 1104	800	800	N	N	1,8	69	4,8	16.300	1.304	1.636
Abschnitt 3: Bühl (K 3763) - Lkr.G. RA/OG										
7214 1103	5.700	2.100	N	N	1,8	69	4,8	19.200	1.478	2.163
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁵⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁵⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁵⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴⁵⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴⁶⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁶¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁶² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 3 OU Wasser

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,7 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	4,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.900 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	462 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.500 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	02:58,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 06:40:32,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:12:48,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Wasser

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁴⁶³	Länge OD ⁴⁶⁴	Lage in Ballungsraum ⁴⁶⁵	Tunnellage ⁴⁶⁶	Längsneigung ⁴⁶⁷	Kurvigkeit ⁴⁶⁸	Überholverbot ⁴⁶⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Emmendingen-Kaiserstuhlstraße (L 186) - AS Denzlingen/Vörstetten (L 112)										
7913 1107	2.700	1.000	J	N	1,8	69	4,8	14.900	462	1.544
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁶³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁶⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁶⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴⁶⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴⁶⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁶⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁶⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 3 OU Bad Krozingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	8,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2009
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.009 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	526 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.100 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	03:34,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:10:02,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:05:57,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:			(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	62,5%		(0,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - UZ-OZ		(1,8 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Bad Krozingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁴⁷⁰	Länge OD ⁴⁷¹	Lage in Ballungsraum ⁴⁷²	Tunnellage ⁴⁷³	Längsneigung ⁴⁷⁴	Kurvigkeit ⁴⁷⁵	Überholverbot ⁴⁷⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Schallstadt (L 125) - Bad Krozingen-Staufener Straße (L 123)										
8012 1104	900	400	N	N	1,8	69	4,8	9.100	391	904
Abschnitt 2: Bad Krozingen-Staufener Straße (L 123) - Bad Krozingen-Tunsel (K 4983)										
8012 1105	2.400	600	N	N	1,8	69	4,8	13.100	576	1.627
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁷⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁴⁷¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁴⁷² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁴⁷³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁴⁷⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁴⁷⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁴⁷⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8065	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	5,2 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	37,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	67.700 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	6.499 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	79.400 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	46 km/h		
Ø DRZ:	06:43,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	02 17:06:27,7/h		(0,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 06:54:50,7/h		(0,2 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	7,6		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	02 - (A65/B10) Karlsruhe (- Wörth am Rhein)		(1,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	23,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	65 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-5,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁴⁷⁷	Länge OD ⁴⁷⁸	Lage in Ballungsraum ⁴⁷⁹	Tunnellage ⁴⁸⁰	Längsneigung ⁴⁸¹	Kurvigkeit ⁴⁸²	Überholverbot ⁴⁸³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Rheinbrücke LG RP/BW - Karlsruhe (B36)										
6915 1100	5.200	-	J	N	1,8	69	38,0	67.700	6.499	6.773
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁷⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁷⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁷⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴⁸⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴⁸¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁸² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁸³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C5
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	64,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	38.900 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	934 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	2,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	45.700 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	110 km/h		
Ø DRZ:	00:32,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	- (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	03 - (B10/B293) Heilbronn - Bretten - Karlsruhe	(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁴⁸⁴	Länge OD ⁴⁸⁵	Lage in Ballungsraum ⁴⁸⁶	Tunnellage ⁴⁸⁷	Längsneigung ⁴⁸⁸	Kurvigkeit ⁴⁸⁹	Überholverbot ⁴⁹⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Karlsruhe (EnBW) (L 560) - AS Karlsruhe-Durlach (A 5)										
6916 1109	1.000	-	J	N	1,8	69	38,0	38.900	934	4.243
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁸⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁸⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁸⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴⁸⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴⁸⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁸⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁹⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 71

-1-

B 10**B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (2. Fahrbahn)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	23,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	38.900 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	934 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	2,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	45.700 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	01:13,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 09:41:07,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:14:17,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	03 - (B10/B293) Heilbronn - Bretten - Karlsruhe	(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (2. Fahrbahn)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁴⁹¹	Länge OD ⁴⁹²	Lage in Ballungsraum ⁴⁹³	Tunnellage ⁴⁹⁴	Längsneigung ⁴⁹⁵	Kurvigkeit ⁴⁹⁶	Überholverbot ⁴⁹⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Karlsruhe (EnBW) (L 560) - AS Karlsruhe-Durlach (A 5)										
6916 1109	1.000	-	J	N	1,8	69	4,8	38.900	934	4.243
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁹¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁹² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁹³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁴⁹⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁴⁹⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁹⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁴⁹⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 72

-1-

B 10**B 10 Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	A1
Länge:	0,8 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	22,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2009
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	27.100 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.545 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	31.800 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	118 km/h		
Ø DRZ:	00:24,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	02 - (A65/B10) Karlsruhe (- Wörth am Rhein)	(1,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁴⁹⁸	Länge OD ⁴⁹⁹	Lage in Ballungsraum ⁵⁰⁰	Tunnellage ⁵⁰¹	Längsneigung ⁵⁰²	Kurvigkeit ⁵⁰³	Überholverbot ⁵⁰⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Karlsruhe-Nord (A 5) - Karlsruhe-Nord (K 9659)										
6916 1115	800	-	J	N	1,8	69	38,0	27.100	1.545	3.019
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁴⁹⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁴⁹⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁰⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵⁰¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵⁰² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁰³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁰⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 OU Berghausen (Tunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B*
Länge:	1,9 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	- Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.116 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	819 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	21.300 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	02:13,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:52:55,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:11:01,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,1		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	38,9%		(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - UZ-OZ		(1,8 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung	
Gesamtnutzen:	11,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	165 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-7,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 OU Berghausen (Tunnel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁵⁰⁵	Länge OD ⁵⁰⁶	Lage in Ballungsraum ⁵⁰⁷	Tunnellage ⁵⁰⁸	Längsneigung ⁵⁰⁹	Kurvigkeit ⁵¹⁰	Überholverbot ⁵¹¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Karlsruhe-Grötzingen (Tunnel Ostportal) - Berghausen, Weiherstraße										
6917 1105	700	700	J	N	1,8	69	4,8	24.300	1.458	2.446
Abschnitt 2: Berghausen, Weiherstraße - Berghausen (B 293)										
6917 1101	400	400	J	N	1,8	69	4,8	20.600	700	2.179
Abschnitt 3: Berghausen (B 293) - Kleinsteinbach (L 563)										
6917 1106	700	700	J	N	1,8	69	4,8	11.600	313	1.356
Abschnitt 4: Berghausen (B 293) - Pfinztal-Söllingen										
7017 1100	100	100	J	N	1,8	69	4,8	10.500	357	1.139
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁰⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁰⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁰⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵⁰⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵⁰⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵¹⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵¹¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Mühlacker - Lienzingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6604	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	6,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	33,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.689 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.126 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.400 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	06:57,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 06:35:46,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:30:36,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	1,1	(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	73,2%	(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim	(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung. Sehr hohe Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	17,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	95 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (2,0)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (9,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Mühlacker - Lienzingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁵¹²	Länge OD ⁵¹³	Lage in Ballungsraum ⁵¹⁴	Tunnellage ⁵¹⁵	Längsneigung ⁵¹⁶	Kurvigkeit ⁵¹⁷	Überholverbot ⁵¹⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Enzberg (L 1173) - Mühlacker, Mönzheimerstraße										
7019 1105	500	500	J	N	1,8	69	4,8	18.200	1.001	1.924
Abschnitt 2: Mühlacker, Mönzheimerstraße (L 1134) - Mühlacker, Lindachstraße Abzw. Enzkreis Kliniken Mühlacker										
7019 1106	400	400	J	N	1,8	69	4,8	17.500	945	1.731
Abschnitt 3: Mühlacker, Lindachstraße Abzw. Enzkreis Kliniken Mühlacker - Mühlacker-Ost (L 1134)										
7019 1107	700	700	J	N	1,8	69	4,8	14.800	918	1.498
Abschnitt 4: Mühlacker-Ost (L 1134) - Illingen (B 35)										
7019 1103	4.700	-	J	N	1,8	69	4,8	15.400	1.186	1.493
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵¹² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵¹³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵¹⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵¹⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵¹⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵¹⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵¹⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Illingen - Enzweihingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6604	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	17,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.485 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.220 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	15,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	08:11,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 14:39:25,9/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:39:11,4/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	1,1	(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim	(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	15,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	115 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Illingen - Enzweihingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁵¹⁹	Länge OD ⁵²⁰	Lage in Ballungsraum ⁵²¹	Tunnellage ⁵²²	Längsneigung ⁵²³	Kurvigkeit ⁵²⁴	Überholverbot ⁵²⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Illingen (B 35) - Vaihingen a. d. Enz (L 1125)										
7019 1109	2.800	-	J	N	1,8	69	4,8	15.700	2.261	1.556
Abschnitt 2: Vaihingen a. d. Enz (L 1125) - Vaihingen a. d. Enz (K 1648)										
7019 1108	4.200	-	N	N	1,8	69	4,8	12.600	2.142	1.136
Abschnitt 3: Vaihingen a. d. Enz (K 1648) - Hardt- und Schönbühlhof (L 1138)										
7019 1100	550	-	N	N	1,8	69	4,8	22.700	2.611	2.353
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵¹⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵²⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵²¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵²² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵²³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵²⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵²⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Verlegung in Enzweihingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6062	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	05 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	24,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	22.700 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.611 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	26.700 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	01:13,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 05:10:38,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:40:21,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	2,6	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(4,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim	(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	22,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	75 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-7,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Verlegung in Enzweihingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁵²⁶	Länge OD ⁵²⁷	Lage in Ballungsraum ⁵²⁸	Tunnellage ⁵²⁹	Längsneigung ⁵³⁰	Kurvigkeit ⁵³¹	Überholverbot ⁵³²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Vaihingen a. d. Enz (K 1648) - Hardt- und Schönbühlhof (L 1138)										
7019 1100	1.000	1.000	N	N	1,8	69	4,8	22.700	2.611	2.353
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵²⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵²⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵²⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵²⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵³⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵³¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵³² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Enzweihingen - Schwieberdingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7605	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	8,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	27,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	22.117 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.594 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	10:45,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 20:05:33,4/h		(0,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 05:51:31,2/h		(0,2 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	6,4		(1,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim		(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	24,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	58 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,7)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (8,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Enzweihingen - Schwieberdingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁵³³	Länge OD ⁵³⁴	Lage in Ballungsraum ⁵³⁵	Tunnellage ⁵³⁶	Längsneigung ⁵³⁷	Kurvigkeit ⁵³⁸	Überholverbot ⁵³⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Vaihingen a. d. Enz (K 1648) - Hardt- und Schönbühlhof (L 1138)										
7019 1100	3.650	-	N	N	1,8	69	4,8	22.700	2.611	2.353
Abschnitt 2: Hardt- und Schönbühl (L 1138) - Korntal-Münchingen (K 1701)										
7120 1101	5.100	-	J	N	1,8	69	4,8	21.700	2.582	2.321
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵³³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁵³⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁵³⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁵³⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁵³⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁵³⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁵³⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7605	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C5
Länge:	8,6 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	14,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	48.386 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	4.236 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	56.800 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	10:31,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	04 00:51:32,8/h		(0,3 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 09:17:38,2/h		(0,2 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	6,4		(1,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim		(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	25,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	54 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁵⁴⁰	Länge OD ⁵⁴¹	Lage in Ballungsraum ⁵⁴²	Tunnellage ⁵⁴³	Längsneigung ⁵⁴⁴	Kurvigkeit ⁵⁴⁵	Überholverbot ⁵⁴⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Hardt- und Schönbühl (L 1138) - Korntal-Münchingen (K 1701)										
7120 1101	4.100	-	J	N	1,8	69	4,8	21.700	2.582	2.321
Abschnitt 2: Korntal-Münchingen (K 1701) - Stuttgart-Zuffenhausen (Gabelung) (B 27)										
7120 1100	4.500	-	J	N	1,8	69	4,8	72.700	5.743	7.181
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁴⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁴¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁴² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵⁴³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵⁴⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁴⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁴⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 79

-1-

B 10

B 10 Stuttgart/Zuffenhausen (Friedrichswahl) - Stuttgart/Nord (Pragsattel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8067	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	- km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	38,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	- /h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	- /h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

Nutzen		
NKV:	5,3	(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim	(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Stuttgart/Zuffenhausen (Friedrichswahl) - Stuttgart/Nord (Pragsattel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁵⁴⁷	Länge OD ⁵⁴⁸	Lage in Ballungsraum ⁵⁴⁹	Tunnellage ⁵⁵⁰	Längsneigung ⁵⁵¹	Kurvigkeit ⁵⁵²	Überholverbot ⁵⁵³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	J	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁴⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁵⁴⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁵⁴⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁵⁵⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁵⁵¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁵⁵² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁵⁵³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 80

-1-

B 10**B 10 Stuttgart/Zuffenhausen - Neuwirtshausen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8066	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	- km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	5,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	- /h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	- /h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

- - - -

Nutzen		
NKV:	13,5	(2,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim	(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

-

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Stuttgart/Zuffenhausen - Neuwirtshausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁵⁵⁴	Länge OD ⁵⁵⁵	Lage in Ballungsraum ⁵⁵⁶	Tunnellage ⁵⁵⁷	Längsneigung ⁵⁵⁸	Kurvigkeit ⁵⁵⁹	Überholverbot ⁵⁶⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	J	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁵⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁵⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁵⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵⁵⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵⁵⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁵⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁶⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5054	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	30,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	69.200 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	4.221 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	81.200 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	73 km/h		
Ø DRZ:	04:35,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	24,9		(4,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim		(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	25,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	48 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,9)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (5,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁵⁶¹	Länge OD ⁵⁶²	Lage in Ballungsraum ⁵⁶³	Tunnellage ⁵⁶⁴	Längsneigung ⁵⁶⁵	Kurvigkeit ⁵⁶⁶	Überholverbot ⁵⁶⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Stuttgart-Berg Schwanenplatz (B 14 / L 1193) - AS Oberesslingen/Berkheim (L 1192)										
7221 1102	5.600	-	J	N	1,8	69	38,0	69.200	4.221	6.241
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁶¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁶² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁶³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵⁶⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵⁶⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁶⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁶⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Stuttgart/Hafen - Esslingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5054	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	30,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	69.200 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	4.221 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	81.200 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	73 km/h		
Ø DRZ:	04:35,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	24,9		(4,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	27,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	44 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,0)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (6,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Stuttgart/Hafen - Esslingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁵⁶⁸	Länge OD ⁵⁶⁹	Lage in Ballungsraum ⁵⁷⁰	Tunnellage ⁵⁷¹	Längsneigung ⁵⁷²	Kurvigkeit ⁵⁷³	Überholverbot ⁵⁷⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Stuttgart-Berg Schwanenplatz (B 14 / L 1193) - AS Oberesslingen/Berkheim (L 1192)										
7221 1102	5.600	-	J	N	1,8	69	38,0	69.200	4.221	6.241
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁶⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁶⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁷⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵⁷¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵⁷² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁷³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁷⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Esslingen - Plochinger Dreieck

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5054	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,5 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	41,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	65.200 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	4.303 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	76.500 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	76 km/h		
Ø DRZ:	05:57,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	24,9		(4,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	25,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	49 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,9)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (5,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Esslingen - Plochinger Dreieck

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁵⁷⁵	Länge OD ⁵⁷⁶	Lage in Ballungsraum ⁵⁷⁷	Tunnellage ⁵⁷⁸	Längsneigung ⁵⁷⁹	Kurvigkeit ⁵⁸⁰	Überholverbot ⁵⁸¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Oberesslingen/Berkheim (L 1192) - Plochinger Dreieck (B 313)										
7222 1100	7.500	-	J	N	1,8	69	38,0	65.200	4.303	6.170
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁷⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁷⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁷⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵⁷⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵⁷⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁸⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁸¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	-
Länge:	8,5 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	27,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	20.138 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.169 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	23.700 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	122 km/h		
Ø DRZ:	04:10,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	64,3%	(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 10 Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁵⁸²	Länge OD ⁵⁸³	Lage in Ballungsraum ⁵⁸⁴	Tunnellage ⁵⁸⁵	Längsneigung ⁵⁸⁶	Kurvigkeit ⁵⁸⁷	Überholverbot ⁵⁸⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Eislingen a. d. Fils (L 1214) - Süßen (K 1426)										
7324 1112	3.100	2.600	J	N	1,8	69	38,0	22.100	1.702	2.311
Abschnitt 2: Ortsanfang Eislingen a. d. Fils - Ortsende Eislingen a. d. Fils										
7324 1106	2.500	2.500	J	N	1,8	69	38,0	15.800	411	1.703
Abschnitt 3: Eislingen a. d. Fils (L 1214) - Ortsanfang Eislingen a. d. Fils										
7324 1100	300	-	J	N	1,8	69	38,0	19.000	608	1.606
Abschnitt 4: Ortsende Eislingen a. d. Fils - Süßen (B 466)										
7324 1101	2.600	300	J	N	1,8	69	38,0	22.100	1.326	2.301
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁸² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁸³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁸⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵⁸⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵⁸⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁸⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁸⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 85

-1-

B 10**B 10 Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	A1
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	25,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2011
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.800 Kfz/24h	00 - sehr niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.090 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.100 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	123 km/h		
Ø DRZ:	00:38,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁵⁸⁹	Länge OD ⁵⁹⁰	Lage in Ballungsraum ⁵⁹¹	Tunnellage ⁵⁹²	Längsneigung ⁵⁹³	Kurvigkeit ⁵⁹⁴	Überholverbot ⁵⁹⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Süßen (B 466) - Ortsanfang Kuchen										
7324 1102	1.300	850	J	N	1,8	69	38,0	18.800	1.090	1.931
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁸⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁹⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁹¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵⁹² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁵⁹³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁹⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁵⁹⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Süßen/Ost - Gingen/Ost

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7603	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	B2
Länge:	1,8 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	24,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.090 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.100 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	02:06,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:48:58,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:14:05,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	6,1		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(2,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten • Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten • QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht. 			

Bewertung			
Gesamtnutzen:	30,0 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	31 von 203		
Relevante Konflikte:	5		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,7)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-3,3 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 10 Süßen/Ost - Gingen/Ost

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁵⁹⁶	Länge OD ⁵⁹⁷	Lage in Ballungsraum ⁵⁹⁸	Tunnellage ⁵⁹⁹	Längsneigung ⁶⁰⁰	Kurvigkeit ⁶⁰¹	Überholverbot ⁶⁰²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Süßen (B 466) - Ortsanfang Kuchen										
7324 1102	1.800	600	N	N	1,8	69	4,8	18.800	1.090	1.931
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁵⁹⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁹⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁵⁹⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁵⁹⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶⁰⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁰¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁰² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Gingen/Ost - Geislingen/Mitte

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7603	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	5,4 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	43,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.057 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.092 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	21.200 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	52 km/h		
Ø DRZ:	06:16,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 10:20:36,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:39:56,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	6,1		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	62,6%		(1,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	28,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	37 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-4,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Gingen/Ost - Geislingen/Mitte

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶⁰³	Länge OD ⁶⁰⁴	Lage in Ballungsraum ⁶⁰⁵	Tunnellage ⁶⁰⁶	Längsneigung ⁶⁰⁷	Kurvigkeit ⁶⁰⁸	Überholverbot ⁶⁰⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Süßen (B 466) - Ortsanfang Kuchen										
7324 1102	2.400	250	N	N	1,8	69	4,8	18.800	1.090	1.931
Abschnitt 2: Ortsanfang Kuchen - Ortsende Kuchen										
7324 1107	1.100	1.100	N	N	1,8	69	4,8	19.500	1.073	2.003
Abschnitt 3: Ortsende Kuchen - Ortsanfang Geislingen/Steige										
7324 1103	500	100	N	N	1,8	69	4,8	21.000	1.176	2.160
Abschnitt 4: Ortsanfang Geislingen/Steige - Geislingen/Steige, Überkinger Straße (B 466/L 1221)										
7324 1108	1.400	1.400	N	N	1,8	69	4,8	14.600	1.080	1.596
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶⁰³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁶⁰⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁶⁰⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁶⁰⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁶⁰⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁶⁰⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁶⁰⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7603	Priorität Bund:	WB* ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	44,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	856 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.600 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	03:02,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:57:24,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:08:42,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	6,1	(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	24,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	55 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶¹⁰	Länge OD ⁶¹¹	Lage in Ballungsraum ⁶¹²	Tunnellage ⁶¹³	Längsneigung ⁶¹⁴	Kurvigkeit ⁶¹⁵	Überholverbot ⁶¹⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Geislingen/Steige, Überkinger Straße (B 466/L 1221) - Ortsende Geislingen/Steige										
7325 1101	2.800	2.800	N	N	1,8	69	4,8	12.400	856	1.455
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶¹⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁶¹¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁶¹² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁶¹³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁶¹⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁶¹⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁶¹⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 Geislingen/Ost - Amstetten (Geislinger Steige)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8059	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	17,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	963 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.700 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	06:31,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 11:04:03,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:55:23,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	1,6	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung	
Gesamtnutzen:	17,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	101 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 Geislingen/Ost - Amstetten (Geislinger Steige)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶¹⁷	Länge OD ⁶¹⁸	Lage in Ballungsraum ⁶¹⁹	Tunnellage ⁶²⁰	Längsneigung ⁶²¹	Kurvigkeit ⁶²²	Überholverbot ⁶²³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Geislingen/Steige - Luizhausen (L 1243)										
7425 1100	2.000	-	N	N	1,8	69	4,8	12.500	963	1.456
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶¹⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶¹⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶¹⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶²⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶²¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶²² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶²³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 OU Amstetten

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8055	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	11,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	963 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.700 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	03:02,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:57:36,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:09:48,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	7,0		(1,3 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	21,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	79 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,4)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (9,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 OU Amstetten

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶²⁴	Länge OD ⁶²⁵	Lage in Ballungsraum ⁶²⁶	Tunnellage ⁶²⁷	Längsneigung ⁶²⁸	Kurvigkeit ⁶²⁹	Überholverbot ⁶³⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Geislingen/Steige - Luizhausen (L 1243)										
7425 1100	2.800	1.000	N	N	1,8	69	4,8	12.500	963	1.456
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶²⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶²⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶²⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶²⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶²⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶²⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶³⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 10 OU Urspring

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8058	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	24,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	963 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.700 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	01:24,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:54:36,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:04:33,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	1,4		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung			
Gesamtnutzen:	21,4 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	78 von 203		
Relevante Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,4)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (9,5 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 10 OU Urspring

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶³¹	Länge OD ⁶³²	Lage in Ballungsraum ⁶³³	Tunnellage ⁶³⁴	Längsneigung ⁶³⁵	Kurvigkeit ⁶³⁶	Überholverbot ⁶³⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Geislingen/Steige - Luizhausen (L 1243)										
7425 1100	1.300	400	N	N	1,8	69	4,8	12.500	963	1.456
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶³¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶³² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶³³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶³⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶³⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶³⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶³⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 92

-1-

B 10**B 10 OU Luizhausen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8057	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	2,1 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	4,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.224 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	969 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.600 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	02:19,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:26:03,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:21:02,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	4,9		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	78,1%		(0,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	22,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	74 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-5,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 10 OU Luizhausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶³⁸	Länge OD ⁶³⁹	Lage in Ballungsraum ⁶⁴⁰	Tunnellage ⁶⁴¹	Längsneigung ⁶⁴²	Kurvigkeit ⁶⁴³	Überholverbot ⁶⁴⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Geislingen/Steige - Luizhausen (L 1243)										
7425 1100	1.300	200	N	N	1,8	69	4,8	12.500	963	1.456
Abschnitt 2: Luizhausen (L 1243) - AS Ulm-West (A 8)										
7525 1100	800	400	N	N	1,8	69	4,8	14.400	979	1.709
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶³⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶³⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁴⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶⁴¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶⁴² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁴³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁴⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 12 OU Isny (BW- und BY-Anteil)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8070	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	28,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2009
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.500 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	935 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	10.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	03:20,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:42:46,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:20:07,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,6	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung	(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	13,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	127 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-3,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-3,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 12 OU Isny (BW- und BY-Anteil)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶⁴⁵	Länge OD ⁶⁴⁶	Lage in Ballungsraum ⁶⁴⁷	Tunnellage ⁶⁴⁸	Längsneigung ⁶⁴⁹	Kurvigkeit ⁶⁵⁰	Überholverbot ⁶⁵¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Isny, Landesgrenze BW/BY - Isny (L 318)										
8326 1103	3.300	1.600	N	N	1,8	69	4,8	8.500	935	1.082
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶⁴⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁴⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁴⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶⁴⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶⁴⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁵⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁵¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 12 OU Großholzleute

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8069	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	4,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.800 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	885 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.900 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	58 km/h		
Ø DRZ:	01:02,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:18:53,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:01:31,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	4,9	(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	8,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	187 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-6,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 12 OU Großholzleute

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶⁵²	Länge OD ⁶⁵³	Lage in Ballungsraum ⁶⁵⁴	Tunnellage ⁶⁵⁵	Längsneigung ⁶⁵⁶	Kurvigkeit ⁶⁵⁷	Überholverbot ⁶⁵⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Isny (L 318) - Nellenbruck (St 2055)										
8326 1101	1.000	400	N	N	1,8	69	4,8	11.800	885	1.224
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶⁵² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁵³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁵⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶⁵⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶⁵⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁵⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁵⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 95

-1-

B 14**B 14 Verlegung in Schwäbisch Hall**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	B3
Länge:	- km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	31,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	- /h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	- /h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS		
-		

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall	(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte		
-		

Bewertung		
Gesamtnutzen:	- von 44,9	
Rang nach Nutzen:	- von 203	
Relevante Konflikte:	0	
Prioritätskonflikt:	- (-)	
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)	
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.	

B 14 Verlegung in Schwäbisch Hall

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶⁵⁹	Länge OD ⁶⁶⁰	Lage in Ballungsraum ⁶⁶¹	Tunnellage ⁶⁶²	Längsneigung ⁶⁶³	Kurvigkeit ⁶⁶⁴	Überholverbot ⁶⁶⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	N	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶⁵⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁶⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁶¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶⁶² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶⁶³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁶⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁶⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 14 OU Michelfeld

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8291	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	5,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	648 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.900 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	02:34,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:32:45,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:07:11,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	4,3		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung			
Gesamtnutzen:	19,2 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	86 von 203		
Relevante Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,1)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (8,6 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 14 OU Michelfeld

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶⁶⁶	Länge OD ⁶⁶⁷	Lage in Ballungsraum ⁶⁶⁸	Tunnellage ⁶⁶⁹	Längsneigung ⁶⁷⁰	Kurvigkeit ⁶⁷¹	Überholverbot ⁶⁷²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. Michelfeld (L 1046) - Schwäbisch Hall (B 19)										
6824 1100	2.300	800	N	N	1,8	69	4,8	14.400	648	1.612
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶⁶⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁶⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁶⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶⁶⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶⁷⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁷¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁷² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 14 OU Oppenweiler

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8074	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	3,2 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	23,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.238 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	21.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	03:35,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:40:17,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:20:27,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	5,2	(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung	(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(2,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall	(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung. Sehr hohe Verkehrsbelastung und herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	22,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	68 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-7,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 14 OU Oppenweiler

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶⁷³	Länge OD ⁶⁷⁴	Lage in Ballungsraum ⁶⁷⁵	Tunnellage ⁶⁷⁶	Längsneigung ⁶⁷⁷	Kurvigkeit ⁶⁷⁸	Überholverbot ⁶⁷⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Backnang (L 1115 / K 1832) - Sulzbach an der Murr (L 1066)										
7022 1100	3.200	1.300	J	N	1,8	69	4,8	18.200	1.238	1.658
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶⁷³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁶⁷⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁶⁷⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁶⁷⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁶⁷⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁶⁷⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁶⁷⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 14 Backnang/West - Nellmersbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6071	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	B3
Länge:	4,0 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	98,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	22.100 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.414 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	04:53,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 12:53:57,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:52:55,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,2		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(2,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung			
Gesamtnutzen:	27,2 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	43 von 203		
Relevante Konflikte:	6		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-5,8 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 14 Backnang/West - Nellmersbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁶⁸⁰	Länge OD ⁶⁸¹	Lage in Ballungsraum ⁶⁸²	Tunnellage ⁶⁸³	Längsneigung ⁶⁸⁴	Kurvigkeit ⁶⁸⁵	Überholverbot ⁶⁸⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Nellmersbach (K 1845) - Backnang (L 1080)										
7022 1103	4.000	300	J	N	1,8	69	4,8	22.100	1.414	2.233
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶⁸⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁶⁸¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁶⁸² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁶⁸³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁶⁸⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁶⁸⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁶⁸⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 14 Nellmersbach - Winnenden/Mitte

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	A1
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	60,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2009
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	22.500 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.373 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	26.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	121 km/h		
Ø DRZ:	01:41,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall	(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 14 Nellmersbach - Winnenden/Mitte

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁶⁸⁷	Länge OD ⁶⁸⁸	Lage in Ballungsraum ⁶⁸⁹	Tunnellage ⁶⁹⁰	Längsneigung ⁶⁹¹	Kurvigkeit ⁶⁹²	Überholverbot ⁶⁹³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Winnenden-Süd - Nellmersbach (K 1845)										
7122 1108	3.400	1.350	J	N	1,8	69	38,0	22.500	1.373	2.372
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶⁸⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁸⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁸⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶⁹⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶⁹¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁹² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁹³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 100

-1-

B 14**B 14 Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	A1
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	21,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	22.500 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.373 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	26.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	121 km/h		
Ø DRZ:	00:38,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall	(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 14 Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁶⁹⁴	Länge OD ⁶⁹⁵	Lage in Ballungsraum ⁶⁹⁶	Tunnellage ⁶⁹⁷	Längsneigung ⁶⁹⁸	Kurvigkeit ⁶⁹⁹	Überholverbot ⁷⁰⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Winnenden-Süd - Nellmersbach (K 1845)										
7122 1108	1.300	900	J	N	1,8	69	38,0	22.500	1.373	2.372
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁶⁹⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁹⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁶⁹⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁶⁹⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁶⁹⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁶⁹⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁰⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 101

-1-

B 14**B 14 Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,1 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	5,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	33.200 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.162 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	39.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	118 km/h		
Ø DRZ:	01:04,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(3,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall	(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - Anbindung OZ	(1,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 14 Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁷⁰¹	Länge OD ⁷⁰²	Lage in Ballungsraum ⁷⁰³	Tunnellage ⁷⁰⁴	Längsneigung ⁷⁰⁵	Kurvigkeit ⁷⁰⁶	Überholverbot ⁷⁰⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Stuttgart-Vaihingen, Schattenring (L 1187) - Stuttgart-Heslach-West (L 1192)										
7220 1215	2.100	1.800	J	N	1,8	69	38,0	33.200	1.162	3.100
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁰¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁷⁰² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁷⁰³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁷⁰⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁷⁰⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁷⁰⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁷⁰⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 14 OU Spaichingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7076	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	5,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	20,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	16.821 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	696 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	19.800 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	06:29,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 07:40:47,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:19:53,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	4,7	(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	83,8%	(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	01 - (B14) Rottweil - Tuttlingen	(0,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	9,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	175 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-4,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 14 OU Spaichingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷⁰⁸	Länge OD ⁷⁰⁹	Lage in Ballungsraum ⁷¹⁰	Tunnellage ⁷¹¹	Längsneigung ⁷¹²	Kurvigkeit ⁷¹³	Überholverbot ⁷¹⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Tuttlingen (B 523) - OD Spaichingen (L 431)										
8018 1100	2.800	800	N	N	1,8	69	4,8	16.200	697	1.555
Abschnitt 2: OD Spaichingen (L 431) - Aldingen (L 433)										
7918 1101	3.000	2.000	N	N	1,8	69	4,8	17.400	696	1.691
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁰⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁰⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷¹⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷¹¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷¹² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷¹³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷¹⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 14 OU Rietheim-Weilheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8075	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,4 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	6,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	16.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	697 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	19.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	04:51,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 05:00:31,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:13:30,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	3,7		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	01 - (B14) Rottweil - Tuttlingen		(0,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung			
Gesamtnutzen:	14,7 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	118 von 203		
Relevante Konflikte:	5		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,6)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (8,2 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 14 OU Rietheim-Weilheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷¹⁵	Länge OD ⁷¹⁶	Lage in Ballungsraum ⁷¹⁷	Tunnellage ⁷¹⁸	Längsneigung ⁷¹⁹	Kurvigkeit ⁷²⁰	Überholverbot ⁷²¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Tuttlingen (B 523) - OD Spaichingen (L 431)										
8018 1100	4.400	900	N	N	1,8	69	4,8	16.200	697	1.555
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷¹⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷¹⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷¹⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷¹⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷¹⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷²⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷²¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 14 Verlegung bei Stockach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8077	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	0,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	20,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	5.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	410 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	6.400 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	65 km/h		
Ø DRZ:	00:33,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen		
NKV:	2,2	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - (B313) Stockach - Meßkirch	(0,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	7,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	198 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 14 Verlegung bei Stockach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷²²	Länge OD ⁷²³	Lage in Ballungsraum ⁷²⁴	Tunnellage ⁷²⁵	Längsneigung ⁷²⁶	Kurvigkeit ⁷²⁷	Überholverbot ⁷²⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Stockach (B 313) - Tuttlingen (B 311)										
8019 1100	600	290	N	N	1,8	69	4,8	5.400	410	615
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷²² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷²³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷²⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷²⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷²⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷²⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷²⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 19 OU Bad Mergentheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8078	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	3,6 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	6,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.322 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	706 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.800 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	03:59,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:45:45,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:11:42,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	6,3		(1,2 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	60,0%		(0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm		(4,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung und sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	13,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	123 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-9,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 19 OU Bad Mergentheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷²⁹	Länge OD ⁷³⁰	Lage in Ballungsraum ⁷³¹	Tunnellage ⁷³²	Längsneigung ⁷³³	Kurvigkeit ⁷³⁴	Überholverbot ⁷³⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: südl. Bad Mergentheim (B 290) - Igersheim (L 2251)										
6524 1101	700	-	N	N	1,8	69	4,8	15.900	1.049	1.693
Abschnitt 2: südl. Bad Mergentheim (B 290) - Igersheim (L 2251)										
6524 1102	1.200	-	N	N	1,8	69	4,8	14.000	560	1.578
Abschnitt 3: südl. Bad Mergentheim (B 290) - Igersheim (L 2251)										
6524 1104	1.100	1.100	N	N	1,8	69	4,8	15.700	644	1.727
Abschnitt 4: südl. Bad Mergentheim (B 290) - Igersheim (L 2251)										
6524 1103	600	600	N	N	1,8	69	4,8	10.600	710	1.193
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷²⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷³⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷³¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷³² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷³³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷³⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷³⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 106

-1-

B 19**B 19 OU Gaisbach**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8082	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	2,2 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	16,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2010
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.559 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	836 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.300 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	02:26,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 05:40:21,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:19:19,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	6,0		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	66,7%		(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	11,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	166 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-3,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-11,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 19 OU Gaisbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷³⁶	Länge OD ⁷³⁷	Lage in Ballungsraum ⁷³⁸	Tunnellage ⁷³⁹	Längsneigung ⁷⁴⁰	Kurvigkeit ⁷⁴¹	Überholverbot ⁷⁴²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Kupferzell, Öhringer Straße (K 2369) - Gaisbach, Kupferzeller Straße (K 2374)										
6724 1101	900	100	N	N	1,8	69	4,8	12.900	761	1.507
Abschnitt 2: Gaisbach, Kupferzeller Straße (K 2374) - Künzelsau, Morsbacher Straße(L1045)										
6724 1102	1.300	550	N	N	1,8	69	4,8	17.400	887	1.622
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷³⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷³⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷³⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷³⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷⁴⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁴¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁴² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 19 OU Schwäbisch Hall - Gelbingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8083	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,4 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	8,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	958 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.600 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	01:31,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:06:26,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:05:09,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	3,9	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	10,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	168 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 19 OU Schwäbisch Hall - Gelbingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷⁴³	Länge OD ⁷⁴⁴	Lage in Ballungsraum ⁷⁴⁵	Tunnellage ⁷⁴⁶	Längsneigung ⁷⁴⁷	Kurvigkeit ⁷⁴⁸	Überholverbot ⁷⁴⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Schwäbisch Hall, Langer Graben (L 2218) - Untermünkheim, Weinbrennerstraße (L 1045)										
6824 1104	1.400	600	N	N	1,8	69	4,8	13.300	958	1.482
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁴³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁴⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁴⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷⁴⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷⁴⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁴⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁴⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 19 OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8632	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	14,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	9.200 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	534 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	10.800 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	02:19,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:10:49,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:40,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	1,0	(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung	(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	13,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	130 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 19 OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷⁵⁰	Länge OD ⁷⁵¹	Lage in Ballungsraum ⁷⁵²	Tunnellage ⁷⁵³	Längsneigung ⁷⁵⁴	Kurvigkeit ⁷⁵⁵	Überholverbot ⁷⁵⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Gaildorf, Schloss-Straße (L 1066) - nördl. Gaildorf-Kleinaltdorf, Im Wiesengrund (K 2616)										
6924 1104	2.300	1.300	N	N	1,8	69	4,8	9.200	534	1.083
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁵⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁵¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁵² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷⁵³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷⁵⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁵⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁵⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 19 OU Gaildorf (sö Abschnitt)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8631	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	1,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	9,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.394 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	455 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	7.500 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	63 km/h		
Ø DRZ:	01:31,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	4,3		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	49,6%		(0,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	7,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	197 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-3,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-6,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 19 OU Gaidorf (sö Abschnitt)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷⁵⁷	Länge OD ⁷⁵⁸	Lage in Ballungsraum ⁷⁵⁹	Tunnellage ⁷⁶⁰	Längsneigung ⁷⁶¹	Kurvigkeit ⁷⁶²	Überholverbot ⁷⁶³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Bröckingen (K 2663) - Gaidorf, Karlstraße (B 298)										
7024 1102	600	-	N	N	1,8	69	4,8	4.300	310	511
Abschnitt 2: Gaidorf, Karlstraße (B 298) - Gaidorf, Schloss-Straße (L 1066)										
6924 1105	700	700	N	N	1,8	69	4,8	7.800	577	997
Abschnitt 3: Gaidorf, Schloss-Straße (L 1066) - Gaidorf, Karlstraße, Metzgerei Wieland										
6924 1102	300	300	N	N	1,8	69	4,8	7.300	460	867
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁵⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁵⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁵⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷⁶⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷⁶¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁶² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁶³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 19 Verlegung in Herbrechtingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	1,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.000 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.030 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.800 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	02:38,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:13:17,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:01:31,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm	(4,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 19 Verlegung in Herbrechtingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷⁶⁴	Länge OD ⁷⁶⁵	Lage in Ballungsraum ⁷⁶⁶	Tunnellage ⁷⁶⁷	Längsneigung ⁷⁶⁸	Kurvigkeit ⁷⁶⁹	Überholverbot ⁷⁷⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Herbrechtingen-Süd (L 1082) - Herbrechtingen-Nord (L 1082)										
7327 1206	2.600	1.100	N	N	1,8	69	4,8	10.000	1.030	1.085
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁶⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁶⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁶⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷⁶⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷⁶⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁶⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁷⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 OU Hardheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8609	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	15,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.589 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	705 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	12.500 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	58 km/h		
Ø DRZ:	02:54,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:44:47,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:03:11,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	64,6%	(0,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	01 - (B27/B292/L532/K4178) Tauberbischofsheim - Walldürn/Hardheim - Buchen (Odenwald) - Adelsheim/Osterburken - Mosbach - Meckesheim	(1,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 27 OU Hardheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷⁷¹	Länge OD ⁷⁷²	Lage in Ballungsraum ⁷⁷³	Tunnellage ⁷⁷⁴	Längsneigung ⁷⁷⁵	Kurvigkeit ⁷⁷⁶	Überholverbot ⁷⁷⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Walldürn (B 47) - Hardheim (L 514)										
6322 1100	1.900	600	N	N	1,8	69	4,8	9.400	630	1.086
Abschnitt 2: Hardheim (L 514) - Schweinberg										
6322 1103	900	600	N	N	1,8	69	4,8	13.100	865	1.474
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁷¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁷² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁷³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷⁷⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷⁷⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁷⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁷⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 OU Neckarburken

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8093	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	9,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.900 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	821 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	05:55,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:30:33,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:11:09,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	1,7	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung	(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	01 - (B27/B292/L532/K4178) Tauberbischofsheim - Walldürn/Hardheim - Buchen (Odenwald) - Adelsheim/Osterburken - Mosbach - Meckesheim	(1,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	11,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	152 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 OU Neckarburken

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷⁷⁸	Länge OD ⁷⁷⁹	Lage in Ballungsraum ⁷⁸⁰	Tunnellage ⁷⁸¹	Längsneigung ⁷⁸²	Kurvigkeit ⁷⁸³	Überholverbot ⁷⁸⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Mosbach (L 525) - Elztal (B 292)										
6621 1100	5.600	1.800	N	N	1,8	69	4,8	11.900	821	1.307
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁷⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁷⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁸⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷⁸¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷⁸² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁸³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁸⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 OU Offenau

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8100	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	20,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	904 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.300 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	02:43,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:57:13,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:04:58,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,9	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B37) Heilbronn - Neckarsulm - Mosbach - Eberbach - Neckargemünd - Heidelberg	(3,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	11,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	153 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-2,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 OU Offenau

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷⁸⁵	Länge OD ⁷⁸⁶	Lage in Ballungsraum ⁷⁸⁷	Tunnellage ⁷⁸⁸	Längsneigung ⁷⁸⁹	Kurvigkeit ⁷⁹⁰	Überholverbot ⁷⁹¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Offenau (L 1100) - Gundelsheim (L 528)										
6720 1100	2.600	1.300	J	N	1,8	69	4,8	11.300	904	1.270
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁸⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁸⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁸⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷⁸⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷⁸⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁹⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁹¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 OU Jagstfeld

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8101	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	34,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	19.000 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.159 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.300 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	02:41,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:46:21,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:18:36,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	4,6		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(2,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B37) Heilbronn - Neckarsulm - Mosbach - Eberbach - Neckargemünd - Heidelberg		(3,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Hohe Schwerverkehrsbelastung
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	14,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	119 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,6)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (8,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 OU Jagstfeld

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷⁹²	Länge OD ⁷⁹³	Lage in Ballungsraum ⁷⁹⁴	Tunnellage ⁷⁹⁵	Längsneigung ⁷⁹⁶	Kurvigkeit ⁷⁹⁷	Überholverbot ⁷⁹⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Bad Friedrichshall (L 1096) - Offenau (L 1100)										
6721 1102	2.300	300	J	N	1,8	69	4,8	19.000	1.159	1.906
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁹² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁹³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁷⁹⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁷⁹⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁷⁹⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁹⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁷⁹⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 Bad Friedrichshall - A 6

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7087	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C*
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	25,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	31.778 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.841 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	37.300 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	07:20,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 21:49:22,9/h		(0,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:49:02,2/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	10,7		(2,0 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B37) Heilbronn - Neckarsulm - Mosbach - Eberbach - Neckargemünd - Heidelberg		(3,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Herausragende Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	12,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	137 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 Bad Friedrichshall - A 6

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁷⁹⁹	Länge OD ⁸⁰⁰	Lage in Ballungsraum ⁸⁰¹	Tunnellage ⁸⁰²	Längsneigung ⁸⁰³	Kurvigkeit ⁸⁰⁴	Überholverbot ⁸⁰⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Heilbronn/Neckarsulm (A 6) - Neckarsulm (K 2116)										
6821 1103	800	-	J	N	1,8	69	4,8	46.300	2.037	4.795
Abschnitt 2: AS Heilbronn/Neckarsulm (A 6) - L1095 bei Neckarsulm										
6821 1102	2.000	-	J	N	1,8	69	4,8	34.700	2.325	3.157
Abschnitt 3: Neckarsulm (K 2116) - Bad Friedrichshall (K 2117)										
6721 1100	1.900	-	J	N	1,8	69	4,8	24.900	1.419	2.562
Abschnitt 4: Bad Friedrichshall (K 2117) - Bad Friedrichshall (L 1096)										
6721 1101	1.300	-	J	N	1,8	69	4,8	28.400	1.590	2.970
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁷⁹⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁰⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁰¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁰² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸⁰³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁰⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁰⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7287	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	8,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	26,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	80.300 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	4.497 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	94.200 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	30 km/h		
Ø DRZ:	17:48,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	27 07:54:29,7/h		(2,3 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	01 10:44:27,2/h		(0,9 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	6,6		(1,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	03 - (B27) Stuttgart - Reutlingen/Tübingen		(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	35,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	9 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,9)
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (11,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁸⁰⁶	Länge OD ⁸⁰⁷	Lage in Ballungsraum ⁸⁰⁸	Tunnellage ⁸⁰⁹	Längsneigung ⁸¹⁰	Kurvigkeit ⁸¹¹	Überholverbot ⁸¹²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: B 312 Verflechtung - L 1208 Leinfelden-Echterdingen										
7321 1109	8.900	-	J	N	1,8	69	38,0	80.300	4.497	7.894
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁰⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁰⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁰⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁰⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸¹⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸¹¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸¹² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6105	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	B4
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	133,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	31.200 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.810 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	36.600 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	02:49,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 10:32:17,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:38:55,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	4,3		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung			
Gesamtnutzen:	19,0 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	87 von 203		
Relevante Konflikte:	5		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,9)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-9,4 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 27 Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸¹³	Länge OD ⁸¹⁴	Lage in Ballungsraum ⁸¹⁵	Tunnellage ⁸¹⁶	Längsneigung ⁸¹⁷	Kurvigkeit ⁸¹⁸	Überholverbot ⁸¹⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Nehren (L 394) - Tübingen (B 28)										
7520 1101	2.300	-	J	N	1,8	69	4,8	31.200	1.810	2.964
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸¹³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸¹⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸¹⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸¹⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸¹⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸¹⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸¹⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 Tübingen (Bläsibad) - Nehren

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	A1
Länge:	5,7 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	60,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	31.200 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.810 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	36.600 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	06:58,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 02:06:59,3/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:36:28,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - VS I, problematisch	(3,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 27 Tübingen (Bläsibad) - Nehren

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸²⁰	Länge OD ⁸²¹	Lage in Ballungsraum ⁸²²	Tunnellage ⁸²³	Längsneigung ⁸²⁴	Kurvigkeit ⁸²⁵	Überholverbot ⁸²⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Nehren (L 394) - Tübingen (B 28)										
7520 1101	5.700	-	N	N	1,8	69	4,8	31.200	1.810	2.964
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸²⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁸²¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
⁸²² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
⁸²³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
⁸²⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁸²⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
⁸²⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 Nehren - Bodelshausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8507	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	B4
Länge:	7,0 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	42,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	24.357 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.790 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	28.600 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	08:34,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 00:37:37,8/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:57:11,0/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	3,1		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	69,4%		(3,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	18,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	88 von 203
Relevante Konflikte:	7
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-13,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 Nehren - Bodelshausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸²⁷	Länge OD ⁸²⁸	Lage in Ballungsraum ⁸²⁹	Tunnellage ⁸³⁰	Längsneigung ⁸³¹	Kurvigkeit ⁸³²	Überholverbot ⁸³³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Hechingen (B 32) - Mössingen-Bad Sebastiansweiler (K 6933)										
7620 1100	1.500	-	N	N	1,8	69	4,8	29.700	2.138	3.016
Abschnitt 2: Mössingen-Bad Sebastiansweiler (K 6933) - Nehren (L 394)										
7520 1100	5.500	4.400	N	N	1,8	69	4,8	22.900	1.695	2.261
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸²⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸²⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸²⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸³⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸³¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸³² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸³³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 Balingen/Süd - Dotternhausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6506	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	8,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	21,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.083 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.363 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.700 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	09:53,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 09:22:21,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:55:52,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	3,0	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung	(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	79,5%	(1,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B27) Villingen-Schwenningen - Rottweil - Balingen - Hechingen - Reutlingen/Tübingen	(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung. Hohe Verkehrsbelastung und herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	17,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	97 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 Balingen/Süd - Dotternhausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸³⁴	Länge OD ⁸³⁵	Lage in Ballungsraum ⁸³⁶	Tunnellage ⁸³⁷	Längsneigung ⁸³⁸	Kurvigkeit ⁸³⁹	Überholverbot ⁸⁴⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Schömberg (L 435) - Dotternhausen (L 442)										
7718 1102	3.200	20	N	N	1,8	69	4,8	16.300	1.663	1.631
Abschnitt 2: Dotternhausen (L 442) - Balingen (B 463)										
7718 1101	5.700	700	N	N	1,8	69	4,8	14.400	1.195	1.554
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸³⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸³⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸³⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸³⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸³⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸³⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁴⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 OU Schömberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6506	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	19,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.345 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.410 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.700 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	03:33,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:04:32,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:14:43,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,0	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung	(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	54,1%	(1,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B27) Villingen-Schwenningen - Rottweil - Balingen - Hechingen - Reutlingen/Tübingen	(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	16,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	103 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 OU Schömburg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸⁴¹	Länge OD ⁸⁴²	Lage in Ballungsraum ⁸⁴³	Tunnellage ⁸⁴⁴	Längsneigung ⁸⁴⁵	Kurvigkeit ⁸⁴⁶	Überholverbot ⁸⁴⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OU Rottweil (B 14) - Schömburg (L 435)										
7817 1103	1.500	70	N	N	1,8	69	4,8	9.800	1.107	1.100
Abschnitt 2: Schömburg (L 435) - Dotternhausen (L 442)										
7718 1102	1.800	780	N	N	1,8	69	4,8	16.300	1.663	1.631
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁴¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁴² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁴³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁴⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸⁴⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁴⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁴⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 OU Neukirch

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6506	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	8,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	9.800 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.107 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.500 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	01:43,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:10:50,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:01:22,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,0	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung	(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse:	03 - (B27) Villingen-Schwenningen - Rottweil - Balingen - Hechingen - Reutlingen/Tübingen	(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	16,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	104 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,8)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (5,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 OU Neukirch

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸⁴⁸	Länge OD ⁸⁴⁹	Lage in Ballungsraum ⁸⁵⁰	Tunnellage ⁸⁵¹	Längsneigung ⁸⁵²	Kurvigkeit ⁸⁵³	Überholverbot ⁸⁵⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OU Rottweil (B 14) - Schömberg (L 435)										
7817 1103	1.700	230	N	N	1,8	69	4,8	9.800	1.107	1.100
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁴⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁴⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁵⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁵¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸⁵² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁵³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁵⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 Donaueschingen - Hüfingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7088	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	B3
Länge:	8,6 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	14,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	26.656 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.575 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	31.300 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	10:31,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	02 04:49:45,9/h		(0,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 05:39:00,7/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	3,3		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B27) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen)		(1,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	13,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	125 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-7,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 Donaueschingen - Hüfingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸⁵⁵	Länge OD ⁸⁵⁶	Lage in Ballungsraum ⁸⁵⁷	Tunnellage ⁸⁵⁸	Längsneigung ⁸⁵⁹	Kurvigkeit ⁸⁶⁰	Überholverbot ⁸⁶¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Hüfingen (B 31) - Donaueschingen (L 180)										
8017 1104	4.200	-	N	N	1,8	69	4,8	19.800	2.178	1.963
Abschnitt 2: Donaueschingen (L 180) - AS Donaueschingen (A 864)										
8017 1100	4.400	-	N	N	1,8	69	4,8	33.200	2.955	3.113
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁵⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁵⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁵⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁵⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸⁵⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁶⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁶¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 OU Behla

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8608	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C5
Länge:	1,4 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	3,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.232 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.400 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	01:30,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:45:31,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:05:06,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,4	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - (B27) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen)	(1,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	11,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	156 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-5,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 OU Behla

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸⁶²	Länge OD ⁸⁶³	Lage in Ballungsraum ⁸⁶⁴	Tunnellage ⁸⁶⁵	Längsneigung ⁸⁶⁶	Kurvigkeit ⁸⁶⁷	Überholverbot ⁸⁶⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Blumberg (B 314) - Hüfingen (B 31)										
8117 1101	1.400	600	N	N	1,8	69	4,8	12.200	1.232	1.371
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁶² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁶³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁶⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁶⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸⁶⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁶⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁶⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 OU Zollhaus bei Blumberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8608	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	1,8 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	7,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.232 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.400 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	01:55,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:58:31,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:06:34,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,4	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(2,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - (B27) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen)	(1,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	11,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	150 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-5,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 OU Zollhaus bei Blumberg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸⁶⁹	Länge OD ⁸⁷⁰	Lage in Ballungsraum ⁸⁷¹	Tunnellage ⁸⁷²	Längsneigung ⁸⁷³	Kurvigkeit ⁸⁷⁴	Überholverbot ⁸⁷⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Blumberg (B 314) - Hüfingen (B 31)										
8117 1101	1.800	300	N	N	1,8	69	4,8	12.200	1.232	1.371
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁶⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁷⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁷¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁷² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸⁷³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁷⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁷⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 126

-1-

B 27**B 27 OU Randen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8608	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C5
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	2,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.200 Kfz/24h	00 - sehr niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.232 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.400 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	37 km/h		
Ø DRZ:	01:36,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:37:16,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:31:09,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	3,4		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B27) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen)		(1,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Schwerverkehrsbelastung
•	Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	17,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	102 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-4,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 OU Randen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 1
 Regelquerschnitt: RQ 9,0

Zählstelle	Länge ⁸⁷⁶	Länge OD ⁸⁷⁷	Lage in Ballungsraum ⁸⁷⁸	Tunnellage ⁸⁷⁹	Längsneigung ⁸⁸⁰	Kurvigkeit ⁸⁸¹	Überholverbot ⁸⁸²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Blumberg (B 314) - Hüfingen (B 31)										
8117 1101	1.000	400	N	N	1,8	69	4,8	12.200	1.232	1.371
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁷⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁷⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁷⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁷⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸⁸⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁸¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁸² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 27 OU Jestetten

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8092	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	3,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	5,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.916 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	383 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	03:51,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:18:23,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:02:36,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	5,8	(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung	(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	59,2%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	01 - HS IV, optimal	(1,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS IV, optimal	(1,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	12,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	138 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 27 OU Jestetten

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸⁸³	Länge OD ⁸⁸⁴	Lage in Ballungsraum ⁸⁸⁵	Tunnellage ⁸⁸⁶	Längsneigung ⁸⁸⁷	Kurvigkeit ⁸⁸⁸	Überholverbot ⁸⁸⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Lottstetten (L 165A) - Jestetten (K 6582)										
8317 1100	1.900	1.500	N	N	1,8	69	4,8	14.300	515	1.476
Abschnitt 2: Jestetten (K 6582) - Grenze Schweiz										
8317 1102	1.800	850	N	N	1,8	69	4,8	9.400	244	984
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁸³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁸⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁸⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁸⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸⁸⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁸⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁸⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 28 OU Oberkirch und Lautenbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	6,2 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	36,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.174 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	683 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	12.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	06:20,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:53:14,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:03:49,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	55,5%	(0,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-UZ	(0,1 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 28 OU Oberkirch und Lautenbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸⁹⁰	Länge OD ⁸⁹¹	Lage in Ballungsraum ⁸⁹²	Tunnellage ⁸⁹³	Längsneigung ⁸⁹⁴	Kurvigkeit ⁸⁹⁵	Überholverbot ⁸⁹⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Appenweier (B 3) - Fiktiver Knotenpunkt B 28/K 5301										
7414 1103	2.400	1.900	N	N	1,8	69	4,8	13.300	1.011	1.454
Abschnitt 2: Oberkirch (K 5301) - Oppenau (L 92)										
7514 1101	3.800	2.100	N	N	1,8	69	4,8	8.200	476	919
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁹⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁹¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁹² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁸⁹³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁸⁹⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁹⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁸⁹⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 28 Verlegung in Freudenstadt

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8118	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B5
Länge:	3,9 km	Planungsstand:	05 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	78,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.019 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.900 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	04:34,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 07:54:35,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:28:49,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	1,4		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	42,0%		(0,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	17,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	93 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-10,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 28 Verlegung in Freudenstadt

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁸⁹⁷	Länge OD ⁸⁹⁸	Lage in Ballungsraum ⁸⁹⁹	Tunnellage ⁹⁰⁰	Längsneigung ⁹⁰¹	Kurvigkeit ⁹⁰²	Überholverbot ⁹⁰³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Freudenstadt (L 405) - Freudenstadt (L 460)										
7516 1105	600	600	N	N	1,8	69	4,8	11.000	528	1.381
Abschnitt 2: Freudenstadt (L 460) - Freudenstadt (B 462)										
7516 1106	300	300	N	N	1,8	69	4,8	10.400	562	1.281
Abschnitt 3: Freudenstadt (B 462) - Freudenstadt, Bahnhofstraße (K 4740)										
7516 1108	800	800	N	N	1,8	69	4,8	13.300	1.051	1.604
Abschnitt 4: Freudenstadt, Venus (B462) - Freudenstadt (B 294)										
7516 1113	2.200	1.000	N	N	1,8	69	4,8	22.300	1.204	2.303
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁸⁹⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁹⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁸⁹⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁰⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁰¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁰² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁰³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 28 Verlegung bei Aach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8705	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,2 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	34,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.322 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.500 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	52 km/h		
Ø DRZ:	01:22,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen	
NKV:	(0,0 Bewertungspunkte)
URE:	(- Bewertungspunkte)
RWA:	(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD: 90,0%	(1,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - VS II, optimal	(3,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 28 Verlegung bei Aach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹⁰⁴	Länge OD ⁹⁰⁵	Lage in Ballungsraum ⁹⁰⁶	Tunnellage ⁹⁰⁷	Längsneigung ⁹⁰⁸	Kurvigkeit ⁹⁰⁹	Überholverbot ⁹¹⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Freudenstadt (B 294) - Dornstetten B28A Zuber										
7516 1101	1.200	850	N	N	1,8	69	4,8	17.400	1.322	1.810
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹⁰⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁰⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁰⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁰⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁰⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁰⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹¹⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 28 OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	-
Länge:	6,9 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	14,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.800 Kfz/24h	00 - sehr niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.121 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.900 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	123 km/h		
Ø DRZ:	03:21,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	05 - (B10/B28/B313) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 28 OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁹¹¹	Länge OD ⁹¹²	Lage in Ballungsraum ⁹¹³	Tunnellage ⁹¹⁴	Längsneigung ⁹¹⁵	Kurvigkeit ⁹¹⁶	Überholverbot ⁹¹⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: südl. Metzingen (B 313) - südl. Anschluss Dettingen										
7422 1103	6.900	3.900	J	N	1,8	69	38,0	17.800	1.121	1.847
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹¹¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹¹² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹¹³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹¹⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹¹⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹¹⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹¹⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 28 OU Metzingen (2. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	37,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	26.655 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.417 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	31.300 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	119 km/h		
Ø DRZ:	01:34,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	73,8%	(1,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (B10/B28/B313) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 28 OU Metzingen (2. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁹¹⁸	Länge OD ⁹¹⁹	Lage in Ballungsraum ⁹²⁰	Tunnellage ⁹²¹	Längsneigung ⁹²²	Kurvigkeit ⁹²³	Überholverbot ⁹²⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Reutlingen (B 312) - Umgehung Metzingen (K 6714)										
7421 1102	2.100	800	J	N	1,8	69	38,0	28.300	1.528	3.042
Abschnitt 2: Umgehung Metzingen (K 6714) - südl. Metzingen (B 313)										
7421 1120	1.000	700	J	N	1,8	69	38,0	23.200	1.183	2.424
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹¹⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹¹⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹²⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹²¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹²² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹²³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹²⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 28 OU Feldstetten

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8285	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,1 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	3,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.500 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	696 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	7.700 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	62 km/h		
Ø DRZ:	02:01,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	2,3	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-UZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	8,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	189 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 28 OU Feldstetten

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹²⁵	Länge OD ⁹²⁶	Lage in Ballungsraum ⁹²⁷	Tunnellage ⁹²⁸	Längsneigung ⁹²⁹	Kurvigkeit ⁹³⁰	Überholverbot ⁹³¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Römerstein (B 465) - Heroldstatt (L 230)										
7523 1100	2.100	700	N	N	1,8	69	4,8	6.500	696	814
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹²⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹²⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹²⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹²⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹²⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹³⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹³¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 28 OU Blaubeuren/Gerhausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8509	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	20,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.900 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	765 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.400 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	01:26,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:15:52,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:04:24,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	1,5		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - UZ-OZ		(1,8 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung	
Gesamtnutzen:	13,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	129 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 28 OU Blaubeuren/Gerhausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹³²	Länge OD ⁹³³	Lage in Ballungsraum ⁹³⁴	Tunnellage ⁹³⁵	Längsneigung ⁹³⁶	Kurvigkeit ⁹³⁷	Überholverbot ⁹³⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Blaubeuren (B 492) - OD Grenze Gerhausen										
7524 1105	1.300	1.300	N	N	1,8	69	4,8	13.900	765	1.560
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹³² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹³³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹³⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹³⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹³⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹³⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹³⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 28 OU Blaustein

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8510	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,5 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	48,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.065 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	846 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.700 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	03:52,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:09:33,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:14:51,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	2,3	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	45,8%	(0,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - UZ-OZ	(1,8 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	8,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	183 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (1,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 28 OU Blaustein

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹³⁹	Länge OD ⁹⁴⁰	Lage in Ballungsraum ⁹⁴¹	Tunnellage ⁹⁴²	Längsneigung ⁹⁴³	Kurvigkeit ⁹⁴⁴	Überholverbot ⁹⁴⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Blaustein (K 7387) - Blaustein (L 1236)										
7525 1104	450	100	N	N	1,8	69	4,8	8.700	722	1.066
Abschnitt 2: Blaustein (L 1236) - Blaustein (K 7405)										
7525 1106	1.200	1.200	N	N	1,8	69	4,8	17.100	992	1.776
Abschnitt 3: Blaustein (K 7405) - OD-Grenze Blaustein										
7525 1105	1.800	1.800	N	N	1,8	69	4,8	15.300	780	1.707
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹³⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁴⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁴¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁴² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁴³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁴⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁴⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 136

-1-

B 28n**B 28n OU Schopfloch**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8610	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	2,1 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	10,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.000 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	670 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.800 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	02:08,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:17:52,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:01:17,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,3	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	12,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	136 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-5,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 28n OU Schopfloch

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹⁴⁶	Länge OD ⁹⁴⁷	Lage in Ballungsraum ⁹⁴⁸	Tunnellage ⁹⁴⁹	Längsneigung ⁹⁵⁰	Kurvigkeit ⁹⁵¹	Überholverbot ⁹⁵²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Schopfloch (L 370) - Schopfloch (L 398)										
7517 1208	2.100	-	N	N	1,8	69	4,8	10.000	670	1.127
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹⁴⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁴⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁴⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁴⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁵⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁵¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁵² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 137

-1-

B 28n**B 28n Schopfloch - Grünmettstetten**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	- km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	6,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2009
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS		
-		

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte		
-		

Bewertung		
Gesamtnutzen:	- von 44,9	
Rang nach Nutzen:	- von 203	
Relevante Konflikte:	0	
Prioritätskonflikt:	- (-)	
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)	
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.	

B 28n Schopfloch - Grünmettstetten

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹⁵³	Länge OD ⁹⁵⁴	Lage in Ballungsraum ⁹⁵⁵	Tunnellage ⁹⁵⁶	Längsneigung ⁹⁵⁷	Kurvigkeit ⁹⁵⁸	Überholverbot ⁹⁵⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	N	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹⁵³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁵⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁵⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁵⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁵⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁵⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁵⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 138

-1-

B 28n**B 28n Grünmettstetten - L 355a**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8610	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	2,5 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	18,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.472 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	414 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	7.600 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	64 km/h		
Ø DRZ:	02:21,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:52:50,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:03:36,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	2,3		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

-

Bewertung	
Gesamtnutzen:	12,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	148 von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 28n Grünmettstetten - L 355a

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹⁶⁰	Länge OD ⁹⁶¹	Lage in Ballungsraum ⁹⁶²	Tunnellage ⁹⁶³	Längsneigung ⁹⁶⁴	Kurvigkeit ⁹⁶⁵	Überholverbot ⁹⁶⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Rexinger Kapelle (K 4779) - Kegelhof (L 355 / K 4706)										
7518 1203	2.500	-	N	N	1,8	69	4,8	6.472	414	712
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹⁶⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁶¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁶² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁶³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁶⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁶⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁶⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengenommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 28n OU Horb am Neckar (kleine Lösung)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8610	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	1,9 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	6,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.054 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	778 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	58 km/h		
Ø DRZ:	01:55,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:28:16,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:02:08,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,3	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	46,6%	(0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	13,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	135 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-7,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 28n OU Horb am Neckar (kleine Lösung)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹⁶⁷	Länge OD ⁹⁶⁸	Lage in Ballungsraum ⁹⁶⁹	Tunnellage ⁹⁷⁰	Längsneigung ⁹⁷¹	Kurvigkeit ⁹⁷²	Überholverbot ⁹⁷³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Horb am Neckar, Dammstraße (B 14) - OD Horb am Neckar, Isenburger Straße (K 4764)										
7518 1106	200	200	N	N	1,8	69	4,8	13.000	715	1.393
Abschnitt 2: OD Horb am Neckar, Isenburger Straße (K 4764) - Horb am Neckar, Hauptstraße (L 396)										
7518 1107	350	-	N	N	1,8	69	4,8	12.200	671	1.315
Abschnitt 3: Horb am Neckar, Dammstraße (B 32) - Horb am Neckar, Mühlener Straße (L 370)										
7518 1104	300	300	N	N	1,8	69	4,8	16.600	930	1.661
Abschnitt 4: Horb am Neckar, Mühlener Straße (L 370) - Horb am Neckar (L 355B)										
7518 1110	1.000	300	N	N	1,8	69	4,8	8.600	783	974
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹⁶⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁶⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁶⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁷⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁷¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁷² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁷³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 140

-1-

B 28n**B 28n OU Ergenzingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,2 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	16,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2007
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.645 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.800 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	03:36,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 07:40:00,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:59:46,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0% (1,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 28n OU Ergenzingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹⁷⁴	Länge OD ⁹⁷⁵	Lage in Ballungsraum ⁹⁷⁶	Tunnellage ⁹⁷⁷	Längsneigung ⁹⁷⁸	Kurvigkeit ⁹⁷⁹	Überholverbot ⁹⁸⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfzsv/Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Umgehungen Ergenzingen (L 1361) - AS Rottenburg (A 81)										
7418 1108	3.200	900	N	N	1,8	69	4,8	14.300	1.645	1.672
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹⁷⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁷⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁷⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁷⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁷⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁷⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁸⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 141

-1-

B 28n**B 28n Rottenburg -Tübingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	- km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	20,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS		
-		

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 28n Rottenburg -Tübingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹⁸¹	Länge OD ⁹⁸²	Lage in Ballungsraum ⁹⁸³	Tunnellage ⁹⁸⁴	Längsneigung ⁹⁸⁵	Kurvigkeit ⁹⁸⁶	Überholverbot ⁹⁸⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	J	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹⁸¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁸² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁸³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁸⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁸⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁸⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁸⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29 Nordoststring Stuttgart

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6286	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	- km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	102,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS		
-		

Nutzen		
NKV:	4,9	(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 29 Nordostring Stuttgart

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ⁹⁸⁸	Länge OD ⁹⁸⁹	Lage in Ballungsraum ⁹⁹⁰	Tunnellage ⁹⁹¹	Längsneigung ⁹⁹²	Kurvigkeit ⁹⁹³	Überholverbot ⁹⁹⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	J	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹⁸⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁸⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁹⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁹¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁹² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁹³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

⁹⁹⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29 OU Schwäbisch Gmünd (1. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	7,2 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	21,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2001
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.829 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.660 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.100 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	08:26,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 03:08:44,5/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:37:26,9/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:			(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	56,4%		(1,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 29 OU Schwäbisch Gmünd (1. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ⁹⁹⁵	Länge OD ⁹⁹⁶	Lage in Ballungsraum ⁹⁹⁷	Tunnellage ⁹⁹⁸	Längsneigung ⁹⁹⁹	Kurvigkeit ¹⁰⁰⁰	Überholverbot ¹⁰⁰¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Schwäbisch Gmünd, Schierenhof (K 3268) - OD Schwäbisch Gmünd, Bahnhofstraße (L1075)										
7224 1106	1.900	-	N	N	1,8	69	4,8	22.600	2.057	2.219
Abschnitt 2: Auf- und Abfahrt Schwäbisch Gmünd - OD Schwäbisch Gmünd (B 298)										
7124 1104	1.600	1.600	N	N	1,8	69	4,8	22.800	1.687	2.213
Abschnitt 3: OD Schwäbisch Gmünd (B 298) - OD Schwäbisch Gmünd, Herlikofer Straße (L 1075)										
7124 1105	600	600	N	N	1,8	69	4,8	19.700	1.517	1.905
Abschnitt 4: OD Schwäbisch Gmünd, Herlikofer Straße (L 1075) - Iggingen (K 3267)										
7125 1100	3.100	-	N	N	1,8	69	4,8	14.300	1.430	1.625
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁹⁹⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁹⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

⁹⁹⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

⁹⁹⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

⁹⁹⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁰⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁰¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29 OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	7,2 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	84,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.829 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.660 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.100 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	08:26,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 14:52:54,6/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:26:19,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:			(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	56,4%		(2,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung • Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten • Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten • QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht. 			

Bewertung			
Gesamtnutzen:	- von 44,9		
Rang nach Nutzen:	- von 203		
Relevante Konflikte:	6		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 29 OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰⁰²	Länge OD ¹⁰⁰³	Lage in Ballungsraum ¹⁰⁰⁴	Tunnellage ¹⁰⁰⁵	Längsneigung ¹⁰⁰⁶	Kurvigkeit ¹⁰⁰⁷	Überholverbot ¹⁰⁰⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Schwäbisch Gmünd, Schierenhof (K 3268) - OD Schwäbisch Gmünd, Bahnhofstraße (L1075)										
7224 1106	1.900	-	N	N	1,8	69	4,8	22.600	2.057	2.219
Abschnitt 2: Auf- und Abfahrt Schwäbisch Gmünd - OD Schwäbisch Gmünd (B 298)										
7124 1104	1.600	1.600	N	N	1,8	69	4,8	22.800	1.687	2.213
Abschnitt 3: OD Schwäbisch Gmünd (B 298) - OD Schwäbisch Gmünd, Herlikofer Straße (L 1075)										
7124 1105	600	600	N	N	1,8	69	4,8	19.700	1.517	1.905
Abschnitt 4: OD Schwäbisch Gmünd, Herlikofer Straße (L 1075) - Iggingen (K 3267)										
7125 1100	3.100	-	N	N	1,8	69	4,8	14.300	1.430	1.625
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁰² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁰³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁰⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁰⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁰⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁰⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁰⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29 Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7611	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C6
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	18,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.430 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.800 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	04:08,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 08:37:56,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:57:33,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	7,5		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung			
Gesamtnutzen:	24,1 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	60 von 203		
Relevante Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,3)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,3 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 29 Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰⁰⁹	Länge OD ¹⁰¹⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁰¹¹	Tunnellage ¹⁰¹²	Längsneigung ¹⁰¹³	Kurvigkeit ¹⁰¹⁴	Überholverbot ¹⁰¹⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Schwäbisch Gmünd, Herlikofer Straße (L 1075) - Iggingen (K 3267)										
7125 1100	2.300	-	N	N	1,8	69	4,8	14.300	1.430	1.625
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁰⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁰¹⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁰¹¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁰¹² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁰¹³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁰¹⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁰¹⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29 Hussenhofen - Böbingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7611	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C6
Länge:	3,6 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	26,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.600 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.544 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.300 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	04:04,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 09:39:52,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:03:42,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	7,5	(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)	(2,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	25,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	50 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 29 Hussenhofen - Böbingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰¹⁶	Länge OD ¹⁰¹⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁰¹⁸	Tunnellage ¹⁰¹⁹	Längsneigung ¹⁰²⁰	Kurvigkeit ¹⁰²¹	Überholverbot ¹⁰²²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Iggingen (K 3267) - Mögglingen (L 1158)										
7125 1102	3.600	500	N	N	1,8	69	4,8	15.600	1.544	1.706
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰¹⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰¹⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰¹⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰¹⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰²⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰²¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰²² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29 Böbingen - Mögglingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7611	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C5
Länge:	1,8 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	13,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.600 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.544 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.300 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	02:02,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:49:56,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:31:51,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	7,5		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung			
Gesamtnutzen:	24,1 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	59 von 203		
Relevante Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,3)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,6 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 29 Böbingen - Mögglingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰²³	Länge OD ¹⁰²⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁰²⁵	Tunnellage ¹⁰²⁶	Längsneigung ¹⁰²⁷	Kurvigkeit ¹⁰²⁸	Überholverbot ¹⁰²⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Iggingen (K 3267) - Mögglingen (L 1158)										
7125 1102	1.800	-	N	N	1,8	69	4,8	15.600	1.544	1.706
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰²³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰²⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰²⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰²⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰²⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰²⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰²⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29 OU Möglingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	A1
Länge:	5,0 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	48,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	19.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.079 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	23.300 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	05:53,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 10:52:52,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:16:35,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(4,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	02 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)	(2,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal	(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	6
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 29 OU Mögglingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰³⁰	Länge OD ¹⁰³¹	Lage in Ballungsraum ¹⁰³²	Tunnellage ¹⁰³³	Längsneigung ¹⁰³⁴	Kurvigkeit ¹⁰³⁵	Überholverbot ¹⁰³⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Mögglingen (L 1158) - Essingen (L 1080)										
7126 1101	5.000	600	N	N	1,8	69	4,8	19.800	2.079	1.950
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰³⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰³¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰³² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰³³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰³⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰³⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰³⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29 Essingen - Aalen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7611	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	B2
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	17,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	31.100 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.612 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	36.500 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	04:09,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 00:42:31,1/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:15:57,1/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	7,5		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - AS II, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Herausragende Verkehrsbelastung • Herausragende Schwerverkehrsbelastung • QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet 			

Bewertung			
Gesamtnutzen:	25,5 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	52 von 203		
Relevante Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-3,5 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 29 Essingen - Aalen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰³⁷	Länge OD ¹⁰³⁸	Lage in Ballungsraum ¹⁰³⁹	Tunnellage ¹⁰⁴⁰	Längsneigung ¹⁰⁴¹	Kurvigkeit ¹⁰⁴²	Überholverbot ¹⁰⁴³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Essingen (L 1080) - Aalener Dreieck (B 19)										
7126 1103	3.400	-	N	N	1,8	69	4,8	31.100	2.612	3.246
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰³⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁰³⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁰³⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁰⁴⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁰⁴¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁰⁴² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁰⁴³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29 OU Pflaumloch

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8121	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	5,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.700 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.027 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	10.300 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	01:17,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	6,3		(1,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	13,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	132 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 29 OU Pflaumloch

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰⁴⁴	Länge OD ¹⁰⁴⁵	Lage in Ballungsraum ¹⁰⁴⁶	Tunnellage ¹⁰⁴⁷	Längsneigung ¹⁰⁴⁸	Kurvigkeit ¹⁰⁴⁹	Überholverbot ¹⁰⁵⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Bopfingen (L 1070) - Nördlingen										
7128 1100	1.300	500	N	N	1,8	69	4,8	8.700	1.027	1.010
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁴⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁴⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁴⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁴⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁴⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁴⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁵⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29 OU Trochtelfingen bei Bopfingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8122	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	6,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.700 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.027 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	10.300 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	06:17,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	4,4		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	14,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	117 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 29 OU Trochtelfingen bei Bopfingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰⁵¹	Länge OD ¹⁰⁵²	Lage in Ballungsraum ¹⁰⁵³	Tunnellage ¹⁰⁵⁴	Längsneigung ¹⁰⁵⁵	Kurvigkeit ¹⁰⁵⁶	Überholverbot ¹⁰⁵⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Bopfingen (L 1070) - Nördlingen										
7128 1100	6.300	1.600	N	N	1,8	69	4,8	8.700	1.027	1.010
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁵¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁰⁵² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁰⁵³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁰⁵⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁰⁵⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁰⁵⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁰⁵⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 29a Aalen/Unterkochen, nach Abstufung B 19

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8120	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	19,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	Die Höchstbelastung wird nur am Aalener Dreieck erreicht.		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.260 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	264 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.700 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	61 km/h		
Ø DRZ:	00:59,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0% (0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm	(4,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 29a Aalen/Unterkochen, nach Abstufung B 19

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰⁵⁸	Länge OD ¹⁰⁵⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁰⁶⁰	Tunnellage ¹⁰⁶¹	Längsneigung ¹⁰⁶²	Kurvigkeit ¹⁰⁶³	Überholverbot ¹⁰⁶⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Ebener Steige (K 3292) - Aalen-Ebnat (K 3317)										
7127 1207	1.000	200	N	N	1,8	69	4,8	8.260	264	970
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁵⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁵⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁶⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁶¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁶² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁶³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁶⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 153

-1-

B 29a**B 29a OU Ebnat (w Ebnat - A 7), nach Abstufung B 19**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8120	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C5
Länge:	1,7 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	4,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.246 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	267 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.700 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	61 km/h		
Ø DRZ:	01:38,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	85,1% (0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm	(4,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 29a OU Ebnat (w Ebnat - A 7), nach Abstufung B 19

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰⁶⁵	Länge OD ¹⁰⁶⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁰⁶⁷	Tunnellage ¹⁰⁶⁸	Längsneigung ¹⁰⁶⁹	Kurvigkeit ¹⁰⁷⁰	Überholverbot ¹⁰⁷¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Ebnater Steige (K 3292) - Aalen-Ebnat (K 3317)										
7127 1207	1.600	1.100	N	N	1,8	69	4,8	8.260	264	970
Abschnitt 2: Auffahrt A 7 (L 1076) - AS Aalen/Oberkochen (A 7)										
7127 1210	50	50	N	N	1,8	69	4,8	7.813	361	904
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁶⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁶⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁶⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁶⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁶⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁷⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁷¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 30 Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6512	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	19,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	21.000 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.121 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	24.700 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	73 km/h		
Ø DRZ:	03:02,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:34:05,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:24:03,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	4,2	(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	27,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	42 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 30 Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 3
 Regelquerschnitt: 11,5+

Zählstelle	Länge ¹⁰⁷²	Länge OD ¹⁰⁷³	Lage in Ballungsraum ¹⁰⁷⁴	Tunnellage ¹⁰⁷⁵	Längsneigung ¹⁰⁷⁶	Kurvigkeit ¹⁰⁷⁷	Überholverbot ¹⁰⁷⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Appendorf (L 284) - AS Biberach an der Riß, Jordanbad (B 312 / B 465)										
7924 1101	3.700	-	N	N	1,8	69	0,0	21.000	2.121	2.111
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁷² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁷³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁷⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁷⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁷⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁷⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁷⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 30 Hochdorf (L 284) - Oberessendorf

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6512	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,2 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	24,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	16.500 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.931 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	19.400 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	80 km/h		
Ø DRZ:	05:25,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:17:32,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:02:19,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	4,2		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Bewertung

Gesamtnutzen:	26,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	46 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (3,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 30 Hochdorf (L 284) - Oberessendorf

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 3
 Regelquerschnitt: 11,5+

Zählstelle	Länge ¹⁰⁷⁹	Länge OD ¹⁰⁸⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁰⁸¹	Tunnellage ¹⁰⁸²	Längsneigung ¹⁰⁸³	Kurvigkeit ¹⁰⁸⁴	Überholverbot ¹⁰⁸⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Oberessendorf (B 465) - AS Appendorf (L 284)										
8024 1103	7.200	-	N	N	1,8	69	0,0	16.500	1.931	1.594
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁷⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁰⁸⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁰⁸¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁰⁸² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁰⁸³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁰⁸⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁰⁸⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 30 Oberessendorf - Bad Waldsee

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6512	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,2 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	34,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.700 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.370 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.100 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	07:55,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 06:12:54,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:41:26,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	4,2		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - VS I, problematisch		(3,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	28,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	34 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,2)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (6,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 30 Oberessendorf - Bad Waldsee

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰⁸⁶	Länge OD ¹⁰⁸⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁰⁸⁸	Tunnellage ¹⁰⁸⁹	Längsneigung ¹⁰⁹⁰	Kurvigkeit ¹⁰⁹¹	Überholverbot ¹⁰⁹²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Bad Waldsee-Nord (L 300) - Oberessendorf (B 465)										
8024 1102	7.200	-	N	N	1,8	69	4,8	13.700	1.370	1.528
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁸⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁸⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁸⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁸⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁹⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁹¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁹² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 30 OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6512	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,9 km	Planungsstand:	05 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	22,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.243 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.300 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	05:13,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 10:47:26,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:20:01,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	4,2	(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung	
Gesamtnutzen:	27,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	39 von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 30 OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁰⁹³	Länge OD ¹⁰⁹⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁰⁹⁵	Tunnellage ¹⁰⁹⁶	Längsneigung ¹⁰⁹⁷	Kurvigkeit ¹⁰⁹⁸	Überholverbot ¹⁰⁹⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Bad Waldsee-Süd (L 275) - AS Bad Waldsee-Nord (L 300)										
8024 1101	4.900	-	N	N	1,8	69	4,8	11.300	1.243	1.332
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁰⁹³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁹⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁰⁹⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁹⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁰⁹⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁹⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁰⁹⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 30 OU Gaisbeuren

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6512	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	29,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	19.440 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.578 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.800 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	04:41,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 08:38:16,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:45:47,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	4,2		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	76,9%		(2,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	31,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	24 von 203
Relevante Konflikte:	6
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,5)
Verkehrsschatten:	04 - sehr hoher Verkehrsschatten (20,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 30 OU Gaisbeuren

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹¹⁰⁰	Länge OD ¹¹⁰¹	Lage in Ballungsraum ¹¹⁰²	Tunnellage ¹¹⁰³	Längsneigung ¹¹⁰⁴	Kurvigkeit ¹¹⁰⁵	Überholverbot ¹¹⁰⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Baidt/Baienfurt (L 284) - OD Gaisbeuren, Landstraße (L 285)										
8124 1100	1.600	400	N	N	1,8	69	4,8	21.300	1.598	2.102
Abschnitt 2: OD Gaisbeuren, Landstraße (L 285) - AS Bad Waldsee-Süd (L 275)										
8024 1100	2.400	400	N	N	1,8	69	4,8	18.200	1.565	1.831
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁰⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹¹⁰¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹¹⁰² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹¹⁰³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹¹⁰⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹¹⁰⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹¹⁰⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 30 OU Enzisreute

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6512	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	18,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	21.300 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.598 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	25.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	03:45,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 09:06:20,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:44:17,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	4,2		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(3,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung		
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung		
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten		
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten		
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet		
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung		
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.		

Bewertung			
Gesamtnutzen:	31,6 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	19 von 203		
Relevante Konflikte:	7		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,5)		
Verkehrsschatten:	05 - herausragender Verkehrsschatten (24,6 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 30 OU Enzisreute

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹¹⁰⁷	Länge OD ¹¹⁰⁸	Lage in Ballungsraum ¹¹⁰⁹	Tunnellage ¹¹¹⁰	Längsneigung ¹¹¹¹	Kurvigkeit ¹¹¹²	Überholverbot ¹¹¹³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Baidt/Baienfurt (L 284) - OD Gaisbeuren, Landstraße (L 285)										
8124 1100	3.100	300	N	N	1,8	69	4,8	21.300	1.598	2.102
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁰⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁰⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁰⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹¹⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹¹¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹¹² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹¹³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 160

-1-

B 30**B 30 Baidt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6513	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	A2
Länge:	4,0 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	44,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	21.180 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.139 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	24.900 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	04:43,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 10:10:14,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:34:41,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	3,9		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	70,5%		(1,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - VS I, problematisch		(3,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	29,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	32 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-8,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 30 Baidt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹¹¹⁴	Länge OD ¹¹¹⁵	Lage in Ballungsraum ¹¹¹⁶	Tunnellage ¹¹¹⁷	Längsneigung ¹¹¹⁸	Kurvigkeit ¹¹¹⁹	Überholverbot ¹¹²⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Oberhofen (B 467) - OD Ravensburg, Tettlinger Straße										
8223 1101	3.300	-	N	N	1,8	69	4,8	20.200	1.091	1.802
Abschnitt 2: OD Ravensburg, Tettlinger Straße - OD Ravensburg, Ravensburger (B 33)										
8223 1112	700	700	N	N	1,8	69	4,8	25.800	1.367	2.819
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹¹⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹¹⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹¹⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹¹⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹¹⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹¹⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹²⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 30 Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6513	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	B4
Länge:	12,1 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	47,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.512 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	441 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.900 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	12:49,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 06:31:37,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:13:12,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,9	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	49,0%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	27,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	41 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 30 Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹¹²¹	Länge OD ¹¹²²	Lage in Ballungsraum ¹¹²³	Tunnellage ¹¹²⁴	Längsneigung ¹¹²⁵	Kurvigkeit ¹¹²⁶	Überholverbot ¹¹²⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Friedrichshafen (B 31) - nördl. Lochbrücke, Kreisverkehr (L 333)										
8323 1107	3.400	550	N	N	1,8	69	4,8	18.000	504	1.766
Abschnitt 2: nördl. Lochbrücke, Kreisverkehr (L 333) - OD Meckenbeuren, Tettninger Straße (L 329)										
8323 1101	3.400	2.300	N	N	1,8	69	4,8	12.900	413	1.223
Abschnitt 3: OD Meckenbeuren, Tettninger Straße (L 329) - nördl. Meckenbeuren (K 7719)										
8223 1107	1.100	1.100	N	N	1,8	69	4,8	15.700	518	1.439
Abschnitt 4: nördl. Meckenbeuren (K 7719) - Oberhofen (B 467)										
8223 1100	4.200	300	N	N	1,8	69	4,8	9.800	392	986
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹²¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹²² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹²³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹²⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹²⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹²⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹²⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 31 Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	16,8 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	26,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2012
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.370 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	939 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.400 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	17:45,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 00:16:36,6/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:11:05,5/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	49,3%	(0,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - (B31/(B31a)) Freiburg im Breisgau - Breisach am Rhein (- Colmar)	(1,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 31 Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹¹²⁸	Länge OD ¹¹²⁹	Lage in Ballungsraum ¹¹³⁰	Tunnellage ¹¹³¹	Längsneigung ¹¹³²	Kurvigkeit ¹¹³³	Überholverbot ¹¹³⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Breisach, Kreisverkehr (L 114) - Oberrimsingen (L 134)										
8011 1101	6.100	-	J	N	1,8	69	4,8	13.600	1.387	1.535
Abschnitt 2: Franzosenweg, westl. Oberrimsingen (K 4933) - AS Bad Krozingen (A 5)										
8011 1205	4.000	-	J	N	1,8	69	4,8	11.800	1.180	1.378
Abschnitt 3: AS Umkirch (L 116) - AS Freiburg-Mitte (A 5)										
7912 1102	2.000	-	J	N	1,8	69	4,8	12.900	787	1.488
Abschnitt 4: Umkirch (L 116) - Umkirch (B 31A)										
7912 1202	4.700	900	J	N	1,8	69	4,8	7.457	216	845
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹²⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹²⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹³⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹³¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹³² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹³³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹³⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 163

-1-

B 31**B 31 Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	22,4 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	38,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	7.710 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	647 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.100 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	62 km/h		
Ø DRZ:	21:46,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	18,6% (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - (B31)/(B31a) Freiburg im Breisgau - Breisach am Rhein (- Colmar)	(1,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 31 Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 9,5

Zählstelle	Länge ¹¹³⁵	Länge OD ¹¹³⁶	Lage in Ballungsraum ¹¹³⁷	Tunnellage ¹¹³⁸	Längsneigung ¹¹³⁹	Kurvigkeit ¹¹⁴⁰	Überholverbot ¹¹⁴¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Breisach, Grenze Frankreich (D 415) - Breisach, Kreisverkehr (L 114)										
7911 1100	600	-	N	N	1,8	69	4,8	14.000	588	1.588
Abschnitt 2: Breisach, Kreisverkehr (L 114) - Oberrimsingen (L 134)										
8011 1101	6.100	-	N	N	1,8	69	4,8	13.600	1.387	1.535
Abschnitt 3: Franzosenweg, westl. Oberrimsingen (K 4933) - AS Bad Krozingen (A 5)										
8011 1205	4.000	-	N	N	1,8	69	4,8	11.800	1.180	1.378
Abschnitt 4: nördl. Wasenweiler (L 114) - OD Gottenheim, Bötzinger Straße (L 115)										
7912 1207	3.200	450	N	N	1,8	69	4,8	2.901	76	319
Abschnitt 5: Breisach-Ost (L 104) - westl. Ihringen, Ri. Vogtsburg (K 4928)										
7911 1201	8.500	2.200	N	N	1,8	69	4,8	2.924	84	323
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹³⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹³⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹³⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹³⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹³⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁴⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁴¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 164

-1-

B 31**B 31 Stadttunnel Freiburg (1. Röhre)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8613	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	120,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	33.500 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.546 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	39.300 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	117 km/h		
Ø DRZ:	01:41,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,3		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Herausragende Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht. 			

Bewertung			
Gesamtnutzen:	15,8 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	108 von 203		
Relevante Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-3,7 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 31 Stadttunnel Freiburg (1. Röhre)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹¹⁴²	Länge OD ¹¹⁴³	Lage in Ballungsraum ¹¹⁴⁴	Tunnellage ¹¹⁴⁵	Längsneigung ¹¹⁴⁶	Kurvigkeit ¹¹⁴⁷	Überholverbot ¹¹⁴⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Freiburg, Tunnel Ganterknoten - AS Kirchzarten (L 126 / L 127)										
8013 1100	3.300	-	J	N	1,8	69	38,0	33.500	2.546	3.071
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁴² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁴³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁴⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁴⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁴⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁴⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁴⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 165

-1-

B 31**B 31 Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8613	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	C*
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	100,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	33.500 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.546 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	39.300 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	117 km/h		
Ø DRZ:	01:41,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,3		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Bewertung			
Gesamtnutzen:	15,8 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	108 von 203		
Relevante Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,2 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 31 Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹¹⁴⁹	Länge OD ¹¹⁵⁰	Lage in Ballungsraum ¹¹⁵¹	Tunnellage ¹¹⁵²	Längsneigung ¹¹⁵³	Kurvigkeit ¹¹⁵⁴	Überholverbot ¹¹⁵⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Freiburg, Tunnel Ganterknoten - AS Kirchzarten (L 126 / L 127)										
8013 1100	3.300	-	J	N	1,8	69	38,0	33.500	2.546	3.071
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁴⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁵⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁵¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁵² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁵³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁵⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁵⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 166

-1-

B 31**B 31 OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	-
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	28,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2002
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	33.500 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.546 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	39.300 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	117 km/h		
Ø DRZ:	01:32,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen	(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 31 OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹¹⁵⁶	Länge OD ¹¹⁵⁷	Lage in Ballungsraum ¹¹⁵⁸	Tunnellage ¹¹⁵⁹	Längsneigung ¹¹⁶⁰	Kurvigkeit ¹¹⁶¹	Überholverbot ¹¹⁶²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Freiburg, Tunnel Ganterknoten - AS Kirchzarten (L 126 / L 127)										
8013 1100	3.000	-	J	N	1,8	69	38,0	33.500	2.546	3.071
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁵⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁵⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁵⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁵⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁶⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁶¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁶² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 167

-1-

B 31**B 31 Kirchzarten - Buchenbach**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	34KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	2,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.691 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.900 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	04:24,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 19:06:32,0/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:00:21,3/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	17,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	92 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (2,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Kirchzarten - Buchenbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹¹⁶³	Länge OD ¹¹⁶⁴	Lage in Ballungsraum ¹¹⁶⁵	Tunnellage ¹¹⁶⁶	Längsneigung ¹¹⁶⁷	Kurvigkeit ¹¹⁶⁸	Überholverbot ¹¹⁶⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Kirchzarten (L 126 / L 127) - Kirchzarten (L 128)										
8013 1101	3.000	-	N	N	1,8	69	4,8	17.800	1.691	2.266
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁶³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁶⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁶⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁶⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁶⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁶⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁶⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 31 OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,7 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	143,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.047 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.200 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	03:12,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 05:18:59,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:43:05,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	17,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	96 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (1,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹¹⁷⁰	Länge OD ¹¹⁷¹	Lage in Ballungsraum ¹¹⁷²	Tunnellage ¹¹⁷³	Längsneigung ¹¹⁷⁴	Kurvigkeit ¹¹⁷⁵	Überholverbot ¹¹⁷⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Kirchzarten (L 128) - Hinterzarten (B 500)										
8014 1100	2.700	-	N	N	1,8	69	4,8	17.200	2.047	1.990
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁷⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁷¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁷² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁷³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁷⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁷⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁷⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 169

-1-

B 31

B 31 OU Falkensteig - Engenbach (2. Tunnelröhre) und Engenbach-Kehrekrurve

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02/24	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,7 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	143,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.047 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.200 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	74 km/h		
Ø DRZ:	02:11,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:45:15,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:14:13,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	1,6	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen	(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung	
Gesamtnutzen:	15,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	114 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 OU Falkensteig - Engenbach (2. Tunnelröhre) und Engenbach-Kehrekurve

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 3
 Regelquerschnitt: 11,5+

Zählstelle	Länge ¹¹⁷⁷	Länge OD ¹¹⁷⁸	Lage in Ballungsraum ¹¹⁷⁹	Tunnellage ¹¹⁸⁰	Längsneigung ¹¹⁸¹	Kurvigkeit ¹¹⁸²	Überholverbot ¹¹⁸³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Kirchzarten (L 128) - Hinterzarten (B 500)										
8014 1100	2.700	-	N	N	1,8	69	0,0	17.200	2.047	1.990
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁷⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹¹⁷⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹¹⁷⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹¹⁸⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹¹⁸¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹¹⁸² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹¹⁸³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 170

-1-

B 31**B 31 OU Hinterzarten/Oberhöllsteig**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	118,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.119 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	21.600 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	02:12,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 09:44:01,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:16:00,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	17,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	94 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (2,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 OU Hinterzarten/Oberhöllsteig

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹¹⁸⁴	Länge OD ¹¹⁸⁵	Lage in Ballungsraum ¹¹⁸⁶	Tunnellage ¹¹⁸⁷	Längsneigung ¹¹⁸⁸	Kurvigkeit ¹¹⁸⁹	Überholverbot ¹¹⁹⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Kirchzarten (L 128) - Hinterzarten (B 500)										
8014 1100	1.000	-	N	N	1,8	69	4,8	17.200	2.047	1.990
Abschnitt 2: Hinterzarten (B 500) - Titisee-Neustadt (B 317)										
8014 1101	800	-	N	N	1,8	69	4,8	19.900	2.209	2.337
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁸⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁸⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁸⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁸⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁸⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁸⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁹⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 31 Hinterzarten - Titisee

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	18,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	19.900 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.209 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	23.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	72 km/h		
Ø DRZ:	04:00,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:56:54,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:37:04,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	1,6	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen	(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung	
Gesamtnutzen:	16,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	105 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Hinterzarten - Titisee

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 3
 Regelquerschnitt: 11,5+

Zählstelle	Länge ¹¹⁹¹	Länge OD ¹¹⁹²	Lage in Ballungsraum ¹¹⁹³	Tunnellage ¹¹⁹⁴	Längsneigung ¹¹⁹⁵	Kurvigkeit ¹¹⁹⁶	Überholverbot ¹¹⁹⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Hinterzarten (B 500) - Titisee-Neustadt (B 317)										
8014 1101	4.800	-	N	N	1,8	69	0,0	19.900	2.209	2.337
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁹¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁹² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁹³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁹⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹¹⁹⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁹⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹¹⁹⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 31 Titisee - Friedenweiler

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	56,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.088 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.500 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	75 km/h		
Ø DRZ:	06:20,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:22:37,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:35:48,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	1,6	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen	(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung	
Gesamtnutzen:	15,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	112 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Titisee - Friedenweiler

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 3
 Regelquerschnitt: 11,5+

Zählstelle	Länge ¹¹⁹⁸	Länge OD ¹¹⁹⁹	Lage in Ballungsraum ¹²⁰⁰	Tunnellage ¹²⁰¹	Längsneigung ¹²⁰²	Kurvigkeit ¹²⁰³	Überholverbot ¹²⁰⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Titisee-Neustadt (B 317) - Löffingen (L 170)										
8015 1104	7.900	-	N	N	1,8	69	0,0	17.400	2.088	1.923
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹¹⁹⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹¹⁹⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁰⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹²⁰¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹²⁰² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁰³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁰⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 31 Friedenweiler - Unadingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	11,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	31,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.238 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.090 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.300 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	75 km/h		
Ø DRZ:	09:22,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 06:21:56,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:52:42,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	1,6	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen	(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung	
Gesamtnutzen:	15,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	111 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Friedenweiler - Unadingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 3
 Regelquerschnitt: 11,5+

Zählstelle	Länge ¹²⁰⁵	Länge OD ¹²⁰⁶	Lage in Ballungsraum ¹²⁰⁷	Tunnellage ¹²⁰⁸	Längsneigung ¹²⁰⁹	Kurvigkeit ¹²¹⁰	Überholverbot ¹²¹¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Titisee-Neustadt (B 317) - Löffingen (L 170)										
8015 1104	7.900	-	N	N	1,8	69	0,0	17.400	2.088	1.923
Abschnitt 2: Löffingen (L 170) - Hüfingen (L 171)										
8116 1100	3.800	-	N	N	1,8	69	0,0	16.900	2.096	1.900
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁰⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²⁰⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²⁰⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹²⁰⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹²⁰⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²¹⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²¹¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 174

-1-

B 31**B 31 OU Döggingen (2. BA)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	C6
Länge:	0,8 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	9,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	16.900 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.096 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	19.900 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	00:56,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:26:56,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:29:17,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:			(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 31 OU Döggingen (2. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²¹²	Länge OD ¹²¹³	Lage in Ballungsraum ¹²¹⁴	Tunnellage ¹²¹⁵	Längsneigung ¹²¹⁶	Kurvigkeit ¹²¹⁷	Überholverbot ¹²¹⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Löffingen (L 170) - Hüfingen (L 171)										
8116 1100	800	-	N	N	1,8	69	4,8	16.900	2.096	1.900
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²¹² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²¹³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²¹⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹²¹⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹²¹⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²¹⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²¹⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 175

-1-

B 31**B 31 Döggingen - Hüfingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	18,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	16.900 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.096 SV/24h	00 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	19.900 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	75 km/h		
Ø DRZ:	06:05,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:59:02,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:33:50,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	1,6	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen	(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	15,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	113 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Döggingen - Hüfingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 3
 Regelquerschnitt: 11,5+

Zählstelle	Länge ¹²¹⁹	Länge OD ¹²²⁰	Lage in Ballungsraum ¹²²¹	Tunnellage ¹²²²	Längsneigung ¹²²³	Kurvigkeit ¹²²⁴	Überholverbot ¹²²⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Löffingen (L 170) - Hüfingen (L 171)										
8116 1100	7.600	-	N	N	1,8	69	0,0	16.900	2.096	1.900
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²¹⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²²⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²²¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹²²² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹²²³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²²⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²²⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 31 Überlingen/West - Überlingen/Ost

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	9,1 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	22,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.675 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.166 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.900 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	09:44,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 23:20:11,5/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:21:49,4/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	5,6	(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung	(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - KVT-Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	28,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	38 von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Überlingen/West - Überlingen/Ost

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²²⁶	Länge OD ¹²²⁷	Lage in Ballungsraum ¹²²⁸	Tunnellage ¹²²⁹	Längsneigung ¹²³⁰	Kurvigkeit ¹²³¹	Überholverbot ¹²³²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Überlingen-West (B 31N/K 7772) - AS Überlingen-West/Krankenhaus (B 31/L 200)										
8220 1405	2.000	-	N	N	1,8	69	4,8	6.473	850	711
Abschnitt 2: AS Überlingen-West (B 31N/K 7772) - nördl. Überlingen, westl. Adelshofen, Ri. Owingen (L 195)										
8220 1407	2.900	-	N	N	1,8	69	4,8	14.968	1.003	1.645
Abschnitt 3: nördl. Überlingen, westl. Adelshofen, Ri. Owingen (L 195) - AS Überlingen-Ost, Ri. Lippertsreute (L 200)										
8221 1215	1.200	-	N	N	1,8	69	4,8	17.411	1.063	2.013
Abschnitt 4: Überlingen (K 7772) - AS Überlingen, Nußdorf										
8221 1100	3.000	-	N	N	1,8	69	4,8	12.700	1.575	1.288
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²²⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²²⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²²⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹²²⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹²³⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²³¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²³² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 177

-1-

B 31**B 31 Überlingen/Ost - Oberuhldingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	C5
Länge:	3,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	33,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	24.300 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.187 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	28.500 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	04:24,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 02:13:51,5/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:35:39,4/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - KVT-Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	30,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	29 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Überlingen/Ost - Oberuhldingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²³³	Länge OD ¹²³⁴	Lage in Ballungsraum ¹²³⁵	Tunnellage ¹²³⁶	Längsneigung ¹²³⁷	Kurvigkeit ¹²³⁸	Überholverbot ¹²³⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Überlingen, Nußdorf - AS Uhlinden-Mühlhofen (L 201)										
8221 1102	3.600	-	N	N	1,8	69	4,8	24.300	2.187	2.392
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²³³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²³⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²³⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹²³⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹²³⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²³⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²³⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 178

-1-

B 31**B 31 Oberuhldingen - Meersburg/West**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	C6
Länge:	4,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	48,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	19.000 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.938 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.300 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	52 km/h		
Ø DRZ:	07:38,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 07:55:42,2/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 03:37:35,8/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - KVT-Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	30,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	30 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Oberuhldingen - Meersburg/West

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²⁴⁰	Länge OD ¹²⁴¹	Lage in Ballungsraum ¹²⁴²	Tunnellage ¹²⁴³	Längsneigung ¹²⁴⁴	Kurvigkeit ¹²⁴⁵	Überholverbot ¹²⁴⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Uhldingen-Mühlhofen (L 201) - AS Meersburg (B 33)										
8221 1103	4.700	-	N	N	1,8	69	4,8	19.000	1.938	1.855
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁴⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁴¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁴² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹²⁴³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹²⁴⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁴⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁴⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 179

-1-

B 31**B 31 Meersburg/West - Stetten**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	B4
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	21,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	27.100 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.141 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	31.800 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	128 km/h		
Ø DRZ:	00:28,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten geringfügige Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Der Auslastungsgrad ist gering. Die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - KVT-Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Bewertung	
Gesamtnutzen:	26,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	47 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Meersburg/West - Stetten

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 21,0

Zählstelle	Länge ¹²⁴⁷	Länge OD ¹²⁴⁸	Lage in Ballungsraum ¹²⁴⁹	Tunnellage ¹²⁵⁰	Längsneigung ¹²⁵¹	Kurvigkeit ¹²⁵²	Überholverbot ¹²⁵³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Meersburg (B 33) - AS Stetten (B 33)										
8321 1100	1.000	-	N	N	1,8	69	38,0	27.100	2.141	2.635
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁴⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁴⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁴⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹²⁵⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹²⁵¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁵² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁵³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 31 Stetten - Immenstaad

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	B4
Länge:	7,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	38,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	19.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.076 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.800 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	08:53,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 15:29:50,8/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:51:24,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(4,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - KVT-Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	30,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	27 von 203
Relevante Konflikte:	6
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-3,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Stetten - Immenstaad

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²⁵⁴	Länge OD ¹²⁵⁵	Lage in Ballungsraum ¹²⁵⁶	Tunnellage ¹²⁵⁷	Längsneigung ¹²⁵⁸	Kurvigkeit ¹²⁵⁹	Überholverbot ¹²⁶⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Stetten (B 33) - AS Immenstaad am Bodensee-Ost (K 7745)										
8321 1101	7.600	700	N	N	1,8	69	4,8	19.400	2.076	1.912
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁵⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁵⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁵⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹²⁵⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹²⁵⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁵⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁶⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 31 Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	A2
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	63,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	24.100 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.000 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	28.300 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	07:20,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 20:40:17,4/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:52:15,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(5,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - KVT-Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	31,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	20 von 203
Relevante Konflikte:	7
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-10,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 31 Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²⁶¹	Länge OD ¹²⁶²	Lage in Ballungsraum ¹²⁶³	Tunnellage ¹²⁶⁴	Längsneigung ¹²⁶⁵	Kurvigkeit ¹²⁶⁶	Überholverbot ¹²⁶⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Immenstaad am Bodensee-Ost (K 7745) - Manzell, Zubringer B 31 neu (K 7742 / K 7743)										
8322 1101	6.000	3.400	N	N	1,8	69	4,8	24.100	2.000	2.373
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁶¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²⁶² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹²⁶³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹²⁶⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹²⁶⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²⁶⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹²⁶⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 31 Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen/B 30 (alt)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6151	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C6
Länge:	2,5 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	26,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	16.100 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.077 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.900 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	02:20,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 07:30:58,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:06:47,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - KVT-Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 31 Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen/B 30 (alt)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²⁶⁸	Länge OD ¹²⁶⁹	Lage in Ballungsraum ¹²⁷⁰	Tunnellage ¹²⁷¹	Längsneigung ¹²⁷²	Kurvigkeit ¹²⁷³	Überholverbot ¹²⁷⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Friedrichshafen, Riedleparkstraße/Maybackplatz (K 7739) - AS Friedrichshafen (B 30)										
8322 1107	2.500	-	N	N	1,8	69	4,8	16.100	2.077	1.580
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁶⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁶⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁷⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹²⁷¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹²⁷² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁷³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁷⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 183

-1-

B 31**B 31 OU Eriskirch**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	1,9 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	5,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	24.722 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.938 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	29.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	02:21,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 19:04:12,5/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:13:57,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:			(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B31/A96) Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Lindau (Bodensee) - Wangen im Allgäu - Leutkirch im Allgäu (- Memmingen)		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - KVT-Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 31 OU Eriskirch

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²⁷⁵	Länge OD ¹²⁷⁶	Lage in Ballungsraum ¹²⁷⁷	Tunnellage ¹²⁷⁸	Längsneigung ¹²⁷⁹	Kurvigkeit ¹²⁸⁰	Überholverbot ¹²⁸¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Friedrichshafen-Ost (L 328A) - AS Eriskirch										
8323 1102	130	-	N	N	1,8	69	4,8	27.800	1.974	2.736
Abschnitt 2: AS Eriskirch - AS Schlatt										
8323 1111	1.800	-	N	N	1,8	69	4,8	24.500	1.936	2.415
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁷⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁷⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁷⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹²⁷⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹²⁷⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁸⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁸¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 32 OU Horb am Neckar

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8154	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	12,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.328 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	678 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.500 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	01:19,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:37:49,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:02:12,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,6	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	84,5%	(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung	
Gesamtnutzen:	7,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	192 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-3,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-6,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 32 OU Horb am Neckar

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²⁸²	Länge OD ¹²⁸³	Lage in Ballungsraum ¹²⁸⁴	Tunnellage ¹²⁸⁵	Längsneigung ¹²⁸⁶	Kurvigkeit ¹²⁸⁷	Überholverbot ¹²⁸⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Horb am Neckar, Dammstraße (B 14) - OD Horb am Neckar, Isenburger Straße (K 4764)										
7518 1106	200	200	N	N	1,8	69	4,8	13.000	715	1.393
Abschnitt 2: OD Horb am Neckar, Isenburger Straße (K 4764) - Horb am Neckar, Hauptstraße (L 396)										
7518 1107	1.050	200	N	N	1,8	69	4,8	12.200	671	1.315
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁸² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁸³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁸⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹²⁸⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹²⁸⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁸⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁸⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 32 OU Jungingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8155	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	12,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	775 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.700 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	02:28,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:27:09,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:05:45,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	4,0	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung	(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - UZ-MZ	(0,5 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung	
Gesamtnutzen:	12,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	142 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 32 OU Jungingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²⁸⁹	Länge OD ¹²⁹⁰	Lage in Ballungsraum ¹²⁹¹	Tunnellage ¹²⁹²	Längsneigung ¹²⁹³	Kurvigkeit ¹²⁹⁴	Überholverbot ¹²⁹⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: östl. Hechingen - Hausen im Killertal (L 442)										
7619 1101	2.300	850	N	N	1,8	69	4,8	12.500	775	1.405
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁸⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁹⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁹¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹²⁹² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹²⁹³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁹⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹²⁹⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 32 OU Burladingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8153	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,5 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	7,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.100 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	502 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.500 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	61 km/h		
Ø DRZ:	02:26,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,9		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - UZ-MZ		(0,5 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung	
Gesamtnutzen:	6,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	200 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 32 OU Burladingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹²⁹⁶	Länge OD ¹²⁹⁷	Lage in Ballungsraum ¹²⁹⁸	Tunnellage ¹²⁹⁹	Längsneigung ¹³⁰⁰	Kurvigkeit ¹³⁰¹	Überholverbot ¹³⁰²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. OD-Grenze Burladingen - östl. OD-Grenze Burladingen										
7720 1104	2.500	2.500	N	N	1,8	69	4,8	8.100	502	910
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹²⁹⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁹⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹²⁹⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹²⁹⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³⁰⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁰¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁰² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 187

-1-

B 32**B 32 Neufra - Gammertingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8160	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	7,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	5.697 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	480 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	6.700 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	65 km/h		
Ø DRZ:	03:37,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen		
NKV:	2,7	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	82,2%	(0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - UZ-MZ	(0,5 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung	
Gesamtnutzen:	4,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	202 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 32 Neufra - Gammertingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³⁰³	Länge OD ¹³⁰⁴	Lage in Ballungsraum ¹³⁰⁵	Tunnellage ¹³⁰⁶	Längsneigung ¹³⁰⁷	Kurvigkeit ¹³⁰⁸	Überholverbot ¹³⁰⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Neufra (L 448) - Gammertingen (B 313)										
7721 1102	3.100	100	N	N	1,8	69	4,8	5.800	528	666
Abschnitt 2: Neufra (L 448) - Gammertingen (B 313)										
7721 1106	800	800	N	N	1,8	69	4,8	5.300	297	597
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁰³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹³⁰⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹³⁰⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹³⁰⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹³⁰⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹³⁰⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹³⁰⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 32 OU Herbertingen mit Verlegung B 311

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	25,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.958 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	836 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.200 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	03:21,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:12:24,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:09:07,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	68,0%	(1,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung und sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 32 OU Herbertingen mit Verlegung B 311

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³¹⁰	Länge OD ¹³¹¹	Lage in Ballungsraum ¹³¹²	Tunnellage ¹³¹³	Längsneigung ¹³¹⁴	Kurvigkeit ¹³¹⁵	Überholverbot ¹³¹⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. Herbertingen (L 279) - OD Herbertingen (L 282)										
7922 1105	1.600	1.600	N	N	1,8	69	4,8	14.700	985	1.585
Abschnitt 2: OD Herbertingen (L 282) - Mieterkingen (K 8255)										
7922 1103	1.500	-	N	N	1,8	69	4,8	11.100	677	1.288
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³¹⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³¹¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³¹² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³¹³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³¹⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³¹⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³¹⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 32 OU Bad Saulgau (kleine Lösung)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8157	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	26,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.285 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	681 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.300 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	58 km/h		
Ø DRZ:	03:04,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:54:51,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:03:31,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,5	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	46,7%	(0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B32/B31 1n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herberlingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	14,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	120 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 32 OU Bad Saulgau (kleine Lösung)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³¹⁷	Länge OD ¹³¹⁸	Lage in Ballungsraum ¹³¹⁹	Tunnellage ¹³²⁰	Längsneigung ¹³²¹	Kurvigkeit ¹³²²	Überholverbot ¹³²³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Mieterkingen (K 8255) - OD Bad Saulgau (K 8258)										
7922 1104	2.100	2.100	N	N	1,8	69	4,8	13.100	786	1.391
Abschnitt 2: OD Bad Saulgau (K 8258) - AS Altshausen-Nord (L 286)										
8023 1100	850	430	N	N	1,8	69	4,8	6.800	422	821
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³¹⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³¹⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³¹⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³²⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³²¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³²² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³²³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 190

-1-

B 32**B 32 OU Boms**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8152	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	0,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	2,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.800 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	422 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	62 km/h		
Ø DRZ:	00:49,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	4,6	(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herberlingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	13,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	134 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 32 OU Boms

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³²⁴	Länge OD ¹³²⁵	Lage in Ballungsraum ¹³²⁶	Tunnellage ¹³²⁷	Längsneigung ¹³²⁸	Kurvigkeit ¹³²⁹	Überholverbot ¹³³⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Bad Saulgau (K 8258) - AS Altshausen-Nord (L 286)										
8023 1100	850	270	N	N	1,8	69	4,8	6.800	422	821
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³²⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³²⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³²⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³²⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³²⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³²⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³³⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 32 OU Staig

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8158	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	6,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.900 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	774 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.200 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	01:44,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:14:44,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:04:46,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	2,2	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung und sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	14,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	121 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,6)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (6,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 32 OU Staig

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³³¹	Länge OD ¹³³²	Lage in Ballungsraum ¹³³³	Tunnellage ¹³³⁴	Längsneigung ¹³³⁵	Kurvigkeit ¹³³⁶	Überholverbot ¹³³⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OA Blitzenreute (L 291) - AS Weingarten, Niederbiegen (B 30 / L 317)										
8123 1101	1.600	950	N	N	1,8	69	4,8	12.900	774	1.483
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³³¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³³² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³³³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³³⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³³⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³³⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³³⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 32 Verlegung bei Blitzenreute

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8159	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	4,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.528 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	774 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.700 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	03:09,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:03:57,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:08:09,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	4,0	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	71,2%	(0,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung und sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	15,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	110 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,7)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (6,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 32 Verlegung bei Blitzenreute

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³³⁸	Länge OD ¹³³⁹	Lage in Ballungsraum ¹³⁴⁰	Tunnellage ¹³⁴¹	Längsneigung ¹³⁴²	Kurvigkeit ¹³⁴³	Überholverbot ¹³⁴⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Altshausen-Nord (L 286) - OA Blitzenreute (L 291)										
8023 1101	400	-	N	N	1,8	69	4,8	10.200	775	1.284
Abschnitt 2: OA Blitzenreute (L 291) - AS Weingarten, Niederbiegen (B 30 / L 317)										
8123 1101	2.500	450	N	N	1,8	69	4,8	12.900	774	1.483
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³³⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹³³⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹³⁴⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹³⁴¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹³⁴² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹³⁴³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹³⁴⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6156	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	6,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	66,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	19.437 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	990 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.800 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	08:14,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 18:32:59,7/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:59:44,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	1,5		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	41,7%		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	11,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	151 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,3)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (6,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³⁴⁵	Länge OD ¹³⁴⁶	Lage in Ballungsraum ¹³⁴⁷	Tunnellage ¹³⁴⁸	Längsneigung ¹³⁴⁹	Kurvigkeit ¹³⁵⁰	Überholverbot ¹³⁵¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Ravensburg-Nord (B30 / L 291) - OD Ravensburg (L 313)										
8223 1125	800	-	N	N	1,8	69	4,8	24.900	971	2.846
Abschnitt 2: OD Ravensburg (L 313) - OD Ravensburg, Georgstraße/Sommereg (K 7975)										
8223 1124	1.100	1.100	N	N	1,8	69	4,8	30.400	1.125	3.394
Abschnitt 3: OD Ravensburg, Georgstraße/Sommereg (K 7975) - OD Ravensburg, Gartenstraße										
8223 1116	400	400	N	N	1,8	69	4,8	24.000	1.776	2.522
Abschnitt 4: OD Ravensburg, Gartenstraße - OD Ravensburg, Hinzistobler Straße (K 7976)										
8223 1109	1.600	1.600	N	N	1,8	69	4,8	17.700	920	1.806
Abschnitt 5: OD Ravensburg, Hinzistobler Straße (K 7976) - Grünkraut (L 335)										
8223 1103	2.900	2.000	N	N	1,8	69	4,8	14.100	874	1.499
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁴⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁴⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁴⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³⁴⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³⁴⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁵⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁵¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 32 OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel))

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	0,8 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	7,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.800 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	962 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.400 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	00:53,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:02:20,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:08:30,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 32 OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel))

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³⁵²	Länge OD ¹³⁵³	Lage in Ballungsraum ¹³⁵⁴	Tunnellage ¹³⁵⁵	Längsneigung ¹³⁵⁶	Kurvigkeit ¹³⁵⁷	Überholverbot ¹³⁵⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: südl. Kofeld (L 326) - AS Wangen-West (A 96)										
8324 1105	800	85	N	N	1,8	69	4,8	14.800	962	1.649
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁵² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁵³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁵⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³⁵⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³⁵⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁵⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁵⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 33 A 5 - Elgersweier

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7614	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	23,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	19.600 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	862 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	23.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	02:26,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 05:50:32,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:16:08,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	- (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen	(3,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - Anbindung OZ	(1,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 A 5 - Elgersweier

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³⁵⁹	Länge OD ¹³⁶⁰	Lage in Ballungsraum ¹³⁶¹	Tunnellage ¹³⁶²	Längsneigung ¹³⁶³	Kurvigkeit ¹³⁶⁴	Überholverbot ¹³⁶⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Offenburg (L 99) - Lahr (Schwarzwald) (B 36)										
7513 1101	2.000	-	N	N	1,8	69	4,8	19.600	862	2.194
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁵⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁶⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁶¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³⁶² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³⁶³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁶⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁶⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 33 Elgersweier - Gengenbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7614	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	B*
Länge:	10,0 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	10,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.500 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.387 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	21.700 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	50 km/h		
Ø DRZ:	12:07,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	02 03:39:29,7/h		(0,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 07:39:03,2/h		(0,2 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen	(3,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 33 Elgersweier - Gengenbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³⁶⁶	Länge OD ¹³⁶⁷	Lage in Ballungsraum ¹³⁶⁸	Tunnellage ¹³⁶⁹	Längsneigung ¹³⁷⁰	Kurvigkeit ¹³⁷¹	Überholverbot ¹³⁷²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Offenburg (B 3) - Gengenbach (K 5333)										
7513 1103	10.000	-	N	N	1,8	69	4,8	18.500	2.387	2.076
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁶⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁶⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁶⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³⁶⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³⁷⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁷¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁷² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 33 Gengenbach - Steinach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7614	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	10,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	15,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.856 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.284 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	73 km/h		
Ø DRZ:	08:40,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 07:48:18,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:08:41,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen	(3,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 Gengenbach - Steinach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 3
 Regelquerschnitt: 11,5+

Zählstelle	Länge ¹³⁷³	Länge OD ¹³⁷⁴	Lage in Ballungsraum ¹³⁷⁵	Tunnellage ¹³⁷⁶	Längsneigung ¹³⁷⁷	Kurvigkeit ¹³⁷⁸	Überholverbot ¹³⁷⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Gengenbach (K 5333) - Biberach (Baden) (B 415)										
7614 1102	6.500	-	N	N	1,8	69	0,0	18.900	2.325	2.112
Abschnitt 2: Biberach (Baden) (B 415) - Haslach im Kinzigtal (B 294)										
7614 1103	4.100	-	N	N	1,8	69	0,0	16.200	2.219	1.816
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁷³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁷⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁷⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³⁷⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³⁷⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁷⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁷⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 33 OU Haslach im Kinzigtal

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8167	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B5
Länge:	4,9 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	23,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.067 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.221 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	13,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.100 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	05:44,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 08:42:54,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:18:14,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	78,0%		(4,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen		(3,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	19,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	85 von 203
Relevante Konflikte:	6
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-10,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 33 OU Haslach im Kinzigtal

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³⁸⁰	Länge OD ¹³⁸¹	Lage in Ballungsraum ¹³⁸²	Tunnellage ¹³⁸³	Längsneigung ¹³⁸⁴	Kurvigkeit ¹³⁸⁵	Überholverbot ¹³⁸⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Biberach (Baden) (B 415) - Haslach im Kinzigtal (B 294)										
7614 1103	3.200	1.200	N	N	1,8	69	4,8	16.200	2.219	1.816
Abschnitt 2: Haslach im Kinzigtal (B 294) - OD Hausach										
7714 1102	1.700	1.200	N	N	1,8	69	4,8	18.700	2.225	2.096
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁸⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁸¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁸² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³⁸³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³⁸⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁸⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁸⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 33 OU Gutach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8166	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	25,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.127 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.089 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.900 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	02:23,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:21:22,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:02:34,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,0	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	04 - geringes Risiko	(3,8 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung	(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	05 - herausragende Bedeutung	(5,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	65,0%	(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen	(3,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	22,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	73 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,5)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (7,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 33 OU Gutach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³⁸⁷	Länge OD ¹³⁸⁸	Lage in Ballungsraum ¹³⁸⁹	Tunnellage ¹³⁹⁰	Längsneigung ¹³⁹¹	Kurvigkeit ¹³⁹²	Überholverbot ¹³⁹³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Hausach - Gutach (Schwarzwaldbahn) (B 294)										
7715 1102	140	-	N	N	1,8	69	4,8	13.700	2.178	1.538
Abschnitt 2: Gutach (Schwarzwaldbahn) (B 294) - Gutach (Schwarzwaldbahn) (L 107)										
7715 1100	2.200	1.600	N	N	1,8	69	4,8	9.900	1.020	1.109
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁸⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁸⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹³⁸⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹³⁹⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹³⁹¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁹² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹³⁹³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 33 OU Hornberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,1 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	33,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	4.700 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	888 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	18,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	5.600 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	65 km/h		
Ø DRZ:	01:56,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:58:36,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:13:39,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen	(3,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 OU Hornberg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹³⁹⁴	Länge OD ¹³⁹⁵	Lage in Ballungsraum ¹³⁹⁶	Tunnellage ¹³⁹⁷	Längsneigung ¹³⁹⁸	Kurvigkeit ¹³⁹⁹	Überholverbot ¹⁴⁰⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Gutach (Schwarzwaldbahn) (L 107) - Triberg im Schwarzwald (K 5726)										
7715 1109	2.100	1.600	N	N	1,8	69	4,8	4.700	888	619
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹³⁹⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹³⁹⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹³⁹⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹³⁹⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹³⁹⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹³⁹⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁴⁰⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 33 Allensbach/West - Konstanz (Landeplatz)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6161	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	B3
Länge:	6,4 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	136,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	27.217 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.516 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	32.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	07:50,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	02 06:11:59,5/h		(0,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 03:11:48,9/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (A81/B27/B33) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - Konstanz	(3,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - AS I, optimal	(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - KVT-Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 Allensbach/West - Konstanz (Landeplatz)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴⁰¹	Länge OD ¹⁴⁰²	Lage in Ballungsraum ¹⁴⁰³	Tunnellage ¹⁴⁰⁴	Längsneigung ¹⁴⁰⁵	Kurvigkeit ¹⁴⁰⁶	Überholverbot ¹⁴⁰⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Allensbach (K 6170) - Reichenau (L 221)										
8220 1102	4.300	-	N	N	1,8	69	4,8	28.300	1.585	2.531
Abschnitt 2: Reichenau (L 221) - Konstanz, Brücke Nord										
8320 1100	2.100	-	N	N	1,8	69	4,8	25.000	1.375	2.539
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁰¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁴⁰² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁴⁰³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁴⁰⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁴⁰⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁴⁰⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁴⁰⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 33 Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6161	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	A1
Länge:	1,4 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	13,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2009
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	25.000 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.375 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	29.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	93 km/h		
Ø DRZ:	00:54,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0% (1,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (A81/B27/B33) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - Konstanz	(3,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - VS I, problematisch	(3,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - VS I, problematisch	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - KVT-Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 33 Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 21,0

Zählstelle	Länge ¹⁴⁰⁸	Länge OD ¹⁴⁰⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁴¹⁰	Tunnellage ¹⁴¹¹	Längsneigung ¹⁴¹²	Kurvigkeit ¹⁴¹³	Überholverbot ¹⁴¹⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Reichenau (L 221) - Konstanz, Brücke Nord										
8320 1100	1.400	1.400	N	N	1,8	69	38,0	25.000	1.375	2.539
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁰⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁰⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴¹⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴¹¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴¹² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴¹³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴¹⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 203

-1-

B 33**B 33 Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	A1
Länge:	1,4 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	23,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2007
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.400 Kfz/24h	00 - sehr niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	785 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.100 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	A		(0,8 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	133 km/h		
Ø DRZ:	00:37,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit, auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0% (0,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B33) (Zürich -) Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - VS I, problematisch	(3,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - VS I, problematisch	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁴¹⁵	Länge OD ¹⁴¹⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁴¹⁷	Tunnellage ¹⁴¹⁸	Längsneigung ¹⁴¹⁹	Kurvigkeit ¹⁴²⁰	Überholverbot ¹⁴²¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Konstanz, Brücke Nord - BG (Schweiz)										
8320 1101	1.400	1.400	N	N	1,8	69	38,0	15.400	785	1.704
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴¹⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴¹⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴¹⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴¹⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴¹⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴²⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴²¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 33 Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8630	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,1 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	22,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	368 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.500 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	02:18,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:37:50,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:03:14,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	1,4	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B33) (Zürich -) Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	12,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	141 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 33 Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴²²	Länge OD ¹⁴²³	Lage in Ballungsraum ¹⁴²⁴	Tunnellage ¹⁴²⁵	Längsneigung ¹⁴²⁶	Kurvigkeit ¹⁴²⁷	Überholverbot ¹⁴²⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Meersburg, Fähre - AS Meersburg (B 31)										
8321 1105	2.100	1.900	N	N	1,8	69	4,8	11.500	368	1.526
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴²² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴²³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴²⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴²⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴²⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴²⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴²⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 34 OU Grenzach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8630	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	4,7 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	10,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	Verbindungsfunktion übernehmen A98 (D) und N3 (CH)		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.803 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	324 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	2,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.900 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	58 km/h		
Ø DRZ:	04:49,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:25:44,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:02:25,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	67,8%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung KLZ	(0,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	01 - HS IV, optimal	(1,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS IV, optimal	(1,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 34 OU Grenzach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴²⁹	Länge OD ¹⁴³⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁴³¹	Tunnellage ¹⁴³²	Längsneigung ¹⁴³³	Kurvigkeit ¹⁴³⁴	Überholverbot ¹⁴³⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Zoll Grenzach-Horn - Wyhlen-Herten (L 139)										
8412 1103	2.400	1.700	J	N	1,8	69	4,8	13.400	429	1.338
Abschnitt 2: Zoll Grenzach-Horn - Wyhlen (K 6332)										
8411 1104	2.250	2.250	J	N	1,8	69	4,8	10.100	212	1.072
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴²⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴³⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴³¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴³² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴³³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴³⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴³⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 34 OU Wyhlen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8630	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	0,8 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	9,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	Verbindungsfunktion übernehmen A98 (D) und N3 (CH)		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.100 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	212 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	2,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.900 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	00:45,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:03:20,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:04,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung KLZ	(0,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	01 - HS IV, optimal	(1,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS IV, optimal	(1,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 34 OU Wyhlen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴³⁶	Länge OD ¹⁴³⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁴³⁸	Tunnellage ¹⁴³⁹	Längsneigung ¹⁴⁴⁰	Kurvigkeit ¹⁴⁴¹	Überholverbot ¹⁴⁴²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Zoll Grenzach-Horn - Wyhlen (K 6332)										
8411 1104	750	750	J	N	1,8	69	4,8	10.100	212	1.072
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴³⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴³⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴³⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴³⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁴⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁴¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁴² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 34 OU Oberlauchringen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	15,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	Nachbewertung		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	510 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	12.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	03:05,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0% (0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)	(2,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 34 OU Oberlauchringen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴⁴³	Länge OD ¹⁴⁴⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁴⁴⁵	Tunnellage ¹⁴⁴⁶	Längsneigung ¹⁴⁴⁷	Kurvigkeit ¹⁴⁴⁸	Überholverbot ¹⁴⁴⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Lauchringen (B 314) - Lauchringen (L 162)										
8315 1108	3.100	1.300	N	N	1,8	69	4,8	10.200	510	997
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁴³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁴⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁴⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁴⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁴⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁴⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁴⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 34 Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	10,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2004
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.800 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.184 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.400 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	02:09,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:13:50,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:22:04,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 34 Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴⁵⁰	Länge OD ¹⁴⁵¹	Lage in Ballungsraum ¹⁴⁵²	Tunnellage ¹⁴⁵³	Längsneigung ¹⁴⁵⁴	Kurvigkeit ¹⁴⁵⁵	Überholverbot ¹⁴⁵⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Grenze Schweiz - AS Gottmadingen (A 81)										
8218 1108	2.000	110	N	N	1,8	69	4,8	14.800	1.184	1.422
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁵⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁵¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁵² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁵³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁵⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁵⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁵⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 35 OU Bruchsal

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8174	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	5,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	35,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	16.947 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.459 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	19.900 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	52 km/h		
Ø DRZ:	06:50,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	3,5		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	01 - (B35) Bruchsal - Bretten - Mühlacker		(0,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - VS II, optimal		(3,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung			
Gesamtnutzen:	11,1 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	164 von 203		
Relevante Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,8)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,5 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 35 OU Bruchsal

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴⁵⁷	Länge OD ¹⁴⁵⁸	Lage in Ballungsraum ¹⁴⁵⁹	Tunnellage ¹⁴⁶⁰	Längsneigung ¹⁴⁶¹	Kurvigkeit ¹⁴⁶²	Überholverbot ¹⁴⁶³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Bruchsal, Erdbeerhof (L 556) - Bruchsal (L 558)										
6817 1122	1.000	-	N	N	1,8	69	4,8	15.500	2.139	1.708
Abschnitt 2: Bruchsal (L 558) - Bruchsal (B 3)										
6817 1114	1.300	-	N	N	1,8	69	4,8	22.900	3.160	2.382
Abschnitt 3: Bruchsal (B 3) - Bruchsal (L 618)										
6817 1104	3.600	-	N	N	1,8	69	4,8	15.200	2.295	1.650
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁵⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁵⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁵⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁶⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁶¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁶² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁶³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 35 OU Helmsheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8173	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	8,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.074 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.423 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.100 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	52 km/h		
Ø DRZ:	04:22,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 05:52:48,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:58:21,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	6,7		(1,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	79,8%		(4,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	01 - (B35) Bruchsal - Bretten - Mühlacker		(0,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung und sehr hohe Schwerverkehrsbelastung.
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung			
Gesamtnutzen:	15,1 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	116 von 203		
Relevante Konflikte:	6		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,7)		
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (10,1 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 35 OU Helmsheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴⁶⁴	Länge OD ¹⁴⁶⁵	Lage in Ballungsraum ¹⁴⁶⁶	Tunnellage ¹⁴⁶⁷	Längsneigung ¹⁴⁶⁸	Kurvigkeit ¹⁴⁶⁹	Überholverbot ¹⁴⁷⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Bruchsal (L 618) - Bruchsal-Helmsheim (K 3502)										
6917 1111	2.800	100	N	N	1,8	69	4,8	17.600	2.464	1.831
Abschnitt 2: Bruchsal-Helmsheim (K 3502) - Bretten (B 293)										
6918 1100	1.000	200	N	N	1,8	69	4,8	15.600	2.309	1.630
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁶⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁶⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁶⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁶⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁶⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁶⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁷⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 211

-1-

B 35**B 35 Bretten/Diedelsheim - OU Gölshausen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8172	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	24,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	19.388 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.575 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	13,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.800 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	03:58,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	4,5		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	01 - (B35) Bruchsal - Bretten - Mühlacker		(0,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - VS II, optimal		(3,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung			
Gesamtnutzen:	11,3 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	159 von 203		
Relevante Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,3)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,5 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 35 Bretten/Diedelsheim - OU Gölshausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴⁷¹	Länge OD ¹⁴⁷²	Lage in Ballungsraum ¹⁴⁷³	Tunnellage ¹⁴⁷⁴	Längsneigung ¹⁴⁷⁵	Kurvigkeit ¹⁴⁷⁶	Überholverbot ¹⁴⁷⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Bretten (B 293) - Bretten (K 3573)										
6918 1101	1.400	-	N	N	1,8	69	4,8	21.800	2.790	2.183
Abschnitt 2: Bretten (K 3573) - Bretten (B 293)										
6918 1102	2.000	-	N	N	1,8	69	4,8	17.700	2.425	1.674
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁷¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁷² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁷³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁷⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁷⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁷⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁷⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 212

-1-

B 36**B 36 OU Graben-Neudorf**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	8,6 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	28,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	16.674 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.583 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	19.600 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	52 km/h		
Ø DRZ:	09:55,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 02:48:54,8/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:48:43,6/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:			(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	65,4%		(2,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 36 OU Graben-Neudorf

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴⁷⁸	Länge OD ¹⁴⁷⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁴⁸⁰	Tunnellage ¹⁴⁸¹	Längsneigung ¹⁴⁸²	Kurvigkeit ¹⁴⁸³	Überholverbot ¹⁴⁸⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Kreisel Hochstetten (L 602) - L 560 / K 3533										
6816 1107	2.200	180	N	N	1,8	69	4,8	17.000	1.105	1.809
Abschnitt 2: L 560 / K 3533 - Graben-Neudorf (B 35 / K 3531)										
6817 1124	3.000	950	N	N	1,8	69	4,8	13.800	1.035	1.596
Abschnitt 3: Graben-Neudorf (B 36) - Graben-Neudorf (B 36/K 3531)										
6817 1110	3.400	2.300	N	N	1,8	69	4,8	19.000	2.375	2.066
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁷⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁷⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁸⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁸¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁸² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁸³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁸⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 36 OU Durmersheim und OU Bietigheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	8,7 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	23,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.234 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.106 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.400 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	08:54,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 11:12:05,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:06:45,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	82,9%	(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 36 OU Durmersheim und OU Bietigheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴⁸⁵	Länge OD ¹⁴⁸⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁴⁸⁷	Tunnellage ¹⁴⁸⁸	Längsneigung ¹⁴⁸⁹	Kurvigkeit ¹⁴⁹⁰	Überholverbot ¹⁴⁹¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: südl. Ötigheim (K 3717) - östl. Ötigheim (K 3718)										
7115 1116	1.000	-	N	N	1,8	69	4,8	11.600	812	1.219
Abschnitt 2: östl.Ötigheim (K 7918) - südl. Bietigheim (K 3737)										
7015 1100	1.600	-	N	N	1,8	69	4,8	11.600	824	1.175
Abschnitt 3: südl. Bietigheim (K 3737) - Durmersheim-Ost (L 608 / K3721)										
7015 1104	2.900	1.200	N	N	1,8	69	4,8	12.400	1.178	1.105
Abschnitt 4: Durmersheim-Ost (L 608 / K 3721) - nördl. Durmersheim (K 3723)										
7015 1102	3.200	1.500	N	N	1,8	69	4,8	12.600	1.273	1.119
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁸⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁸⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁸⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁸⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁸⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁹⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁹¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 214

-1-

B 39**B 39 Lgr. RP/BW - L 722 Lusshof**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8288	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	19,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	27.400 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.548 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	32.200 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	01:13,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 06:20:23,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:39:00,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 39 Lgr. RP/BW - L 722 Lusshof

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴⁹²	Länge OD ¹⁴⁹³	Lage in Ballungsraum ¹⁴⁹⁴	Tunnellage ¹⁴⁹⁵	Längsneigung ¹⁴⁹⁶	Kurvigkeit ¹⁴⁹⁷	Überholverbot ¹⁴⁹⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: KrftSt. Speyer - Altlußheim (L 722)										
6616 1100	1.000	-	N	N	1,8	69	4,8	27.400	2.548	2.783
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁹² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁹³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁴⁹⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁹⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁴⁹⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁹⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁴⁹⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 39 OU Mühlhausen bei Wiesloch

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,2 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	16,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.503 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	495 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.500 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	58 km/h		
Ø DRZ:	03:18,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:46:14,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:02:04,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	70,7%	(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-UZ	(0,1 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 39 OU Mühlhausen bei Wiesloch

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁴⁹⁹	Länge OD ¹⁵⁰⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁰¹	Tunnellage ¹⁵⁰²	Längsneigung ¹⁵⁰³	Kurvigkeit ¹⁵⁰⁴	Überholverbot ¹⁵⁰⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Mühlhausen, Obsthalle (L 546) - Mühlhausen, Hochwasserbe (K 4271)										
6718 1108	1.900	1.800	N	N	1,8	69	4,8	12.600	542	1.272
Abschnitt 2: Mühlhausen, Hohlstraße (K 4172) - Angelbachtal (B 292)										
6718 1113	1.300	500	N	N	1,8	69	4,8	9.900	426	1.032
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁴⁹⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁰⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁰¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁰² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁰³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁰⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁰⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 39 OU Ellhofen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8615	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	19,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.067 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	720 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.700 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	03:01,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:18:15,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:09:57,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	73,3%	(1,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-UZ	(0,1 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 39 OU Ellhofen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵⁰⁶	Länge OD ¹⁵⁰⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁰⁸	Tunnellage ¹⁵⁰⁹	Längsneigung ¹⁵¹⁰	Kurvigkeit ¹⁵¹¹	Überholverbot ¹⁵¹²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: B 39A bei Ellhofen - Ellhofen (L 1102)										
6821 1107	900	200	N	N	1,8	69	4,8	17.200	705	1.795
Abschnitt 2: Ellhofen (L 1102) - OD Willsbach (L 1035)										
6822 1100	1.800	220	N	N	1,8	69	4,8	14.000	728	1.580
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁰⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁰⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁰⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁰⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵¹⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵¹¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵¹² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 39 OU Willsbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8182	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	11,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.485 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	630 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	12.300 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	03:27,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:06:47,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:04:16,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,5	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	52,7%	(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-UZ	(0,1 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	7,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	195 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 39 OU Willsbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵¹³	Länge OD ¹⁵¹⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁵¹⁵	Tunnellage ¹⁵¹⁶	Längsneigung ¹⁵¹⁷	Kurvigkeit ¹⁵¹⁸	Überholverbot ¹⁵¹⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Eilhofen (L 1102) - OD Willsbach (L 1035)										
6822 1100	1.300	680	N	N	1,8	69	4,8	14.000	728	1.580
Abschnitt 2: OD Willsbach (L 1035) - Löwenstein (L 1111)										
6822 1101	2.000	700	N	N	1,8	69	4,8	8.200	566	1.056
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵¹³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵¹⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵¹⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵¹⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵¹⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵¹⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵¹⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 218

-1-

B 290**B 290 OU Königshofen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8617	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B5
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	8,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.057 Kfz/24h	00 - sehr niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	832 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.500 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	36 km/h		
Ø DRZ:	04:38,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 16:49:58,6/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:03:32,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,3		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	86,3%		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm		(4,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung			
Gesamtnutzen:	25,4 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	53 von 203		
Relevante Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-4,7 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 290 OU Königshofen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 1
 Regelquerschnitt: RQ 9,0

Zählstelle	Länge ¹⁵²⁰	Länge OD ¹⁵²¹	Lage in Ballungsraum ¹⁵²²	Tunnellage ¹⁵²³	Längsneigung ¹⁵²⁴	Kurvigkeit ¹⁵²⁵	Überholverbot ¹⁵²⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Lauda-Königshofen (L 511) - Lauda-Königshofen (B 292)										
6424 1104	1.600	1.600	N	N	1,8	69	4,8	13.800	787	1.533
Abschnitt 2: Lauda-Königshofen (B 292) - Lauda-Königshofen-Unteralbach (K 2847)										
6424 1101	1.200	350	N	N	1,8	69	4,8	14.400	893	1.550
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵²⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵²¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵²² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵²³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵²⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵²⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵²⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 290 Königshofen - Bad Mergentheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7188	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	16,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.244 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	844 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.800 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	03:57,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:21:19,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:12:40,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	4,0		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	04 - herausragende Wirkung		(4,2 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	05 - herausragende Bedeutung		(5,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	85,6%		(1,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm		(4,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	20,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	83 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,3)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (9,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 290 Königshofen - Bad Mergentheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵²⁷	Länge OD ¹⁵²⁸	Lage in Ballungsraum ¹⁵²⁹	Tunnellage ¹⁵³⁰	Längsneigung ¹⁵³¹	Kurvigkeit ¹⁵³²	Überholverbot ¹⁵³³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Lauda-Königshofen (B 292) - Lauda-Königshofen-Unterbalbach (K 2847)										
6424 1101	2.800	1.450	N	N	1,8	69	4,8	14.400	893	1.550
Abschnitt 2: Lauda-Königshofen-Unterbalbach (K 2847) - Bad Mergentheim-Buchener Straße (L 2248)										
6424 1100	800	210	N	N	1,8	69	4,8	13.700	671	1.435
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵²⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵²⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵²⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵³⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵³¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵³² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵³³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 220

-1-

B 290**B 290 OU Blaufelden**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8183	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	4,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	3.971 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	557 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	4.700 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	67 km/h		
Ø DRZ:	02:47,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen		
NKV:	5,4	(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	50,3%	(0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm	(4,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	12,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	147 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-3,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 290 OU Blaufelden

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵³⁴	Länge OD ¹⁵³⁵	Lage in Ballungsraum ¹⁵³⁶	Tunnellage ¹⁵³⁷	Längsneigung ¹⁵³⁸	Kurvigkeit ¹⁵³⁹	Überholverbot ¹⁵⁴⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Niederstetten-Eichhof (L 1020) - Blaufelden (L 1001)										
6625 1100	2.300	850	N	N	1,8	69	4,8	3.300	498	414
Abschnitt 2: Blaufelden (L 1001) - Rot am See (L 1033)										
6726 1102	800	350	N	N	1,8	69	4,8	5.900	726	672
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵³⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵³⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵³⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵³⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵³⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵³⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁴⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 221

-1-

B 290**B 290 OU Rot am See**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8184	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	9,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.290 Kfz/24h	00 - sehr niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	794 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.800 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	41 km/h		
Ø DRZ:	05:54,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 09:56:41,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:03:14,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	1,3		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	42,1%		(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm		(4,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	17,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	99 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,9)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (7,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 290 OU Rot am See

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 1
 Regelquerschnitt: RQ 9,0

Zählstelle	Länge ¹⁵⁴¹	Länge OD ¹⁵⁴²	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁴³	Tunnellage ¹⁵⁴⁴	Längsneigung ¹⁵⁴⁵	Kurvigkeit ¹⁵⁴⁶	Überholverbot ¹⁵⁴⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Blaufelden (L 1001) - Rot am See (L 1033)										
6726 1102	2.000	1.850	N	N	1,8	69	4,8	5.900	726	672
Abschnitt 2: Rot am See (L 1033) - Rot am See (L 1040)										
6726 1101	800	600	N	N	1,8	69	4,8	12.600	945	1.450
Abschnitt 3: Rot am See (L 1040) - AS Crailsheim (A 6)										
6726 1100	1.200	450	N	N	1,8	69	4,8	9.400	808	1.054
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁴¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁴² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁴³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁴⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁴⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁴⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁴⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 290 OU Wallhausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8185	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	7,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	9.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	808 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.100 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	01:48,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:04:38,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:26,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,6	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm	(4,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	13,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	128 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 290 OU Wallhausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵⁴⁸	Länge OD ¹⁵⁴⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁵⁰	Tunnellage ¹⁵⁵¹	Längsneigung ¹⁵⁵²	Kurvigkeit ¹⁵⁵³	Überholverbot ¹⁵⁵⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Rot am See (L 1040) - AS Crailsheim (A 6)										
6726 1100	1.800	650	N	N	1,8	69	4,8	9.400	808	1.054
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁴⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁴⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁵⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁵¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁵² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁵³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁵⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 223

-1-

B 292**B 292 OU Adelsheim und OU Osterburken**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	8,2 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	41,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	Anbindung MZ Mosbach an A 81.		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	4.665 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	429 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	5.500 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	66 km/h		
Ø DRZ:	07:26,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	32,9% (0,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	01 - (B27/B292/L532/K4178) Tauberbischofsheim - Walldürn/Hardheim - Buchen (Odenwald) - Adelsheim/Osterburken - Mosbach - Meckesheim	(1,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - UZ-MZ	(0,5 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 292 OU Adelsheim und OU Osterburken

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵⁵⁵	Länge OD ¹⁵⁵⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁵⁷	Tunnellage ¹⁵⁵⁸	Längsneigung ¹⁵⁵⁹	Kurvigkeit ¹⁵⁶⁰	Überholverbot ¹⁵⁶¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Schefflenz-Oberschefflenz (K 3970) - Adelsheim-Untere Austraße (L 1095)										
6521 1104	1.300	260	N	N	1,8	69	4,8	3.000	207	352
Abschnitt 2: Adelsheim-Untere Austraße (L 1095) - Osterburken-Süd/Adelsheim (L 1095)										
6522 1100	2.600	800	N	N	1,8	69	4,8	5.800	464	679
Abschnitt 3: Osterburken-Süd/Adelsheim (L 1095) - Osterburken-Ost (L 515)										
6522 1102	3.900	2.000	N	N	1,8	69	4,8	4.100	459	479
Abschnitt 4: Osterburken-Ost (L 515) - AS Osterburken (A 81)										
6522 1200	400	-	N	N	1,8	69	4,8	8.200	623	956
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁵⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁵⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁵⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁵⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁵⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁶⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁶¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 293 N-OU Berghausen/OU Jöhlingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8519	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B*
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	42,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.573 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	937 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.800 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	06:20,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:43:00,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:13:07,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	5,1	(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	63,2%	(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	03 - (B10/B293) Heilbronn - Bretten - Karlsruhe	(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	15,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	109 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-3,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 293 N-OU Berghausen/OU Jöhlingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵⁶²	Länge OD ¹⁵⁶³	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁶⁴	Tunnellage ¹⁵⁶⁵	Längsneigung ¹⁵⁶⁶	Kurvigkeit ¹⁵⁶⁷	Überholverbot ¹⁵⁶⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Pfinztal-Berghausen-Brückstraße (B 10) - Pfinztal-Berghausen-Wöschbacher Straße (K 3541)										
6917 1107	900	900	J	N	1,8	69	4,8	15.100	800	1.434
Abschnitt 2: Pfinztal-Berghausen-Wöschbacher Straße (K 3541) - Walzbachtal-Jöhlingen (L 559)										
6917 1102	4.100	200	J	N	1,8	69	4,8	12.500	963	1.332
Abschnitt 3: Walzbachtal-Jöhlingen (L 559) - Bretten-Diedelsheim (B 35 / K 3573)										
6917 1108	1.000	300	J	N	1,8	69	4,8	10.600	954	1.024
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁶² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁶³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁶⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁶⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁶⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁶⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁶⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 225

-1-

B 293**B 293 OU Bretten/Gölshausen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	5,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.979 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.129 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.100 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	03:27,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:43:45,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:29:32,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	57,7%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B10/B293) Heilbronn - Bretten - Karlsruhe	(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 293 OU Bretten/Gölshausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵⁶⁹	Länge OD ¹⁵⁷⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁷¹	Tunnellage ¹⁵⁷²	Längsneigung ¹⁵⁷³	Kurvigkeit ¹⁵⁷⁴	Überholverbot ¹⁵⁷⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Bretten-Gölshausen (B 35 / B 294) - Bretten-Büchig (K 3503)										
6918 1110	1.700	350	N	N	1,8	69	4,8	14.500	1.291	1.471
Abschnitt 2: Bretten-Büchig (K 3503) - Zaisenhausen-Süd (L 618)										
6918 1111	1.600	400	N	N	1,8	69	4,8	9.300	958	1.021
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁶⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁷⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁷¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁷² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁷³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁷⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁷⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 294 Südwesttangente Bretten

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8195	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	15,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.885 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	689 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	03:29,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:53:30,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:06:59,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,5	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	65,4%	(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	10,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	169 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 294 Südwesttangente Bretten

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵⁷⁶	Länge OD ¹⁵⁷⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁷⁸	Tunnellage ¹⁵⁷⁹	Längsneigung ¹⁵⁸⁰	Kurvigkeit ¹⁵⁸¹	Überholverbot ¹⁵⁸²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Bretten-Gölshausen (B 35 / B 293) - Bretten-Ruiter Weg (K 3569)										
6918 1108	2.400	2.200	N	N	1,8	69	4,8	12.800	742	1.485
Abschnitt 2: Bretten-Ruiter Weg (K 3569) - Neulingen-Bauschlott (L 611)										
6918 1107	850	-	N	N	1,8	69	4,8	9.300	539	1.126
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁷⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁵⁷⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁵⁷⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁵⁷⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁵⁸⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁵⁸¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁵⁸² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 227

-1-

B 294**B 294 OU Bauschlott**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8191	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	1,9 km	Planungsstand:	05 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	11,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.986 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	753 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.300 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	02:01,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:27:53,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:05:24,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	3,1		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	54,0%		(0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	15,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	107 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-8,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 294 OU Bauschlott

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵⁸³	Länge OD ¹⁵⁸⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁸⁵	Tunnellage ¹⁵⁸⁶	Längsneigung ¹⁵⁸⁷	Kurvigkeit ¹⁵⁸⁸	Überholverbot ¹⁵⁸⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Bretten-Ruiter Weg (K 3569) - Neulingen-Bauschlott (L 611)										
6918 1107	750	100	N	N	1,8	69	4,8	9.300	539	1.126
Abschnitt 2: Neulingen-Bauschlott (L 611) - AS Kieselbronn (K 4530)										
7018 1108	1.100	700	N	N	1,8	69	4,8	15.500	899	1.733
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁸³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁸⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁸⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁸⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁸⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁸⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁸⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 228

-1-

B 294**B 294 OU Loßburg**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8193	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	3,7 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	17,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	RWA-Pool-Projekt		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	9.824 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	668 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.600 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	03:45,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:24:39,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:01:48,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,7	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung	(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	29,0%	(0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	17,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	98 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-3,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 294 OU Loßburg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵⁹⁰	Länge OD ¹⁵⁹¹	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁹²	Tunnellage ¹⁵⁹³	Längsneigung ¹⁵⁹⁴	Kurvigkeit ¹⁵⁹⁵	Überholverbot ¹⁵⁹⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Freudenstadt-Lauterbad (L 460) - KVP Loßburg-Sulzbacher Straße (L 406)										
7516 1103	400	-	N	N	1,8	69	4,8	12.500	750	1.383
Abschnitt 2: KVP Loßburg-Sulzbacher Straße (L 406) - Loßburg-Oberndorfer Straße (L 408)										
7516 1112	1.600	1.300	N	N	1,8	69	4,8	14.600	788	1.670
Abschnitt 3: Loßburg-Oberndorfer Straße (L 408) - Alpirsbach-Vorderer Aischbach (L 415)										
7616 1100	1.700	500	N	N	1,8	69	4,8	4.700	536	508
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁹⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁹¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁵⁹² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁹³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁵⁹⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁹⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁵⁹⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 294 OU Elzach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8192	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	7,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2012
Bemerkung:	RWA-Pool-Projekt		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.261 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	685 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.600 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	03:36,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 06:51:30,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:22:25,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	4,9		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	04 - herausragende Wirkung		(4,2 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	05 - herausragende Bedeutung		(5,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	87,4%		(0,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	24,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	61 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-2,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 294 OU Elzach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁵⁹⁷	Länge OD ¹⁵⁹⁸	Lage in Ballungsraum ¹⁵⁹⁹	Tunnellage ¹⁶⁰⁰	Längsneigung ¹⁶⁰¹	Kurvigkeit ¹⁶⁰²	Überholverbot ¹⁶⁰³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Elzach-Talstraße (L 107) - Elzach-Biederbacher Straße (L 101)										
7814 1102	2.800	2.200	N	N	1,8	69	4,8	13.200	686	1.495
Abschnitt 2: Elzach-Biederbacher Straße (L 101) - AS Gutach (Breisgau) (K 5109)										
7814 1101	500	-	N	N	1,8	69	4,8	13.600	680	1.510
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁵⁹⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁵⁹⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁵⁹⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁶⁰⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁶⁰¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁶⁰² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁶⁰³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 294 OU Winden

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8194	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	27,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	RWA-Pool-Projekt		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.600 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	680 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	03:43,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:58:26,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:09:23,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	4,6		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	04 - herausragende Wirkung		(4,2 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	05 - herausragende Bedeutung		(5,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung und sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	23,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	62 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-5,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 294 OU Winden

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶⁰⁴	Länge OD ¹⁶⁰⁵	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁰⁶	Tunnellage ¹⁶⁰⁷	Längsneigung ¹⁶⁰⁸	Kurvigkeit ¹⁶⁰⁹	Überholverbot ¹⁶¹⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Elzach-Biederbacher Straße (L 101) - AS Gutach (Breisgau) (K 5109)										
7814 1101	3.400	2.300	N	N	1,8	69	4,8	13.600	680	1.510
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶⁰⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁶⁰⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁶⁰⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁶⁰⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁶⁰⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁶⁰⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁶¹⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 231

-1-

B 296**B 296 Kernstadtentlastung Calw**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8635	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B5
Länge:	3,5 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	12,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.189 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	674 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	21.400 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	52 km/h		
Ø DRZ:	04:03,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 06:48:36,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:15:43,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	2,7		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	58,0%		(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar		(2,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - UZ-MZ		(0,5 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung	
Gesamtnutzen:	11,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	154 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-10,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 296 Kernstadtentlastung Calw

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶¹¹	Länge OD ¹⁶¹²	Lage in Ballungsraum ¹⁶¹³	Tunnellage ¹⁶¹⁴	Längsneigung ¹⁶¹⁵	Kurvigkeit ¹⁶¹⁶	Überholverbot ¹⁶¹⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Calw-Hirsau (B 463) - Calw-Neroberg (K 4325)										
7218 1102	600	-	N	N	1,8	69	4,8	12.700	521	1.443
Abschnitt 2: Calw-Neroberg (K 4325) - Calw-Marktbrücke										
7218 1108	300	300	N	N	1,8	69	4,8	19.000	836	1.906
Abschnitt 3: Calw-Marktbrücke - Calw-Bahnhofstraße (B 463)										
7218 1107	400	400	N	N	1,8	69	4,8	17.500	700	1.925
Abschnitt 4: Calw-Bahnhofstraße (B 463) - Calw-Heumaden (B 295)										
7218 1109	2.200	2.000	N	N	1,8	69	4,8	19.700	690	1.965
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶¹¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶¹² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶¹³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶¹⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶¹⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶¹⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶¹⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 232

-1-

B 297**B 297 OU Lorch**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8123	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	2,9 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	6,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	5.900 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	496 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	7.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	64 km/h		
Ø DRZ:	02:43,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,2		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-UZ		(0,1 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	6,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	201 von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-4,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 297 OU Lorch

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶¹⁸	Länge OD ¹⁶¹⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁶²⁰	Tunnellage ¹⁶²¹	Längsneigung ¹⁶²²	Kurvigkeit ¹⁶²³	Überholverbot ¹⁶²⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Lorch (Württemberg)-Kirneck (K 3273) - AS Lorch (Württemberg)-Ost (B 29)										
7224 1107	2.900	2.100	N	N	1,8	69	4,8	5.900	496	717
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶¹⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶¹⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶²⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶²¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶²² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶²³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶²⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 297 OU Neckartailfingen (2. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8201	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,2 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	4,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.000 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.326 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	02:27,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:47:32,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:14:10,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	1,8		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(2,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung.
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	11,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	149 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,3)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (6,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 297 OU Neckartailfingen (2. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶²⁵	Länge OD ¹⁶²⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁶²⁷	Tunnellage ¹⁶²⁸	Längsneigung ¹⁶²⁹	Kurvigkeit ¹⁶³⁰	Überholverbot ¹⁶³¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Neckartailfingen/Neckartenzlingen (B 312) - Nürtingen-Neckarhausen (K 1230)										
7321 1102	2.200	1.400	J	N	1,8	69	4,8	17.000	1.326	1.616
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶²⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶²⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶²⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶²⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶²⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶³⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶³¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 298 OU Mutlangen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,5 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	9,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2005
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.696 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	558 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.100 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	02:38,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:47:44,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:04:34,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	73,0%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - UZ-MZ	(0,5 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
-

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 298 OU Mutlangen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶³²	Länge OD ¹⁶³³	Lage in Ballungsraum ¹⁶³⁴	Tunnellage ¹⁶³⁵	Längsneigung ¹⁶³⁶	Kurvigkeit ¹⁶³⁷	Überholverbot ¹⁶³⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Mutlangen-Nord/Schwäbisch Gmünd-Lindach (L 1156) - Mutlangen-Süd/Schwäbisch Gmünd-Wetzgau (K 3268)										
7124 1106	1.800	1.100	N	N	1,8	69	4,8	12.900	490	1.336
Abschnitt 2: Mutlangen-Süd/Schwäbisch Gmünd-Wetzgau (K 3268) - Schwäbisch Gmünd-Franz-Konrad-Straße										
7124 1101	650	650	N	N	1,8	69	4,8	15.900	747	1.650
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶³² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶³³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶³⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶³⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶³⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶³⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶³⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 235

-1-

B 311**B 311 OU Immendingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8214	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	16,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.900 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	659 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	10.500 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	03:48,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:01:04,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:05,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	2,8		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	21,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	76 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,4)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (7,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 311 OU Immendingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶³⁹	Länge OD ¹⁶⁴⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁴¹	Tunnellage ¹⁶⁴²	Längsneigung ¹⁶⁴³	Kurvigkeit ¹⁶⁴⁴	Überholverbot ¹⁶⁴⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Geisingen (A 81) - Möhringen-Ost, Ob der Brücke (K 5944)										
8018 1101	3.800	2.400	N	N	1,8	69	4,8	8.900	659	1.022
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶³⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁴⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁴¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁴² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁴³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁴⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁴⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 236

-1-

B 311**B 311 Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	12,8 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	31,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2011
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.967 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.100 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.800 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	14:26,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	02 02:27:08,1/h		(0,2 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 03:43:59,6/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	36,3% (0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung	
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm) (4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ (3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal (4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal (4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten. QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 311 Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶⁴⁶	Länge OD ¹⁶⁴⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁴⁸	Tunnellage ¹⁶⁴⁹	Längsneigung ¹⁶⁵⁰	Kurvigkeit ¹⁶⁵¹	Überholverbot ¹⁶⁵²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Tuttlingen, Horror-Kreisel, Aesculap-Platz (B 14) - OD Tuttlingen, B 311 2-bahnig										
8018 1109	1.100	1.100	N	N	1,8	69	4,8	10.100	606	1.051
Abschnitt 2: OD Tuttlingen, B 311 2-bahnig - OD Tuttlingen (L 227)										
8018 1110	1.300	1.300	N	N	1,8	69	4,8	7.500	630	772
Abschnitt 3: OD Tuttlingen (L 227) - OD Tuttlingen, Kreisverkehr Bodenseestraße										
8018 1108	9.400	1.400	N	N	1,8	69	4,8	18.600	1.228	1.986
Abschnitt 4: OD Tuttlingen, Kreisverkehr Bodenseestraße - OD Neuhausen ob Eck, Stockacher Straße (L 440)										
8019 1101	950	-	N	N	1,8	69	4,8	8.300	1.054	1.057
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶⁴⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁴⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁴⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁴⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁵⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁵¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁵² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 237

-1-

B 311**B 311 OU Neuhausen ob Eck**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8215	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	6,3 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	17,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2011
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.300 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.054 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.800 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	06:18,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 08:09:54,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:11:16,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,6	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm)	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
-

Bewertung	
Gesamtnutzen:	20,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	80 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 311 OU Neuhausen ob Eck

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶⁵³	Länge OD ¹⁶⁵⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁵⁵	Tunnellage ¹⁶⁵⁶	Längsneigung ¹⁶⁵⁷	Kurvigkeit ¹⁶⁵⁸	Überholverbot ¹⁶⁵⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Tuttlingen, Kreisverkehr Bodenseestraße - OD Neuhausen ob Eck, Stockacher Straße (L 440)										
8019 1101	6.250	400	N	N	1,8	69	4,8	8.300	1.054	1.057
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶⁵³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁵⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁵⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁵⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁵⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁵⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁵⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 311 OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	8,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	Nachbewertung		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.683 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.675 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.100 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	02:50,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:53:44,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:15:52,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	7,4		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	45,5%		(1,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung außerorts und in Ortsdurchfahrten.
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	23,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	64 von 203
Relevante Konflikte:	6
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 311 OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶⁶⁰	Länge OD ¹⁶⁶¹	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁶²	Tunnellage ¹⁶⁶³	Längsneigung ¹⁶⁶⁴	Kurvigkeit ¹⁶⁶⁵	Überholverbot ¹⁶⁶⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Herbertingen, Hauptstraße (B 32) - Riedlingen, "Deutscher Kaiser", Ecke Hindenburgstraße										
7822 1107	700	-	N	N	1,8	69	4,8	8.700	1.409	877
Abschnitt 2: Riedlingen, "Deutscher Kaiser", Ecke Hindenburgstraße - AS Riedlingen, beim Milchwerk (B 312)										
7822 1101	1.700	1.700	N	N	1,8	69	4,8	16.400	1.837	1.707
Abschnitt 3: AS Riedlingen, beim Milchwerk (B 312) - OD Unlingen, Marktstraße (K 7588)										
7823 1100	210	-	N	N	1,8	69	4,8	8.300	1.253	983
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶⁶⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁶¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁶² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁶³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁶⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁶⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁶⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 239

-1-

B 311**B 311 OU Unlingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8220	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	8,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	7.500 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.293 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	17,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	8.800 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	65 km/h		
Ø DRZ:	02:08,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen			
NKV:	7,4		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	65,1%		(1,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	20,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	82 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-5,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 311 OU Unlingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶⁶⁷	Länge OD ¹⁶⁶⁸	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁶⁹	Tunnellage ¹⁶⁷⁰	Längsneigung ¹⁶⁷¹	Kurvigkeit ¹⁶⁷²	Überholverbot ¹⁶⁷³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Riedlingen, beim Milchwerk (B 312) - OD Unlingen, Marktstraße (K 7588)										
7823 1100	1.500	700	N	N	1,8	69	4,8	8.300	1.253	983
Abschnitt 2: OD Unlingen, Marktstraße (K 7588) - Datthausen, Ri. Zwiefaltendorf (L 271)										
7823 1102	800	-	N	N	1,8	69	4,8	6.000	1.368	
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶⁶⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁶⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁶⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁷⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁷¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁷² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁷³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 240

-1-

B 311**B 311 OU Obermarchtal**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7619	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	3,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	9.300 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.311 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	14,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	02:01,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:06:18,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:01:02,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,1	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung	(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm)	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	22,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	70 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,5)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (7,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 311 OU Obermarchtal

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶⁷⁴	Länge OD ¹⁶⁷⁵	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁷⁶	Tunnellage ¹⁶⁷⁷	Längsneigung ¹⁶⁷⁸	Kurvigkeit ¹⁶⁷⁹	Überholverbot ¹⁶⁸⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Datthausen, Ri. Zwiefaltendorf (L 271) - süd-westl. Untermarktal, Margarita-Lindner-Straße (L 257)										
7723 1100	2.000	200	N	N	1,8	69	4,8	9.300	1.311	1.052
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶⁷⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁷⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁷⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁷⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁷⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁷⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁸⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 241

-1-

B 311**B 311 OU Deppenhausen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7619	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,5 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	4,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	9.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.222 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	13,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.100 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	01:30,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:04:15,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:38,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,1	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung	(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm)	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	22,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	71 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,5)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (7,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 311 OU Deppenhausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶⁸¹	Länge OD ¹⁶⁸²	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁸³	Tunnellage ¹⁶⁸⁴	Längsneigung ¹⁶⁸⁵	Kurvigkeit ¹⁶⁸⁶	Überholverbot ¹⁶⁸⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: süd-westl. Untermarchtal, Margarita-Lindner-Straße (L 257) - Ehingen (Donau), Schlechtenfelder Straße (K 7414)										
7723 1101	1.500	600	N	N	1,8	69	4,8	9.400	1.222	1.050
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶⁸¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁸² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁸³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁸⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁸⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁸⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁸⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 242

-1-

B 311**B 311 Ehingen/Stetten - Ehingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7619	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	30,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	9.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.222 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	13,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.100 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	03:55,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 05:43:17,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:51:17,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,1	(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung	(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm)	(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	22,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	69 von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 311 Ehingen/Stetten - Ehingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁶⁸⁸	Länge OD ¹⁶⁸⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁹⁰	Tunnellage ¹⁶⁹¹	Längsneigung ¹⁶⁹²	Kurvigkeit ¹⁶⁹³	Überholverbot ¹⁶⁹⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: süd-westl. Untermarchtal, Margarita-Lindner-Straße (L 257) - Ehingen (Donau), Schlechtenfelder Straße (K 7414)										
7723 1101	3.900	-	N	N	1,8	69	4,8	9.400	1.222	1.050
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶⁸⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁸⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁹⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁹¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁹² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁹³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁶⁹⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 243

-1-

B 311**B 311 Ehingen - Gamerschwang**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7619	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	25,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.416 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.749 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	82 km/h		
Ø DRZ:	03:34,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	2,1		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Bewertung	
Gesamtnutzen:	21,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	77 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 311 Ehingen - Gamerschwang

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 3
 Regelquerschnitt: 11,5+

Zählstelle	Länge ¹⁶⁹⁵	Länge OD ¹⁶⁹⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁶⁹⁷	Tunnellage ¹⁶⁹⁸	Längsneigung ¹⁶⁹⁹	Kurvigkeit ¹⁷⁰⁰	Überholverbot ¹⁷⁰¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Ehingen (Donau), Münsinger Straße, Fischerkreuzung (B 465) - östl. Ehingen (Donau), Neue Steige, Ri. Nasgenstadt (L 259)										
7724 1104	2.900	-	N	N	1,8	69	0,0	15.600	1.966	1.489
Abschnitt 2: östl. Ehingen (Donau), Neue Steige, Ri. Nasgenstadt (L 259) - Oberdisingen, Ersinger Straße (K 7412)										
7724 1106	2.000	-	N	N	1,8	69	0,0	12.700	1.435	1.330
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁶⁹⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁹⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁶⁹⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁹⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁶⁹⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁰⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁰¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 244

-1-

B 311**B 311 Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7703	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	13,3 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	27,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	18.101 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.727 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	21.300 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	15:04,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 20:11:32,4/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 02:07:48,6/h		(0,1 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	2,3		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	59,1%		(1,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - GVZ-Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung und sehr hohe Schwerverkehrsbelastung.
- Sehr hohe Verkehrsbelastung und herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten.
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	22,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	72 von 203
Relevante Konflikte:	6
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-9,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 311 Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷⁰²	Länge OD ¹⁷⁰³	Lage in Ballungsraum ¹⁷⁰⁴	Tunnellage ¹⁷⁰⁵	Längsneigung ¹⁷⁰⁶	Kurvigkeit ¹⁷⁰⁷	Überholverbot ¹⁷⁰⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Oberdisingen, Ersinger Straße (K 7412) - westl. OD-Grenze Erbach										
7625 1100	2.600	200	N	N	1,8	69	4,8	13.200	1.518	1.495
Abschnitt 2: westl. OD-Grenze Donaurieden - OD Erbach, Donaustetter Straße (L 240)										
7625 1105	1.200	1.200	N	N	1,8	69	4,8	17.000	1.530	1.845
Abschnitt 3: OD Erbach, Donaustetter Straße (L 240) - AS Ulm-Donautal, Wiblinger Allee (B 30 alt / K 9915)										
7625 1104	6.600	-	N	N	1,8	69	4,8	20.100	1.950	1.817
Abschnitt 4: AS Ulm-Donautal, Wiblinger Allee (B 30 alt / K 9915) - Ulm (Donau), Haßlerstraße, Fiktiver Netzknoten										
7625 1103	2.900	400	N	N	1,8	69	4,8	18.400	1.490	1.621
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁰² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁰³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁰⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁰⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁰⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁰⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁰⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 245

-1-

B 311n**B 311n Sigmaringen (L 456) - Mengen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7221	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	14,2 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	26,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.901 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	471 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	10.500 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	14:30,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:46:16,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:05:56,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,2	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	33,8%	(0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herberlingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten	(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar	(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal	(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	13,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	126 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 311n Sigmaringen (L 456) - Mengen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷⁰⁹	Länge OD ¹⁷¹⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁷¹¹	Tunnellage ¹⁷¹²	Längsneigung ¹⁷¹³	Kurvigkeit ¹⁷¹⁴	Überholverbot ¹⁷¹⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Sigmaringen (B 313 / L 277) - OD Sigmaringen, Kreisverkehr Schönenberg										
7921 1105	1.100	500	N	N	1,8	69	4,8	11.400	479	1.515
Abschnitt 2: OD Sigmaringen, Kreisverkehr Schönenberg - Sigmaringen, Kreisverkehr Zeppelinstraße										
7921 1106	1.700	1.700	N	N	1,8	69	4,8	17.600	616	1.693
Abschnitt 3: Sigmaringen, Kreisverkehr Zeppelinstraße - Sigmaringendorf (L 455)										
7921 1112	2.700	300	N	N	1,8	69	4,8	6.600	277	855
Abschnitt 4: Sigmaringendorf (L 455) - Mengen (B 311)										
7921 1104	8.700	3.200	N	N	1,8	69	4,8	7.600	502	1.047
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁰⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷¹⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷¹¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷¹² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷¹³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷¹⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷¹⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 246

-1-

B 312**B 312 Metzingen - Metzingen/West**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8227	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	14,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.300 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.056 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	01:45,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:53:28,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:17:18,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	3,4	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung

Gesamtnutzen:	9,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	177 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 Metzingen - Metzingen/West

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷¹⁶	Länge OD ¹⁷¹⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁷¹⁸	Tunnellage ¹⁷¹⁹	Längsneigung ¹⁷²⁰	Kurvigkeit ¹⁷²¹	Überholverbot ¹⁷²²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Metzingen, Ri. Rommelsbach (L 378a) - AS Metzingen (B 28)										
7421 1104	1.600	-	J	N	1,8	69	4,8	15.300	1.056	1.540
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷¹⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷¹⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷¹⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷¹⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷²⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷²¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷²² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 247

-1-

B 312**B 312 OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A2
Länge:	2,7 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	70,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	26.389 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.180 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	31.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	91 km/h		
Ø DRZ:	01:47,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	47,3% (1,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)	(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 312 OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 21,0

Zählstelle	Länge ¹⁷²³	Länge OD ¹⁷²⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁷²⁵	Tunnellage ¹⁷²⁶	Längsneigung ¹⁷²⁷	Kurvigkeit ¹⁷²⁸	Überholverbot ¹⁷²⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Reutlingen, Stuttgarter Straße (B 28) - OD Reutlingen, Gutenbergstraße (L 378)										
7521 1112	1.600	1.600	J	N	1,8	69	38,0	19.300	907	2.035
Abschnitt 2: OD Reutlingen, Pfullingen, Römerstraße (L 382) - AS nördl. Pfullingen, Reutlinger Straße (L 380)										
7521 1111	1.100	-	J	N	1,8	69	38,0	36.700	1.578	3.780
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷²³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷²⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷²⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷²⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷²⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷²⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷²⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 248

-1-

B 312**B 312 OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	12,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.015 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	20.900 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	03:59,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 12:30:07,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:45:20,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0% (1,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)	(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 312 OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷³⁰	Länge OD ¹⁷³¹	Lage in Ballungsraum ¹⁷³²	Tunnellage ¹⁷³³	Längsneigung ¹⁷³⁴	Kurvigkeit ¹⁷³⁵	Überholverbot ¹⁷³⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS nördl. Pfullingen, Reutlinger Straße (L 380) - südl. Pfullingen, Klosterstraße (K 6729)										
7521 1109	3.400	3.300	J	N	1,8	69	4,8	17.800	1.015	1.932
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷³⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁷³¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁷³² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁷³³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁷³⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁷³⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁷³⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 312 Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6236	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	90,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.326 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	990 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.700 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	58 km/h		
Ø DRZ:	08:07,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:46:06,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:13:19,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,4	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung	(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	42,2%	(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)	(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	13,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	122 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,5)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (6,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷³⁷	Länge OD ¹⁷³⁸	Lage in Ballungsraum ¹⁷³⁹	Tunnellage ¹⁷⁴⁰	Längsneigung ¹⁷⁴¹	Kurvigkeit ¹⁷⁴²	Überholverbot ¹⁷⁴³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: nördl. Unterhausen, Gemeinde Lichtenstein - südl. Unterhausen, Gemeinde Lichtenstein										
7521 1110	3.200	3.200	N	N	1,8	69	4,8	19.400	1.222	1.943
Abschnitt 2: nördl. Honau, Gemeinde Lichtenstein - westl. Engstingen (B 313)										
7521 1103	4.600	800	N	N	1,8	69	4,8	9.100	828	723
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷³⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷³⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷³⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁴⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁴¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁴² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁴³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 250

-1-

B 312**B 312 OU Engstingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7230	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	12,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.000 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	546 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	7.100 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	64 km/h		
Ø DRZ:	02:49,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,3		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	12,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	139 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 OU Engstingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷⁴⁴	Länge OD ¹⁷⁴⁵	Lage in Ballungsraum ¹⁷⁴⁶	Tunnellage ¹⁷⁴⁷	Längsneigung ¹⁷⁴⁸	Kurvigkeit ¹⁷⁴⁹	Überholverbot ¹⁷⁵⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. Engstingen (B 313) - westl. Bernloch, Meidelstetter Straße (K 6737)										
7621 1103	3.000	1.200	N	N	1,8	69	4,8	6.000	546	723
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁴⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁴⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁴⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁴⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁴⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁴⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁵⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 251

-1-

B 312**B 312 OU Pfronstetten**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8232	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,5 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	3,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	4.100 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	459 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	4.900 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	66 km/h		
Ø DRZ:	01:21,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen			
NKV:	3,5		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	11,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	162 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 OU Pfronstetten

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷⁵¹	Länge OD ¹⁷⁵²	Lage in Ballungsraum ¹⁷⁵³	Tunnellage ¹⁷⁵⁴	Längsneigung ¹⁷⁵⁵	Kurvigkeit ¹⁷⁵⁶	Überholverbot ¹⁷⁵⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. Bernloch, Meidelstetter Straße (K 6737) - OD Zwiefalten, Sägmühlstraße (L 245)										
7722 1100	1.500	900	N	N	1,8	69	4,8	4.100	459	515
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁵¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁵² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁵³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁵⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁵⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁵⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁵⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 252

-1-

B 312**B 312 OU Tigerfeld**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8233	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,1 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	1,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	4.100 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	459 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	4.900 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	66 km/h		
Ø DRZ:	00:59,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen			
NKV:	3,8		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	11,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	160 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 OU Tigerfeld

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷⁵⁸	Länge OD ¹⁷⁵⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁷⁶⁰	Tunnellage ¹⁷⁶¹	Längsneigung ¹⁷⁶²	Kurvigkeit ¹⁷⁶³	Überholverbot ¹⁷⁶⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. Bernloch, Meidelstetter Straße (K 6737) - OD Zwiefalten, Sägmühlstraße (L 245)										
7722 1100	1.100	500	N	N	1,8	69	4,8	4.100	459	515
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁵⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁵⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁶⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁶¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁶² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁶³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁶⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 253

-1-

B 312**B 312 OU Huldstetten**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8231	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	0,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	1,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	4.100 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	459 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	4.900 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	66 km/h		
Ø DRZ:	00:46,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen			
NKV:	2,0		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	10,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	167 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 OU Huldstetten

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷⁶⁵	Länge OD ¹⁷⁶⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁷⁶⁷	Tunnellage ¹⁷⁶⁸	Längsneigung ¹⁷⁶⁹	Kurvigkeit ¹⁷⁷⁰	Überholverbot ¹⁷⁷¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. Bernloch, Meidelstetter Straße (K 6737) - OD Zwiefalten, Sägmühlstraße (L 245)										
7722 1100	850	400	N	N	1,8	69	4,8	4.100	459	515
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁶⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁶⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁶⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁶⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁶⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁷⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁷¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 254

-1-

B 312**B 312 OU Zwiefalten**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8235	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	5.392 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	474 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	6.400 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	64 km/h		
Ø DRZ:	01:48,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen			
NKV:	1,0		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	59,5%		(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	9,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	179 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 OU Zwiefalten

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷⁷²	Länge OD ¹⁷⁷³	Lage in Ballungsraum ¹⁷⁷⁴	Tunnellage ¹⁷⁷⁵	Längsneigung ¹⁷⁷⁶	Kurvigkeit ¹⁷⁷⁷	Überholverbot ¹⁷⁷⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. Bernloch, Meidelstetter Straße (K 6737) - OD Zwiefalten, Sägmühlstraße (L 245)										
7722 1100	750	100	N	N	1,8	69	4,8	4.100	459	515
Abschnitt 2: OD Zwiefalten, Sägmühlstraße (L 245) - südl. Zwiefalten, Ri. Zwiefaltendorf (L 271)										
7722 1101	1.200	800	N	N	1,8	69	4,8	6.200	484	746
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁷² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁷³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁷⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁷⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁷⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁷⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁷⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 255

-1-

B 312**B 312 OU Uttenweiler**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8234	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	9,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	5.600 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	560 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	6.600 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	65 km/h		
Ø DRZ:	02:35,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:40:58,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:04:33,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen		
NKV:	1,1	(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)	(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	03 - KRF Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	11,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	155 von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-3,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 OU Uttenweiler

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷⁷⁹	Länge OD ¹⁷⁸⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁷⁸¹	Tunnellage ¹⁷⁸²	Längsneigung ¹⁷⁸³	Kurvigkeit ¹⁷⁸⁴	Überholverbot ¹⁷⁸⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: östl. Riedlingen, Daimlerstraße (L 275) - AS Uttenweiler-Ost (K 7535)										
7823 1101	2.800	1.700	N	N	1,8	69	4,8	5.600	560	639
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁷⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁸⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁸¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁸² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁸³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁸⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁸⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 312 Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8290	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	17,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.954 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	505 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.600 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	04:20,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:24:59,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:09:15,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	2,9	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	64,4%	(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)	(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	9,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	178 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷⁸⁶	Länge OD ¹⁷⁸⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁷⁸⁸	Tunnellage ¹⁷⁸⁹	Längsneigung ¹⁷⁹⁰	Kurvigkeit ¹⁷⁹¹	Überholverbot ¹⁷⁹²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: nördl. Biberach a. d. Riß, Burrenwald, Burrenstraße Ri. Birkenhard (K 7532) - OD Biberach a. d. Riß, Theaterstraße										
7924 1102	1.600	1.600	N	N	1,8	69	4,8	15.700	518	1.710
Abschnitt 2: OD Biberach a. d. Riß, Theaterstraße - OD Biberach a. d. Riß, Kolpingstraße										
7924 1110	300	300	N	N	1,8	69	4,8	12.100	399	1.373
Abschnitt 3: OD Biberach a. d. Riß, Theaterstraße - OD Biberach a. d. Riß, Kolpingstraße										
7924 1111	200	200	N	N	1,8	69	4,8	13.000	429	1.458
Abschnitt 4: OD Biberach a. d. Riß, Kolpingstraße - OD Biberach a. d. Riß, Königsbergallee (L 280)										
7924 1104	300	300	N	N	1,8	69	4,8	16.900	558	1.792
Abschnitt 5: OD Biberach a. d. Riß, Königsbergallee (L 280) - OD Biberach a. d. Riß, Rißegger Straße (K 7500)										
7924 1108	1.500	1.500	N	N	1,8	69	4,8	14.600	511	1.495
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁸⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁸⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁸⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁸⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁹⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁹¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁹² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 312 OU Ringschnait

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6226	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	2,4 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	4,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	9.247 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	836 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	10.900 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	02:22,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:08:06,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:48,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,4	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	61,2%	(1,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)	(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	03 - KRF Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	12,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	146 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-4,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 OU Ringschnait

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁷⁹³	Länge OD ¹⁷⁹⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁷⁹⁵	Tunnellage ¹⁷⁹⁶	Längsneigung ¹⁷⁹⁷	Kurvigkeit ¹⁷⁹⁸	Überholverbot ¹⁷⁹⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Biberach a. d. Riß/Jordanbad (B 30 / B 465) - OD Ringschnait, Ummendorfer Straße (K 7503)										
7925 1103	750	200	N	N	1,8	69	4,8	7.000	819	837
Abschnitt 2: OD Ringschnait, Ummendorfer Straße (K 7503) - OE Ochsenhausen, Dr. Hans-Liebherr-Straße										
7925 1102	1.600	700	N	N	1,8	69	4,8	10.300	845	1.175
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁷⁹³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁹⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁷⁹⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁹⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁷⁹⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁹⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁷⁹⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 312 OU Ochsenhausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6226	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C5
Länge:	7,3 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	10,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	9.703 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	893 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.400 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	59 km/h		
Ø DRZ:	07:28,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:06:50,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:06:46,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,4	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	46,0%	(0,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)	(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	03 - KRF Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	12,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	145 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-4,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 OU Ochsenhausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁰⁰	Länge OD ¹⁸⁰¹	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁰²	Tunnellage ¹⁸⁰³	Längsneigung ¹⁸⁰⁴	Kurvigkeit ¹⁸⁰⁵	Überholverbot ¹⁸⁰⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Ringschnait, Ummendorfer Straße (K 7503) - OE Ochsenhausen, Dr. Hans-Liebherr-Straße										
7925 1102	2.000	-	N	N	1,8	69	4,8	10.300	845	1.175
Abschnitt 2: OE Ochsenhausen, Dr. Hans-Liebherr-Straße - OD Ochsenhausen, beim Öchsle-Übergang, Ulmer Straße (L 265)										
7925 1104	1.000	1.000	N	N	1,8	69	4,8	12.400	918	1.388
Abschnitt 3: OD Ochsenhausen, beim Öchsle-Übergang, Ulmer Straße (L 265) - Ochsenhausen, Brühlstraße (L 302)										
7925 1100	1.500	1.500	N	N	1,8	69	4,8	12.900	1.032	1.528
Abschnitt 4: Ochsenhausen, Brühlstraße (L 302) - AS Berkheim-Nord, Hauptstraße (L 260)										
7925 1101	2.800	500	N	N	1,8	69	4,8	6.600	845	824
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁰⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁰¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁰² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁰³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁰⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁰⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁰⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 312 OU Edenbachen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6226	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	1,4 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	7,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.600 Kfz/24h	00 - sehr niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	845 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	7.800 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	42 km/h		
Ø DRZ:	02:01,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:28:48,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:21:50,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	3,4	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)	(3,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	03 - KRF Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	15,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	106 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-4,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 312 OU Edenbachen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 1
 Regelquerschnitt: RQ 7,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁰⁷	Länge OD ¹⁸⁰⁸	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁰⁹	Tunnellage ¹⁸¹⁰	Längsneigung ¹⁸¹¹	Kurvigkeit ¹⁸¹²	Überholverbot ¹⁸¹³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Ochsenhausen, Brühlstraße (L 302) - AS Berkheim-Nord, Hauptstraße (L 260)										
7925 1101	1.400	700	N	N	1,8	69	4,8	6.600	845	824
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁰⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁰⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁰⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸¹⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸¹¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸¹² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸¹³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 260

-1-

B 313**B 313 AS Wendlingen - Nürtingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	A1
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	7,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	34.998 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.037 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	41.100 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	113 km/h		
Ø DRZ:	03:10,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssache:	05 - (B10/B28/B313) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen	(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 313 AS Wendlingen - Nürtingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 31,0

Zählstelle	Länge ¹⁸¹⁴	Länge OD ¹⁸¹⁵	Lage in Ballungsraum ¹⁸¹⁶	Tunnellage ¹⁸¹⁷	Längsneigung ¹⁸¹⁸	Kurvigkeit ¹⁸¹⁹	Überholverbot ¹⁸²⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Nürtingen, Wörthbrücke Nord, Nürtinger Straße (B 297) - Abzwg. Zizishausen (K 1220)										
7321 1108	2.300	-	J	N	1,8	69	38,0	35.800	2.041	3.702
Abschnitt 2: Abzwg. Zizishausen (K 1220) - AS Wendlingen (A 8)										
7322 1108	3.700	-	J	N	1,8	69	38,0	34.500	2.036	3.684
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸¹⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸¹⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸¹⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸¹⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸¹⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸¹⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸²⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 261

-1-

B 313**B 313 OU Grafenberg**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8242	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	1,7 km	Planungsstand:	06 - In der Planfeststellung
Kosten:	4,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	696 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.700 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	01:53,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:49:00,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:05:37,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	5,2		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (B10/B28/B313) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen		(4,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	20,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	84 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-6,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 313 OU Grafenberg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸²¹	Länge OD ¹⁸²²	Lage in Ballungsraum ¹⁸²³	Tunnellage ¹⁸²⁴	Längsneigung ¹⁸²⁵	Kurvigkeit ¹⁸²⁶	Überholverbot ¹⁸²⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Metzgingen, Neuffener Straße (L 210) - nördl. Großbettlingen (K 1231)										
7421 1105	1.700	700	J	N	1,8	69	4,8	14.200	696	1.601
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸²¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸²² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸²³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸²⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸²⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸²⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸²⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 313 OU Großengstingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8521	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	7.100 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	611 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	8.400 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	02:47,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	2,8		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	11,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	157 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 313 OU Großengstingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸²⁸	Länge OD ¹⁸²⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁸³⁰	Tunnellage ¹⁸³¹	Längsneigung ¹⁸³²	Kurvigkeit ¹⁸³³	Überholverbot ¹⁸³⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Haid, Empfänger Straße (K 6767) - westl. Engstingen (B 312)										
7621 1100	2.800	1.000	N	N	1,8	69	4,8	7.100	611	1.005
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸²⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸²⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸³⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸³¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸³² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸³³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸³⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 313 Engstingen/Haid - Trochtelfingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6527	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	8,4 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	17,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.236 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	565 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	7.400 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	62 km/h		
Ø DRZ:	08:11,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	2,4		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	8,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	185 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (1,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 313 Engstingen/Haid - Trochtelfingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸³⁵	Länge OD ¹⁸³⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁸³⁷	Tunnellage ¹⁸³⁸	Längsneigung ¹⁸³⁹	Kurvigkeit ¹⁸⁴⁰	Überholverbot ¹⁸⁴¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Trochtelfingen, Talweg (K 6736) - Haid, Empfänger Straße (K 6767)										
7621 1101	6.600	-	N	N	1,8	69	4,8	6.000	552	861
Abschnitt 2: Haid, Empfänger Straße (K 6767) - westl. Engstingen (B 312)										
7621 1100	1.800	-	N	N	1,8	69	4,8	7.100	611	1.005
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸³⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁸³⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁸³⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁸³⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁸³⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁸⁴⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁸⁴¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 264

-1-

B 313**B 313 Inneringen - Jungnau**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6527	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	9,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	18,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	3.734 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	304 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	4.400 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	69 km/h		
Ø DRZ:	08:22,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen			
NKV:	2,4		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	32,4%		(0,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	7,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	190 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 313 Inneringen - Jungnau

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁴²	Länge OD ¹⁸⁴³	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁴⁴	Tunnellage ¹⁸⁴⁵	Längsneigung ¹⁸⁴⁶	Kurvigkeit ¹⁸⁴⁷	Überholverbot ¹⁸⁴⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Gammertingen (B 313) - Gammertingen (L 275)										
7721 1105	900	900	N	N	1,8	69	4,8	8.900	552	1.038
Abschnitt 2: Veringenstadt (K 8266) - Nollhof (B 463)										
7821 1102	8.700	500	N	N	1,8	69	4,8	3.200	278	319
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁴² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁴³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁴⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁴⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁴⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁴⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁴⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 265

-1-

B 313**B 313 OU Inneringen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6527	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,1 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	8,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	3.800 Kfz/24h	00 - sehr niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	361 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	4.500 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	45 km/h		
Ø DRZ:	02:47,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:38:15,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:10:18,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	2,4		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung			
Gesamtnutzen:	12,3 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	143 von 203		
Relevante Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,4)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,1 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 313 OU Inneringen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 1
 Regelquerschnitt: RQ 7,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁴⁹	Länge OD ¹⁸⁵⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁵¹	Tunnellage ¹⁸⁵²	Längsneigung ¹⁸⁵³	Kurvigkeit ¹⁸⁵⁴	Überholverbot ¹⁸⁵⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Gammertingen (L 275) - Veringenstadt (K 8266)										
7721 1104	2.100	1.100	N	N	1,8	69	4,8	3.800	361	435
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁴⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁵⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁵¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁵² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁵³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁵⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁵⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 313 OU Engelswies und Vilsingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8240	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	11,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	5.000 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	370 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	5.900 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	64 km/h		
Ø DRZ:	04:29,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,0		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	8,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	184 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (1,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 313 OU Engelswies und Vilsingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁵⁶	Länge OD ¹⁸⁵⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁵⁸	Tunnellage ¹⁸⁵⁹	Längsneigung ¹⁸⁶⁰	Kurvigkeit ¹⁸⁶¹	Überholverbot ¹⁸⁶²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: nördl. Rohrdorf, Ri. Langenhart (K 8279) - AS südl. Sigmaringen-Laiz, Ri. Krauchenwies (L 456)										
7921 1115	4.800	1.600	N	N	1,8	69	4,8	5.000	370	676
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁵⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁵⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁵⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁵⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁶⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁶¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁶² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 267

-1-

B 313**B 313 OU Krumbach**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8637	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	6,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	4.400 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	713 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	16,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	5.200 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	66 km/h		
Ø DRZ:	01:48,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0% (0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - (B313) Stockach - Meßkirch	(0,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 313 OU Krumbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁶³	Länge OD ¹⁸⁶⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁶⁵	Tunnellage ¹⁸⁶⁶	Längsneigung ¹⁸⁶⁷	Kurvigkeit ¹⁸⁶⁸	Überholverbot ¹⁸⁶⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Mühligen, Bahnhofstraße (K 6180) - südl. Heudorf (B 311)										
8020 1107	2.000	700	N	N	1,8	69	4,8	4.400	713	517
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁶³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁶⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁶⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁶⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁶⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁶⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁶⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 268

-1-

B 314**B 314 OU Grimmelshofen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8244	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	1,8 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	17,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.667 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.567 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	18,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	10.200 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	01:47,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	2,7		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	63,8%		(1,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - UZ-MZ		(0,5 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung	
Gesamtnutzen:	7,9 von 44,9
Rang nach Nutzen:	191 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-3,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-9,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 314 OU Grimmelshofen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁷⁰	Länge OD ¹⁸⁷¹	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁷²	Tunnellage ¹⁸⁷³	Längsneigung ¹⁸⁷⁴	Kurvigkeit ¹⁸⁷⁵	Überholverbot ¹⁸⁷⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Eggingen, Hallauer Straße (L 158) - OD Grimmelshofen, Wutachstraße (K 6597)										
8216 1103	1.200	120	N	N	1,8	69	4,8	9.600	1.517	1.104
Abschnitt 2: OD Grimmelshofen, Wutachstraße (K 6597) - südl. Randen (B 27)										
8117 1103	600	300	N	N	1,8	69	4,8	6.800	1.666	778
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁷⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁷¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁷² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁷³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁷⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁷⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁷⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 317 Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8246	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	0,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	11,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	9.900 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	248 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	2,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	11.700 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	00:50,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:15:22,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:23,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	4,0	(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - Anbindung OZ	(1,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	17,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	100 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 317 Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁷⁷	Länge OD ¹⁸⁷⁸	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁷⁹	Tunnellage ¹⁸⁸⁰	Längsneigung ¹⁸⁸¹	Kurvigkeit ¹⁸⁸²	Überholverbot ¹⁸⁸³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Zoll Kleinhüningen - Weil am Rhein, Schleifenkreisel, Basler Straße (B 3)										
8411 1102	800	-	J	N	1,8	69	4,8	9.900	248	1.255
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁷⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁷⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁷⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁸⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁸⁸¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁸² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁸⁸³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 270

-1-

B 317**B 317 Lörrach - Weil am Rhein**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	8,5 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	21,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.036 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	138 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	1,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.300 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	08:53,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	18,3%	(0,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - VS II, optimal	(3,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 317 Lörrach - Weil am Rhein

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁸⁴	Länge OD ¹⁸⁸⁵	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁸⁶	Tunnellage ¹⁸⁸⁷	Längsneigung ¹⁸⁸⁸	Kurvigkeit ¹⁸⁸⁹	Überholverbot ¹⁸⁹⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Beginn Zollfreie Straße, Kreisverkehr Basler Straße (B 3) - AS Weil am Rhein, Nonnenholzstraße (K 6330)										
8411 1110	2.800	2.400	J	N	1,8	69	4,8	3.800	19	444
Abschnitt 2: AS Weil am Rhein, Nonnenholzstraße (K 6330) - BG Schweiz, Zoll Weil am Rhein-Ost, Weilstraße (K 6330)										
8411 1107	200	200	J	N	1,8	69	4,8	8.600	103	1.018
Abschnitt 3: BG Schweiz, Lörrach-Stetten, Lörracherstraße (Zoll) - Lörrach, Tunninger Straße (L 141)										
8411 1108	4.000	2.700	J	N	1,8	69	4,8	17.600	141	1.527
Abschnitt 4: BG Schweiz, Lörrach-Stetten, Lörracherstraße (Zoll) - Lörrach, Tunninger Straße (L 141)										
8311 1112	1.500	1.400	J	N	1,8	69	4,8	18.700	355	2.005
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁸⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁸⁸⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁸⁸⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁸⁸⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁸⁸⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁸⁸⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁸⁹⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 271

-1-

B 317**B 317 Lörrach - Schopfheim**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8247	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	14,5 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	32,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	21.437 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.056 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	25.200 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	17:45,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	2,3		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - VS II, optimal		(3,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	24,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	57 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,7)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (5,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 317 Lörrach - Schopfheim

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁹¹	Länge OD ¹⁸⁹²	Lage in Ballungsraum ¹⁸⁹³	Tunnellage ¹⁸⁹⁴	Längsneigung ¹⁸⁹⁵	Kurvigkeit ¹⁸⁹⁶	Überholverbot ¹⁸⁹⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Lörrach-Mitte (A 98) - Steinen-Höllstein, Kreisverkehr Friedrichstraße (L 138)										
8312 1107	2.400	-	J	N	1,8	69	4,8	23.300	1.305	2.503
Abschnitt 2: Steinen-Höllstein, Kreisverkehr Friedrichstraße (L 138) - AS Maulburg, Blostweg (L 139)										
8312 1109	7.000	-	J	N	1,8	69	4,8	24.700	1.186	2.623
Abschnitt 3: AS Maulburg, Blostweg (L 139) - AS Schopfheim, Wehrer Straße (B 518)										
8312 1108	3.800	-	J	N	1,8	69	4,8	17.100	821	1.715
Abschnitt 4: AS Schopfheim, Wehrer Straße (B 518) - Mambach (nördl. Atzenbach), Ortsstraße (L 146)										
8313 1100	1.300	-	J	N	1,8	69	4,8	13.100	590	1.390
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁹¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁸⁹² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁸⁹³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁸⁹⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁸⁹⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁸⁹⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁸⁹⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 317 Zell - Hausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8250	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	8,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.100 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	590 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.400 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	03:32,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:08:25,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:06:03,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	16,1	(3,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung	(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,9 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung	(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	28,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	35 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,2)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (6,4 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 317 Zell - Hausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁸⁹⁸	Länge OD ¹⁸⁹⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁰⁰	Tunnellage ¹⁹⁰¹	Längsneigung ¹⁹⁰²	Kurvigkeit ¹⁹⁰³	Überholverbot ¹⁹⁰⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Schopfheim, Wehrer Straße (B 518) - Mambach (nördl. Atzenbach), Ortsstraße (L 146)										
8313 1100	3.300	150	N	N	1,8	69	4,8	13.100	590	1.390
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁸⁹⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁸⁹⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁰⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁰¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁰² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁰³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁰⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 273

-1-

B 317**B 317 OU Atzenbach**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8248	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	20,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.100 Kfz/24h	00 - sehr niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	590 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.400 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	37 km/h		
Ø DRZ:	04:21,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 14:21:19,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:40:35,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	1,8		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(1,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	30,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	28 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,4)
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (10,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 317 OU Atzenbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 1
 Regelquerschnitt: RQ 7,5

Zählstelle	Länge ¹⁹⁰⁵	Länge OD ¹⁹⁰⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁰⁷	Tunnellage ¹⁹⁰⁸	Längsneigung ¹⁹⁰⁹	Kurvigkeit ¹⁹¹⁰	Überholverbot ¹⁹¹¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Schopfheim, Wehrer Straße (B 518) - Mambach (nördl. Atzenbach), Ortsstraße (L 146)										
8313 1100	2.700	2.050	N	N	1,8	69	4,8	13.100	590	1.390
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁰⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁰⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁰⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁰⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁰⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹¹⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹¹¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 274

-1-

B 317**B 317 OU Schönau im Schwarzwald**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8249	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	7,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	529 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.900 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	61 km/h		
Ø DRZ:	03:45,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,8		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	04 - GVZ-Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	23,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	66 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,6)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (5,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 317 OU Schönau im Schwarzwald

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹¹²	Länge OD ¹⁹¹³	Lage in Ballungsraum ¹⁹¹⁴	Tunnellage ¹⁹¹⁵	Längsneigung ¹⁹¹⁶	Kurvigkeit ¹⁹¹⁷	Überholverbot ¹⁹¹⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Mambach (nördl. Atzenbach), Ortsstraße (L 146) - süd-westl. Utzfeld, Abzw. Aitern (L 142)										
8213 1100	3.800	3.100	N	N	1,8	69	4,8	8.400	529	958
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹¹² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹¹³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹¹⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹¹⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹¹⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹¹⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹¹⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 275

-1-

B 415**B 415 Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7251	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	25,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	17.829 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	761 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	52 km/h		
Ø DRZ:	08:58,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 15:01:31,6/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:40:11,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	4,5		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	79,4%		(1,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-KLZ		(0,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	01 - SOF Hauptanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung	
Gesamtnutzen:	13,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	131 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,5)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (5,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 415 Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹¹⁹	Länge OD ¹⁹²⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁹²¹	Tunnellage ¹⁹²²	Längsneigung ¹⁹²³	Kurvigkeit ¹⁹²⁴	Überholverbot ¹⁹²⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Lahr/Schwarzwald (B 3 / B 36) - OD Lahr/Schwarzwald, Gärtnerstraße (K 5340)										
7613 1102	2.700	800	N	N	1,8	69	4,8	16.400	689	1.704
Abschnitt 2: OD Lahr/Schwarzwald, Gärtnerstraße (K 5340) - nördl. Seelbach, Ri. Seelbach (L 102)										
7613 1100	5.000	4.200	N	N	1,8	69	4,8	18.600	800	1.992
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹¹⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹²⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹²¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹²² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹²³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹²⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹²⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 276

-1-

B 462**B 462 Bad Rotenfels - Gaggenau/Mitte**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8256	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	42,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	30.461 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.103 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	35.800 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	03:47,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 22:25:33,6/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:39:47,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	7,7		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (A5/B462) Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Herausragende Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	13,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	133 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (4,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 462 Bad Rotenfels - Gaggenau/Mitte

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹²⁶	Länge OD ¹⁹²⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁹²⁸	Tunnellage ¹⁹²⁹	Längsneigung ¹⁹³⁰	Kurvigkeit ¹⁹³¹	Überholverbot ¹⁹³²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Ottenau, Selbacher Straße (L 79a) - AS Gaggenau, Bad Rotenfels (L 618)										
7215 1110	200	-	N	N	1,8	69	4,8	12.500	425	1.379
Abschnitt 2: AS Gaggenau, Bad Rotenfels (L 618) - AS Kuppenheim										
7115 1104	2.900	-	N	N	1,8	69	4,8	31.700	2.219	3.382
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹²⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹²⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹²⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹²⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹³⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹³¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹³² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 277

-1-

B 462**B 462 OU Forbach**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8254	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	- km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	23,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS		
-		

Nutzen		
NKV:	1,5	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung	(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	02 - (A5/B462) Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt	(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 462 OU Forbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹³³	Länge OD ¹⁹³⁴	Lage in Ballungsraum ¹⁹³⁵	Tunnellage ¹⁹³⁶	Längsneigung ¹⁹³⁷	Kurvigkeit ¹⁹³⁸	Überholverbot ¹⁹³⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	N	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹³³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹³⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹³⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹³⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹³⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹³⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹³⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 462 Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8259	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	5,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	4.800 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	605 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	5.700 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	63 km/h		
Ø DRZ:	00:54,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,8		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (A5/B462) Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	9,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	176 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,8 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 462 Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹⁴⁰	Länge OD ¹⁹⁴¹	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁴²	Tunnellage ¹⁹⁴³	Längsneigung ¹⁹⁴⁴	Kurvigkeit ¹⁹⁴⁵	Überholverbot ¹⁹⁴⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: südl. Huzenbach, Besenfelder Straße (L 350) - Schönmünzach, Kreisgrenze										
7416 1103	950	240	N	N	1,8	69	4,8	4.800	605	745
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁴⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁴¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁴² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁴³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁴⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁴⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁴⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 462 Verlegung in Baiersbronn

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8258	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	2,2 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	21,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.527 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	561 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.700 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	02:22,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 01:25:10,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:03:59,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	1,4	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	87,1%	(1,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - (A5/B462) Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt	(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	10,7 von 44,9
Rang nach Nutzen:	170 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 462 Verlegung in Baiersbronn

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹⁴⁷	Länge OD ¹⁹⁴⁸	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁴⁹	Tunnellage ¹⁹⁵⁰	Längsneigung ¹⁹⁵¹	Kurvigkeit ¹⁹⁵²	Überholverbot ¹⁹⁵³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: südl. OE Baiersbronn - OD Baiersbronn, Kreisverkehr Rhuesteinstraße (L401)										
7416 1101	1.800	1.800	N	N	1,8	69	4,8	12.600	580	1.425
Abschnitt 2: OD Baiersbronn, Kreisverkehr Rhuesteinstraße (L401) - Reichenbacher Höfe, Tonbachstraße (K 4736)										
7416 1102	400	400	N	N	1,8	69	4,8	12.200	476	1.317
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁴⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁴⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁴⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁵⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁵¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁵² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁵³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 462 OU Dunningen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8253	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	3,7 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	18,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.800 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.524 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.400 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	04:08,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:59:47,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:27:32,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	4,5		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(2,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	12,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	144 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-13,2 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 462 OU Dunningen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹⁵⁴	Länge OD ¹⁹⁵⁵	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁵⁶	Tunnellage ¹⁹⁵⁷	Längsneigung ¹⁹⁵⁸	Kurvigkeit ¹⁹⁵⁹	Überholverbot ¹⁹⁶⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Rottweil (A 81) - AS Sulgen-Nord, Heiligenbronner Straße (L 419)										
7717 1101	3.700	1.900	N	N	1,8	69	4,8	14.800	1.524	1.615
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁵⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁹⁵⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁹⁵⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁹⁵⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁹⁵⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁹⁵⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁹⁶⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 462 OU Schramberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8255	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	4,9 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	50,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	14.031 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.123 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.500 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	05:20,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:58:12,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:20:43,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	2,5	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	86,2%	(2,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	11,4 von 44,9
Rang nach Nutzen:	158 von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-2,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 462 OU Schramberg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹⁶¹	Länge OD ¹⁹⁶²	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁶³	Tunnellage ¹⁹⁶⁴	Längsneigung ¹⁹⁶⁵	Kurvigkeit ¹⁹⁶⁶	Überholverbot ¹⁹⁶⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Sulgen-Nord, Heiligenbronner Straße (L 419) - OD Schramberg, Oberndorfer Straße (L 175)										
7716 1103	1.600	1.600	N	N	1,8	69	4,8	14.300	1.230	1.584
Abschnitt 2: OD Schramberg, Oberndorfer Straße (L 175) - OD Schramberg, östl. Portal Schlossbergtunnel (L 175)										
7716 1104	2.200	-	N	N	1,8	69	4,8	13.700	1.028	1.387
Abschnitt 3: OD Schramberg, östl. Portal Schlossbergtunnel (L 175) - nördl. OE Schramberg, Am Hammergraben										
7716 1102	1.100	1.100	N	N	1,8	69	4,8	14.300	1.158	1.479
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁶¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁶² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁶³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁶⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁶⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁶⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁶⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 463 Westtangente Pforzheim (1. BA Arlingertunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	78,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.209 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	451 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.700 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	01:57,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	47,5% (0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar	(2,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 463 Westtangente Pforzheim (1. BA Arlingertunnel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹⁶⁸	Länge OD ¹⁹⁶⁹	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁷⁰	Tunnellage ¹⁹⁷¹	Längsneigung ¹⁹⁷²	Kurvigkeit ¹⁹⁷³	Überholverbot ¹⁹⁷⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Pforzheim, östl. Dillweissenstein, Kreisverkehr Würmtalstraße (L 572) - östl. Dillweissenstein, Huchenfelder Hauptstraße (L 574)										
7118 1102	1.650	1.050	J	N	1,8	69	4,8	8.900	490	1.054
Abschnitt 2: östl. Dillweissenstein, Huchenfelder Hauptstraße (L 574) - OD Unterreichenbach, Karfenhardterstraße (L 338)										
7118 1101	325	-	J	N	1,8	69	4,8	4.700	259	590
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁶⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁶⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁷⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁷¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁷² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁷³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁷⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 283

-1-

B 463**B 463 Westtangente Pforzheim (2. BA Sonnenbergtunnel)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8263	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	47,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.209 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	451 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.700 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	01:57,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	4,2	(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	47,5%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar	(2,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	10,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	172 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 463 Westtangente Pforzheim (2. BA Sonnenbergtunnel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹⁷⁵	Länge OD ¹⁹⁷⁶	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁷⁷	Tunnellage ¹⁹⁷⁸	Längsneigung ¹⁹⁷⁹	Kurvigkeit ¹⁹⁸⁰	Überholverbot ¹⁹⁸¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Pforzheim, östl. Dillweissenstein, Kreisverkehr Würmtalstraße (L 572) - östl. Dillweissenstein, Huchenfelder Hauptstraße (L 574)										
7118 1102	1.650	1.050	J	N	1,8	69	4,8	8.900	490	1.054
Abschnitt 2: östl. Dillweissenstein, Huchenfelder Hauptstraße (L 574) - OD Unterreichenbach, Karfenhardterstraße (L 338)										
7118 1101	325	-	J	N	1,8	69	4,8	4.700	259	590
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁷⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁹⁷⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁹⁷⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁹⁷⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
¹⁹⁷⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁹⁸⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
¹⁹⁸¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 463 OU Unterreichenbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8262	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	5.033 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	273 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	6.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	65 km/h		
Ø DRZ:	02:30,1 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen			
NKV:	3,4		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	74,2%		(0,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar		(2,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	11,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	163 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 463 OU Unterreichenbach

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹⁸²	Länge OD ¹⁹⁸³	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁸⁴	Tunnellage ¹⁹⁸⁵	Längsneigung ¹⁹⁸⁶	Kurvigkeit ¹⁹⁸⁷	Überholverbot ¹⁹⁸⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: östl. Dillweissenstein, Huchenfelder Hauptstraße (L 574) - OD Unterreichenbach, Karfenhardterstraße (L 338)										
7118 1101	1.800	400	N	N	1,8	69	4,8	4.700	259	590
Abschnitt 2: OD Unterreichenbach, Karfenhardterstraße (L 338) - nördl. Bad Liebenzell, Regulastraße (L 343A)										
7218 1105	900	750	N	N	1,8	69	4,8	5.700	302	733
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁸² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁸³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁸⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁸⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁸⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁸⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁸⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 463 OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	- Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	7.838 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	342 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.200 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	61 km/h		
Ø DRZ:	01:34,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	54,0% (0,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar	(2,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 463 OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹⁸⁹	Länge OD ¹⁹⁹⁰	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁹¹	Tunnellage ¹⁹⁹²	Längsneigung ¹⁹⁹³	Kurvigkeit ¹⁹⁹⁴	Überholverbot ¹⁹⁹⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: nördl. Bad Liebenzell, Regulastraße (L 343A) - OD Bad Liebenzell, Hugo-Mäulen-Straße (L 343)										
7218 1111	900	900	N	N	1,8	69	4,8	6.600	290	799
Abschnitt 2: OD Bad Liebenzell, Hugo-Mäulen-Straße (L 343) - OD Bad Liebenzell, Kurhausdamm (L 343)										
7218 1112	200	200	N	N	1,8	69	4,8	11.000	418	1.184
Abschnitt 3: OD Bad Liebenzell, Kurhausdamm (L 343) - südl. Bad Liebenzell, Beinberger Steige (K 4312)										
7218 1113	500	500	N	N	1,8	69	4,8	8.800	405	1.101
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁸⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁹⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

¹⁹⁹¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁹² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

¹⁹⁹³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁹⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

¹⁹⁹⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 463 Verlegung bei Hirsau

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	2,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.850 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	451 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	10.400 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	60 km/h		
Ø DRZ:	03:00,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:32:54,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:08:13,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	76,4%	(0,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar	(2,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 463 Verlegung bei Hirsau

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ¹⁹⁹⁶	Länge OD ¹⁹⁹⁷	Lage in Ballungsraum ¹⁹⁹⁸	Tunnellage ¹⁹⁹⁹	Längsneigung ²⁰⁰⁰	Kurvigkeit ²⁰⁰¹	Überholverbot ²⁰⁰²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: südl. Bad Liebenzell, Beinberger Steige (K 4312) - OD Hirsau, Calwer Straße (B 296)										
7218 1106	2.100	375	N	N	1,8	69	4,8	8.400	428	983
Abschnitt 2: OD Hirsau, Calwer Straße (B 296) - südl. Calw, Im Krappen										
7218 1110	900	300	N	N	1,8	69	4,8	9.900	505	1.146
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁹⁹⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁹⁹⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
¹⁹⁹⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
¹⁹⁹⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
²⁰⁰⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰⁰¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰⁰² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 287

-1-

B 463**B 463 OU Lautlingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8261	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	3,2 km	Planungsstand:	04 - Vorentwurf
Kosten:	23,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	19.300 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.197 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	22.700 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	50 km/h		
Ø DRZ:	03:49,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 07:48:51,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:30:59,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	7,7		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(2,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(3,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	04 - HS I, nicht vertretbar		(3,7 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	04 - LS I, optimal		(4,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Sehr hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer großräumigen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	20,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	81 von 203
Relevante Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-8,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 463 OU Lautlingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰⁰³	Länge OD ²⁰⁰⁴	Lage in Ballungsraum ²⁰⁰⁵	Tunnellage ²⁰⁰⁶	Längsneigung ²⁰⁰⁷	Kurvigkeit ²⁰⁰⁸	Überholverbot ²⁰⁰⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Weilstetten, Tieringer Straße (L 440) - östl. Lautlingen, Lautlinger Straße (K 7152)										
7719 1101	3.200	1.200	N	N	1,8	69	4,8	19.300	1.197	2.029
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰⁰³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁰⁰⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁰⁰⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
²⁰⁰⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
²⁰⁰⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰⁰⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰⁰⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 464 Renningen - Sindelfingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	5,6 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	24,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	12.475 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	478 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.700 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	06:02,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:42:41,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:08:52,9/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	59,2%	(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 464 Renningen - Sindelfingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰¹⁰	Länge OD ²⁰¹¹	Lage in Ballungsraum ²⁰¹²	Tunnellage ²⁰¹³	Längsneigung ²⁰¹⁴	Kurvigkeit ²⁰¹⁵	Überholverbot ²⁰¹⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: südl. Renningen (B 295) - OD Magstadt (K 1006)										
7219 1212	1.600	-	J	N	1,8	69	4,8	12.864	536	1.519
Abschnitt 2: OD Magstadt (K 1006) - OD Magstadt (L 1189/K 1005)										
7219 1222	900	900	J	N	1,8	69	4,8	15.381	733	1.611
Abschnitt 3: OD Magstadt (L 1189/K 1005) - OD Magstadt (L 1189)										
7219 1213	600	600	J	N	1,8	69	4,8	13.102	528	1.372
Abschnitt 4: OD Magstadt (L 1189) - Sindelfingen-Maichingen, Kreisverkehr (K 1065)										
7219 1214	1.100	50	J	N	1,8	69	4,8	10.120	361	1.123
Abschnitt 5: Sindelfingen-Maichingen, Kreisverkehr (K 1065) - Sindelfingen (L 1183)										
7219 1216	1.400	600	J	N	1,8	69	4,8	11.743	320	1.419
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰¹⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰¹¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰¹² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰¹³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰¹⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰¹⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰¹⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 289

-1-

B 464**B 464 Böblingen - Holzgerlingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	-
Länge:	5,3 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	8,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2004
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	27.313 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.135 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,2 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	32.100 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	49 km/h		
Ø DRZ:	06:29,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	01 11:23:39,7/h		(0,1 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:32:03,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	75,0%	(1,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 464 Böblingen - Holzgerlingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰¹⁷	Länge OD ²⁰¹⁸	Lage in Ballungsraum ²⁰¹⁹	Tunnellage ²⁰²⁰	Längsneigung ²⁰²¹	Kurvigkeit ²⁰²²	Überholverbot ²⁰²³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Böblingen-Hulb (A 81) - AS Böblingen-West, Herrenberger Straße (K 1077)										
7319 1113	1.000	1.000	N	N	1,8	69	4,8	23.500	1.528	2.580
Abschnitt 2: AS Böblingen-West, Herrenberger Straße (K 1077) - westl. Holzgerlingen, Altdorfer Straße (L 1184)										
7320 1110	4.300	950	N	N	1,8	69	4,8	28.200	1.043	2.370
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰¹⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰¹⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰¹⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰²⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰²¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰²² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰²³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 464 n Holzgerlingen - s Holzgerlingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8264	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	B4
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	12,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	20.231 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	756 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	23.800 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	52 km/h		
Ø DRZ:	02:59,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 05:20:18,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:12:25,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	10,3		(1,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	10,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	171 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-5,7 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 464 n Holzgerlingen - s Holzgerlingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰²⁴	Länge OD ²⁰²⁵	Lage in Ballungsraum ²⁰²⁶	Tunnellage ²⁰²⁷	Längsneigung ²⁰²⁸	Kurvigkeit ²⁰²⁹	Überholverbot ²⁰³⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Böblingen-West, Herrenberger Straße (K 1077) - westl. Holzgerlingen, Altdorfer Straße (L 1184)										
7320 1110	1.200	-	N	N	1,8	69	4,8	28.200	1.043	2.370
Abschnitt 2: westl. Holzgerlingen, Altdorfer Straße (L 1184) - westl. Dettenhausen, Kälberstelle (L 1208)										
7420 1100	1.400	-	N	N	1,8	69	4,8	13.400	509	1.349
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰²⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰²⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰²⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰²⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰²⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰²⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰³⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 291

-1-

B 464**B 464 OU Reutlingen (Dietwegtrasse)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8265	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	- km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	30,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS		
-		

Nutzen		
NKV:	2,8	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 464 OU Reutlingen (Dietwegtrasse)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 21,0

Zählstelle	Länge ²⁰³¹	Länge OD ²⁰³²	Lage in Ballungsraum ²⁰³³	Tunnellage ²⁰³⁴	Längsneigung ²⁰³⁵	Kurvigkeit ²⁰³⁶	Überholverbot ²⁰³⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	J	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰³¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰³² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰³³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰³⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰³⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰³⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰³⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 465 Schorndorf - Göppingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6634	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	15,0 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	46,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	5.315 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	272 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	6.300 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	65 km/h		
Ø DRZ:	13:44,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	26,5%	(0,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 465 Schorndorf - Göppingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰³⁸	Länge OD ²⁰³⁹	Lage in Ballungsraum ²⁰⁴⁰	Tunnellage ²⁰⁴¹	Längsneigung ²⁰⁴²	Kurvigkeit ²⁰⁴³	Überholverbot ²⁰⁴⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Uhingen (L 1192) - OD Holzhausen (K 1410)										
7223 1207	1.900	1.700	J	N	1,8	69	4,8	9.477	406	993
Abschnitt 2: OD Holzhausen (K 1410) - Wangen-Oberwälden (K 1451)										
7223 1206	3.400	300	J	N	1,8	69	4,8	2.792	205	329
Abschnitt 3: Wangen-Oberwälden (K 1451) - nördl. Oberberken (L 1147)										
7223 1202	6.100	600	J	N	1,8	69	4,8	3.723	225	413
Abschnitt 4: nördl. Oberberken (L 1225) - Schorndorf, Kreisverkehr Gmünder Straße (L 1151 / K 1881)										
7223 1201	3.600	850	J	N	1,8	69	4,8	8.197	346	908
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰³⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰³⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁴⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁴¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁴² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁴³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁴⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 465 OU Owen und Lenningen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8511	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	26,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.944 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	776 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	6,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	14.100 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	08:08,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:22:55,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:14:06,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	5,2	(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung	(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung	(3,8 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	54,5%	(1,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	11,2 von 44,9
Rang nach Nutzen:	161 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,5 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 465 OU Owen und Lenningen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰⁴⁵	Länge OD ²⁰⁴⁶	Lage in Ballungsraum ²⁰⁴⁷	Tunnellage ²⁰⁴⁸	Längsneigung ²⁰⁴⁹	Kurvigkeit ²⁰⁵⁰	Überholverbot ²⁰⁵¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. Gutenberg, Ri. Grabenstetten (L 1211) - OD Owen, Beurener Straße (L 1210)										
7422 1100	6.200	4.500	N	N	1,8	69	4,8	10.600	753	1.171
Abschnitt 2: OD Owen, Beurener Straße (L 1210) - Dettingen unter Teck, Ri. Nabern (K 1250)										
7322 1113	1.500	900	N	N	1,8	69	4,8	17.500	875	1.828
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰⁴⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁰⁴⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁰⁴⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
²⁰⁴⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
²⁰⁴⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰⁵⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰⁵¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 294

-1-

B 465**B 465 OU Seeburg**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8269	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	0,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	2,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.200 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	589 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	7.300 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	63 km/h		
Ø DRZ:	00:43,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	3,1	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko	(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	7,3 von 44,9
Rang nach Nutzen:	196 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,6 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 465 OU Seeburg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰⁵²	Länge OD ²⁰⁵³	Lage in Ballungsraum ²⁰⁵⁴	Tunnellage ²⁰⁵⁵	Längsneigung ²⁰⁵⁶	Kurvigkeit ²⁰⁵⁷	Überholverbot ²⁰⁵⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. Münsingen, Ri. Gomadingen (L 230) - Bad Urach, Sirchinger Straße, Ri. K 6708 (L 249)										
7522 1100	750	450	N	N	1,8	69	4,8	6.200	589	792
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰⁵² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁵³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁵⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁵⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁵⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁵⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁵⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 465 OU Münsingen (2. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8268	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,2 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	10,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.700 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	878 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.800 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	01:15,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:29:27,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:02:23,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	2,5	(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko	(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung	(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	8,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	186 von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (1,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 465 OU Münsingen (2. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰⁵⁹	Länge OD ²⁰⁶⁰	Lage in Ballungsraum ²⁰⁶¹	Tunnellage ²⁰⁶²	Längsneigung ²⁰⁶³	Kurvigkeit ²⁰⁶⁴	Überholverbot ²⁰⁶⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: südl. Münsingen (L 230) - OD Münsingen, Lauertalstraße (K 6769)										
7522 1105	1.200	1.200	N	N	1,8	69	4,8	11.700	878	1.288
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰⁵⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁰⁶⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁰⁶¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
²⁰⁶² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
²⁰⁶³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰⁶⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰⁶⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 296

-1-

B 465**B 465 OU Bremelau**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	1,5 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	4,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2004
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	3.700 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	459 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	12,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	4.400 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	B		(1,7 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	67 km/h		
Ø DRZ:	01:21,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:09:07,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:01:17,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

B Niedrige Belastung - Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 465 OU Bremelau

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰⁶⁶	Länge OD ²⁰⁶⁷	Lage in Ballungsraum ²⁰⁶⁸	Tunnellage ²⁰⁶⁹	Längsneigung ²⁰⁷⁰	Kurvigkeit ²⁰⁷¹	Überholverbot ²⁰⁷²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Frankenhofen (L 231 / K 7335) - nördl. Bremelau (K 6753)										
7623 1102	1.500	950	N	N	1,8	69	4,8	3.700	459	507
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰⁶⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁶⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁶⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁶⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁷⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁷¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁷² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 297

-1-

B 465**B 465 OU Altsteußlingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8266	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,4 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	2,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	5.600 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	526 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,4 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	6.600 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	64 km/h		
Ø DRZ:	01:19,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,2		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	9,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	180 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 465 OU Altsteußlingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰⁷³	Länge OD ²⁰⁷⁴	Lage in Ballungsraum ²⁰⁷⁵	Tunnellage ²⁰⁷⁶	Längsneigung ²⁰⁷⁷	Kurvigkeit ²⁰⁷⁸	Überholverbot ²⁰⁷⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Ehingen (Donau), Münsinger Straße, Fischerkreuzung (B 311) - Frankenhofen (L 231 / K 7335)										
7623 1100	1.400	400	N	N	1,8	69	4,8	5.600	526	722
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰⁷³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁷⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁷⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁷⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁷⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁷⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁷⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 465 OU Ehingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8208	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	10,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	10.422 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.069 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	10,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	12.300 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	58 km/h		
Ø DRZ:	02:47,0 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	3,3	(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung	(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	61,7%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - VS II, optimal	(3,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	10,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	174 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 465 OU Ehingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰⁸⁰	Länge OD ²⁰⁸¹	Lage in Ballungsraum ²⁰⁸²	Tunnellage ²⁰⁸³	Längsneigung ²⁰⁸⁴	Kurvigkeit ²⁰⁸⁵	Überholverbot ²⁰⁸⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: nördl. Weisel, Kreisverkehr, Ri. Kirchbierlingen (L 257) - südl. Ehingen (Donau), Ri. Rottenacker (L 255)										
7724 1100	300	-	N	N	1,8	69	4,8	7.400	636	819
Abschnitt 2: südl. Ehingen (Donau), Ri. Rottenacker (L 255) - Ehingen (Donau), Riedlinger Straße, Ramminger Einmündung (B 311)										
7724 1105	2.400	400	N	N	1,8	69	4,8	10.800	1.123	1.215
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰⁸⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁰⁸¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²⁰⁸² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
²⁰⁸³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
²⁰⁸⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰⁸⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²⁰⁸⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 465 OU Ehingen/Berg

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	1,6 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	3,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	7.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	636 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,6 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	8.700 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	62 km/h		
Ø DRZ:	01:32,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:46:57,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:04:25,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0% (0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 465 OU Ehingen/Berg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰⁸⁷	Länge OD ²⁰⁸⁸	Lage in Ballungsraum ²⁰⁸⁹	Tunnellage ²⁰⁹⁰	Längsneigung ²⁰⁹¹	Kurvigkeit ²⁰⁹²	Überholverbot ²⁰⁹³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: nördl. Weisel, Kreisverkehr, Ri. Kirchbierlingen (L 257) - südl. Ehingen (Donau), Ri. Rottenacker (L 255)										
7724 1100	1.600	1.200	N	N	1,8	69	4,8	7.400	636	819
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰⁸⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁸⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁸⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁹⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁹¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁹² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁹³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 300

-1-

B 465**B 465 OU Sontheim und Weisel**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8270	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,2 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	2,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	7.100 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	561 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	8.400 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	63 km/h		
Ø DRZ:	01:08,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	4,6		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	10,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	173 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 465 OU Sontheim und Weisel

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²⁰⁹⁴	Länge OD ²⁰⁹⁵	Lage in Ballungsraum ²⁰⁹⁶	Tunnellage ²⁰⁹⁷	Längsneigung ²⁰⁹⁸	Kurvigkeit ²⁰⁹⁹	Überholverbot ²¹⁰⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Schemmerhofen, Alte Biberacher Straße (K 7528) - nördl. Weisel, Kreisverkehr, Ri. Kirchbierlingen (L 257)										
7824 1107	1.200	550	N	N	1,8	69	4,8	7.100	561	782
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²⁰⁹⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁹⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²⁰⁹⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁹⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²⁰⁹⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²⁰⁹⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁰⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 301

-1-

B 465**B 465 OU Ingerkingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8267	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	5,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	7.100 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	561 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	8.400 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	63 km/h		
Ø DRZ:	01:48,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,1		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung	
Gesamtnutzen:	9,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	181 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (2,1 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 465 OU Ingerkingen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹⁰¹	Länge OD ²¹⁰²	Lage in Ballungsraum ²¹⁰³	Tunnellage ²¹⁰⁴	Längsneigung ²¹⁰⁵	Kurvigkeit ²¹⁰⁶	Überholverbot ²¹⁰⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Schemmerhofen, Alte Biberacher Straße (K 7528) - nördl. Weisel, Kreisverkehr, Ri. Kirchbierlingen (L 257)										
7824 1107	1.900	850	N	N	1,8	69	4,8	7.100	561	782
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁰¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁰² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁰³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹⁰⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹⁰⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁰⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁰⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 302

-1-

B 465**B 465 OU Warthausen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8524	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.411 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	443 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.900 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	61 km/h		
Ø DRZ:	01:14,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	2,6		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	75,5%		(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	7,8 von 44,9
Rang nach Nutzen:	193 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-4,3 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 465 OU Warthausen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹⁰⁸	Länge OD ²¹⁰⁹	Lage in Ballungsraum ²¹¹⁰	Tunnellage ²¹¹¹	Längsneigung ²¹¹²	Kurvigkeit ²¹¹³	Überholverbot ²¹¹⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Biberach an der Riß, Bismarckring (L 273) - OD Warthausen, Kreisverkehr Bahnhofstraße (L 251 / K 7532)										
7824 1104	260	260	N	N	1,8	69	4,8	7.300	307	888
Abschnitt 2: OD Warthausen, Kreisverkehr Bahnhofstraße (L 251 / K 7532) - Schemmerhofen, Alte Biberacher Straße (K 7528)										
7824 1105	1.000	700	N	N	1,8	69	4,8	8.700	479	994
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁰⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁰⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹¹⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹¹¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹¹² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹¹³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹¹⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 465 Querspange Mettenberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8271	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,2 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	15,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	2007 Herausnahme aus dem BWWP, Planung läuft nun als L267.		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.897 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	698 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	16.300 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	04:32,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 02:45:06,4/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:08:43,7/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	33,9%	(0,6 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 465 Querspange Mettenberg

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹¹⁵	Länge OD ²¹¹⁶	Lage in Ballungsraum ²¹¹⁷	Tunnellage ²¹¹⁸	Längsneigung ²¹¹⁹	Kurvigkeit ²¹²⁰	Überholverbot ²¹²¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{sv} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Biberach an der Riß/Jordanbad (B 30 / B 312) - OD Biberach an der Riß, Königsbergallee, Freibad (L 280)										
7924 1106	1.000	-	N	N	1,8	69	4,8	13.600	938	1.383
Abschnitt 2: OD Biberach an der Riß, Königsbergallee, Freibad (L 280) - OD Biberach an der Riß, Ulmer Straße, Ri. L 280 Bergerhauser Straße (L 267)										
7924 1105	1.500	1.500	N	N	1,8	69	4,8	19.400	892	1.700
Abschnitt 3: OD Biberach an der Riß, Ulmer Straße, Ri. L 280 Bergerhauser Straße (L 267) - OD Biberach an der Riß, Ulmer-Tor-Straße										
7824 1100	1.100	1.100	N	N	1,8	69	4,8	10.500	441	1.190
Abschnitt 4: OD Biberach an der Riß, Bismarckring (L 273) - OD Warthausen, Kreisverkehr Bahnhofstraße (L 251 / K 7532)										
7824 1104	640	640	N	N	1,8	69	4,8	7.300	307	888
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹¹⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²¹¹⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.
²¹¹⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.
²¹¹⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.
²¹¹⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²¹²⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.
²¹²¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 304

-1-

B 466**B 466 Süßen - w Donzdorf**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	07 - Planfestgestellt
Kosten:	11,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.261 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	718 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.900 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	54 km/h		
Ø DRZ:	03:26,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 03:31:08,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:10:25,6/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:			(- Bewertungspunkte)
RWA:			(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:			(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	89,4%		(1,7 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung. Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 466 Süßen - w Donzdorf

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹²²	Länge OD ²¹²³	Lage in Ballungsraum ²¹²⁴	Tunnellage ²¹²⁵	Längsneigung ²¹²⁶	Kurvigkeit ²¹²⁷	Überholverbot ²¹²⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OD Süßen, Hauptstraße (B 10 alt) - Ortsende Süßen										
7324 1110	1.900	1.900	N	N	1,8	69	4,8	15.300	826	1.663
Abschnitt 2: Ortsende Süßen - Ortsanfang Donzdorf										
7324 1104	1.200	100	N	N	1,8	69	4,8	15.200	547	1.480
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹²² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹²³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹²⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹²⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹²⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹²⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹²⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 305

-1-

B 466**B 466 OU Donzdorf**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8272	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,9 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	11,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2010
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	13.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	630 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	4,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	15.800 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	56 km/h		
Ø DRZ:	03:05,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 05:20:08,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:15:47,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	7,4	(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	12,5 von 44,9
Rang nach Nutzen:	140 von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 466 OU Donzdorf

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹²⁹	Länge OD ²¹³⁰	Lage in Ballungsraum ²¹³¹	Tunnellage ²¹³²	Längsneigung ²¹³³	Kurvigkeit ²¹³⁴	Überholverbot ²¹³⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Ortsanfang Donzdorf - Ortsende Donzdorf										
7324 1111	2.900	1.900	N	N	1,8	69	4,8	13.400	630	1.339
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹²⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹³⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹³¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹³² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹³³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹³⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹³⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 306

-1-

B 466**B 466 OU Böhmenkirch**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8701	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	8,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.655 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	659 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	9,9 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	7.900 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	63 km/h		
Ø DRZ:	03:09,4 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	50,6%	(0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 466 OU Böhmenkirch

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹³⁶	Länge OD ²¹³⁷	Lage in Ballungsraum ²¹³⁸	Tunnellage ²¹³⁹	Längsneigung ²¹⁴⁰	Kurvigkeit ²¹⁴¹	Überholverbot ²¹⁴²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: Lauterstein-Weißenstein, Degenfelder Straße (L 1160) - OD Böhmenkirch (L 1221)										
7325 1100	1.400	550	N	N	1,8	69	4,8	8.900	881	1.052
Abschnitt 2: OD Böhmenkirch (L 1221) - südl. Steinheim am Albuch, Stubentalstraße (L 1165)										
7326 1101	1.900	800	N	N	1,8	69	4,8	5.000	495	606
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹³⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹³⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹³⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹³⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹⁴⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁴¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁴² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 466 OU Heidenheim (Tunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,6 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	36,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	8.389 Kfz/24h	00 - sehr niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	463 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,5 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	9.900 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	95 km/h		
Ø DRZ:	02:52,5 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	23,8%	(0,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch	(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 466 OU Heidenheim (Tunnel)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 4
 Regelquerschnitt: RQ 21,0

Zählstelle	Länge ²¹⁴³	Länge OD ²¹⁴⁴	Lage in Ballungsraum ²¹⁴⁵	Tunnellage ²¹⁴⁶	Längsneigung ²¹⁴⁷	Kurvigkeit ²¹⁴⁸	Überholverbot ²¹⁴⁹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: westl. Heidenheim an der Brenz, Ri. Steinheim al Albuch-Ost (L 1163) - OD Heidenheim an der Brenz, getrennt verlaufende Fahrbahn										
7326 1103	350	-	N	N	1,8	69	38,0	14.000	686	1.508
Abschnitt 2: OD Heidenheim an der Brenz, getrennt verlaufende Fahrbahn - OD Heidenheim an der Brenz, Bergstraße (K 3035)										
7326 1117	900	900	N	N	1,8	69	38,0	9.800	490	1.074
Abschnitt 3: OD Heidenheim an der Brenz, Bergstraße (K 3035) - OD Heidenheim an der Brenz, Bahnhofstraße (L 1164)										
7326 1113	400	400	N	N	1,8	69	38,0	9.700	543	1.001
Abschnitt 4: OD Heidenheim an der Brenz, Bahnhofstraße (L 1164) - OD Heidenheim an der Brenz, fiktiver Netzknoten										
7326 1112	600	600	N	N	1,8	69	38,0	5.200	359	543
Abschnitt 5: OD Heidenheim an der Brenz, getrennt verlaufende Fahrbahn - OD Heidenheim an der Brenz, Bergstraße (K 3035)										
7326 1108	1.000	1.000	N	N	1,8	69	38,0	9.000	450	949
Abschnitt 6: OD Heidenheim an der Brenz, Bergstraße (K 3035) - OD Heidenheim an der Brenz, Bahnhofstraße (L 1164)										
7326 1114	400	400	N	N	1,8	69	38,0	8.900	525	947
Abschnitt 7: OD Heidenheim an der Brenz, Bahnhofstraße (L 1164) - OD Heidenheim an der Brenz, fiktiver Netzknoten										
7326 1111	500	500	N	N	1,8	69	38,0	3.700	255	385
Abschnitt 8: OD Heidenheim an der Brenz, fiktiver Netzknoten - AS Heidenheim an der Brenz, Ulmer Straße (B 19)										
7326 1119	400	400	N	N	1,8	69	38,0	7.600	517	762
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁴³ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁴⁴ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁴⁵ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹⁴⁶ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹⁴⁷ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁴⁸ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁴⁹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 308

-1-

B 467**B 467 Querspange Tett nang**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7638	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	- km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	24,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung		
Ø DTV 2010:	- Kfz/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	- SV/24h -	(- Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	- %	

Verkehrsprognose 2030		
Ø DTV:	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
Ø QSV:	-	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	- km/h	
Ø DRZ:	- Min.	
Ø Pkw-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	-/h	(- Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS		
-		

Nutzen		
NKV:	5,8	(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-	(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung UZ	(0,1 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung	
Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 467 Querspange Tettnang

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹⁵⁰	Länge OD ²¹⁵¹	Lage in Ballungsraum ²¹⁵²	Tunnellage ²¹⁵³	Längsneigung ²¹⁵⁴	Kurvigkeit ²¹⁵⁵	Überholverbot ²¹⁵⁶	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: -										
-	-	-	N	N	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁵⁰ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁵¹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁵² Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹⁵³ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹⁵⁴ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁵⁵ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁵⁶ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 309

-1-

B 492**B 492 OU Hermaringen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	0,9 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2005
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.900 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	759 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	11,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	8.100 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	63 km/h		
Ø DRZ:	00:51,3 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen	
NKV:	- (- Bewertungspunkte)
URE:	- (- Bewertungspunkte)
RWA:	- (- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	- (- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0% (0,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	00 - (B492/L1167) Giengen an der Brenz (- Dillingen an der Donau)	(0,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - UZ-MZ	(0,5 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist kein vollständige Bewertung möglich.

B 492 OU Hermaringen

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹⁵⁷	Länge OD ²¹⁵⁸	Lage in Ballungsraum ²¹⁵⁹	Tunnellage ²¹⁶⁰	Längsneigung ²¹⁶¹	Kurvigkeit ²¹⁶²	Überholverbot ²¹⁶³	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: süd-westl. Giengen an der Brenz, Ulmer Straße (L 1079) - Herbrechtingen-Ost, Ri. Hohenmemmingen (K 3025)										
7327 1108	900	700	N	N	1,8	69	4,8	6.900	759	760
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁵⁷ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁵⁸ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁵⁹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹⁶⁰ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹⁶¹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁶² Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁶³ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 310

-1-

B 492**B 492 OU Brenz**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8275	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	7,7 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	6,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2012
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	6.303 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	451 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,1 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	7.400 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	63 km/h		
Ø DRZ:	07:17,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,5		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	46,4%		(0,2 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - (B492/L1167) Giengen an der Brenz (- Dillingen an der Donau)		(0,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-UZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten

Bewertung	
Gesamtnutzen:	8,6 von 44,9
Rang nach Nutzen:	188 von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-3,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 492 OU Brenz

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹⁶⁴	Länge OD ²¹⁶⁵	Lage in Ballungsraum ²¹⁶⁶	Tunnellage ²¹⁶⁷	Längsneigung ²¹⁶⁸	Kurvigkeit ²¹⁶⁹	Überholverbot ²¹⁷⁰	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS nördl. Hermaringen (B 492) - südl. Hermaringen, Ri. Bergenweiler (K 3024)										
7427 1201	6.300	1.100	N	N	1,8	69	4,8	6.912	460	823
Abschnitt 2: OD Brenz (L 1170) - östl. Brenz, westl. Medlingen, Übergang in St 1167, LG (BW/BY)										
7427 1202	1.400	300	N	N	1,8	69	4,8	3.561	408	397
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁶⁴ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁶⁵ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁶⁶ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹⁶⁷ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹⁶⁸ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁶⁹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁷⁰ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 311

-1-

B 500**B 500 A 5 (Baden-Baden) - Bundesgrenze D/F (Iffezheim)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5032	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,9 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	79,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.441 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	2.577 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	16,7 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	18.200 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	53 km/h		
Ø DRZ:	06:43,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 07:24:51,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 01:29:08,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen			
NKV:	1,8		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen

Bewertung			
Gesamtnutzen:	13,7 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	124 von 203		
Relevante Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,5)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (3,0 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 500 A 5 (Baden-Baden) - Bundesgrenze D/F (Iffezheim)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹⁷¹	Länge OD ²¹⁷²	Lage in Ballungsraum ²¹⁷³	Tunnellage ²¹⁷⁴	Längsneigung ²¹⁷⁵	Kurvigkeit ²¹⁷⁶	Überholverbot ²¹⁷⁷	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Baden-Baden (A 5) - südl. Iffezheim (B 36)										
7114 1101	2.100	-	N	N	1,8	69	4,8	22.500	2.948	2.327
Abschnitt 2: südl. Iffezheim (B 36) - westl. Iffezheim, am Rheinkraftwerk (K 3758)										
7114 1103	3.300	-	N	N	1,8	69	4,8	11.500	2.404	1.322
Abschnitt 3: westl. Iffezheim, am Rheinkraftwerk (K 3758) - BG Frankreich, Iffezheim/Roppenheim (D 4)										
7114 1102	500	-	N	N	1,8	69	4,8	11.800	2.171	1.147
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁷¹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁷² Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁷³ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹⁷⁴ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹⁷⁵ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁷⁶ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁷⁷ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 312

-1-

B 500**B 500 OU Schönwald**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8277	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,7 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	14,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	7.100 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	234 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	8.400 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	62 km/h		
Ø DRZ:	01:38,2 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,9		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%		(0,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - HS II, problematisch		(2,8 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Die Straße wird ihrer Aufgabe nicht gerecht.

Bewertung

Gesamtnutzen:	4,1 von 44,9
Rang nach Nutzen:	203 von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,9 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 500 OU Schönwald

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹⁷⁸	Länge OD ²¹⁷⁹	Lage in Ballungsraum ²¹⁸⁰	Tunnellage ²¹⁸¹	Längsneigung ²¹⁸²	Kurvigkeit ²¹⁸³	Überholverbot ²¹⁸⁴	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: OE Furtwangen im Schwarzwald, Hinterbreg (K 5732) - OD Schönwald, Ludwig-Uhland-Straße (K 5728)										
7915 1101	1.700	1.200	N	N	1,8	69	4,8	7.100	234	825
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁷⁸ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁷⁹ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁸⁰ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹⁸¹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹⁸² Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁸³ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁸⁴ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 313

-1-

B 500**B 500 Tieferlegung in Häusern**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8279	Priorität Bund:	WB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,2 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	8,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	5.233 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	409 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	7,8 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	6.200 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	C		(2,5 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	63 km/h		
Ø DRZ:	01:08,6 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:00:00,0/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

C Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,1		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	77,8%		(0,1 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - VS II, optimal		(3,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal		(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			

Bewertung			
Gesamtnutzen:	7,0 von 44,9		
Rang nach Nutzen:	199 von 203		
Relevante Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,8)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0 von 24,6)		
Bemerkung:	-		

B 500 Tieferlegung in Häusern

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹⁸⁵	Länge OD ²¹⁸⁶	Lage in Ballungsraum ²¹⁸⁷	Tunnellage ²¹⁸⁸	Längsneigung ²¹⁸⁹	Kurvigkeit ²¹⁹⁰	Überholverbot ²¹⁹¹	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Remetschwil/Bannholz (K 6551) - OD Häusern, St. Blasier Straße (L 149)										
8314 1100	200	-	N	N	1,8	69	4,8	5.900	389	790
Abschnitt 2: OD Häusern, St. Blasier Straße (L 149) - südl. Schluchsee (K 4968)										
8215 1100	1.000	800	N	N	1,8	69	4,8	5.100	413	774
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁸⁵ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁸⁶ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁸⁷ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹⁸⁸ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹⁸⁹ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁹⁰ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁹¹ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 314

-1-

B 518**B 518 OU Wehr**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,2 km	Planungsstand:	09 - Fertiggestellt
Kosten:	7,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2007
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	11.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	571 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	5,0 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	13.400 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	D		(3,3 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	57 km/h		
Ø DRZ:	03:21,9 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:40:57,3/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:14:48,2/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

D Hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	67,5%	(0,4 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,7 Bewertungspunkte)
RIN IST:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	03 - LS II, optimal	(3,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV D: Ständige Interaktion und Behinderung der Verkehrsteilnehmer

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 518 OU Wehr

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹⁹²	Länge OD ²¹⁹³	Lage in Ballungsraum ²¹⁹⁴	Tunnellage ²¹⁹⁵	Längsneigung ²¹⁹⁶	Kurvigkeit ²¹⁹⁷	Überholverbot ²¹⁹⁸	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Wehr-Brennet (B 34) - AS Wehr-West, Schopheimer Straße (L 155)										
8313 1103	1.800	650	N	N	1,8	69	4,8	12.800	589	1.411
Abschnitt 2: AS Wehr-West, Schopheimer Straße (L 155) - AS Schopfheim, Wehrer Straße (B 317)										
8313 1101	1.400	1.300	N	N	1,8	69	4,8	9.600	547	1.099
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁹² Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁹³ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²¹⁹⁴ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²¹⁹⁵ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²¹⁹⁶ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁹⁷ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²¹⁹⁸ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Lfd. Nr. 315

-1-

B 523**B 523 Villingen - Schwenningen (2. BA)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7280	Priorität Bund:	WB* -
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	03 - Ohne Planung
Kosten:	16,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	16.900 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	1.403 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	8,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	19.900 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	51 km/h		
Ø DRZ:	03:15,8 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 04:59:22,1/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:27:05,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

F Überlastet - Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	3,3		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	-		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - VS III, optimal		(2,2 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal		(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- QSV F: Die Straßenverkehrsanlage ist überlastet

Bewertung	
Gesamtnutzen:	9,0 von 44,9
Rang nach Nutzen:	182 von 203
Relevante Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,0 von 24,6)
Bemerkung:	-

B 523 Villingen - Schwenningen (2. BA)

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²¹⁹⁹	Länge OD ²²⁰⁰	Lage in Ballungsraum ²²⁰¹	Tunnellage ²²⁰²	Längsneigung ²²⁰³	Kurvigkeit ²²⁰⁴	Überholverbot ²²⁰⁵	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: St. Georgen im Schwarzwald (L 175) - Villingen-Schwenningen (L 178)										
7816 1100	2.800	-	N	N	1,8	69	4,8	16.900	1.403	1.896
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²¹⁹⁹ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²²⁰⁰ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²²⁰¹ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²²⁰² Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²²⁰³ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²²⁰⁴ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²²⁰⁵ Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengefasst sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

B 535 OU Schwetzingen/Plankstadt

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB -
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	A1
Länge:	0,9 km	Planungsstand:	08 - Im Bau
Kosten:	61,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
Ø DTV 2010:	15.100 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
Ø SV 2010:	498 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV Anteil 2010:	3,3 %		

Verkehrsprognose 2030			
Ø DTV:	17.800 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
Ø QSV:	E		(4,2 Bewertungspunkte)
Ø DRG:	55 km/h		
Ø DRZ:	00:58,7 Min.		
Ø Pkw-Zeitverlust:	00 00:47:37,8/h		(0,0 Bewertungspunkte)
Ø SV-Zeitverlust:	00 00:01:37,5/h		(0,0 Bewertungspunkte)

Verkehrsfluss 2030 nach HBS

E Sehr hohe Belastung - Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.

Nutzen		
NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:		(- Bewertungspunkte)
RWA:		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:		(- Bewertungspunkte)
Max. Entlastung OD:	90,0%	(1,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RIN IST:	02 - HS III, optimal	(2,0 Bewertungspunkte)
RIN SOLL:	02 - LS III, optimal	(2,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- Hohe Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten
- QSV E: Die Kapazität der Strecke wird erreicht. Geringe Veränderungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Bewertung

Gesamtnutzen:	- von 44,9
Rang nach Nutzen:	- von 203
Relevante Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (- von 24,6)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 535 OU Schwetzingen/Plankstadt

Streckendaten

Vorhandene Fahrstreifen: 2
 Regelquerschnitt: RQ 10,5

Zählstelle	Länge ²²⁰⁶	Länge OD ²²⁰⁷	Lage in Ballungsraum ²²⁰⁸	Tunnellage ²²⁰⁹	Längsneigung ²²¹⁰	Kurvigkeit ²²¹¹	Überholverbot ²²¹²	DTV 2010	SV 2010	MSV 2010
[Nr.]	[m]	[m]	[J/N]	[J/N]	[%]	[gon/km]	[%]	[Kfz/Tag]	[Kfz _{SV} /Tag]	[Kfz/h]
Abschnitt 1: AS Schwetzingen/Plankstadt, Ri. Grenzhof (K 4144) - AS Schwetzingen-Mitte/Plankstadt, Schwetzingener Straße (L 543)										
6617 1117	900	700	J	N	1,8	69	4,8	15.100	498	1.454
Abschnitt 2: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 3: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 4: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 5: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 6: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 7: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 8: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abschnitt 9: -										
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

²²⁰⁶ Länge. Projektrelevante Abschnittslänge. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²²⁰⁷ Länge OD. Projektrelevante Abschnittslänge in Ortsdurchfahrten. Nicht die Abschnittslänge des kompletten Abschnitts.

²²⁰⁸ Lage in Ballungsraum. J = Ja. N = Nein.

²²⁰⁹ Tunnellage. Relevant, wenn ein Abschnitt komplett durch einen Tunnel verläuft. J = Ja. N = Nein.

²²¹⁰ Längsneigung. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²²¹¹ Kurvigkeit. Für Einzelabschnitte liegen vielfach keine Zahlen vor. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

²²¹² Überholverbot. In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 1- und 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote nach dem Verfahren des HBS durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit 1- und 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 1- und 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Methodik

Ablauf der Bewertung

In die Bewertung und Gewichtung der einzelnen Bundesfernstraßenprojekte in Baden-Württemberg fließen Bewertungsergebnisse des Bundes mit ein. Dies sind:

- die Verkehrsprognose 2025,
- das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- die Umweltrisikoeinschätzung (URE),
- die Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) und
- die Entlastungswirkung auf Ortsdurchfahrten.

Bis auf die Verkehrsprognose 2025 wurden diese Komponenten im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 zur Bewertung der einzelnen Maßnahmen erstellt und in einem Projektinformationssystem (PRINS) veröffentlicht. Da die Verkehrsprognose 2030 zurzeit noch erarbeitet wird, wurde für eine erste Abschätzung die Entwicklungen der Prognose für 2025 auf das Jahr 2030 hochgerechnet.

Die Bewertung beruht nicht nur auf diesen Komponenten, es werden auch weitere hinzugezogen. Vor allem für die Berechnungen im Zuge des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) werden zahlreiche weitere Komponenten benötigt. Insgesamt besteht die Bewertung aus folgenden Komponenten:

- Projektrelevante Abschnittslänge,
- Projektrelevante Abschnittslänge innerorts,
- Lage innerhalb von Ballungsräumen,
- Tunnellage,
- Längsneigung,
- Kurvigkeit,
- Streckenanteil mit Überholverbot,
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV),
- Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr (SV),
- Durchschnittlicher maßgeblicher stündlicher Verkehr (MSV),
- Länge von Ortsdurchfahrten,
- Kurven- und Kehren in Ortsdurchfahrten,
- Anbaugrad in Ortsdurchfahrten,
- Lärmbelastung in Ortsdurchfahrten,
- Abgasbelastung in Ortsdurchfahrten,
- Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten,

- Verkehrsprognose 2030 (von 2025 hochgerechnet),
- Anzahl der bestehenden Fahrstreifen,
- Fahrbahnquerschnitt/Regelquerschnitt (RQ),
- Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit,
- Wünschenswerte Pkw-Reisegeschwindigkeit,
- Durchschnittliche Reisezeit,
- Pkw-Zeitverlust je Stunde,
- SV-Zeitverlust je Stunde,
- Mittlere Verkehrsdichte,
- Qualität des Verkehrsablaufes nach dem HBS,
- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- Umweltrisikoeinschätzung (URE),
- Raumwirksamkeitsanalyse (RWA),
- Entwicklungsachsen,
- Verbindungswirkung,
- Verbindungsfunktion nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN),
- Anbindung von Flughäfen,
- Anbindung von Häfen,
- Anbindung von Güterverkehrszentren und -terminals und
- Anbindung von Messen.

Die Komponenten lassen sich in fünf konkrete Gruppe einteilen:

- Nutzen-Kosten-Verhältnis (Wirtschaftlichkeit),
- Netzfunktion,
- Verkehrsfluss,
- Entlastung von Ortsdurchfahrten und
- Umweltverträglichkeit.

Eine weitere Komponente, die Verkehrssicherheit konnte nicht berücksichtigt werden, da das hierzu erforderliche Datenmaterial fehlte. Die Verkehrssicherheit wird deshalb bei jedem Projekt pauschal mit dem selben Wert gewichtet.

In einem **ersten Schritt** werden die Werte der Bewertungskomponenten ermittelt und eine Punkteskala von 0 bis 5 aufgestellt, so dass maximal 5 Punkte je Komponente erreicht werden können. Es ist zu beachten, dass nicht alle Bewertungskomponenten direkt in das Bewertungsergebnis einfließen. Sie werden allerdings für Teilberechnungen benötigt.

In einem **zweiten Schritt** wird das Bewertungsergebnis wie folgt gebildet:

- Die Summe aus
 - der höheren ermittelten Punktezahl, entweder der Komponente "Maximale Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten" oder "Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten",
 - der höheren ermittelten Punktezahl, entweder der Komponente "Entwicklungsachse" oder "Verbindungswirkung",
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Pkw-Zeitverlust" im Planfall/der Prognose 2030,
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "SV-Zeitverlust" im Planfall/der Prognose 2030,
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Mittlere Verkehrsdichte" im Planfall/der Prognose 2030,
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)",
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Umweltrisikoeinschätzung (URE)" - wobei eine niedrigere Punktezahl ein höheres Umweltrisiko darstellt,
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)",
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Anbindungswirkung von Flughäfen",
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Anbindungswirkung von Häfen",
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Anbindungswirkung von Güterverkehrszentren und -terminals" und
 - der ermittelten Punktezahl der Komponente "Anbindungswirkung von Messen".

Die Summe ist der **Projektnutzen**. Durch die einheitliche Gewichtung trägt jede Komponente zu etwa 8,3% zum Gesamtnutzen bei. Da es bei diesem Vorgehen zu Mehrfachbewertungen kommt, zum Beispiel steckt die Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten bereits im Nutzen-Kosten-Verhältnis, allerdings die Bewertung bei allen Projekten gleich ist, kommt es zu keinen Verzerrungen.

In einem **dritten Schritt** werden die bestehenden **Nutzungskonflikte** anhand einer 5-Punkte-Skala ermittelt, wobei 0 für keine und 5 für herausragende Konflikte steht. Zu den Nutzungskonflikten werden gezählt:

- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Verkehrsbelastung außerorts in 2010, wenn laut Prognose das Verkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,

- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Schwerverkehrsbelastung außerorts in 2010, wenn laut Prognose das Schwerverkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,
- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten, wenn laut Prognose das Verkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,
- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten, wenn laut Prognose das Schwerverkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,
- die voraussichtlich Qualität des Verkehrsablaufes in 2030 beträgt E oder F. Es ist eine sehr hohe Belastung oder Überlastung ist zu erwarten,
- die bestehende Netzfunktion nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) ist problematisch, besonders problematisch oder nicht vertretbar und wird sich voraussichtlich nicht bessern und
- eine angebaute Ortsdurchfahrt ist vorhanden. Ausschlaggebend ist eine geschlossene Ortslage mit mindestens einer direkten Zufahrt zu einem Grundstück. Die Straße muss das Grundstück erschließen.

Jeder Nutzungskonflikt ist auf einer 5-Punkte-Skala mit 0,714 Punkten gewichtet.

In einem **vierten Schritt** werden die **Prioritätskonflikte** ermittelt. Dabei wird wiederum eine 5-Punkte-Skala verwendet. Prioritätskonflikte sind Konflikte, die auftreten, wenn der tatsächliche, verkehrliche Bedarf und die zugesicherte Priorität von Bund und Land auseinander gehen. Das heißt, besteht zum Beispiel für ein Projekt ein hoher Bedarf, der Bund stuft dieses allerdings in den Weiteren Bedarf ein, so entsteht ein Prioritätskonflikt. Der Prioritätskonflikt errechnet sich aus:

- der Priorität des Bundes (Vordringliche Bedarf, Weiterer Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht),
- der Priorität des Landes (A1, A2, B*, B2, B3, B4, B5, C*, C4, C5, C6 und "kein Bedarf") und
- des ermittelten Projektnutzens.

Je weiter Priorität und Nutzen auseinander gehen, desto höher ist der Prioritätskonflikt. Wird ein negativer Wert ermittelt, so liegt die zugesicherte Priorität über dem tatsächlichen Bedarf, wobei ein negativer Wert bis Minus eins im Rahmen liegt.

In einem **fünften** und letzten **Schritt** werden **Verkehrsschatten** berechnet. Bisher wurde als Verkehrsschatten bezeichnet, wenn sich jemand benachteiligt fühlte, da bei ihm nichts gebaut wird. Dies ist eine reine subjektive Empfindung. Deshalb werden in diesem Schritt Verkehrsschatten aus der Anzahl der ermittelten Nutzungskonflikte und dem Prioritätskonflikt berechnet. Wiederum

kommt eine 5-Punkte-Skala zum Einsatz, wobei von Verkehrsschatten erst bei einer Punktezahl von 2 oder höher gesprochen werden kann.

Nicht alle Projekte ließen sich abschließend nach dieser Methodik, aufgrund fehlender Daten, gewichten. Dies ist auch nicht bei allen Projekten erforderlich, da die **Planungsstände** zusätzlich zu beachten sind. Unter dem Strich konnten 26 Projekte nicht bewertet werden, dies allerdings notwendig gewesen wäre. Dieser Projekte befinden sich alle in frühen Planungsphasen. Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans bis 2015 ist zu erwarten, dass die fehlenden Daten veröffentlicht werden. Im Anschluss ist eine Bewertung und Neureihung der Projekte in frühen Planungsphasen möglich.

Auf den folgenden Seiten finden sich weitere Informationen zu den einzelnen Bewertungskomponenten.

Planungsstand

Die Planungsstände geben in etwa eine Reihenfolge vor, wann eine Gruppe von Projekten realisiert werden kann. So werden Projekte mit dem Planungsstand "Planfestgestellt" in der Regel vor Projekten mit dem Planungsstand "Frühe Planungsphase" realisiert. Allerdings sagt der Planungsstand nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus, weshalb auch der Projektnutzen zu beachten ist.

Der Planungsstand ist für die Bewertung von Projekten nach ihrem tatsächlichen, verkehrlichen Nutzen nicht relevant. Er spielt aber bei der Aufstellung von Ranglisten eine Rolle. Projekte in späten Planungsphasen können nicht oder nur schwer gestoppt werden. Sie werden in der Regel unabhängig vom tatsächlichen, verkehrlichen Bedarf fortgeführt und vorgezogen.

Es wurden folgende Planungsphasen beachtet:

Frühe Planungsphasen

00 - Raumbezogene Prüfung	Projektstopp kein Problem*
01 - Bedarfsprüfung	Projektstopp kein Problem*
02 - Aufnahme in Bedarfsplan	Projektstopp kein Problem*
03 - Ohne Planung	Projektstopp kein Problem*
04 - Vorentwurf	Projektstopp nach Detailberechnung*
05 - Vorentwurf genehmigt	Projektstopp nach Detailberechnung*

Späte Planungsphasen

06 - In der Planfeststellung	Projektstopp nach Detailberechnung*
07 - Planfestgestellt	Projektstopp nicht möglich*
08 - Im Bau	Projektstopp nicht möglich*
09 - Fertiggestellt	Projektstopp nicht möglich*

*Nach Nr. 2 VV-BHO zu § 7 BHO und nach ARS Nr. 17/1995 vom 31. Mai 1995 (wichtigstes Kriterium: NKV)

Projektrelevante Abschnittslänge

Die projektrelevante Abschnittslänge wird für die Berechnung der projektbezogenen durchschnittlichen DTV-, SV- und MSV-Werte benötigt. Sie setzt sich aus der gesamten Abschnittslänge der projektrelevanten Abschnitte zusammen.

In der Regel betrifft ein Projekt mehrere Straßenabschnitte. Nicht immer ist deren komplette Länge für ein Projekt relevant. So kann ein Projekt mitten auf einem Abschnitt beginnen oder enden. Aus diesem Grund wird nur die Abschnittslänge von Streckenabschnitten berücksichtigt, die von einem Projekt betroffen sind. Die Summe der Länge dieser Abschnitte wird als projektrelevante Abschnittslänge bezeichnet.

Projektrelevante Abschnittslänge innerorts

Die projektrelevante Abschnittslänge innerorts wird für die Berechnung der projektbezogenen durchschnittlichen DTV-, SV- und MSV-Werte von Ortsdurchfahrten benötigt. Sie setzt sich aus der gesamten Abschnittslänge der projektrelevanten Abschnitte innerhalb von geschlossenen Ortslagen zusammen.

In der Regel betrifft ein Projekt mehrere Straßenabschnitte innerorts. Nicht immer ist deren komplette Länge für ein Projekt relevant. So kann ein Projekt mitten auf einem Abschnitt beginnen oder enden. Aus diesem Grund wird nur die Abschnittslänge von Streckenabschnitten berücksichtigt, die von einem Projekt betroffen sind. Die Summe der Länge dieser Abschnitte wird als projektrelevante Abschnittslänge innerorts bezeichnet.

Lage innerhalb von Ballungsräumen

Die Leistungsfähigkeit von Straßenverkehrsanlagen hängt von ihrer Lage ab. Zur Leistungsfähigkeitsberechnung, sowie der Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes (QSV) eines 4- und mehrstreifigen Straßenabschnitts wird dessen Lage innerhalb oder außerhalb von Ballungsräumen benötigt. Innerhalb von Ballungsräumen besteht eine andere Verkehrsstruktur, als außerhalb. So ist u.a. der Pendleranteil wesentlich höher.

Im Rahmen der Berechnungen wurde die Lage für jeden Streckenabschnitt eines Projekts ermittelt. Lag nur ein Abschnitt innerhalb eines Ballungsraums, so wurde das gesamte Projekt behandelt, ob läge es komplett in einem Ballungsraum.

Tunnellage

Die Leistungsfähigkeit von Straßenverkehrsanlagen hängt von ihrer Lage ab. Zur Leistungsfähigkeitsberechnung, sowie der Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes (QSV) eines Straßenabschnitts wird dessen Lage innerhalb oder außerhalb von Tunneln benötigt. Innerhalb von Tunneln besteht ein anderes Fahrverhalten, sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen die wesentliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit haben.

Im Rahmen der Berechnungen wurde die Lage für jeden Streckenabschnitt eines Projekts ermittelt. Nur, wenn ein kompletter Abschnitt innerhalb eines Tunnels lag, wurde er als Tunnelabschnitt behandelt. Kleine Tunnel auf längeren Abschnitten bewirken für den gesamten Abschnitt nur geringe Leistungsänderungen gegenüber Abschnitten ohne Tunnel.

Längsneigung

Die Leistungsfähigkeit von Straßenverkehrsanlagen hängt von ihrer Lage ab. Zur Leistungsfähigkeitsberechnung, sowie der Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes (QSV) eines Straßenabschnitts wird dessen Längsneigung benötigt. Unter Längsneigung werden Steigungen und Gefälle verstanden. Steigungen haben wesentliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit, während nur besonders starke Gefälle eine Auswirkung zeigen.

Im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnungen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ist die Längsneigung für jeden Streckenabschnitt eines Projekts zu ermitteln. Für Einzelabschnitte lagen allerdings vielfach keine Daten zur Längsneigung vor. Die Längsneigung wurde deshalb anhand von Simulationen, ausgehend von bekannten Streckenabschnitten, ermittelt. Sie ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Längsneigung von 1,79680430436366%. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte bei allen Projekten angesetzt. Eine genauere Berücksichtigung war aufgrund von fehlenden Daten zu Einzelabschnitten nicht möglich.

Kurvigkeit

Die Leistungsfähigkeit von 1-, 2- und 3-streifigen Straßen hängt von ihrer Kurvigkeit ab. Zur Leistungsfähigkeitsberechnung, sowie der Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes (QSV) eines Straßenabschnitts wird dessen Kurvigkeit benötigt. Die Kurvigkeit wird in Gon pro km ausgedrückt.

Im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnungen des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ist die Kurvigkeit für jeden 1-, 2-, und 3-streifigen Streckenabschnitts zu ermitteln. Für Einzelabschnitte lagen allerdings vielfach keine Daten zur Kurvigkeit vor. Die Kurvigkeit wurde deshalb anhand von Simulationen, ausgehend von bekannten Streckenabschnitten, ermittelt. Simulationen ergaben in Baden-Württemberg eine durchschnittliche Kurvigkeit von 69,3026105758169 gon/km. Um Verzerrungen bei der Bewertung zu vermeiden wurde dieser Wert pauschal für alle Abschnitte angesetzt.

Streckenanteil mit Überholverbot

Die Leistungsfähigkeit von 1- und 2-streifigen Straßen hängt von Überholverboten ab. Zur Leistungsfähigkeitsberechnung, sowie der Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes (QSV) eines Straßenabschnitts wird dessen Streckenanteil mit Überholverbot benötigt.

Im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnungen unter Verwendung des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ist der Streckenanteil mit Überholverbot für jeden 1- und 2-streifigen Streckenabschnitt zu ermitteln. Für Einzelabschnitte lagen allerdings vielfach keine Daten vor.

In Baden-Württemberg gilt auf ca. 38% der Richtungsfahrbahnen von Autobahnen ein Überholverbot. Für 1- und 2-streifige Straßen liegen hingegen keine ausreichenden Daten vor. Überholverbote können durch diverse Zeichen (auch Markierung) ausgesprochen werden. Beide zusammengekommen sind in den Straßendatenbanken entweder nicht oder nur lückenhaft verzeichnet. Ausgehend von ca. 100 bekannten Streckenabschnitten ergaben Hochrechnungen auf 2-streifigen Straßen ein Überholverbot auf 79,0582632940945% der Streckenabschnitte. Da Überholverbote, nach dem Verfahren des HBS, durch einen pauschalen Aufschlag zur Kurvigkeit, 2-streifige Straßen überschätzen und dies zwangsläufig zu einer niedrigen Pkw-Geschwindigkeit und damit zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit führt, wurde ein Korrekturparameter ermittelt. Simulationen, ergaben, dass nur 6,125% des Anteils der Streckenabschnitte mit Überholverbot anzusetzen sind. Anderenfalls kommt es zu einer Unterschätzung der Leistungsfähigkeit. Wohl bemerkt, dass Überholverbote zu deutlichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und Heruntersetzung der Leistungsfähigkeit führen. Der für das Land Baden-Württemberg durchschnittliche Streckenanteil mit Überholverbot beträgt auf 2-streifigen Straßen nach der Korrektur ca. 4,8%.

Anzahl der bestehenden Fahrstreifen

Die Leistungsfähigkeit von Straßenverkehrsanlagen hängt von der zur Verfügung stehender Anzahl der Fahrstreifen ab. Zur Leistungsfähigkeitsberechnung, sowie der Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes (QSV) eines Straßenabschnitts wird deren Anzahl benötigt. Das HBS unterscheidet in mehreren Verfahren zwischen 2-, 4-, 5- und 6-streifigen Straßen. Mit einem interpolierten Verfahren ist die Bewertung von 1- und 3-streifigen Fahrbahnen ebenfalls möglich.

Im Rahmen der Berechnungen wurde die Anzahl der zur Verfügung stehender Fahrstreifen zu jedem Projekt ermittelt. Dabei wurden bestehende Streckenabschnitte herangezogen, die von einem Projekt betroffen sind. Das heißt, für die entweder ein Neu- oder Ausbau oder die Ersetzung vorgesehen ist. Wiesen diese Abschnitte eine unterschiedliche Streifigkeit auf, so wurde die durchschnittliche Anzahl der zur Verfügung stehender Fahrstreifen angesetzt. Abbiege-, Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen wurden nicht berücksichtigt, da sie nicht dem durchfahrenden Verkehr dienen.

Die Anzahl der zur Verfügung stehender Fahrstreifen findet Anwendung bei der Bewertung der Leistungsfähigkeit eines Streckenabschnitts.

Fahrbahnquerschnitt/Regelquerschnitt (RQ)

Die Leistungsfähigkeit von Straßenverkehrsanlagen hängt vom Fahrbahnquerschnitt ab. Bei der Leistungsfähigkeitsberechnung, sowie der Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes (QSV) eines Straßenabschnitts wird der Fahrbahnquerschnitt als Informationswert angegeben. Er fließt nicht in der Berechnung ein.

Im Rahmen der Berechnungen wurde der Fahrbahnquerschnitt als Informationswert zu jedem Projekt ermittelt. Dabei wurden bestehende Streckenabschnitte herangezogen, die von einem Projekt betroffen sind. Das heißt, für die entweder ein Neu- oder Ausbau oder die Ersetzung vorgesehen ist. Wiesen diese Abschnitte unterschiedliche Fahrbahnquerschnitte auf, so wurde der durchschnittliche Fahrbahnquerschnitt angesetzt.

Aufgrund des enormen Umfangs wurden Fahrbahnbreiten nur im Einzelfall gemessen. In der Regel folgte eine Abschätzung anhand der vorhandenen Streifigkeit. Es wurde zwischen folgenden Fahrbahnquerschnitten unterschieden:

Fahrbahnquerschnitt	
RQ	Streifigkeit
7,5	1-streifig
9,0	1-streifig
9,5	2-streifig
10T	2-streifig
10,5	2-streifig
10,5T	2-streifig
11,0	2-streifig
11,5+	3-streifig
15,5	3-streifig
21,0	4-streifig
31,0	4-streifig
33,5	5-streifig

Der Fahrbahnquerschnitt findet als Informationswert Anwendung bei der Bewertung der Leistungsfähigkeit eines Streckenabschnitts. Er wird zur Information, nicht für die Berechnung benötigt.

Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV)

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) gibt die Anzahl der Kraftfahrzeuge auf einem Straßenabschnitt in 24 Stunden im Durchschnitt aller Tage eines Jahres wieder. Da es sich nur um den Durchschnitt handelt, liegt die Verkehrsmenge an einzelnen Tagen darunter, an anderen darüber. Der DTV setzt sich nicht nur aus Pkw und Lkw zusammen, sondern aus allen motorisierten Fahrzeugen.

Quelle der Verkehrszahlen

Die Bewertung der Verkehrsbelastung erfolgte anhand der in 2010 von der Bundesanstalt für Straßenwesen erhobenen Verkehrsstärken. Es wird zwischen Bundesstraßen, Ortsdurchfahrten und Bundesautobahnen unterschieden.

Berechnung des $\bar{D}TV$

Da Projekte in der Regel mehrere Abschnitte unterschiedlicher Länge betreffen, ist die Verwendung eines DTV-Wertes eines einzelnen Abschnittes oder der arithmetische Mittelwert aus allen Abschnitten nicht sinnvoll. Die Berechnung des durchschnittlichen DTV-Wertes erfolgte deshalb anhand der Formel:

$$DTV_{\text{Durchschnitt}} = \sum_{i=1}^n \left(\left(l_i \div \left(\sum_{i=1}^n l_i \right) \right) * DTV_i \right)$$

i = Streckenabschnitt

l = Länge eines Streckenabschnitts

Unterscheidung zwischen gesamter Strecke, freier Strecke und Ortsdurchfahrt

In der Berechnung wird zwischen gesamter Strecke (außerorts und innerorts), freier Strecke (außerorts) und Ortsdurchfahrten unterschieden. Somit lassen sich belastbare Werte sowohl für gesamte Streckenabschnitte, freie Strecken, wie auch Streckenabschnitte innerhalb von Ortsdurchfahrten ermitteln.

Es wurden sowohl die Werte für gesamte Streckenabschnitte (ohne Unterscheidung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt), als auch für Strecken in Ortsdurchfahrten ermittelt. Die ermittelten durchschnittlichen DTV-Werte für gesamte Strecken wurden für weitere Berechnungen, u.a. zur Leistungsfähigkeit eines Streckenabschnitts herangezogen. Die ermittelten durchschnittlichen

DTV-Werte von Strecken innerorts sind die Grundlage für die Berechnung der Belastung, sowie der Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten.

Einstufung der Verkehrsbelastung

Zur Einstufung der Verkehrsbelastung von Bundesstraßen und Bundesautobahnen wurden die DTV-Werte von allen gezählten Streckenabschnitten in 2010 analysiert. Ein Endbericht wurde im Internet veröffentlicht: http://www.b30-oberschwaben.de/downloads/dtv2010/dtv2010_report.pdf. Bei Ortsdurchfahrten wurden auf die Veröffentlichung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg zurückgegriffen: <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/UmweltVerkehr/Landesdaten/v5c02.asp>. Es wurden nachfolgende Kennwerte ermittelt:

Bundesstraßen

Verkehrsbelastung Bundesstraße in 2010		
[Kfz/24h]	[Anteil]	[Punkte - Klasse]
bis 4.999	18,1%	00 - niedrige Belastung
5.000-9.999	35,2%	01 - untere mittlere Belastung
10.000-14.999	24,5%	02 - obere mittlere Belastung
15.000-19.999	11,3%	03 - hohe Belastung
20.000-29.999	7,3%	04 - sehr hohe Belastung
ab 30.000	3,7%	05 - herausragende Belastung
Bundesdurchschnitt: 9.340 Kfz/24h		

Spalte 1: DTV-Klasse bis Anzahl Kfz/24h
Spalte 2: Anteil der Strecken in Deutschland mit dieser Belastung
Spalte 3: Punkte und Belastungsklasse

Ortsdurchfahrten

Verkehrsbelastung Ortsdurchfahrt in 2010	
[Kfz/24h]	[Punkte - Klasse]
bis 3.874	00 - niedrige Belastung
3.875-7.750	01 - untere mittlere Belastung
7.751-11.626	02 - obere mittlere Belastung
11.627-15.501	03 - hohe Belastung
15.502-23.253	04 - sehr hohe Belastung
ab 23.254	05 - herausragende Belastung
Landesdurchschnitt: 7.240 Kfz/24h	

Spalte 1: DTV-Klasse bis Anzahl Kfz/24h
Spalte 2: Punkte und Belastungsklasse

Bundesautobahnen

Verkehrsbelastung Bundesautobahn in 2010		
[Kfz/24h]	[Anteil]	[Punkte - Klasse]
bis 19.999	11,1%	00 - sehr niedrige Belastung
20.000-29.999	13,9%	01 - niedrige Belastung
30.000-49.999	30,7%	02 - untere mittlere Belastung
50.000-74.999	27,0%	03 - obere mittlere Belastung
75.000-99.999	12,1%	04 - hohe Belastung
ab 100.000	5,3%	05 - herausragende Belastung
Bundesschnitt: 46.400 Kfz/24h		

Spalte 1: DTV-Klasse bis Anzahl Kfz/24h

Spalte 2: Anteil der Strecken in Deutschland mit dieser Belastung

Spalte 3: Punkte und Belastungsklasse

Schwerverkehr (SV)

Die durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsbelastung (SV) gibt die Anzahl der schweren Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen in 24 Stunden im Durchschnitt aller Tage eines Jahres wieder. Da es sich nur um den Durchschnitt handelt, liegt die Schwerverkehrsmenge an einzelnen Tagen darunter, an anderen darüber. Vor allem bestehen aufgrund des in Deutschland geltenden Sonntagsfahrverbots für den Güterverkehr große Unterschiede zwischen Werk-, Sonn- und Feiertagen. Der SV setzt sich überwiegend aus Lkw zusammen, umfasst aber auch Busse und weitere Fahrzeuge, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 3,5 Tonnen erreichen.

Quelle der Verkehrszahlen

Die Bewertung der Verkehrsbelastung erfolgte anhand der in 2010 von der Bundesanstalt für Straßenwesen erhobenen Verkehrsstärken. Es wird zwischen Bundesstraßen, Ortsdurchfahrten und Bundesautobahnen unterschieden.

Berechnung des \bar{SV}

Da Projekte in der Regel mehrere Abschnitte unterschiedlicher Länge betreffen, ist die Verwendung eines SV-Wertes eines einzelnen Abschnittes oder der arithmetische Mittelwert aus allen Abschnitten nicht sinnvoll. Die Berechnung des durchschnittlichen SV-Wertes erfolgte deshalb anhand der Formel:

$$SV_{\text{Durchschnitt}} = \sum_{i=1}^n \left(\left(l_i \div \left(\sum_{i=1}^n l_i \right) \right) * SV_i \right)$$

i = Streckenabschnitt

l = Länge eines Streckenabschnitts

Unterscheidung zwischen gesamter Strecke, freier Strecke und Ortsdurchfahrt

In der Berechnung wird zwischen gesamter Strecke (außerorts und innerorts), freier Strecke (außerorts) und Ortsdurchfahrten unterschieden. Somit lassen sich belastbare Werte sowohl für gesamte Streckenabschnitte, freie Strecken, wie auch Streckenabschnitte innerhalb von Ortsdurchfahrten ermitteln.

Es wurden sowohl die Werte für gesamte Streckenabschnitte (ohne Unterscheidung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt), als auch für Strecken in Ortsdurchfahrten ermittelt. Die ermittelten

durchschnittlichen SV-Werte für gesamte Strecken wurden für weitere Berechnungen, u.a. zur Leistungsfähigkeit eines Streckenabschnitts herangezogen. Die ermittelten durchschnittlichen SV-Werte von Strecken innerorts sind die Grundlage für die Berechnung der Belastung, sowie der Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten.

Einstufung der Schwerverkehrsbelastung

Zur Einstufung der Schwerverkehrbelastung von Bundesstraßen und Bundesautobahnen wurden die SV-Werte von allen gezählten Streckenabschnitten in 2010 analysiert. Ein Endbericht wurde im Internet veröffentlicht: http://www.b30-oberschwaben.de/downloads/dtv2010/dtv2010_report.pdf. Bei Ortsdurchfahrten wurden auf die Veröffentlichung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg zurückgegriffen: <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/UmweltVerkehr/Landesdaten/v5c02.asp>. Es wurden nachfolgende Kennwerte ermittelt:

Bundesstraßen

Schwerverkehrsbelastung Bundesstraße in 2010		
[Kfz _{SV} /24h]	[Anteil]	[Punkte - Klasse]
bis 499	37,3%	00 - niedrige Belastung
500-749	21,8%	01 - untere mittlere Belastung
750-999	15,2%	02 - obere mittlere Belastung
1.000-1.499	13,7%	03 - hohe Belastung
1.500-2.499	8,2%	04 - sehr hohe Belastung
ab 2.500	3,7%	05 - herausragende Belastung
Bundesdurchschnitt: 794 Kfz _{SV} /24h		

Spalte 1: SV-Klasse bis Anzahl Kfz_{SV}/24h

Spalte 2: Anteil der Strecken in Deutschland mit dieser Belastung

Spalte 3: Punkte und Belastungsklasse

Ortsdurchfahrten

Schwerverkehrsbelastung Ortsdurchfahrt in 2010	
[Kfz _{SV} /24h]	[Punkte - Klasse]
bis 214	00 - niedrige Belastung
215-321	01 - untere mittlere Belastung
322-428	02 - obere mittlere Belastung
429-643	03 - hohe Belastung
644-1.072	04 - sehr hohe Belastung
ab 1.073	05 - herausragende Belastung
Landesdurchschnitt: 341 Kfz _{SV} /24h	

Spalte 1: DTV-Klasse bis Anzahl Kfz_{SV}/24h

Spalte 2: Punkte und Belastungsklasse

Bundesautobahnen

Schwerverkehrsbelastung Bundesautobahn in 2010		
[Kfz _{SV} /24h]	[Anteil]	[Punkte - Klasse]
bis 2.499	17,8%	00 - sehr niedrige Belastung
2.500-4.999	28,8%	01 - niedrige Belastung
5.000-7.499	18,4%	02 - untere mittlere Belastung
7.500-9.999	14,0%	03 - obere mittlere Belastung
10.000-14.999	16,5%	04 - hohe Belastung
ab 15.000	4,5%	05 - herausragende Belastung
Bundesdurchschnitt: 6.914 Kfz_{SV}/24h		

Spalte 1: DTV-Klasse bis Anzahl Kfz_{SV}/24h

Spalte 2: Anteil der Strecken in Deutschland mit dieser Belastung

Spalte 3: Punkte und Belastungsklasse

Durchschnittlicher maßgeblicher stündlicher Verkehr (MSV)

Der maßgebliche stündliche Verkehr (MSV) gibt die Anzahl der Kraftfahrzeuge zur 30. höchstbelasteten Jahresstunde wieder. Er wird im Rahmen der fünfjährigen bundesweiten Straßenverkehrszählung von der Bundesanstalt für Straßenwesen berechnet und den Bundesländern zur Verfügung gestellt. In Baden-Württemberg werden die MSV-Werte von der Landesstelle für Straßentechnik über die Internetseite der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (www.svz-bw.de) veröffentlicht.

In der Verkehrsplanung werden MSV-Werte u.a. für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen eingesetzt. Der MSV-Wert eines Streckenabschnitts wird als Eingangsgröße q_B für die Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) benötigt. Aus dieser Berechnung geht u.a. ein QSV-Wert hervor, der die Qualität des Verkehrsablaufes beschreibt. Bei den Berechnungen nach dem HBS für 1-bahnige Straßen wird der volle MSV-Wert als Eingangsgröße angewandt. Bei 2-bahnigen Straßen wird jede Fahrtrichtung einzeln bewertet und der MSV-Wert bei jeder Fahrbahn zu 55% angesetzt.

Berechnung des $\bar{\mu}$ MSV

Da Projekte in der Regel mehrere Abschnitte unterschiedlicher Länge betreffen, ist die Verwendung eines MSV-Wertes eines einzelnen Abschnittes oder der arithmetische Mittelwert aus allen Abschnitten nicht sinnvoll. Die Berechnung des durchschnittlichen MSV-Wertes erfolgte deshalb anhand der Formel:

$$MSV_{\text{Durchschnitt}} = \sum_{i=1}^n \left(\left(l_i \div \left(\sum_{i=1}^n l_i \right) \right) * MSV_i \right)$$

i = Streckenabschnitt

l = Länge eines Streckenabschnitts

Unterscheidung zwischen gesamter Strecke, freier Strecke und Ortsdurchfahrt

In der Berechnung wird zwischen gesamter Strecke (außerorts und innerorts), freier Strecke (außerorts) und Ortsdurchfahrten unterschieden. Somit lassen sich belastbare Werte sowohl für gesamte Streckenabschnitte, freie Strecken, wie auch Streckenabschnitte innerhalb von Ortsdurchfahrten ermitteln.

Für die Berechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) waren die MSV-Werte für gesamte Streckenabschnitte ausreichend. Eine weitere Unterscheidung war nicht erforderlich.

Bewertung von Ortsdurchfahrten

Länge von Ortsdurchfahrten

Die Gesamtlänge von Ortsdurchfahrten der ortsentlastenden Projekte in Baden-Württemberg differiert erheblich. Die Schwankungen liegen zwischen 0,1 km und 10,5 km. Genauso unterschiedlich verhält sich die Einwohnerdichte. So können in kurzen Ortsdurchfahrten mehr Einwohner betroffen sein, als in langgezogenen. Unabhängig davon schränken Ortsdurchfahrten durchfahrende Verkehrsteilnehmer ein.

Zur Bewertung wurde bei jedem Projekt die Länge der vorhandenen Ortsdurchfahrten ermittelt und summiert. In einem zweiten Schritt wurden die erhobenen Längen einer 5-Punkte-Skala zugeordnet. Die damit erhobene Bewertung wird für die Berechnung der allgemeinen Belastungswerte benötigt, die ebenfalls die Einschränkungen des durchfahrenden Verkehrs berücksichtigen.

Kurven- und Kehren in Ortsdurchfahrten

Kurven- und Kehren in Ortsdurchfahrten schränken den durchfahrenden Verkehr ein, sorgen für eine Herabsetzung der Verkehrssicherheit und erhöhen die Belastung der Einwohner. Abhängig von der Verkehrsstärke und -zusammensetzung können enorme Konflikte auftreten.

Zur Bewertung wurde bei jedem Projekt die Summe der mindestens 90-Gradigen Kurven, sowie Kehren in Ortsdurchfahrten ermittelt. In einem zweiten Schritt wurde die erhobene Anzahl einer 5-Punkte-Skala zugeordnet. Die damit erhobene Bewertung wird für die Berechnung der allgemeinen Belastungswerte benötigt, die ebenfalls die Einschränkungen des durchfahrenden Verkehrs berücksichtigen.

Anbaugrad in Ortsdurchfahrten

Je stärker eine Ortsdurchfahrt angebaut ist, desto höher ist die Belastung für die direkt betroffene Bevölkerung. Für den durchfahrenden Verkehr ergeben sich, wie für die Anlieger, durch Grundstückzufahren Gefahrenstellen und entsprechende Einschränkungen.

Zur Bewertung wurde bei jedem Projekt der Anbaugrad in Ortsdurchfahrten ermittelt. Als "angebaut" wurden Ortsdurchfahrten dann angesehen, wenn innerhalb einer geschlossenen Ortslage mindestens eine Grundstückszufahrt besteht. In einem zweiten Schritt wurde der Anbaugrad einer 5-Punkte-Skala zugeordnet. Die damit erhobene Bewertung wird für die Berechnung der allgemeinen Belastungswerte benötigt, die ebenfalls die Einschränkungen des durchfahrenden Verkehrs berücksichtigen.

Allgemeine Lärm- und Abgasbelastung in Ortsdurchfahrten

Mit der allgemeinen Lärm- und Abgasbelastung in Ortsdurchfahrten wird die Summe der allgemeinen Belastung durch Verkehrslärm- und -abgase in Ortsdurchfahrten ausgedrückt. Er ist von den durchschnittlichen DTV- und SV-Werten abhängig, aber unabhängig von der Länge von Ortsdurchfahrten. Er gibt einen 24 Stundenwert wieder. Die Länge von Ortsdurchfahrten wird nicht beachtet, da dies zu einer Verfälschung der Ergebnisse führen würde.

Lärmwerte

Aus der Lärmforschung ist bekannt, dass ein Lkw etwa 16-mal so laut ist, wie ein Pkw. Ein lärmreduzierter Lkw erzeugt noch die 8-fache Belastung. Um ebenfalls der Zukunft Rechnung zu tragen wurde als Mittelwert für Lkw eine 12-fache Belastung gegenüber einem Pkw angesetzt.

Abgaswerte

Abgase bestehen hauptsächlich aus Kohlenstoffoxiden (CO), Kohlenwasserstoffen (HC), Stickstoffoxiden (NOx) und Stäuben (Partikel) bei allen Kfz, sowie zusätzlich Methan bei Lkw. Der Ausstoß von Methan ist bei Pkw nicht relevant. Methan wurde deshalb bei der Berechnung der Abgaswerte nicht berücksichtigt. Eine Berücksichtigung hätte zur Verfälschung der Berechnungen geführt, da bei Lkw gegenüber Pkw ein unendlicher Ausstoß aufgetreten wäre.

Um einen belastbaren Abgaswert zu erhalten wurde in einem ersten Schritt der Kfz-Bestand ermittelt. Zum Stichtag 01.01.2011 fuhren laut Statistischem Bundesamt in Deutschland 30.487.578 einheimische Pkw mit Ottomotor (73%) und 11.266.644 einheimische Pkw mit Dieselmotor (27%). Die ermittelten Werte sind für die Berechnung von Bedeutung, da Pkw mit Ottomotor eine andere Abgaszusammensetzung aufweisen, wie Pkw mit Dieselmotor.

In einem zweiten Schritt wurde der durchschnittliche Abgasausstoß von Pkw ermittelt. Laut Bundesumweltamt beträgt der Schadstoffausstoß von Pkw:

Schadstoffe	Ottomotor	Dieselmotor
CO	1,000 g/km	0,500 g/km
HC + NOx	0,160 g/km	0,250 g/km
Partikel	0,005 g/km	0,005 g/km

Zusammen mit den in Schritt 1 ermittelten Werte konnte für Pkw in Deutschland nach der prozentualen Gewichtung (73% Ottomotor, 27% Diesel) ein durchschnittlicher Abgasausstoß von 1,0544 g/km ermittelt werden.

In einem dritten Schritt wurde der durchschnittliche Abgasausstoß von Lkw ermittelt. Der Abgasausstoß laut Bundesumweltamt ist in der zweiten Spalte dargestellt. Ein durchschnittlicher Lkw mit 380 PS (279,49 kWh) legt in einer Stunde im Durchschnitt ca. 80 km zurück. Anhand dieser Angaben wurde der Schadstoffausstoß auf einen Kilometer umgerechnet und in Spalte 3 dargestellt:

Schadstoffe	Lkw, Diesel	Lkw, Diesel
CO	3,000 g/kWh	10,4809 g/km
HC + NOx	2,400 g/kWh	8,3514 g/km
Partikel	0,020 g/kWh	0,0698 g/km

In einem vierten Schritt wurde das Verhältnis des Abgasausstoßes von einem durchschnittlichen Pkw zu Lkw ermittelt:

Schadstoffe	Pkw	Lkw	Verhältnis
CO	0,8651 g/km	10,4809 g/km	1 : 12,1
HC + NOx	0,1843 g/km	8,3847 g/km	1 : 45,5
Partikel	0,0050 g/km	0,0699 g/km	1 : 14,0

In einem fünften Schritt wurden die Verhältnisse summiert. Ein Lkw erzeugt damit die 71,6-fache Abgasbelastung gegenüber einem Pkw. Zur besseren Handhabung wurde der ermittelte Belastungswert arithmetisch auf 72 aufgerundet.

Berechnung der allgemeinen Lärm- und Abgasbelastung

Die Berechnung des allgemeinen Belastungswertes der Lärm- und Abgasbelastung erfolgte anhand der Formel:

$$Belastung_{LärmundAbgase} = ((DTV - SV) + SV * 12) + ((DTV - SV) + SV * 72)$$

In einem letzten Schritt wurden die ermittelten Belastungswerte einer 5-Punkte-Skala zugeordnet. Die damit erhobene Bewertung wird für die Berechnung der allgemeinen Belastungswerte benötigt.

Allgemeine Belastung in Ortsdurchfahrten

Der Allgemeine Belastungswert einer Ortsdurchfahrt setzt sich aus der Länge der Ortsdurchfahrt, der Anzahl der Kurven und Kehren, dem Anbaugrad und der Lärm- und Abgasbelastung zusammen. Dabei kommen die Werte aus den entsprechenden 5-Punkt-Skalen zum Einsatz, sodass ein Maximalwert von 5 entstehen kann.

Die ermittelten Belastungswerte werden wie folgt gewichtet:

Länge der Ortsdurchfahrt	40%
Anzahl der Kurven und Kehren	20%
Anbaugrad	20%
Lärm- und Abgasbelastung	20%

Die Länge der Ortsdurchfahrt wird doppelt gewichtet, da sie gleichwohl für die Einwohner, als auch Verkehrsteilnehmer mit zunehmender Länge zunehmend mit Unannehmlichkeiten verbunden ist.

Die jeweiligen Werte aus der 5-Punkte-Skala-Bewertung werden mit der entsprechenden Gewichtung verrechnet und die Summe gebildet. Das Ergebnis ist ein allgemeiner Belastungswert von Ortsdurchfahrten. Er reicht von 0 bis 5, wobei fünf für die höchste Belastung unter allen Projekten steht.

Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten

Die Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten wird als "maximal erreichbare Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten" anhand der DTV-Werte der Streckenabschnitte eines Projekts, der allgemeinen Lärm- und Abgasbelastung, sowie der allgemeinen Belastung abgeschätzt. Dabei wird pauschal unterstellt, dass die maximale Entlastungswirkung 90% der maximalen Verkehrsbelastung nicht überschreitet. Eine Ortsumgehung kann eine Ortsdurchfahrt nur vom Durchgangsverkehr entlasten. Dies ist der Teil des durchfahrenden Verkehrs. Da von jedem Ort selbst Verkehr ausgeht, kann die maximale Entlastungswirkung nicht 100% betragen.

In einem ersten Schritt wird der Durchgangsverkehr abgeschätzt und als maximale Entlastungswirkung als Prozentwert dargestellt. Die Berechnung erfolgt anhand der Formel:

$$Entlastungswirkung_{\max} = \left(\left(\max_{i=1}^n (DTV_i) - \left(\max_{i=1}^n (DTV_i) - \min_{i=1}^n (DTV_i) \right) \right) \div \max_{i=1}^n (DTV_i) \right) * 90$$

In einem zweiten Schritt wird der maximale Entlastungswert anhand der nachfolgenden Formel ermittelt:

$$Entlastungswert_{\max} = Belastung_{LärmundAbgase} * (Entlastungswirkung_{\max} \div 100) * Belastung_{Ortsdurchfahrt}$$

In einem dritten Schritt wird der ermittelte maximale Entlastungswert einer 5-Punkte-Skala zugeordnet. Der damit erhobene Wert bildet einen vergleichbaren Wert für die Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten.

Verkehrsprognose 2030

Verkehrswege werden für die Zukunft gebaut. Entscheidend für die Verkehrsplanung sind deshalb die prognostizierten Verkehrsmengen. Sie berücksichtigen die Entwicklung der Bevölkerung sowie der Wirtschaft. Faktoren sind unter anderem die demographische, gesamtwirtschaftliche und energiewirtschaftliche Entwicklung aber auch die Entwicklung bei den Nutzerkosten. Dabei kommen Mittel- und Langfristprognosen zum Einsatz. Kurzzeitprognosen von wenigen Jahren sind nicht geeignet, da es kurzzeitig starke Schwankungen geben kann.

Im Rahmen der "Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025", welche vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegeben wurde, werden für das Jahr 2025 in Baden-Württemberg vor allem drastische Zuwächse des Güterverkehrs prognostiziert, vor allem wird der Transitverkehr erheblich steigen. Gleichzeitig wird in anderen Regionen Deutschlands der Güterverkehr abnehmen. Das "Berlin Institut" geht in ihrer Untersuchung "Die demografische Zukunft in Europa" bis 2050 von einem weiteren Bevölkerungswachstum in Baden-Württemberg aus, während wiederum vor allem in den neuen Bundesländern Rückgänge zu erwarten sind. Neuere Untersuchungen zeigen, dass ab 2025 die Bevölkerung auch in Baden-Württemberg rückläufig sein wird.

Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 wird bis Ende 2013 eine neue Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erstellt. Bis dahin wird die Projektanmeldung abgeschlossen sein. Da die Prognose 2030 entscheidend sein wird, ergibt sich zwangsläufig das Problem, dass die benötigten Zahlen nicht vorliegen. Die Verkehrsbelastungen in 2030 wurden deshalb anhand der Prognose 2025 linear hochgerechnet. Laut Prognose 2025 wird der motorisierte Verkehr bis 2025 jährlich um ca. 0,8 Prozent steigen. Diese Steigerung wurde bis 2030 fortgeschrieben.

Ausschlaggebend für die weiteren Berechnungen waren die durchschnittlichen MSV-Werte der Projekte des Jahres 2010. Diese wurden mangels einer Alternative mit einer jährlichen Steigerung von 0,8% auf das Jahr 2030 hochgerechnet.

Qualität des Verkehrsablaufes nach dem HBS

Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) wurde am 28. Mai 2002 mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2002 (ARS 10/2002) vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen als Standard für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen eingeführt. Es gilt für den Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen. Anhand des HBS lässt sich die Qualität des Verkehrsablaufes beurteilen.

Richtlinienkonforme Verfahren

Das HBS enthält u.a. Bewertungsmethoden für 2-streifige Landes-/Bundesstraßen, sowie 2- und 3-streifige Richtungsfahrbahnen. Anhand von vorgegebenen komplexen Rechenschritten lässt sich die Qualität des Verkehrsablaufes feststellen und beurteilen.

Interpolierte Verfahren

Für 1- und 3-streifige Landesstraßen, sowie 4-streifige Richtungsfahrbahnen stehen im HBS keine Methoden zur Beurteilung des Verkehrsablaufes zur Verfügung. Im Rahmen der Berechnungen wurde deshalb ein interpoliertes Verfahren für 1- und 3-streifige Landes-/Bundesstraßen erforderlich. Dies lehnt sich an das HBS an und variiert in den Grenzwerten der Verkehrsdichte, erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit und Kapazität. Modellrechnungen zeigten, dass in der Regel 1-streifige Straßen zu etwa 21,2% und 3-streifige Straßen zu etwa 125,0% so leistungsfähig sind, wie 2-streifige Straßen. Daran angelehnt ergab sich folgende Gewichtung:

	1-streifig	2-streifig	3-streifig
Grenzwerte der Verkehrsdichte:	21,2%	100,0%	125,0%
Pkw-Reisegeschwindigkeit:	66,7%	100,0%	125,0%
Kapazität:	21,2%	100,0%	125,0%

Anmerkung zu den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV)

Nach den richtlinienkonformen Verfahren ergeben sich schnell hohe Qualitätsstufen von D und E, was einer schlechten Qualität des Verkehrsablaufes entspricht. Dies ist auf die Verwendung der durchschnittlichen MSV-Werte zurückzuführen, welche den Stundenverkehr in der 30. höchstbelasteten Jahresstunde wiedergeben. Die MSV-Werte wurden von Seiten des Bundes als verbindlich eingeführt. Aus diesem Grund wird in der Bewertung als **weiterer wichtiger Indikator die mittlere Verkehrsdichte** herangezogen. Sie liefert weitaus differenziertere und exaktere Ergebnisse. Da die mittlere Verkehrsdichte im Rahmen der Standard-Berechnung von 2- und 3-streifigen

Richtungsfahrbahnen nicht ermittelt wird, wurde diese zusätzlich nach den Vorgaben des HBS berechnet.

Bei den richtlinienorientierten, aber interpolierten Verfahren, kommt es bei 1-streifigen Straßen schnell zu einem MSV-Wert von E und F, was einer besonders schlechten Qualität des Verkehrsablaufes entspricht. Dieses Ergebnis ist nicht überzubewerten. Erreicht eine 1-streifige Straße die Stufe F, so kommt es bei vorwiegend niedriger Verkehrsbelastung in der Regel zu kurzen Halten und Rückstaus. Erreicht eine 2-streifige Straße hingegen die Stufe F, so liegen in der Regel erhebliche Verkehrsmengen vor, die zu deutlichen Rückstaus führen und sich nur langsam auflösen. Der Effekt auf 1-streifigen Straßen ist dadurch begründet, dass vor allem Lkw bei Gegenverkehr auf die Bankette ausweichen und damit der Verkehr häufig zum Stillstand kommt. Die Rückstaus halten sich auf 1-streifigen Straßen in der Regel in Grenzen und lösen sich zügig auf.

Anmerkung zu Projekten mit mehreren Fahrbahnen

Im Rahmen der Berechnungen der Leistungsfähigkeit von mehrbahnigen Streckenabschnitten ergab sich das Problem, dass sich nach dem HBS nur einzelne Richtungsfahrbahnen bewerten lassen, allerdings keine kompletten Strecken - die beide Richtungen einschließen. Mit einem abgewandelten Verfahren wurden deshalb die Richtungsfahrbahnen zusammengeführt. Für die "erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit", "Entwurfsgeschwindigkeit" und "Verkehrsdichte" wurden die jeweils niedrigeren ermittelten Werte der einzelnen Richtungsfahrbahnen angesetzt. Im Anschluss erfolgt die Auswertung ebenso, wie bei einzelnen Richtungsfahrbahnen. Ergänzt wurde die Berechnung durch die Ermittlung der mittleren Verkehrsdichte.

Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit

Die Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit ist ein Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Sie wird in km/h ausgedrückt und für die Berechnung der durchschnittlichen Reisezeit, sowie des Pkw- und SV-Zeitverlustes verwendet. Die mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit wurde bei jedem Projekt sowohl für das Jahr 2010 (Ist-/Bezugsjahr), als auch für das Jahr 2030 (Prognosejahr) berechnet.

Wünschenswerte Pkw-Reisegeschwindigkeit

Die wünschenswerte Pkw-Reisegeschwindigkeit leitet sich vom bestehenden Ausbaustandard einer Straße und den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung ab. Sie gibt die Pkw-Reisegeschwindigkeit an, die auf einer Straßenverkehrsanlage erreicht werden sollte. Auch sie wird in km/h ausgedrückt und für die Berechnung der durchschnittlichen Reisezeit, sowie des Pkw- und SV-Zeitverlustes verwendet. Die wünschenswerte Pkw-Reisegeschwindigkeit wurde bei jedem

Projekt für das Jahr 2010 (Ist-/Bezugsjahr) ermittelt. Es wurde unterstellt, dass bis zum Jahr 2030 keine bauliche Veränderung an einem Streckenabschnitt erfolgt. Damit kann die Entwicklung ohne Maßnahmen mit dem Jahr 2030 (Prognosejahr) direkt verglichen werden.

Durchschnittliche Reisezeit

Die durchschnittliche Reisezeit gibt die durchschnittliche Reisezeit der Verkehrsteilnehmer auf den von einem Projekt betroffenen Streckenabschnitten - in der Summe - in Minuten und Sekunden wieder. Geschwindigkeitsbegrenzungen bleiben aus Vereinfachungsgründen unberücksichtigt. Die durchschnittliche Reisezeit wurde bei jedem Projekt sowohl für das Jahr 2010 (Ist-/Bezugsjahr), als auch für das Jahr 2030 (Prognosejahr) berechnet. Damit kann die Entwicklung ohne Maßnahmen mit dem Jahr 2030 (Prognosejahr) direkt verglichen werden.

Pkw-Zeitverlust je Stunde

Der Pkw-Zeitverlust je Stunde gibt die Summe des Zeitverlustes aller Pkw in einer Stunde gegenüber einem richtlinienkonformen Ausbau wieder. Als Bemessungsgrundlage dienen die mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit, wünschenswerte Reisegeschwindigkeit, sowie die Entwurfsgeschwindigkeit des bestehenden Straßentyps nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Ein hoher Wert weist auf deutliche Defizite hin. Er wird in Tage, Stunden, Minuten und Sekunden ausgedrückt. Der Pkw-Zeitverlust je Stunde wurde bei jedem Projekt sowohl für das Jahr 2010 (Ist-/Bezugsjahr), als auch für das Jahr 2030 (Prognosejahr) berechnet.

Die Berechnungsergebnisse werden einer 5-Punkte-Skala zugeordnet. Der Skalenwert für das Prognosejahr 2030 fließt in die Punktezahl des Projektnutzens ein.

SV-Zeitverlust je Stunde

Der SV-Zeitverlust je Stunde gibt die Summe des Zeitverlustes aller schweren Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen, in einer Stunde gegenüber einem richtlinienkonformen Ausbau wieder. Als Bemessungsgrundlage dienen die mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit, wünschenswerte Reisegeschwindigkeit, sowie die Entwurfsgeschwindigkeit des bestehenden Straßentyps nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Beträgt die mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit bzw. wünschenswerte Reisegeschwindigkeit mehr als 80 km/h, werden 80 km/h als Grundlage angesetzt. Ein hoher Wert des SV-Zeitverlustes weist vor allem auf deutliche Defizite in der Abwicklung von Güterverkehren hin. Er wird in Tage, Stunden, Minuten und Sekunden ausgedrückt. Der SV-Zeitverlust je Stunde wurde bei jedem Projekt sowohl für das Jahr 2010 (Ist-/Bezugsjahr), als auch für das Jahr 2030 (Prognosejahr) berechnet.

Die Berechnungsergebnisse werden einer 5-Punkte-Skala zugeordnet. Der Skalenwert für das Prognosejahr 2030 fließt in die Punktezahl des Projektnutzens ein.

Mittlere Verkehrsdichte

Die mittlere Verkehrsdichte gibt die durchschnittliche Verkehrsdichte auf den von einem Projekt betroffenen Streckenabschnitten in Kfz pro km wieder. Sie erlaubt einen deutlich differenzierteren und aussagekräftigeren Vergleich, gegenüber der reinen Betrachtung des QSV. Die mittlere Verkehrsdichte wurde bei jedem Projekt sowohl für das Jahr 2010 (Ist-/Bezugsjahr), als auch für das Jahr 2030 (Prognosejahr) berechnet. Damit kann die Entwicklung ohne Maßnahmen mit dem Jahr 2030 (Prognosejahr) direkt verglichen werden.

Da die mittlere Verkehrsdichte von der Anzahl der zur Verfügung stehender Fahrstreifen und damit vom Fahrbahnquerschnitt abhängt, bildet sie nur für gleichartige Strecken einen verlässlichen Vergleichswert. Um einen einheitlichen Vergleichswert zu erreichen erfolgte eine Umrechnung auf eine **gewichtete mittlere Verkehrsdichte**:

$$\text{Verkehrsdichte}_{\text{gewichtet}} = \text{Verkehrsdichte} \div \text{Umlegungsparameter} \div \text{Fahrstreifenanzahl}$$

Fahrstreifenanzahl	Umlegungsparameter
1	1,1776984
2	5,0000000
3	6,2500000
≥4	8,0000000/Fahrstreifenanzahl

Die gewichtete mittlere Verkehrsdichte wurde bei jedem Projekt sowohl für das Jahr 2010 (Ist-/Bezugsjahr), als auch für das Jahr 2030 (Prognosejahr) berechnet. Damit kann die Entwicklung ohne Maßnahmen mit dem Jahr 2030 (Prognosejahr) direkt verglichen werden.

Die gewichtete mittlere Verkehrsdichte wurde einer 5-Punkte-Skala zugeordnet. Der Skalennwert für das Prognosejahr 2030 fließt in die Punktezahl des Projektnutzens ein.

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist das Ergebnis einer reinen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Es sagt alleine nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus, sondern lediglich über die Wirtschaftlichkeit. Damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, ist grundsätzlich ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, Projekte die darunter liegen sind unwirtschaftlich.

Die Höhe des NKV sagt nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus, so kann zum Beispiel ein Projekt A bei einem NKV von 5,0 einen geringen verkehrlichen Nutzen und gleichzeitig ein Projekt B bei einem NKV von 1,2 einen sehr hohen verkehrlichen Nutzen haben, wenn bei Projekt B ein Tunnel mit im Spiel ist und damit die Baukosten besonders hoch sind gegenüber Projekt A.

Das NKV wurde als Bewertungskomponente zur Ermittlung der Projektnutzen herangezogen. Es können maximal 5 Punkte erreicht werden. Dabei wurde folgende Methodik angewandt:

1. Ermittlung des maximal NKV der Projektliste. Das sind alle bewerteten Projekte in Baden-Württemberg.
2. Umrechnung des NKV, so dass Stufen von 0 bis 5 entstehen. Dem Projekt mit dem höchsten NKV in Baden-Württemberg werden 5,0 Punkte zugewiesen.

Umweltrisikoeinschätzung (URE)

Zur Ermittlung der Umweltrisiken wurde bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 eine Umweltrisikoeinschätzung durchgeführt. Dies geschah in umfangreicher, aber auch in vereinfachter Form. Das Ergebnis der Untersuchung wurde mit Risikostufen ausgedrückt. Da ein Umweltrisiko nie ausgeschlossen werden kann, wurde jedem Projekt zumindest ein sehr geringes Risiko unterstellt.

Das Ergebnis der vom Bund durchgeführten Umweltrisikoeinschätzung fließt in die Berechnung der Projektnutzen mit ein. Dabei können maximal 5 Punkte erreicht werden. Je höher das Umweltrisiko, desto weniger Punkte werden vergeben.

Die Punkte wurden nach folgendem Muster vergeben:

Punkte	Ergebnis URE
0,0	sehr hohes Risiko
1,3	hohes Risiko
2,5	mittleres Risiko
3,8	geringes Risiko
5,0	sehr geringes Risiko

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 wird die alte Methodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 überarbeitet. Bei den Projektbewertungen wird eine neue Strategische Umweltprüfung (SUP) zum Einsatz kommen, die um eine FFH-Verträglichkeitseinschätzung ergänzt wird. Die Ergebnisse liegen zurzeit nicht vor, weshalb auf die alten Untersuchungen zurückgegriffen wurde.

Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)

Mit der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) wird die Wirksamkeit eines Projekts im Raum ermittelt. In erster Linie ergibt sich das Ergebnis der Raumwirksamkeitsanalyse aus der Verbesserung der Verbindungswirkung von zentralen Orten zusammen mit der Strukturschwäche im Raum - in zweiter Linie durch städtebauliche Effekte, vor allem durch die Entlastung von Ortsdurchfahrten. Die Raumwirksamkeit ist das Ergebnis der höher bewerteten Komponente, also entweder der Verbindungswirkung oder der Entlastungswirkung. Bisher werden nicht beide Komponenten beachtet, sondern nur diejenige mit der höheren Punktezahl, obwohl beide von Bedeutung sind.

Das Ergebnis der vom Bund durchgeführten Raumwirksamkeitsanalyse fließt mit in die Berechnung der Projektnutzen mit ein, wobei wiederum maximal 5 Punkte erreicht werden können.

Die Punkte wurden nach folgendem Muster vergeben:

Punkte	Ergebnis RWA
0,0	keine Wirkung
0,8	geringe Wirkung
1,7	mittlere Wirkung
2,5	hohe Wirkung
3,3	sehr hohe Wirkung
4,2	herausragende Wirkung
5,0	TEN Wirkung

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 wird die alte Methodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 überarbeitet. Bei den Projektbewertungen wird eine neue RWA zum Einsatz kommen. Die Ergebnisse liegen zurzeit noch nicht vor, weshalb auf die alten Untersuchungen zurückgegriffen wurde.

Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten

Bestandteil der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) ist die Ermittlung der Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten.

Die ermittelte Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten, die im Rahmen der Raumwirksamkeitsanalyse im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 vom Bund durchgeführt wurde, wurde einer 5-Punkte-Skala zugeordnet. Im Rahmen der Berechnungen wurden ebenfalls der maximale Entlastungswert von Ortsdurchfahrten ermittelt und auf einer 5-Punkte-Skala gewichtet. In den Projektnutzen fließt der höhere Wert ein.

Die Punkte wurden nach folgendem Muster vergeben:

Punkte	Entlastungswirkung
0,0	keine Bedeutung
1,3	geringe Bedeutung
2,5	mittlere Bedeutung
3,8	hohe Bedeutung
5,0	herausragende Bedeutung

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 wird die alte Methodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 überarbeitet. Bei den Projektbewertungen wird eine neue RWA zum Einsatz kommen. Die Ergebnisse liegen zurzeit noch nicht vor, weshalb auf die alten Untersuchungen zurückgegriffen wurde.

Entwicklungsachsen

Entwicklungsachsen sind in Raumordnerischen Plänen festgelegte Korridore, unter anderem, zur Schaffung und Ergänzung von leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur zwischen den Städten, deren Anbindung an das Umland, sowie die Schaffung und Ergänzung von Versorgungsinfrastruktur, wie Einkaufsmärkte, Ärzte, Krankenhäuser, usw. Die Verkehrswege von Entwicklungsachsen sollen Verkehr bündeln, also auch von Nebenstrecken abziehen, zentrale Städte besser erschließen, sowie den wirtschaftlichen Austausch von Gütern erleichtern. Die dezentrale ländliche Siedlungsstruktur soll damit gestärkt werden und die Raumentwicklung ausgewogen verlaufen.

Der Landesentwicklungsplan 2002 (LEP 2002) des Landes Baden-Württemberg definiert Entwicklungsachsen wie folgt:

Plansatz 2.6.1: "Das System der Entwicklungsachsen soll als Netz leistungsfähiger, gebündelter Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur das zentralörtliche System ergänzen und durch die Förderung der räumlichen Verflechtungen und des Leistungsaustauschs zur Festigung der dezentralen Siedlungsstruktur und zu einer ausgewogenen Raumentwicklung beitragen."

Im Landesentwicklungsplan 2002 sind nachfolgende Entwicklungsachsen enthalten, die nach ihrer Bedeutung bewertet wurden:

- Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim,
- Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Heilbronn,
- Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall,
- Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen),
- Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm,
- Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen,
- Stuttgart - Reutlingen/Tübingen,
- Stuttgart - Böblingen/Sindelfingen - Herrenberg - Horb am Neckar - Rottweil - Villingen-Schwenningen,
- Stuttgart - Leonberg - Calw,
- Herrenberg - Nagold,
- Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg,
- Heilbronn - Neckarsulm - Mosbach - Eberbach - Neckargemünd - Heidelberg,

- Heilbronn - Neckarsulm - Adelsheim/Osterburken - Tauberbischofsheim (- Würzburg),
- Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen),
- Heilbronn - Bretten - Karlsruhe,
- Tauberbischofsheim - Walldürn/Hardheim - Buchen (Odenwald) - Adelsheim/Osterburken - Mosbach - Meckesheim,
- (Marktheidenfeld -) Wertheim (- Miltenberg),
- Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm,
- Giengen an der Brenz (- Dillingen an der Donau),
- Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim(/Ludwigshafen am Rhein),
- Karlsruhe - Bruchsal - Wiesloch/Walldorf - Heidelberg,
- Karlsruhe - Pforzheim,
- Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt,
- Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg,
- Karlsruhe (- Wörth am Rhein),
- Bruchsal - Bretten - Mühlacker,
- (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim (- Darmstadt),
- (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim - Heidelberg,
- Heidelberg - Weinheim (- Darmstadt),
- Walldürn/Hardheim (- Miltenberg),
- Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar,
- Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen,
- Freiburg im Breisgau - Emmendingen - Lahr/Schwarzwald - Offenburg,
- Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen,
- Freiburg im Breisgau - Bad Krozingen/Staufen im Breisgau - Müllheim - Lörrach/ Weil am Rhein,
- Freiburg im Breisgau - Breisach am Rhein (- Colmar),
- Offenburg - Kehl (- Strasbourg),
- Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen,
- Villingen-Schwenningen - Rottweil - Balingen - Hechingen - Reutlingen/Tübingen,
- Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm),
- Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - Konstanz,
- Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen),
- Rottweil - Tuttlingen,

- (Zürich -) Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten,
- Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen),
- Lörrach/Weil am Rhein (- Basel),
- Singen (Hohentwiel) (- Schaffhausen - Zürich),
- Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten,
- Stockach - Meßkirch,
- Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen),
- Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten,
- Ulm(/Neu-Ulm) (- Günzburg/Leipheim),
- Ulm(/Neu-Ulm) (- Memmingen),
- Ulm(/Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten,
- Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Lindau (Bodensee) - Wangen im Allgäu - Leutkirch im Allgäu (- Memmingen).

Die Bewertung der Bedeutung der Entwicklungsachsen erfolgte nach der Anzahl der verbundenen zentralen Orte nach ihrer Größe und Funktion, von Metropolregionen über Oberzentren und Mittelzentren zu Unterzentren. Kleinzentren wurden nicht beachtet, werden allerdings bei der Komponente "**Verbindungswirkung**" berücksichtigt.

Metropolregionen

Der Landesentwicklungsplans 2002 definiert Metropolregionen wie folgt: "Europäische Metropolregionen (EMR) sind räumliche und funktionale Standorte, deren herausragende Funktionen im internationalen Maßstab über die nationalen Grenzen hinweg ausstrahlen. Sie stellen weder eine neue Raumkategorie noch eine weitere Kategorie im Rahmen des Zentrale-Orte-Systems dar."

Metropolregionen sind in der Regel hoch verdichtete Räume mit einem oder mehreren Oberzentren.

Oberzentren nach Landesentwicklungsplan 2002:

Plansatz 2.5.8: "Oberzentren sollen als Standorte großstädtischer Prägung die Versorgung eines Verflechtungsbereichs von mehreren hunderttausend Einwohnern (in der Regel die Region) mit hoch qualifizierten und spezialisierten Einrichtungen und Arbeitsplätzen gewährleisten.

Oberzentren sind die Landeshauptstadt Stuttgart sowie die Städte Heilbronn, Karlsruhe, Heidelberg, Mannheim(/Ludwigshafen am Rhein), Pforzheim, Freiburg im Breisgau, Offenburg, Villingen-Schwenningen, Konstanz, Lörrach/Weil am Rhein, Reutlingen/Tübingen, Ulm(/Neu-Ulm) und Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten.

Für den Verflechtungsbereich Region Ostwürttemberg sollen die Mittelzentren Aalen, Ellwangen (Jagst), Heidenheim an der Brenz und Schwäbisch Gmünd gemeinsam den Bedarf an oberzentralen Funktionen decken.

Das Mittelzentrum Baden-Baden soll oberzentrale Teilfunktionen in den Bereichen Tourismus (Kur- und Bäderwesen), Kultur, Kongresse und Medien wahrnehmen. Dabei soll eine enge Abstimmung mit dem Oberzentrum Karlsruhe und benachbarten Mittelzentren erfolgen."

Mittelzentren nach Landesentwicklungsplan 2002:

Plansatz 2.5.9: "Mittelzentren sollen als Standorte eines vielfältigen Angebots an höherwertigen Einrichtungen und Arbeitsplätzen so entwickelt werden, dass sie den gehobenen, spezialisierten Bedarf decken können. Mittelbereiche sollen im Ländlichen Raum mindestens 35.000 Einwohner umfassen.

Einzelne mittelzentrale Funktionen können in den Verdichtungsräumen auch von dem Mittelzentrum unmittelbar benachbarten Standorten wahrgenommen werden, wenn die Voraussetzungen dafür durch entsprechende Ausstattungsmerkmale gegeben sind, die mittelzentralen Einrichtungen in günstiger Lage gebündelt und die Funktionen des Mittelzentrums nicht beeinträchtigt werden.

Zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben sind die Mittelzentren in ein leistungsfähiges Straßennetz einzubinden und als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im Ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein.

In den Mittelbereichen ist auf eine mit den Versorgungs-, Arbeitsplatz- und Verkehrsangeboten abgestimmte Verteilung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie auf ausgewogene Raumfunktionen hinzuwirken."

Unterzentren nach Landesentwicklungsplan 2002:

Plansatz 2.5.10: "Unterzentren sollen als Standorte von Einrichtungen und Arbeitsplätzen so entwickelt werden, dass sie auch den qualifizierten, häufig wiederkehrenden Bedarf eines Verflechtungsbereichs der Grundversorgung decken können. Die Verflechtungsbereiche sollen im Ländlichen Raum mindestens 10.000 Einwohner umfassen."

Kleinzentren nach Landesentwicklungsplan 2002:

Plansatz 2.5.11: "Kleinzentren sollen als Standorte von zentralörtlichen Einrichtungen der Grundversorgung so entwickelt werden, dass sie den häufig wiederkehrenden überörtlichen Bedarf ihres Verflechtungsbereichs decken können. Die Verflechtungsbereiche sollen in der Regel mindestens 8.000 Einwohner umfassen."

In Verdichtungsräumen kann auf die Ausweisung von Kleinzentren wegen der engeren Netzdichte der Versorgungsstandorte und der daraus resultierenden Funktionsüberlagerungen verzichtet werden, wenn die Deckung des häufig wiederkehrenden überörtlichen Bedarfs ausreichend sichergestellt ist."

Zur Bewertung der Entwicklungsachsen wurden folgende Metropolregionen, auch außerhalb Baden-Württembergs, beachtet:

- (Basel)
- (Frankfurt/Rhein-Main)
- (München)
- (Nürnberg)
- (Straßburg)
- (Zürich)
- Mannheim/Rhein-Neckar
- Stuttgart

Zur Bewertung der Entwicklungsachsen wurden folgende Oberzentren, auch außerhalb Baden-Württembergs, beachtet:

- (Ansbach)
- (Aschaffenburg)
- (Darmstadt)
- (Frankfurt)

- (Kempten im Allgäu)
- (Memmingen)
- (München)
- (Nürnberg)
- (St. Gallen)
- (Strasbourg)
- (Stuttgart)
- (Würzburg)
- Freiburg im Breisgau
- Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten
- Heidelberg
- Heilbronn
- Karlsruhe
- Konstanz
- Lörrach/Weil am Rhein
- Mannheim/(Ludwigshafen)
- Offenburg
- Pforzheim
- Tübingen/Reutlingen
- Ulm(/Neu-Ulm)
- Villingen-Schwenningen

Zur Bewertung der Entwicklungsachsen wurden folgende Mittelzentren, auch außerhalb Baden-Württembergs, beachtet:

- (Colmar)
- (Dillingen an der Donau)
- (Feuchtwangen)
- (Germersheim)
- (Günzburg)
- (Haguenau)
- (Landau (Pfalz))
- (Lindau (Bodensee))
- (Miltenberg)
- (Nördlingen)
- (Schaffhausen)
- (Speyer)

- (Wörth am Rhein)
- Aalen
- Achern
- Albstadt
- Backnang
- Bad Krozingen/Staufen im Breisgau
- Bad Mergentheim
- Bad Säckingen
- Bad Saulgau
- Bad Waldsee
- Bad Wildbad
- Baden-Baden
- Balingen
- Biberach an der Riß
- Bietigheim-Bissingen/Besigheim
- Blaubeuren/Laichingen
- Böblingen/Sindelfingen
- Breisach am Rhein
- Bretten
- Bruchsal
- Buchen (Odenwald)
- Bühl
- Calw
- Crailsheim
- Donaueschingen
- Eberbach
- Ehingen (Donau)
- Ellwangen (Jagst)
- Emmendingen
- Esslingen am Neckar
- Ettlingen
- Freudenstadt
- Gaggenau/Gernsbach
- Geislingen an der Steige
- Göppingen
- Haslach/Hausach/Wolfach

- Hechingen
- Heidenheim an der Brenz
- Herrenberg
- Horb am Neckar
- Kehl
- Kirchheim unter Teck
- Künzelsau
- Lahr/Schwarzwald
- Laupheim
- Leonberg
- Leutkirch im Allgäu
- Ludwigsburg/Kornwestheim
- Metzingen
- Mosbach
- Mühlacker
- Müllheim
- Münsingen
- Nagold
- Neckarsulm
- Nürtingen
- Öhringen
- Pfullendorf
- Radolfzell am Bodensee
- Rastatt
- Rheinfelden (Baden)
- Riedlingen
- Rottenburg am Neckar
- Rottweil
- Schopfheim
- Schorndorf
- Schramberg
- Schwäbisch Gmünd
- Schwäbisch Hall
- Schwetzingen
- Sigmaringen
- Singen (Hohentwiel)

- Sinsheim
- Stockach
- Tauberbischofsheim
- Titisee-Neustadt
- Tuttlingen
- Überlingen
- Vaihingen an der Enz
- Waiblingen/Fellbach
- Waldkirch
- Waldshut-Tiengen
- Wangen im Allgäu
- Weinheim
- Wertheim
- Wiesloch/Walldorf

Zur Bewertung der Entwicklungsachsen wurden außerdem alle Unter- und Kleinzentren entsprechend beachtet, wenn diese in der Entwicklungsachse mit aufgeführt sind, werden aber aufgrund des enormen Umfangs nicht separat als Liste aufgeführt.

Bewertung

Die Bewertung der Entwicklungsachsen erfolgte nach folgendem Schema:

1. Ermittlung der Entwicklungsachsen sowie der zentralen Orte.
2. Die durch eine Entwicklungsachse angebotenen Metropolregionen, Ober-, Mittel- und Unterzentren wurden gezählt, mit Punkten gewichtet und die Summe addiert, sofern diese in der Entwicklungsachse mit aufgeführt sind. Unterzentren (rund 8.000 Einwohner) wurden mit einem Punkt gewichtet, Mittelzentren (rund 20.000 Einwohner) wurden mit 2,5 Punkten gewichtet, Oberzentren (rund 100.000 Einwohner) wurden mit 12,5 Punkten und Metropolregionen ebenfalls mit 12,5 Punkten gewichtet. Dabei bestimmt die Anzahl der Einwohner maßgeblich die Punktevergabe. In Metropolregionen wurde die Verdichtung des Raumes gewürdigt.
3. Anschließend wurden die Entwicklungsachsen mit der jeweiligen Punktezahl einer 5-Punkte-Skala zugeordnet.
4. Gehört ein Projekt keiner Entwicklungsachse an, so wurden 0 Punkte vergeben.

Methodik

Die ermittelten Punkte fließen in die Berechnung der Projektnutzen ein. Da auch Projekte vorhanden sind, die keinen Entwicklungsachsen angehören, fließen die ermittelten Punkte nur ein, sofern die ermittelten Punkte der Komponente "**Verbindungswirkung**" nicht höher liegen. Liegen sie höher, so fließen sie anstelle der Komponente "**Entwicklungsachsen**" in die Projektbewertung mit ein. Maximal können 5 Punkte erreicht werden.

Die Bedeutung der Punkte wurde wie folgt festgelegt:

Punkte	Bedeutung der Entwicklungsachse
0,0	keine Bedeutung
1,0	geringe Bedeutung
2,0	mittlere Bedeutung
3,0	hohe Bedeutung
4,0	sehr hohe Bedeutung
5,0	herausragende Bedeutung

Die einzelnen Entwicklungsachsen wurden wie folgt nach Verbindungswirkung gewichtet und durch die entsprechenden Straßenummer ergänzt. Anzumerken ist, dass Entwicklungsachsen nicht nur den Verkehrsträger Straße einschließen:

Punkte	Landesentwicklungsachse
5,0	(A81/B27) Stuttgart - Böblingen/Sindelfingen - Herrenberg - Horb am Neckar - Rottweil - Villingen-Schwenningen
4,9	(A8/B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm
4,9	(B10/B28/B313) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen
4,9	(A5) Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg
4,8	(B27/B32/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten
4,7	(A5) Freiburg im Breisgau - Bad Krozingen/Staufen im Breisgau - Müllheim - Lörrach/ Weil am Rhein
4,7	(A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm
4,5	(A5) Karlsruhe - Bruchsal - Wiesloch/Walldorf - Heidelberg
4,4	(B33) (Zürich -) Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten
4,4	(A5/A6) Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim(/Ludwigshafen am Rhein)
4,4	(A5) Freiburg im Breisgau - Emmendingen - Lahr/Schwarzwald - Offenburg
4,3	(B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen
4,3	(B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm)

noch Tabelle "Gewichtung der Landesentwicklungsachsen"

4,1	(B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten
4,1	(A6/A67) (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim (- Darmstadt)
4,1	(A5) Lörrach/Weil am Rhein (- Basel)
4,1	(A5) Heidelberg - Weinheim (- Darmstadt)
3,9	(B31/A96) Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Lindau (Bodensee) - Wangen im Allgäu - Leutkirch im Allgäu (- Memmingen)
3,9	(A8) Karlsruhe - Pforzheim
3,8	(B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim
3,6	(B27) Villingen-Schwenningen - Rottweil - Balingen - Hechingen - Reutlingen/Tübingen
3,6	(A6) Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen)
3,5	(B27/B37) Heilbronn - Neckarsulm - Mosbach - Eberbach - Neckargemünd - Heidelberg
3,5	(A81/B27/B33) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - Konstanz
3,4	(B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)
3,3	(B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Heilbronn
3,2	(A81) Heilbronn - Neckarsulm - Adelsheim/Osterburken - Tauberbischofsheim (- Würzburg)
3,1	(A8) Ulm/(Neu-Ulm) (- Günzburg/Leipheim)
3,1	(B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen
3,1	(A81) Singen (Hohentwiel) (- Schaffhausen - Zürich)
3,0	(B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen
2,8	(B27) Stuttgart - Reutlingen/Tübingen
2,8	(A656) (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim - Heidelberg
2,8	(A7) Ulm/(Neu-Ulm) (- Memmingen)
2,8	(A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg
2,8	(B10/B293) Heilbronn - Bretten - Karlsruhe
2,8	(A5/B28) Offenburg - Kehl (- Strasbourg)
2,6	(A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten
2,6	((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)
2,4	(B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)
2,2	(B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall
2,2	(A5/B462) Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt
2,1	(B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar

noch Tabelle "Gewichtung der Landesentwicklungsachsen"

1,8	(B295/L1180) Stuttgart - Leonberg - Calw
1,8	(B31/(B31a)) Freiburg im Breisgau - Breisach am Rhein (- Colmar)
1,8	(B27) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen)
1,5	(A65/B10) Karlsruhe (- Wörth am Rhein)
1,1	(B27/B292/L532/K4178) Tauberbischofsheim - Walldürn/Hardheim - Buchen (Odenwald) - Adelsheim/Osterburken - Mosbach - Meckesheim
0,8	(B35) Bruchsal - Bretten - Mühlacker
0,6	(L2310/St2310/St2315) (Marktheidenfeld -) Wertheim (- Miltenberg)
0,5	(B28) Herrenberg - Nagold
0,5	(B14) Rottweil - Tuttlingen
0,4	(B492/L1167) Giengen an der Brenz (- Dillingen an der Donau)
0,4	(L518/L521) Walldürn/Hardheim (- Miltenberg)
0,4	(B313) Stockach - Meßkirch

Verbindungswirkung

Neben der Bewertung der Landesentwicklungsachsen wird auch die Verbindungswirkung zwischen bzw. zu Metropolregionen und zentralen Orten ermittelt und entsprechend gewichtet. Dies ist notwendig, da nicht alle Projekte Landesentwicklungsachsen angehören.

Da sich die Komponenten "**Landesentwicklungsachsen**" und "**Verbindungswirkung**" überlagern, wird nachfolgend nicht darauf eingegangen welche zentralen Orte Beachtung finden, dies kann bei der Komponente "**Landesentwicklungsachsen**" nachgelesen werden.

Die Methodik zur Bewertung der Verbindungswirkung sieht vor:

1. Punkte werden anhand der zentralen Orten ermittelt. Ist die Punktezahl höher, als bei den Landesentwicklungsachsen so wird diese verwendet, ist sie geringer, wird die Punktezahl der Verbindungswirkung verwendet. Liegt keine Landesentwicklungsachse vor, wird die ermittelte Punktezahl der Verbindungswirkung verwendet.
2. Für Landesentwicklungsachsen werden Punkte für die Verbindungswirkung vergeben, ebenfalls werden Punkte für Verbindungsfunktionen außerhalb der Entwicklungsachsen vergeben.
3. Nur die höhere Punktezahl wird für die Verbindungsfunktion verwendet.

Anmerkung: Es ist bekannt, dass innerhalb von Entwicklungsachsen oft unterschiedlich hohe Prioritäten bestehen. Dies wird mit anderen Bewertungskomponenten beachtet, so dass bei einer weiteren Aufschlüsselung nur geringe Abweichungen entstünden. Daher ist eine weitere Aufschlüsselung nicht erforderlich.

Punkte wurden wie folgt vergeben:

Punkte	Verbindung
0,0	00 - keine Wirkung
0,0	00 - Anbindung KLZ
0,0	00 - KLZ-KLZ
0,1	00 - Anbindung UZ
0,1	00 - KLZ-UZ
0,3	00 - UZ-UZ
0,3	00 - Anbindung MZ
0,3	00 - KLZ-MZ

Methodik

0,5	01 - UZ-MZ
0,7	01 - MZ-MZ
1,7	02 - Anbindung OZ
1,7	02 - KLZ-OZ
1,8	02 - UZ-OZ
2,0	02 - MZ-OZ
3,3	03 - OZ-OZ
5,0	05 - MR-MR

Die ermittelten Punkte fließen mit in die Berechnung der Projektnutzen ein. Dabei werden auch Entwicklungsachsen berücksichtigt. Sofern die ermittelte Punktezahl der Komponente "**Entwicklungsachsen**" nicht höher liegt, wird die Punktezahl der "**Verbindungswirkung**" verwendet. Maximal können 5 Punkte erreicht werden.

Verbindungsfunktion nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)

Die Verkehrsnetze des Bundes werden in Deutschland nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) geplant.

Die "Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" (RIN) sind der Nachfolger der "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes" (RAS-N) und verfolgen einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz. Das bedeutet, die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft werden kombiniert. Die RIN greifen die Ziele der Raumordnung und der Landesplanung für die Erreichbarkeit der zentralen Orte auf und leiten die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze aus der zentralörtlichen Gliederung ab. Zudem treffen sie Aussagen zur Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität und geben Qualitätsvorgaben für die Gestaltung des Straßennetzes. Nach den RIN werden, unter anderem die Straßen der höchsten Bedeutung vor Straßen mit niedriger Bedeutung gestellt, um leistungsfähige und funktionierende Verkehrsnetze zu gestalten.

Die RIN werden deshalb vor allem in der Planung von Verkehrsnetzen und der Bedarfsplanung eingesetzt. Sie wurden mit den Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2008 (ARS 21/2008) vom 28. Oktober 2008 für die Bundesfernstraßen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verbindlich als Vorschrift eingeführt. Zusammen mit der Einführung der RIN, verloren die alten RAS-N ihre Bedeutung und dürfen für die Bundesfernstraßen nicht mehr eingesetzt werden.

Im Rahmen der Berechnungen der Projektnutzen fließt die Verbindungsfunktion nicht in den Projektnutzen ein. Unzureichende Verbindungen werden über den QSV des HBS, der gewichteten mittleren Verkehrsdichte, sowie des Pkw- und SV-Zeitverlustes identifiziert und berücksichtigt. Die Verbindungswirkung wird über die Komponenten "Entwicklungsachse" und "Verbindungswirkung" berücksichtigt. Die Verbindungsfunktion stellt lediglich einen Informationswert dar. Zusätzlich wird dessen Bedeutung zum besseren Verständnis dargestellt.

Anbindung Flughäfen

Flughäfen sind Start- und Landeplätze für Luftfahrzeugen mit dazugehöriger Infrastruktur. Auf Flughäfen findet regelmäßig kommerzieller Flugverkehr mit weiträumiger Verbindungswirkung statt. Flughäfen verfügen in Deutschland über einen sogenannten Bauschutzbereich und müssen von den Landesluftfahrtbehörden als Flughafen genehmigt werden. Flughäfen erfüllen einen höheren Sicherheitsstandard als einfache Flugplätze. Auf ihnen ist je nach Größe eine Flughafeninfrastruktur wie Hangars, Wartungseinrichtungen für Flugzeuge, Abfertigungsanlagen am Boden, Luftverkehrskontrolle und Serviceeinrichtungen für Passagiere, wie Restaurants, Lounges oder Sicherheitsdienste, vorhanden. In der Regel sind Flughäfen gut an das überregionale Verkehrsnetz angebunden.

In Baden-Württemberg sind ein Internationaler Großflughafen, sowie zwei große Regionalflughäfen und ein Sonderflughafen vorhanden. Im Rahmen der Berechnung der Projektnutzen wurden diese wichtigsten Luftfahrtdrehkreuze des Landes beachtet, sowie weitere außerhalb des Landes. Maximal konnte jedes Projekt 5 Punkte entsprechend der Anbindungsfunktion und der Bedeutung des jeweiligen Flughafens erreichen. Die ermittelten Punkte fließen in die Berechnung des Projektnutzens ein.



Es wurden folgende Flughäfen berücksichtigt:

Flughäfen		
Flughafen	Funktion	Passagiere 2010
Frankfurt (Main)	international (IFH)	56.440.000
Stuttgart	international (IFH)	9.226.546
Baden-Baden	groß regional (GRF)	1.192.894
Friedrichshafen	groß regional (GRF)	590.640
Lahr	Sonderflughafen (SOF)	27.569
Memmingen	klein regional (KRF)	911.609
Euro-Airport Basel Mulhouse	international (IFH)	4.129.052
Strasbourg	international (IFH)	1.060.705

Die Methodik sieht vor:

1. Als Hauptanbindung werden Verbindungen festgelegt, die direkt an einen Flughafen anschließen oder so nahe wie möglich über das Bundesfernstraßennetz zu diesen führen.
2. Als Nebenanbindung werden Verbindungen festgelegt, welche einen Flughafen, neben den Hauptverbindungen, erreichbar machen und mindestens an ein Mittelzentrum oder Straßen der Verbindungsfunktionsstufen 0, I oder II (nach den RIN) anschließen.
3. Es werden nur bedeutende Flughäfen beachtet. Das sind Flughäfen, welche international oder national anerkannt sind. Landeplätze werden aufgrund des geringen Passagieraufkommens oder geringen Luftgüterverkehrs nicht berücksichtigt.
4. Es ist die Bedeutung der Verbindungen nach den RIN zu beachten.

Für die Verbindungswirkung wurden folgende Punkte vergeben:

Punkte	Verbindungsfunktion
0,0	keine Anbindung
0,6	SOF Nebenanbindung
1,3	SOF Hauptanbindung
1,9	KRF Nebenanbindung
2,5	KRF Hauptanbindung
3,1	GRF Nebenanbindung
3,8	GRF Hauptanbindung
4,4	IFH Nebenanbindung
5,0	IFH Hauptanbindung

SOF = Sonderflughafen

KRF = kleiner Regionalflughafen

GRF = großer Regionalflughafen

IFH = internationaler Flughafen

Den Punkten wurde folgende Bedeutung zugeordnet:

Punkte	Bedeutung
0,0	keine Bedeutung
1,0	geringe Bedeutung
2,0	mittlere Bedeutung
3,0	hohe Bedeutung
4,0	sehr hohe Bedeutung
5,0	herausragende Bedeutung

Anhand dieser Methodik konnte jedes Projekt für die Anbindung von Flughäfen bis zu 5 Punkte erreichen. Die ermittelten Punkte fließen in die Berechnung des Projektnutzens ein.

Anbindung Häfen

Ein Hafen ist ein natürlich oder als Hafenanlage künstlich geschützter Uferbereich für die Schifffahrt. Ein Hafen besteht meist aus einem System von Hafenbecken, Anlegestellen, Kais, Hafenumauern und Molen. Wichtigere Häfen haben in der Regel eine eigene Verkehrsanbindungen, wie einen Eisenbahnanschluss oder Autobahnanbindung. Es wird unterschieden zwischen Seehäfen, Binnenhäfen, Kanalhäfen, Tiefwasserhäfen oder Binnenseehäfen. Seehäfen liegen an Meeren, während Binnenhäfen an Flüssen liegen. Für den möglichst umweltfreundlichen, wie auch effektiven Gütertransport, spielen Häfen eine wichtige Rolle. Ein Binnenschiff kann die Gütermenge von 2 bis 3 Güterzügen oder die Ladung von 120 bis 150 Lkw aufnehmen. Aus diesem Grund benötigen Häfen eine gute Anbindung an das überregionale Straßennetz, welches Idealerweise aufgrund des hohen Schwerverkehrsaufkommens ortsdurchfahrtsfrei angelegt ist.

In Baden-Württemberg gibt es keine Seehäfen - auch Hochseehäfen genannt - da das Land an kein Meer angrenzt. Es verfügt über 9 Binnenhäfen an Rhein, Neckar und Main. Die Binnenhäfen beschränken sich auf die Regierungsbezirke Freiburg, Karlsruhe und Stuttgart. Im Regierungsbezirk Tübingen gibt es keine Häfen für den Güterverkehr. Im Rahmen der Berechnung der Projektnutzen wurden diese wichtigen Umschlagstellen für Güter beachtet. Maximal konnte jedes Projekt 5 Punkte entsprechend der Anbindungsfunktion und der Bedeutung des jeweiligen Hafens erreichen. Die ermittelten Punkte fließen in die Berechnung des Projektnutzens ein.



Es werden folgenden Häfen beachtet:

Binnenhäfen in Baden-Württemberg		
Hafen	Umschlag 2009	Anbindungen über das Straßennetz
Mannheim	7.867.778t	A5, A6, A61, A63, A67, A650, B9, B36, B37, B38, B40, B44
Karlsruhe	6.292.051t	A5, A8, B10
Heilbronn	3.604.647t	A6, A81, B27, B39, B293
Kehl	3.886.636t	A5, A35 (F), B28, B36
Stuttgart	926.901t	A8, A81, B10, B14, B27, B29, B313
Breisach	771.485t	A5, B31
Plochingen	614.386t	A8, A81, B10, B14, B27, B29, B313
Weil am Rhein	460.729t	A5, A98/B34, A35 (F), A36 (F), N2 (CH), N3 (CH), B532
Wertheim	102.614t	L506, L2310, A3, A7, A81

Die Methodik sieht vor:

1. Als Hauptanbindung werden Verbindungen festgelegt, die direkt an einen Hafen anschließen oder so nahe wie möglich über das Bundesfernstraßennetz zu diesem führen.
2. Als Nebenanbindung werden Verbindungen festgelegt, welche einen Hafen, neben den Hauptverbindungen, erreichbar machen und mindestens an ein Mittelzentrum anschließen.
3. Es werden nur bedeutende Häfen beachtet. Das sind Häfen, welche international oder national anerkannt sind. Kleinsthäfen werden aufgrund des geringen Gütertransports, falls vorhanden, nicht beachtet, dies trifft auch auf Fährhäfen und Marinas zu.
4. Es ist die Bedeutung der Verbindungen nach den RIN zu beachten.

Für die Verbindungswirkung wurden folgende Punkte vergeben:

Punkte	Verbindungsfunktion
0,0	keine Anbindung
1,3	Binnenhafen Nebenanbindung
2,5	Binnenhafen Hauptanbindung
3,8	Seehafen Nebenanbindung
5,0	Seehafen Hauptanbindung

Je bedeutender ein Hafen, desto mehr Punkte wurden vergeben. Anhand dieser Methodik konnte jedes Projekt für die Anbindung von Häfen bis zu 5 Punkte erreichen. Die ermittelten Punkte fließen in die Berechnung des Projektnutzens ein.

Anbindung Güterverkehrszentren und -terminals

Güterverkehrszentren und -terminals verknüpfen die einzelnen Verkehrsträger und dienen dazu Güterverkehr von der Straße auf die anderen Verkehrsträger Schiene, Wasser und Luft zu verlagern. Ein optimales Güterverkehrszentrum oder -terminal verknüpft daher alle Verkehrsträger. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs zu Güterverkehrszentren und -terminals sollten die Zulaufstrecken gut und ortsdurchfahrtsfrei ausgebaut sein.

Obwohl Güterverkehrszentren für den Güterverkehr eine wichtige Rolle spielen, gibt es zurzeit in Baden-Württemberg Güterverkehrszentren nur bei Weil am Rhein, Ulm an der Donau und Kornwestheim bei Stuttgart. Hinzu kommt ein Güterverkehrsterminal in Singen am Hohentwiel.

Im Rahmen der Berechnung der Projektnutzen wurden diese wichtigen Umschlagknoten für Güter beachtet. Maximal konnte jedes Projekt 5 Punkte entsprechend der Anbindungsfunktion erreichen. Die ermittelten Punkte fließen in die Berechnung des Projektnutzens ein.



Methodik

Es wurden folgende Güterverkehrszentren, auch außerhalb Baden-Württembergs, beachtet:

Güterverkehrszentren			
GVZ	Verknüpfung	Transversale	Anbindung
Kornwestheim	Straße, Schiene, Schifffahrt (Hafen Stuttgart, Plochingen), Luftfahrt (Stuttgart)	Bahntransversale: Belgien (Seehafen Antwerpen), Italien, Niederlande (Seehafen Rotterdam), Skandinavien sowie Paris - Bratislava/Budapest.	A8 (Stuttgart/Karlsruhe/(Mannheim)/Pforzheim), A81 (Heilbronn/Villingen-Schwenningen), B10 (Göppingen/Stuttgart/Pforzheim), B14 (Waiblingen) B27 (Reutlingen/Stuttgart/Tübingen), B29 (Schwäbisch-Gmünd)
Ulm (Donau)	Straße, Schiene, Schifffahrt (Stuttgart), Luftfahrt (Stuttgart)	Bahntransversale: Belgien (Seehafen Antwerpen), Italien, Niederlande (Seehafen Rotterdam), Polen, Skandinavien.	A7 (Heidenheim/Kempton), A8 (Günzburg/Stuttgart), B10 (Geislingen (Steige)), B30 (Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten), B311 (Ehingen (Donau)/Sigmaringen)
Weil am Rhein	Straße, Schiene, Schifffahrt, Luftfahrt (Basel)	Bahntransversale: Belgien (Seehafen Antwerpen), Italien, Niederlande (Seehafen Rotterdam), Skandinavien.	A5 (Basel/Freiburg (Breisgau)/Karlsruhe/Lörrach), A98/B34 (Waldshut-Tiengen/(Singen (Hohentwiel))), A35 (F) (Mulhouse), N3 (CH) (Rheinfelden/Zürich), B317 (Titisee-Neustadt/(Villingen-Schwenningen))
In Bayern:	GVZ Augsburg, GVZ Ingolstadt, GVZ Nürnberg, GVZ Regensburg.		
In Hessen:	GVZ Kassel.		
In Rheinland-Pfalz:	GVZ Koblenz, GVZ Trier.		

Es wurden folgende Güterverkehrsterminals, auch außerhalb Baden-Württembergs, beachtet:

Güterverkehrsterminals			
GVZ	Verknüpfung	Transversale	Anbindung
Singen	Straße, Schiene	Zulaufsstrecke zur neuen Alpentransversale (NEAT)	A81 (Stuttgart/Villingen-Schwenningen/Singen), A98 (Stockach/Singen/(Schaffhausen)), B31 (Stockach/Friedrichshafen/Lindau), B33 (Villingen-Schwenningen/Donaueschingen/Geisingen/Immendingen/Singen/Konstanz/Ravensburg/Weingarten)
In Bayern:	Aschaffenburg, Augsburg, Nürnberg		
In Rheinland-Pfalz:	Germersheim		

Methodik:

1. Als Hauptanbindung werden Verbindungen festgelegt, die ein Güterverkehrszentrum oder -terminal hauptsächlich erreichbar machen.
2. Als Nebenanbindung werden Verbindungen festgelegt, welche ein Güterverkehrszentrum oder -terminal über das weiter untergeordnete Netz, neben den Hauptverbindungen, erreichbar machen und mindestens ein Mittelzentrum anschließen.
3. Es werden alle Güterverkehrszentren und -terminals in Baden-Württemberg und den angrenzenden Ländern beachtet. Terminals, die Häfen darstellen, werden nicht berücksichtigt. Sie finden Berücksichtigung in der Bewertungskomponente "**Anbindung von Häfen**".
4. Da manche Güterverkehrszentren oder -terminals mit dem Einzugsgebiet konkurrieren, können die selben Einzugsgebiete, bei entsprechender Größe, auch mehreren Güterverkehrszentren oder -terminals zugeordnet werden.
5. Es ist die Bedeutung der Verbindungen nach en RIN zu beachten.

Für die Verbindungswirkung wurden folgende Punkte vergeben:

Punkte	Verbindungswirkung
0,0	keine Anbindung
1,3	KVT-Nebenanbindung
2,5	KVT-Hauptanbindung
3,8	GVZ-Nebenanbindung
5,0	GVZ-Hauptanbindung

KVT = Güterverkehrsterminal

GVZ = Güterverkehrszentrum

Je bedeutender die Anbindung an ein Güterverkehrszentrum oder -terminal, desto mehr Punkte wurden vergeben. Jedes Projekt kann für die Anbindung von Güterverkehrszentren oder -terminals bis zu 5 Punkte erreichen. Die ermittelten Punkte fließen in die Berechnung des Projektnutzens ein.

Anbindung Messen

Eine Messe, im wirtschaftlichen Sinne, ist eine zeitlich begrenzte, wiederkehrende Marketingveranstaltung, die es Herstellern oder Verkäufern von Waren oder einer Dienstleistung ermöglicht, diese zur Schau zu stellen, zu erläutern und zu verkaufen. Ziel von Messen ist für Unternehmen in erster Linie die Steigerung des Gewinns, die Auffrischung von Kundenkontakten, die Steigerung des Bekanntheitsgrades sowie der Informationsaustausch. Messen finden an sogenannten Messestandorten statt, welcher mit der entsprechenden Infrastruktur, wie Hallen, Freigelände, Lagermöglichkeiten, Parkplätze usw. ausgestattet sind. Große Messestandorte, kurz als Messe bezeichnet, sind in der Regel gut an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen und verfügen üblicherweise über eigene Autobahnauffahrten oder Bahnhaltepunkte.

In Baden-Württemberg gibt es 10 vom Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg anerkannte mittlere und große Messestandorte, neben kleinen regionalen Messen. Im Rahmen der Berechnung der Projektnutzen wurden die anerkannten Messestandorte beachtet. Maximal konnte jedes Projekt 5 Punkte entsprechend der Anbindungsfunktion und Größe des Messestandorts erreichen. Die ermittelten Punkte fließen in die Berechnung des Projektnutzens ein.



Methodik

Es wurden folgende Messen, auch außerhalb von Baden-Württemberg, beachtet:

Überregionale Messen		
Stuttgart	105.200 qm	1.250.000 Besucher/a
Friedrichshafen	70.000 qm	600.000 Besucher/a
Karlsruhe	52.000 qm	700.000 Besucher/a
Frankfurt (Main)	321.754 qm	2.575.899 Besucher/a
Basel (CH)	162.000 qm	1.000.000 Besucher/a

Regionale Messen	
Sinsheim	40.000 qm
Offenburg	23.000 qm
Ulm	22.000 qm
Freiburg	21.500 qm
Mannheim	9.500 qm
Sindelfingen	8.000 qm
Villingen-Schwenningen	3.300 qm

Methodik:

1. Als Hauptanbindung werden Verbindungen festgelegt, die direkt an eine Messe anschließen oder so nahe wie möglich über das Bundesfernstraßennetz zu dieser führen.
2. Als Nebenanbindung werden Verbindungen festgelegt, welche eine Messe, neben den Hauptverbindungen, erreichbar machen und mindestens an ein Mittelzentrum anschließen.
3. Es werden nur bedeutende Messen beachtet. Das sind anerkannte Messestandorte mit entsprechender Bedeutung. Klein- und Kleinstmessen, mit oft nur ein bis zwei Veranstaltungen pro Jahr oder im Verhältnis geringer Besucherzahl, werden nicht beachtet.
4. Es ist die Bedeutung der Verbindungen nach den RIN zu beachten.

Für die Verbindungswirkung wurden folgende Punkte vergeben:

Punkte	Verbindungswirkung
0,0	keine Anbindung
1,3	regionale Messe Nebenanbindung
2,5	regionale Messe Hauptanbindung
3,8	überregionale Messe Nebenanbindung

5,0	überregionale Messe Hauptanbindung
-----	------------------------------------

Je bedeutender die Anbindung an eine Messe, desto mehr Punkte wurden vergeben. Anhand dieser Methodik konnte jedes Projekt für die Anbindung von Messen bis zu 5 Punkte erreichen. Die ermittelten Punkte fließen in die Berechnung des Projektnutzens ein.

Prioritätskonflikte

Prioritätskonflikte sind Konflikte, die auftreten, wenn der tatsächliche, verkehrliche Bedarf und die Priorität von Bund und Land auseinander gehen. Das heißt, besteht zum Beispiel für ein Projekt ein hoher Bedarf und der Bund stuft dieses in den Weiteren Bedarf ein, so entsteht ein Prioritätskonflikt. Der Prioritätskonflikt errechnet sich aus

- der Priorität des Bundes:

Vordringliche Bedarf	2 Punkte
Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	1 Punkt
Weiterer Bedarf	0 Punkte

- der Priorität des Landes anhand der in 2007 vorgenommenen Priorisierung:

A1	3 Punkte
A2	3 Punkte
B*	2 Punkte
B2	2 Punkte
B3	2 Punkte
B4	2 Punkte
B5	2 Punkte
C*	1 Punkt
C4	1 Punkt
C5	1 Punkt
C6	1 Punkt
kein Bedarf	0 Punkte
	(für Projekte, die nicht in der Prioritätenliste des Landes enthalten sind)

- und des ermittelten Projektnutzens.

Berechnung

1. Ermittlung der bestehenden Priorität:

Die ermittelten Punkte bei der Priorität des Bundes werden mit den ermittelten Punkten bei der Priorität des Landes addiert. Somit können maximal 5 Punkte erreicht werden.

2. Ermittlung des Nutzens:

Die Punktezahl des Projektnutzens wird durch die maximal ermittelte Punktezahl des höchsten Projektnutzens aller Projekte dividiert und mit fünf multipliziert, so dass alle Werte zu einer 5-Punkte-Skala umgewandelt werden. Dem Projekt mit dem höchsten Nutzen werden fünf Punkt zugeordnet.

3. In einem letzten Schritt werden die unter Punkt 1 ermittelten Punkte, von den ermittelten Punkten unter Punkt 2 abgezogen. Ergibt sich ein positiver Wert, so liegt ein Prioritätskonflikt vor, der bis zu einer Größenordnung von 1,0 im Rahmen liegt. Ergibt sich ein negativer Wert, so liegt eine höhere zugesicherte Priorität als der Nutzen vor, wobei wiederum der Wert bis zu einer Größenordnung von bis zu -1,0 im Rahmen liegt.

Zur Verdeutlichung der Bedeutung der Punkte wurde abschließend folgende Skala erstellt, wobei negative Werte automatisch dem Wert "kein Konflikt" entsprechen:

Punkte	Prioritätskonflikt
<1,0	kein Konflikt
1,0	geringer Konflikt
2,0	mittlerer Konflikt
3,0	hoher Konflikt
4,0	sehr hoher Konflikt
5,0	herausragender Konflikt

Nach dieser Methodik konnten maximal 5 Punkte erreicht werden. Diese fließen nicht in die Berechnung des Projektnutzens ein, sondern stellen ein eigenes Ergebnis dar: den Prioritätskonflikt.

Verkehrsschatten

Bisher wurde als Verkehrsschatten bezeichnet, wenn sich jemand benachteiligt fühlte, da bei ihm nichts gebaut wird. Dies ist eine rein subjektive Empfindung. Deshalb wurde der Verkehrsschatten aus der Anzahl der ermittelten Nutzungskonflikte und dem Prioritätskonflikt berechnet. Wieder kommt eine 5-Punkte-Skala zum Einsatz, wobei von Verkehrsschatten erst bei einer errechneten Punktezahl von 2 oder höher gesprochen werden kann (mittlerer Verkehrsschatten)

Berechnung

1. Damit eine Berechnung möglich war, mussten bestehende oder zu erwartende Konflikte ermittelt werden. Dabei wurde jeder Konflikt mit einem Punkt gewichtet. So konnten maximal sieben Punkte erreicht werden.

Konflikt	Punkte
Hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Verkehrsbelastung außerorts in 2010, wenn laut Prognose das Verkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird.	1
Hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Schwerverkehrsbelastung außerorts in 2010, wenn laut Prognose das Schwerverkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird.	1
Hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Verkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten, wenn laut Prognose das Verkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird.	1
Hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Schwerverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten, wenn laut Prognose das Schwerverkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird.	1
Die voraussichtlich Qualität des Verkehrsablaufes in 2030 beträgt E oder F. Es ist eine sehr hohe Belastung oder Überlastung ist zu erwarten.	1
Die bestehende Netzfunktion nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) ist problematisch, besonders problematisch oder nicht vertretbar und wird sich voraussichtlich nicht bessern.	1
Eine angebaute Ortsdurchfahrt ist vorhanden. Ausschlaggebend ist eine geschlossene Ortslage mit mindestens einer direkten Zufahrt zu einem Grundstück. Die Straße muss das Grundstück erschließen.	1

2. In einem zweiten Schritt wurden die ermittelten Punkte auf eine 5-Punkte-Skala umgerechnet.

3. In einem dritten Schritt wurde die Skalenwerte der Konflikte mit dem ermittelten Prioritätskonflikt multipliziert.
4. Anschließend wurden die ermittelten Werte auf eine 5-Punkte-Skala umgerechnet.

Zur Verdeutlichung der Bedeutung der Punkte wurde anschließend folgende Skala erstellt:

Punkte	Verkehrsschatten
0,0	kein Verkehrsschatten
1,0	geringer Verkehrsschatten
2,0	mittlerer Verkehrsschatten
3,0	hoher Verkehrsschatten
4,0	sehr hoher Verkehrsschatten
5,0	herausragender Verkehrsschatten

Nach dieser Methodik konnten maximal 5 Punkte erreicht werden. Diese fließen nicht in die Berechnung des Projektnutzens ein, sondern stellen ein eigenes Ergebnis dar: den Verkehrsschatten.

Ergebnistabelle

Lfd-Nr.	Lfd-Ti.	Nr.	Str.	S1	S2	S3	ung	Bezeichnung	Baup	Länge	Investition	BWPV-Nr.	Bemerkung	ÖKO	Zählstelle												Abschnitt												Projektrelevante Abschnittslänge												Abschnittslänge innerorts												Lage innerhalb eines Ballungsraums												Tunnellage																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
															Z01	Z02	Z03	Z04	Z05	Z06	Z07	Z08	Z09	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z19	Z20	Z21	Z22	Z23	Z24	Z25	Z26	Z27	Z28	Z29	Z30	Z31	Z32	Z33	Z34	Z35	Z36	Z37	Z38	Z39	Z40	Z41	Z42	Z43	Z44	Z45	Z46	Z47	Z48	Z49	Z50	Z51	Z52	Z53	Z54	Z55	Z56	Z57	Z58	Z59	Z60	Z61	Z62	Z63	Z64	Z65	Z66	Z67	Z68	Z69	Z70	Z71	Z72	Z73	Z74	Z75	Z76	Z77	Z78	Z79	Z80	Z81	Z82	Z83	Z84	Z85	Z86	Z87	Z88	Z89	Z90	Z91	Z92	Z93	Z94	Z95	Z96	Z97	Z98	Z99	Z100	Z101	Z102	Z103	Z104	Z105	Z106	Z107	Z108	Z109	Z110	Z111	Z112	Z113	Z114	Z115	Z116	Z117	Z118	Z119	Z120	Z121	Z122	Z123	Z124	Z125	Z126	Z127	Z128	Z129	Z130	Z131	Z132	Z133	Z134	Z135	Z136	Z137	Z138	Z139	Z140	Z141	Z142	Z143	Z144	Z145	Z146	Z147	Z148	Z149	Z150	Z151	Z152	Z153	Z154	Z155	Z156	Z157	Z158	Z159	Z160	Z161	Z162	Z163	Z164	Z165	Z166	Z167	Z168	Z169	Z170	Z171	Z172	Z173	Z174	Z175	Z176	Z177	Z178	Z179	Z180	Z181	Z182	Z183	Z184	Z185	Z186	Z187	Z188	Z189	Z190	Z191	Z192	Z193	Z194	Z195	Z196	Z197	Z198	Z199	Z200	Z201	Z202	Z203	Z204	Z205	Z206	Z207	Z208	Z209	Z210	Z211	Z212	Z213	Z214	Z215	Z216	Z217	Z218	Z219	Z220	Z221	Z222	Z223	Z224	Z225	Z226	Z227	Z228	Z229	Z230	Z231	Z232	Z233	Z234	Z235	Z236	Z237	Z238	Z239	Z240	Z241	Z242	Z243	Z244	Z245	Z246	Z247	Z248	Z249	Z250	Z251	Z252	Z253	Z254	Z255	Z256	Z257	Z258	Z259	Z260	Z261	Z262	Z263	Z264	Z265	Z266	Z267	Z268	Z269	Z270	Z271	Z272	Z273	Z274	Z275	Z276	Z277	Z278	Z279	Z280	Z281	Z282	Z283	Z284	Z285	Z286	Z287	Z288	Z289	Z290	Z291	Z292	Z293	Z294	Z295	Z296	Z297	Z298	Z299	Z300	Z301	Z302	Z303	Z304	Z305	Z306	Z307	Z308	Z309	Z310	Z311	Z312	Z313	Z314	Z315	Z316	Z317	Z318	Z319	Z320	Z321	Z322	Z323	Z324	Z325	Z326	Z327	Z328	Z329	Z330	Z331	Z332	Z333	Z334	Z335	Z336	Z337	Z338	Z339	Z340	Z341	Z342	Z343	Z344	Z345	Z346	Z347	Z348	Z349	Z350	Z351	Z352	Z353	Z354	Z355	Z356	Z357	Z358	Z359	Z360	Z361	Z362	Z363	Z364	Z365	Z366	Z367	Z368	Z369	Z370	Z371	Z372	Z373	Z374	Z375	Z376	Z377	Z378	Z379	Z380	Z381	Z382	Z383	Z384	Z385	Z386	Z387	Z388	Z389	Z390	Z391	Z392	Z393	Z394	Z395	Z396	Z397	Z398	Z399	Z400	Z401	Z402	Z403	Z404	Z405	Z406	Z407	Z408	Z409	Z410	Z411	Z412	Z413	Z414	Z415	Z416	Z417	Z418	Z419	Z420	Z421	Z422	Z423	Z424	Z425	Z426	Z427	Z428	Z429	Z430	Z431	Z432	Z433	Z434	Z435	Z436	Z437	Z438	Z439	Z440	Z441	Z442	Z443	Z444	Z445	Z446	Z447	Z448	Z449	Z450	Z451	Z452	Z453	Z454	Z455	Z456	Z457	Z458	Z459	Z460	Z461	Z462	Z463	Z464	Z465	Z466	Z467	Z468	Z469	Z470	Z471	Z472	Z473	Z474	Z475	Z476	Z477	Z478	Z479	Z480	Z481	Z482	Z483	Z484	Z485	Z486	Z487	Z488	Z489	Z490	Z491	Z492	Z493	Z494	Z495	Z496	Z497	Z498	Z499	Z500	Z501	Z502	Z503	Z504	Z505	Z506	Z507	Z508	Z509	Z510	Z511	Z512	Z513	Z514	Z515	Z516	Z517	Z518	Z519	Z520	Z521	Z522	Z523	Z524	Z525	Z526	Z527	Z528	Z529	Z530	Z531	Z532	Z533	Z534	Z535	Z536	Z537	Z538	Z539	Z540	Z541	Z542	Z543	Z544	Z545	Z546	Z547	Z548	Z549	Z550	Z551	Z552	Z553	Z554	Z555	Z556	Z557	Z558	Z559	Z560	Z561	Z562	Z563	Z564	Z565	Z566	Z567	Z568	Z569	Z570	Z571	Z572	Z573	Z574	Z575	Z576	Z577	Z578	Z579	Z580	Z581	Z582	Z583	Z584	Z585	Z586	Z587	Z588	Z589	Z590	Z591	Z592	Z593	Z594	Z595	Z596	Z597	Z598	Z599	Z600	Z601	Z602	Z603	Z604	Z605	Z606	Z607	Z608	Z609	Z610	Z611	Z612	Z613	Z614	Z615	Z616	Z617	Z618	Z619	Z620	Z621	Z622	Z623	Z624	Z625	Z626	Z627	Z628	Z629	Z630	Z631	Z632	Z633	Z634	Z635	Z636	Z637	Z638	Z639	Z640	Z641	Z642	Z643	Z644	Z645	Z646	Z647	Z648	Z649	Z650	Z651	Z652	Z653	Z654	Z655	Z656	Z657	Z658	Z659	Z660	Z661	Z662	Z663	Z664	Z665	Z666	Z667	Z668	Z669	Z670	Z671	Z672	Z673	Z674	Z675	Z676	Z677	Z678	Z679	Z680	Z681	Z682	Z683	Z684	Z685	Z686	Z687	Z688	Z689	Z690	Z691	Z692	Z693	Z694	Z695	Z696	Z697	Z698	Z699	Z700	Z701	Z702	Z703	Z704	Z705	Z706	Z707	Z708	Z709	Z710	Z711	Z712	Z713	Z714	Z715	Z716	Z717	Z718	Z719	Z720	Z721	Z722	Z723	Z724	Z725	Z726	Z727	Z728	Z729	Z730	Z731	Z732	Z733	Z734	Z735	Z736	Z737	Z738	Z739	Z740	Z741	Z742	Z743	Z744	Z745	Z746	Z747	Z748	Z749	Z750	Z751	Z752	Z753	Z754	Z755	Z756	Z757	Z758	Z759	Z760	Z761	Z762	Z763	Z764	Z765	Z766	Z767	Z768	Z769	Z770	Z771	Z772	Z773	Z774	Z775	Z776	Z777	Z778	Z779	Z780	Z781	Z782	Z783	Z784	Z785	Z786	Z787	Z788	Z789	Z790	Z791	Z792	Z793	Z794	Z795	Z796	Z797	Z798	Z799	Z800	Z801	Z802	Z803	Z804	Z805	Z806	Z807	Z808	Z809	Z810	Z811	Z812	Z813	Z814	Z815	Z816	Z817	Z818	Z819	Z820	Z821	Z822	Z823	Z824	Z825	Z826	Z827	Z828	Z829	Z830	Z831	Z832	Z833	Z834	Z835	Z836	Z837	Z838	Z839	Z840	Z841	Z842	Z843	Z844	Z845	Z846	Z847	Z848	Z849	Z850	Z851	Z852	Z853	Z854	Z855	Z856	Z857	Z858	Z859	Z860	Z861	Z862	Z863	Z864	Z865	Z866	Z867	Z868	Z869	Z870	Z871	Z872	Z873	Z874	Z875	Z876	Z877	Z878	Z879	Z880	Z881	Z882	Z883	Z884	Z885	Z886	Z887	Z888	Z889	Z890	Z891	Z892	Z893	Z894	Z895	Z896	Z897	Z898	Z899	Z900	Z901	Z902	Z903	Z904	Z905	Z906	Z907	Z908	Z909	Z910	Z911	Z912	Z913	Z914	Z915	Z916	Z917	Z918	Z919	Z920	Z921	Z922	Z923	Z924	Z925	Z926	Z927	Z928	Z929	Z930	Z931	Z932	Z933	Z934	Z935	Z936	Z937	Z938	Z939	Z940	Z941	Z942	Z943	Z944	Z945	Z946	Z947	Z948	Z949	Z950	Z951	Z952	Z953	Z954	Z955	Z956	Z957	Z958	Z959	Z960	Z961	Z962	Z963	Z964	Z965	Z966	Z967	Z968	Z969	Z970	Z971	Z972	Z973	Z974	Z975	Z976	Z977	Z978	Z979	Z980	Z981	Z982	Z983	Z984	Z985	Z986	Z987	Z988	Z989	Z990	Z991	Z992	Z993	Z994	Z995	Z996	Z997	Z998	Z999	Z1000	Z1001	Z1002	Z1003	Z1004	Z1005	Z1006	Z1007	Z1008	Z1009	Z1010	Z1011	Z1012	Z1013	Z1014	Z1015	Z1016	Z1017	Z1018	Z1019	Z1020	Z1021	Z1022	Z1023	Z1024	Z1025	Z1026	Z1027	Z1028	Z1029	Z1030	Z1031	Z1032	Z1033	Z1034	Z1035	Z1036	Z1037	Z1038	Z1039	Z1040	Z1041	Z1042	Z1043	Z1044	Z1045	Z1046	Z1047	Z1048	Z1049	Z1050	Z1051	Z1052	Z1053	Z1054	Z1055	Z1056	Z1057	Z1058	Z1059	Z1060	Z1061	Z1062	Z1063	Z1064	Z1065	Z1066	Z1067	Z1068	Z1069	Z1070	Z1071	Z1072	Z1073	Z1074	Z1075	Z1076	Z1077	Z1078	Z1079	Z1080	Z1081	Z1082	Z1083	Z1084	Z1085	Z1086	Z1087	Z1088	Z1089	Z1090	Z1091	Z1092	Z1093	Z1094	Z1095	Z1096	Z1097	Z1098	Z1099	Z1100	Z1101	Z1102	Z1103	Z1104	Z1105	Z1106	Z1107	Z1108	Z1109	Z1110	Z1111	Z1112	Z1113	Z1114	Z1115	Z1116	Z1117	Z1118	Z1119	Z1120	Z1121	Z1122	Z1123	Z1124	Z1125	Z1126	Z1127	Z1128	Z1129	Z1130	Z1131	Z1132	Z1133	Z1134	Z1135	Z1136	Z1137	Z1138	Z1139	Z1140	Z1141	Z1142	Z1143	Z1144	Z1145	Z1146	Z1147	Z1148	Z1149	Z1150	Z1151	Z1152	Z1153	Z1154	Z1155	Z1156	Z1157	Z1158	Z1159	Z1160	Z1161	Z1162	Z1163	Z1164	Z1165	Z1166	Z1167	Z1168	Z1169	Z1170	Z1171	Z1172	Z1173	Z1174	Z1175	Z1176	Z1177	Z1178	Z1179	Z1180	Z1181	Z1182	Z1183	Z1184	Z1185	Z1186	Z1187	Z1188	Z1189	Z1190	Z1191	Z1192	Z1193	Z1194	Z1195	Z1196	Z1197	Z1198	Z1199	Z1200	Z1201	Z1202	Z1203	Z1204	Z1205	Z1206	Z1207	Z1208	Z1209	Z1210	Z1211	Z1212	Z1213	Z1214	Z1215	Z1216	Z1217	Z1218	Z1219	Z1220	Z1221	Z1222	Z1223	Z1224	Z1225	Z1226	Z1227	Z1228	Z1229	Z1230	Z1231	Z1232	Z1233	Z1234	Z1235	Z1236	Z1237	Z1238	Z1239	Z1240	Z1241	Z1242	Z1243	Z1244	Z1245	Z1246	Z1247	Z1248	Z1249	Z1250	Z1251	Z1252	Z1253	Z1254	Z1255	Z1256	Z1257	Z1258	Z1259	Z1260	Z1261	Z1262	Z1263	Z1264	Z1265	Z1266	Z1267	Z1268	Z1269	Z1270	Z1271	Z1272	Z1273	Z1274	Z1275	Z1276	Z1277	Z1278	Z1279	Z1280	Z1281	Z1282	Z1283	Z1284	Z1285	Z1286	Z1287	Z1288	Z1289	Z1290	Z1291	Z1292	Z1293	Z1294	Z1295	Z1296	Z1297	Z1298	Z1299	Z1300	Z1301	Z1302	Z1303	Z1304	Z1305	Z1306	Z1307	Z1308	Z1309	Z1310	Z1311	Z1312	Z1313	Z1314	Z1315	Z1316	Z1317	Z1318	Z1319	Z1320	Z1321	Z1322	Z1323	Z1324	Z1325	Z1326	Z1327	Z1328	Z1329	Z1330	Z1331	Z1332	Z1333	Z1334	Z1335	Z1336	Z1337	Z1338	Z1339	Z1340	Z1341	Z1342	Z1343	Z1344	Z1345	Z1346	Z1347	Z1348	Z1349	Z1350	Z1351	Z1352	Z1353	Z1354	Z1355	Z1356	Z1357	Z1358	Z1359	Z1360	Z1361	Z1362	Z1363	Z1364	Z1365	Z1366	Z1367	Z1368	Z1369	Z1370	Z1371	Z1372	Z1373	Z1374	Z1375	Z1376	Z1377	Z1378	Z1379	Z1380	Z1381	Z1382	Z1383	Z1384	Z1385	Z1386	Z1387	Z1388	Z1389	Z1390	Z1391	Z1392	Z1393	Z1394	Z1395	Z1396	Z1397	Z1398	Z1399	Z1400	Z1401	Z1402	Z1403	Z1404	Z1405	Z1406	Z1407	Z1408	Z1409	Z1410	Z1411	Z1412	Z1413	Z1414	Z1415	Z1416	Z1417	Z1418	Z1419	Z1420	Z1421	Z1422	Z1423	Z1424	Z1425	Z1426	Z1427	Z1428	Z1429	Z1430	Z1431	Z1432	Z1433	Z1434	Z1435	Z1436	Z1437	Z1438	Z1439	Z1440	Z1441	Z1442	Z1443	Z1444	Z1445	Z1446	Z1447	Z1448	Z1449

4.1	5.0	15.0%	3.75	15.0%	2.0	2.2	22.1	2.1	3	2.0	02 - mittlerer K	1.5	7.4	01 - geringer V	Nein		
4.1	4.1	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.8	1.5	2.5	22.0	3.6	5	-1.0	00 - kein Koef	-1.6	-7.7	00 - kein Verke	Nein
2.5	2.5	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.8	1.5	2.4	21.7	2.1	3	2.4	02 - mittlerer K	1.5	7.3	01 - geringer V	Nein
2.5	2.5	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.8	1.5	2.4	21.5	2.1	3	2.4	02 - mittlerer K	1.5	7.3	01 - geringer V	Nein
2.5	2.5	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.7	1.5	2.4	21.4	2.0	4	2.4	02 - mittlerer K	1.5	7.3	01 - geringer V	Nein
2.5	2.5	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.4	1.4	2.4	21.2	2.0	4	2.4	02 - mittlerer K	1.5	7.3	01 - geringer V	Nein
3.8	3.8	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.8	1.5	2.3	20.6	2.0	5	3.7	00 - kein Koef	3.7	-8.5	00 - kein Verke	Nein
5.0	5.0	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.8	1.5	2.3	20.5	1.9	4	3.7	02 - mittlerer K	1.5	7.3	01 - geringer V	Nein
4.1	4.1	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.8	1.5	2.2	19.5	2.0	6	3.7	00 - kein Koef	3.7	-10.9	00 - kein Verke	Nein
1.1	1.1	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.8	1.4	2.1	19.2	2.0	4	2.1	02 - mittlerer K	1.5	7.3	01 - geringer V	Nein
3.8	3.8	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.8	1.4	2.1	19.0	1.9	5	3.7	00 - kein Koef	3.7	-9.4	00 - kein Verke	Nein
3.1	3.1	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.4	1.3	2.1	18.5	2.0	7	-1.0	00 - kein Koef	-2.4	-13.6	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.2	2.1	18.4	0.7	1	2.1	02 - mittlerer K	1.5	7.3	01 - geringer V	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.5	0.9	1.7	17.9	0.0	0	2.0	01 - geringer K	0.0	0.0	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.2	1.2	2.0	17.8	0.7	1	2.0	01 - geringer K	0.4	2.0	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.6	1.1	2.0	17.7	1.4	2	2.0	01 - geringer K	0.8	4.0	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.3	0.8	1.7	17.2	0.0	5	2.0	00 - kein Koef	2.0	-10.2	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.0	1.1	2.0	17.6	1.4	2	2.0	01 - geringer K	0.8	3.9	00 - kein Verke	Nein
1.5	1.5	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.3	1.3	2.0	17.6	3.6	5	2.0	01 - geringer K	2.0	9.8	01 - geringer V	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.0	1.1	2.0	17.5	2.0	4	2.0	00 - kein Koef	2.0	-8.8	00 - kein Verke	Nein
3.8	3.8	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.4	1.3	2.0	17.5	2.0	4	0.0	00 - kein Koef	0.0	-0.2	00 - kein Verke	Nein
3.8	3.8	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.8	1.5	1.9	17.4	2.1	3	-1.0	00 - kein Koef	-0.6	-3.2	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.3	1.3	1.9	17.4	2.1	4	1.0	01 - geringer K	1.8	7.7	01 - geringer V	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.2	1.9	17.3	1.4	2	0.0	00 - kein Koef	0.0	0.0	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.0	1.1	1.9	17.3	0.7	1	1.0	01 - geringer K	0.4	1.9	00 - kein Verke	Nein
1.9	1.9	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.4	1.4	1.9	17.2	2.0	4	-1.0	00 - kein Koef	-0.9	-4.3	00 - kein Verke	Nein
3.8	3.8	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.3	1.3	1.9	16.9	2.0	4	-0.5	00 - kein Koef	-0.5	-0.6	00 - kein Verke	Nein
3.8	3.8	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.3	1.3	1.8	16.5	2.1	3	1.0	01 - geringer K	1.1	5.5	01 - geringer V	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.3	1.1	1.8	16.4	1.4	2	1.0	01 - geringer K	0.7	3.7	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.1	1.8	15.9	0.9	4	3.7	00 - kein Koef	3.7	-4.9	00 - kein Verke	Nein
3.8	3.8	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.7	1.5	1.8	15.9	2.0	4	-2.0	00 - kein Koef	-1.8	-8.9	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.1	1.8	15.8	2.1	3	-1.0	00 - kein Koef	-0.8	-3.7	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.1	1.8	15.8	0.0	1	-0.5	00 - kein Koef	-0.5	-0.2	00 - kein Verke	Nein
1.1	1.1	15.0%	1.7	1.25	15.0%	1.9	1.0	1.7	15.7	2.1	3	-1.0	00 - kein Koef	-0.5	-3.6	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.2	1.2	1.7	15.6	2.0	4	1.7	01 - geringer K	1.4	6.9	01 - geringer V	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.8	1.0	1.7	15.5	0.7	1	1.7	01 - geringer K	0.4	1.7	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.0	1.0	1.7	15.5	0.0	1	0.0	00 - kein Koef	0.0	0.0	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.8	1.0	1.7	15.5	0.7	1	1.7	01 - geringer K	0.4	1.7	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.8	1.0	1.7	15.5	0.7	1	1.7	01 - geringer K	0.4	1.7	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.0	1.0	1.7	15.3	0.7	1	0.0	00 - kein Koef	0.0	0.0	00 - kein Verke	Nein
4.2	4.2	15.0%	3.3	2.5	15.0%	3.0	1.6	1.7	15.1	4.3	6	1.7	01 - geringer K	2.0	10.1	02 - mittlerer V	Ja
3.8	3.8	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.4	1.4	1.6	14.7	2.1	3	1.0	01 - geringer K	1.0	4.9	00 - kein Verke	Nein
3.8	3.8	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.4	1.4	1.6	14.7	1.4	5	1.0	01 - geringer K	1.0	4.7	01 - geringer V	Nein
2.1	2.1	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.5	1.4	1.6	14.4	3.6	5	1.0	01 - geringer K	1.6	8.0	01 - geringer V	Nein
1.3	1.3	15.0%	1.7	1.25	15.0%	1.1	0.9	1.6	14.0	2.0	4	1.0	01 - geringer K	1.3	6.2	01 - geringer V	Nein
2.5	2.5	15.0%	1.7	1.25	15.0%	1.5	1.0	1.6	13.9	2.0	4	1.0	01 - geringer K	1.0	6.2	01 - geringer V	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.0	1.1	1.5	13.7	1.4	2	1.0	01 - geringer K	0.6	3.0	00 - kein Verke	Nein
0.4	0.4	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.9	1.0	1.5	13.6	1.4	2	1.0	01 - geringer K	0.6	3.0	00 - kein Verke	Nein
0.4	0.4	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.1	1.5	13.4	2.1	3	1.0	01 - geringer K	0.9	4.5	00 - kein Verke	Nein
2.5	2.5	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.5	1.2	1.5	13.3	2.1	3	1.0	01 - geringer K	0.9	4.5	00 - kein Verke	Nein
3.8	3.8	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.4	1.3	1.5	13.2	1.4	2	-0.5	00 - kein Koef	-0.2	-1.1	00 - kein Verke	Nein
2.5	2.5	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.0	1.1	1.5	13.1	2.0	4	1.0	01 - geringer K	1.2	5.8	01 - geringer V	Nein
3.8	3.8	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.4	1.4	1.4	13.0	2.1	3	1.0	01 - geringer K	0.9	4.3	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.2	1.4	13.0	1.4	3	1.4	01 - geringer K	0.9	4.3	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.2	1.4	13.0	1.4	2	1.4	01 - geringer K	0.9	2.9	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.1	1.1	1.4	13.0	2.1	3	-0.5	00 - kein Koef	-0.2	-0.2	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.9	1.1	1.4	12.8	2.1	3	-0.5	00 - kein Koef	-0.3	-1.7	00 - kein Verke	Nein
3.8	3.8	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.2	1.2	1.4	12.6	0.7	1	-1.0	00 - kein Koef	-0.3	-1.6	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.0	1.0	1.4	12.5	1.4	2	1.0	01 - geringer K	0.4	2.5	00 - kein Verke	Nein
0.8	0.8	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.0	1.0	1.4	12.5	2.1	3	1.0	01 - geringer K	0.8	4.2	00 - kein Verke	Nein
3.8	3.8	15.0%	1.7	1.25	15.0%	2.1	1.2	1.4	12.4	1.4	2	1.4	01 - geringer K	0.8	2.8	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	0.0	0	15.0%	0.6	0.6	1.4	12.3	2.1	3	1.0	01 - geringer K	0.8	4.1	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	0.0	0	15.0%	1.3	0.7	1.4	12.2	2.1	3	-1.0	00 - kein Koef	-1.0	-4.9	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	0.0	0	15.0%	1.2	0.7	1.4	12.2	2.1	3	-1.0	00 - kein Koef	-1.0	-4.9	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.1	1.3	12.1	1.4	2	-1.0	00 - kein Koef	-0.7	-3.3	00 - kein Verke	Nein
2.4	2.4	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.0	1.0	1.3	11.9	3.6	5	1.0	01 - geringer K	1.3	6.6	01 - geringer V	Nein
2.2	2.2	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.2	1.2	1.3	11.8	2.1	3	-1.0	00 - kein Koef	-1.0	-6.0	00 - kein Verke	Nein
2.5	2.5	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.2	1.3	11.7	2.1	3	1.0	01 - geringer K	0.8	3.9	00 - kein Verke	Nein
1.4	1.4	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.1	1.1	1.3	11.7	2.1	3	-0.5	00 - kein Koef	-0.4	-2.1	00 - kein Verke	Nein
1.1	1.1	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.1	1.1	1.1	11.7	2.1	4	-0.5	00 - kein Koef	-0.3	-1.9	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.8	1.0	1.3	11.5	1.4	2	1.0	01 - geringer K	0.5	2.6	00 - kein Verke	Nein
2.3	2.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	2.2	1.2	1.3	11.4	2.3	4	-0.5	00 - kein Koef	-0.6	-2.9	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.0	1.0	1.3	11.3	1.4	2	0.0	00 - kein Koef	0.0	0.0	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.0	1.0	1.3	11.3	1.4	2	1.0	01 - geringer K	0.5	2.5	00 - kein Verke	Nein
3.8	3.8	15.0%	0.0	0	15.0%	1.7	0.9	1.3	11.2	1.4	2	1.0	01 - geringer K	0.5	2.5	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.9	1.0	1.2	11.2	1.4	2	1.0	01 - geringer K	0.8	2.5	00 - kein Verke	Nein
2.5	2.5	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.2	1.2	1.2	11.2	1.2	2	0.0	00 - kein Koef	0.0	0.0	00 - kein Verke	Nein
0.0	0.0	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.7	0.9	1.2	11.1	1.4	2	-0.5	00 - kein Koef	-0.3	-1.5	00 - kein Verke	Nein
1.3	1.3	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.8	1.0	1.2	10.9	1.4	2	1.0	01 - geringer K	0.8	2.4	00 - kein Verke	Nein
1.5	1.5	15.0%	3.3	2.5	15.0%	1.1	1.1	1.2	10.8	1.1	4	1.0	01 - geringer K	0.4	4.8	00 - kein Verke	Nein
1.3																	

Anhang A

Berechnungsergebnisse nach dem HBS

1-bahnige Straßen Ist-Analyse 2010

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		A 98: Lörrach/Ost - Rheinfelden/Karsau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.288 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,3 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	9.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	44,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	50,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	44,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		A 98: Lörrach/Ost - Rheinfelden/Karsau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		A 98: AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.100 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		A 98: AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (1. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.399 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	9.300	3.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,1	24,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (1. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.399 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	9.300	3.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,1	24,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Bad Säckingen - Murg (1. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.492 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	12.000	1.600							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57	57							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,1	26,1	26,1							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Bad Säckingen - Murg (1. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Bad Säckingen - Murg (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.492 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	12.000	1.600							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57	57							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,1	26,1	26,1							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Bad Säckingen - Murg (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (BA 1.1 Luttingen) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.074 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.550	650								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,5	17,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	61,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	17,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C <small>Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.</small>									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (BA 1.1 Luttingen) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.015 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		16,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.015 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.550									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		16,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Hauenstein - Tiengen (1. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.216 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	8.450									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Hauenstein - Tiengen (1. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Hauenstein - Tiengen (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.216 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	8.450									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Hauenstein - Tiengen (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 3: OU Karlsruhe/Wolfartsweiler - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.627 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,5 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 3: OU Karlsruhe/Wolfartsweiler - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 3: OU Rastatt-Süd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	753 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.900	100							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65	65							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,6	11,6							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,7								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,6								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B								
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über längerer Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 3: OU Rastatt-Süd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Sandweier - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.337 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.000	2.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,8	22,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Sandweier - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.175 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.900									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	42,0									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	42,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.749 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	800	5.700							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55	55							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,9	31,9	31,9							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	31,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Wasser - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.544 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	27,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Wasser - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Bad Krozingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.430 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	2.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,8	24,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Bad Krozingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	4.243 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	2,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	86,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	86,6								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: OU Berghausen (Tunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.919 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	700	400	700	100						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54	54	54						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,8	35,8	35,8	35,8						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	35,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: OU Berghausen (Tunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Mühlacker - Lienzingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.543 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	500	400	700	4.700						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57	57	57						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,3	27,3	27,3	27,3						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	27,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Mühlacker - Lienzingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Illingen - Enzweihingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.380 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	15,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	4.200	550							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58	58							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	23,9	23,9	23,9							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	23,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Illingen - Enzweihingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Verlegung in Enzweihingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.353 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	50									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	46,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		50,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		46,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Verlegung in Enzweihingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 10: Enzweihingen - Schwieberdingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.334 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.650	5.100							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51	51							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	46,2	46,2							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	50,5								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	46,2								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 10: Enzweihingen - Schwieberdingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	4.864 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.100	4.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	99,3	99,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	99,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Süßen/Ost - Gingen/Ost - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.931 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		5,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		53,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		36,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Süßen/Ost - Gingen/Ost - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Gingen/Ost - Geislingen/Mitte - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.880 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.400	1.100	500	1.400						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54	54	54						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,9	34,9	34,9	34,9						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	34,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Gingen/Ost - Geislingen/Mitte - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.455 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Geislingen/Ost - Amstetten (Geislinger Steige) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.456 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Geislingen/Ost - Amstetten (Geislinger Steige) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: OU Amstetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.456 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		57,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		25,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: OU Amstetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: OU Urspring - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.456 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: OU Urspring - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: OU Luizhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.552 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,5	27,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	27,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: OU Luizhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 12: OU Isny (BW- und BY-Anteil) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.082 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		17,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 12: OU Isny (BW- und BY-Anteil) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 12: OU Großholzleute - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.224 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 12: OU Großholzleute - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: OU Michelfeld - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.612 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: OU Michelfeld - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: OU Oppenweiler - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.658 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: OU Oppenweiler - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: Backnang/West - Nellmersbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.233 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	43,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: Backnang/West - Nellmersbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: OU Spaichingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.625 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	3.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,1	29,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: OU Spaichingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 14: OU Rietheim-Weilheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie		RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.							
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h							
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.555 Kfz/h							
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	4,3 %							
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [5]	RQ 10,5							
6	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.							
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts	Li [m]	4.400							
8	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8							
	- Tunnelstrecke	[boolean]								
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel	VBt [km/h]								
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs	V [km/h]	80							
10	Steigungsklasse	[-]	1							
11	Kurvigkeit	KU [gon/km]	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot	[%]	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit	[gon/km]	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag	[gon/km]	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	56							
16	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	27,5							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts	QSVi [-]	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR [km/h]	56,5							
19	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	27,5							
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	QSV Ges [-]	D							
Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.										

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 14: OU Rietheim-Weilheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: Verlegung bei Stockach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS III									
		Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		615 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		66,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		9,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: Verlegung bei Stockach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: OU Bad Mergentheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.582 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	700	1.200	1.100	600						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56	56	56						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,1	28,1	28,1	28,1						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: OU Bad Mergentheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: OU Gaisbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.575 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	1.300								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,0	28,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: OU Gaisbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: OU Schwäbisch Hall - Gelbingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.482 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: OU Schwäbisch Hall - Gelbingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: OU Gaildorf (nördl. Abschnitt) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.083 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		5,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		17,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: OU Gaildorf (nördl. Abschnitt) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: OU Gaildorf (sö Abschnitt) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	790 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	600	700	300							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64	64	64							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,3	12,3	12,3							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: OU Gaildorf (sö Abschnitt) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: Verlegung in Herbrechtingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.085 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		17,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: Verlegung in Herbrechtingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Hardheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.211 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,2	20,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Hardheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Neckarburken - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.307 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	5.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Neckarburken - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Offenau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.270 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	21,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Offenau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Jagstfeld - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.906 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	35,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Jagstfeld - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: Bad Friedrichshall - A 6 - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.146 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	800	2.000	1.900	1.300						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49	49	49						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	64,2	64,2	64,2	64,2						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	64,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: Bad Friedrichshall - A 6 - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.964 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	60,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	60,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: Tübingen (Bläsiabad) - Nehren - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: VS I									
		Problematisch: Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.964 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		5,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	5.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	60,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		60,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: Tübingen (Bläsiabad) - Nehren - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: Nehren - Bodelshausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.423 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500	5.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	50	50								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	48,6	48,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	48,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: Nehren - Bodelshausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: Balingen/Süd - Dotternhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.582 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200	5.700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,1	28,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: Balingen/Süd - Dotternhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Schömberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.390 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500	1.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,0	24,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Schömberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Neukirch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.100 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,0									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Neukirch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: Donaueschingen - Hüfingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.551 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.200	4.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	52,1	52,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	52,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: Donaueschingen - Hüfingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Behla - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.371 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	23,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	23,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Behla - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Zollhaus bei Blumberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.371 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	23,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	23,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Zollhaus bei Blumberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Randen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.371 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [2]	RQ 9,0 1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	39									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	38,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	35,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Randen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Jestetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS IV Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, nähräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.237 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	1.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,8	20,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Jestetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28: OU Oberkirch und Lautenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.126 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.400	3.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,6	18,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28: OU Oberkirch und Lautenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 28: Verlegung in Freudenstadt - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.939 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	600	300	800	2.200					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53	53	53					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,3	36,3	36,3	36,3					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,4								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	36,3								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E								
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 28: Verlegung in Freudenstadt - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28: Verlegung bei Aach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: VS II									
		Überwiegend anaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		40 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.810 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	33,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		54,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		33,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28: Verlegung bei Aach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 28: OU Feldstetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	814 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,7								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 28: OU Feldstetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28: OU Blaubeuren/Gerhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS III									
		Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.560 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		5,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		56,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		27,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28: OU Blaubeuren/Gerhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28: OU Blaustein - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.647 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	450	1.200	1.800							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56	56							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,6	29,6	29,6							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28: OU Blaustein - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28n: OU Schopfloch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.127 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		60,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		18,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28n: OU Schopfloch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 28n: Grünmettstetten - L 355a - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	712 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	10,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	65,2								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	10,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 28n: Grünmettstetten - L 355a - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28n: OU Horb am Neckar (kleine Lösung) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.195 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	200	350	300	1.000						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60	60	60						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,9	19,9	19,9	19,9						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C	C						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28n: OU Horb am Neckar (kleine Lösung) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 28n: OU Ergenzigen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.672 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,5 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,3								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,2								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E								
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 28n: OU Ergenzigen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: OU Schwäbisch Gmünd (1. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.936 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	1.600	600	3.100						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53	53	53						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,2	36,2	36,2	36,2						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	36,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: OU Schwäbisch Gmünd (1. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: OU Schwäbisch Gmünd (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.936 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	1.600	600	3.100						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53	53	53						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,2	36,2	36,2	36,2						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	36,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: OU Schwäbisch Gmünd (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.625 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		55,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		29,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: Hussenhofen - Böbingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.706 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		55,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		30,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: Hussenhofen - Böbingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: Böbingen - Mögglingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.706 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		55,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		30,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: Böbingen - Mögglingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: OU Mögglingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.950 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	5.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		53,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		36,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: OU Mögglingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: Essingen - Aalen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.246 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	66,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	66,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: Essingen - Aalen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 29: OU Pflaumloch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.010 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	61,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	16,3								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 29: OU Pflaumloch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: OU Trochtelfingen bei Bopfingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.010 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	61,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	16,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: OU Trochtelfingen bei Bopfingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29a: Aalen/Unterkochen, nach Abstufung B 19 - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	970 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	15,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29a: Aalen/Unterkochen, nach Abstufung B 19 - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 29a: OU Ebnat (w Ebnat - A 7), nach Abstufung B 19 - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	968 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,2 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	50							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62	62							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,5	15,5							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,3								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	15,5								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 29a: OU Ebnat (w Ebnat - A 7), nach Abstufung B 19 - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 30: Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.111 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,1 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	77								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	77,4								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	27,3								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 30: Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 30: Hochdorf - Oberessendorf (L 284) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.594 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	84								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	83,8								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,0								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 30: Hochdorf - Oberessendorf (L 284) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: Oberessendorf - Bad Waldsee - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: VS I									
		Problematisch: Überwiegend anaufreie Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.528 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		56,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		26,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: Oberessendorf - Bad Waldsee - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.332 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.900									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		58,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		22,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: OU Gaisbeuren - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.939 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	2.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,3	36,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	36,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: OU Gaisbeuren - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: OU Enzisreute - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.102 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	40,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	40,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: OU Enzisreute - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: Baintd (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: VS I Problematisch: Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.980 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.300	700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	37,3	37,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	37,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: Baintd (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.313 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.400	3.400	1.100	4.200						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59	59	59						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,3	22,3	22,3	22,3						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.299 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,3 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.100	4.000	2.000	4.700					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59	59	59					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,0	22,0	22,0	22,0					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,0								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5				
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	875 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [3]	RQ 9,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	600	6.100	4.000	3.200	8.500				
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8				
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80	80				
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1	1				
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69	69				
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5	5				
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24	24				
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94	94				
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63	63	63	63	63				
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8				
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C	C	C				
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,3								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	13,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Kirchzarten - Buchenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.266 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	44,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		51,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		44,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Kirchzarten - Buchenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.990 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	37,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	37,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: OU Falkensteig - Engenbach (2. Tunnelröhre) und Engenbach-Kehrecurve - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.990 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	78								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	77,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,5								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merklichen Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: OU Falkensteig - Engenbach (2. Tunnelröhre) und Engenbach-Kehrecurve - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: OU Hinterzarten/Oberhölsteig - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.144 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52	52								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	41,3	41,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	41,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: OU Hinterzarten/Oberhölsteig - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Hinterzarten - Titisee - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.337 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]										
		11,5+									
		3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	74									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		74,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		31,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Hinterzarten - Titisee - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: Titisee - Friedenweiler - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.923 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,0 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	79								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,4								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	78,7								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: Titisee - Friedenweiler - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Friedenweiler - Unadingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.916 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.900	3.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	79	79								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,3	24,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	78,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Friedenweiler - Unadingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: OU Döggingen (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.900 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		12,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		53,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		35,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: OU Döggingen (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Döggingen - Hüfingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.900 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		12,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]										
		11,5+									
		3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	79									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		78,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		24,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Döggingen - Hüfingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Überlingen/West - Überlingen/Ost - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.371 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000	2.900	1.200	3.000						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58	58	58						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	23,5	23,5	23,5	23,5						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	23,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Überlingen/West - Überlingen/Ost - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: Überlingen/Ost - Oberuhldingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.392 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,0 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	50								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	47,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	50,1								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	47,7								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: Überlingen/Ost - Oberuhldingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Oberuhdingen - Meersburg/West - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.855 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		54,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		34,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Oberuhdingen - Meersburg/West - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Stetten - Immenstaad - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS I									
		Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.912 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		53,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		35,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Stetten - Immenstaad - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.373 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	50									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	47,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	50,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	47,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen/B 30 (alt) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.580 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,2								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen/B 30 (alt) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: OU Eriskirch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.437 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	130	1.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	50	50								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	49,0	49,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	49,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: OU Eriskirch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Horb am Neckar - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.327 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	200	1.050								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,6	22,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Horb am Neckar - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Jungingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS III									
		Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.405 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		57,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		24,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Jungingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 32: OU Burladingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	910 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,2 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	14,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	14,5								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 32: OU Burladingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: Neufra - Gammertingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	652 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.100	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66	66								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,9	9,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	65,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	9,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: Neufra - Gammertingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Herberlingen mit Verlegung B 311 - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.441 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	1.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,0	25,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Herberlingen mit Verlegung B 311 - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Bad Saulgau (kleine Lösung) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.227 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100	850								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,6	20,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Bad Saulgau (kleine Lösung) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 32: OU Boms - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	821 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,2 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	850								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 32: OU Boms - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Staig - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.483 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Staig - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: Verlegung bei Blitzenreute - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.456 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	400	2.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,4	25,4								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: Verlegung bei Blitzenreute - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Ravensburg (Molldieter-Tunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.096 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	800	1.100	400	1.600	2.900					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52	52	52	52	52					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E	E					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	40,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Ravensburg (Molldieter-Tunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel)) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.649 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel)) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: A 5 - Elgersweier - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS III									
		Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.194 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		4,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	42,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		51,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		42,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: A 5 - Elgersweier - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: Elgersweier - Gengenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.076 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		12,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	10.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	39,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		52,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		39,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: Elgersweier - Gengenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: Gengenbach - Steinach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.998 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.500	4.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	77	77								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,8	25,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	77,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: Gengenbach - Steinach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 33: OU Haslach im Kinzigtal - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.913 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	13,0 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200	1.700							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,9	35,9							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,3								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	35,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 33: OU Haslach im Kinzigtal - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: OU Gutach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.135 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	140	2.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,7	18,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: OU Gutach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: OU Hornberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		619 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		18,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		65,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		9,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: OU Hornberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: Allensbach/West - Konstanz (Landeplatz) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.534 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.300	2.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	51,7	51,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	51,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: Allensbach/West - Konstanz (Landeplatz) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 33: Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.526 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,2 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,8								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 33: Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 34: OU Grenzach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS IV Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, nähräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.209 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	2,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.400	2.250								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,2	20,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 34: OU Grenzach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 34: OU Wyhlen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS IV Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, nähräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.072 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	2,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	61,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	17,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 34: OU Wyhlen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 34: OU Oberlauchringen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	997 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	16,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 34: OU Oberlauchringen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 34: Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.422 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 34: Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 35: OU Bruchsal - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.821 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000	1.300	3.600							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54	54							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	33,9	33,9	33,9							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	33,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 35: OU Bruchsal - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 35: OU Helmsheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.778 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	1.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	32,9	32,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	32,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 35: OU Helmsheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 35: Bretten/Diedelsheim - OU Gölshausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.884 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	13,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400	2.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,3	35,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	35,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 35: Bretten/Diedelsheim - OU Gölshausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 36: OU Graben-Neudorf - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.836 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.200	3.000	3.400							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54	54							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	33,9	33,9	33,9							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	33,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 36: OU Graben-Neudorf - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 36: OU Durmersheim und OU Bietigheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.136 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000	1.600	2.900	3.200						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61	61	61						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,8	18,8	18,8	18,8						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C	C						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C <small>Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.</small>									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 36: OU Durmersheim und OU Bietigheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 39: Lgr. RP/BW - L 722 Lusshof - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.783 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	56,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	56,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 39: Lgr. RP/BW - L 722 Lusshof - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 39: OU Mühlhausen bei Wiesloch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.175 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	1.300								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,5	19,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 39: OU Mühlhausen bei Wiesloch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 39: OU Eilhofen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.652 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	1.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,7	29,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 39: OU Eilhofen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 39: OU Willsbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.262 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300	2.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,3	21,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	21,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 39: OU Willsbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 290: OU Königshofen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.540 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [2]	RQ 9,0									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	1.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	38	38								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	40,8	40,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	37,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	40,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 290: OU Königshofen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 290: Königshofen - Bad Mergentheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.524 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,9	26,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 290: Königshofen - Bad Mergentheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 290: OU Blaufelden - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	481 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	68	68								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	7,1	7,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	67,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	7,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 290: OU Blaufelden - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 290: OU Rot am See - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	942 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,6 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [2]	RQ 9,0								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000	800	1.200						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	42	42	42						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,6	22,6	22,6						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	41,7								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,6								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 290: OU Rot am See - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 290: OU Wallhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.054 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,6 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	61,4								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	17,2								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 290: OU Wallhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 292: OU Adelsheim und OU Osterburken - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	546 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300	2.600	3.900	400						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	67	67	67	67						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	8,1	8,1	8,1	8,1						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B	B	B						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	67,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	8,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 292: OU Adelsheim und OU Osterburken - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 293: N-OU Berghausen/OU Jöhlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.296 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	4.100	1.000							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59	59							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,0	22,0	22,0							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 293: N-OU Berghausen/OU Jöhlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 293: OU Bretten/Gölshausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.253 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.700	1.600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,1	21,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	21,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 293: OU Bretten/Gölshausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 294: Südwesttangente Bretten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.391 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.400	850							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,0	24,0							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,0								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 294: Südwesttangente Bretten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 294: OU Bauschlott - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.487 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750	1.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,0	26,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 294: OU Bauschlott - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 294: OU Loßburg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.105 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	400	1.600	1.700						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61	61						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,1	18,1	18,1						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C								
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 294: OU Loßburg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 294: OU Elzach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.497 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,3	26,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 294: OU Elzach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 294: OU Winden - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.510 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 294: OU Winden - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 296: Kernstadtentlastung Calw - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.866 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	600	300	400	2.200						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54	54	54						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,6	34,6	34,6	34,6						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	34,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 296: Kernstadtentlastung Calw - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 297: OU Lorch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	717 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	65,1								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,0								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 297: OU Lorch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 297: OU Neckartailfingen (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.616 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 297: OU Neckartailfingen (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 298: OU Mutlangen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.419 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800	650								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,6	24,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 298: OU Mutlangen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Immendingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS I									
		Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.022 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		16,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Immendingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.712 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.100	1.300	9.400	950						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55	55	55						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,1	31,1	31,1	31,1						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	31,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Neuhausen ob Eck - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.057 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		12,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.250									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		17,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Neuhausen ob Eck - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Riedlingen (ortsnahe Lösung) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.426 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	700	1.700	210							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58	58							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,8	24,8	24,8							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Riedlingen (ortsnahe Lösung) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Unlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	641 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	17,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66	66								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,8	9,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	65,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	9,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Unlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Obermarchtal - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS I									
		Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.052 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		14,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		17,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Obermarchtal - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Deppenhäusen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS I									
		Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.050 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		13,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		17,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Deppenhäusen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: Ehingen/Stetten - Ehingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.050 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		13,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.900									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		17,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: Ehingen/Stetten - Ehingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: Ehingen - Gamerschwang - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.424 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.900	2.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	87	87								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,5	16,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	86,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	16,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: Ehingen - Gamerschwang - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.714 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.600	1.200	6.600	2.900						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55	55	55						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,1	31,1	31,1	31,1						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	31,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311n: Sigmaringen (L 456) - Mengen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.124 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.100	1.700	2.700	8.700						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61	61	61						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,5	18,5	18,5	18,5						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C	C						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311n: Sigmaringen (L 456) - Mengen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: Metzingen - Metzingen/West - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.540 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		56,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		27,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: Metzingen - Metzingen/West - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.932 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	36,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.224 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200	4.600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,5	20,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Engstingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	723 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	65,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Engstingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Pfronstetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		515 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	68									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	7,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		67,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		7,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Pfronstetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Tigerfeld - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	515 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	68									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	7,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	67,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	7,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Tigerfeld - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Huldstetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	515 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	850									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	68									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	7,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	67,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	7,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Huldstetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Zwiefalten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	657 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750	1.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66	66								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	10,0	10,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	65,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	10,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Zwiefalten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Uttenweiler - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		639 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		66,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		9,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über längerer Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Uttenweiler - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.595 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	300	200	300	1.500					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56	56	56	56					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D	D					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Ringschnait - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.067 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750	1.600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,4	17,4								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	61,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	17,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Ringschnait - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Ochsenhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.142 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000	1.000	1.500	2.800						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61	61	61						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,9	18,9	18,9	18,9						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C	C						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Ochsenhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 312: OU Edenbachen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	824 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [1]	RQ 7,5 1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	43								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	42,6								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,3								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 312: OU Edenbachen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: OU Grafenberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.601 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: OU Grafenberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: OU Großengtingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.005 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		8,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		61,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		16,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: OU Großengtingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: Engstingen/Haid - Trochtelfingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	892 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.600	1.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63	63								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	14,1	14,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	14,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: Engstingen/Haid - Trochtelfingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: Inneringen - Jungnau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	386 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	8.700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	70	70								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	5,5	5,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	69,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	5,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: Inneringen - Jungnau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: OU Inneringen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		435 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [1]										
		RQ 7,5									
		1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	46									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		46,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		9,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: OU Inneringen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: OU Engelswies und Vilsingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		676 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	10,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		65,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		10,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: OU Engelswies und Vilsingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 313: OU Krumbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	517 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	16,2 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	67								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	7,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	67,2								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	7,7								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B								
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 313: OU Krumbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 314: OU Grimmelshofen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	995 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	18,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.200	600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62	62								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,0	16,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	16,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 314: OU Grimmelshofen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 317: Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie		RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.							
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h							
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.255 Kfz/h							
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	2,5 %							
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [5]	RQ 10,5							
6	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.							
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts	Li [m]	800							
8	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8							
	- Tunnelstrecke	[boolean]								
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel	VBt [km/h]								
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs	V [km/h]	80							
10	Steigungsklasse	[-]	1							
11	Kurvigkeit	KU [gon/km]	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot	[%]	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit	[gon/km]	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag	[gon/km]	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	59							
16	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	21,1							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts	QSVi [-]	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR [km/h]	59,4							
19	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	21,1							
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	QSV Ges [-]	D							
Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.										

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 317: Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 317: Lörrach - Weil am Rhein - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.243 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	1,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	200	4.000	1.500						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60	60	60						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,9	20,9	20,9	20,9						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 317: Lörrach - Weil am Rhein - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 317: Lörrach - Schopfheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.255 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.400	7.000	3.800	1.300					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51	51	51	51					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	44,0	44,0	44,0	44,0					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,3								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	44,0								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 317: Lörrach - Schopfheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 317: Zell - Hausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.390 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	23,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	23,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 317: Zell - Hausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 317: OU Atzenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.390 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [1]	RQ 7,5 1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	39									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	38,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	35,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 317: OU Atzenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 317: OU Schönau im Schwarzwald - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		958 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		62,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		15,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 317: OU Schönau im Schwarzwald - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 415: Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	<p align="center">RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.</p>									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	<p align="center">60 km/h</p>									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	<p align="center">1.891 Kfz/h</p>									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	<p align="center">4,3 %</p>									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	<p align="center">RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.</p>									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	<p align="center">D</p>									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.700	5.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,2	35,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	<p align="center">53,8</p>									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	<p align="center">35,2</p>									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	<p align="center">E</p> <p>Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.</p>									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 415: Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 462: Bad Rotenfels - Gaggenau/Mitte - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.253 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	200	2.900							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	66,4	66,4							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	66,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 462: Bad Rotenfels - Gaggenau/Mitte - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 462: Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	745 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,6 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	950								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,7								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,5								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B								
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 462: Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 462: Verlegung in Baiersbronn - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.405 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800	400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,3	24,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 462: Verlegung in Baiersbronn - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 462: OU Dunningen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.615 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 462: OU Dunningen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 462: OU Schramberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.472 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	2.200	1.100							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57	57							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,7	25,7	25,7							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 462: OU Schramberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 463: Westtangente Pforzheim (1. BA Arlingertunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	<p align="center">RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.</p>									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	<p align="center">60 km/h</p>									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	<p align="center">978 Kfz/h</p>									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	<p align="center">5,5 %</p>									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	<p align="center">RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.</p>									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	<p align="center">D</p>									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.650	325								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62	62								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,7	15,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	<p align="center">62,2</p>									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	<p align="center">15,7</p>									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	<p align="center">C</p> <p>Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 463: Westtangente Pforzheim (1. BA Arlingertunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 463: Westtangente Pforzheim (2. BA Sonnenbergtunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	978 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,5 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.650	325							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62	62							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,7	15,7							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,2								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	15,7								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 463: Westtangente Pforzheim (2. BA Sonnenbergtunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 463: OU Unterreichenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	638 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800	900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66	66								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,6	9,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	66,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	9,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über längerer Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 463: OU Unterreichenbach - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 463: OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	942 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	200	500							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63	63	63							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,0	15,0	15,0							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	15,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 463: OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 463: Verlegung bei Hirsau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.032 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,1 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100	900							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62	62							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,7	16,7							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	61,7								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	16,7								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 463: Verlegung bei Hirsau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 463: OU Lautlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS I									
		Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.029 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	38,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		52,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		38,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 463: OU Lautlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 464: Renningen - Sindelfingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.415 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	900	600	1.100	1.400					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58	58	58	58					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D	D					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 464: Renningen - Sindelfingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 464: Böblingen - Holzgerlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.410 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000	4.300								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	50	50								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	48,2	48,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	50,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	48,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 464: Böblingen - Holzgerlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 464: n Holzgerlingen - s Holzgerlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.820 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.200	1.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	33,5	33,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	33,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 464: n Holzgerlingen - s Holzgerlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: Schorndorf - Göppingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	586 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,1 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	3.400	6.100	3.600					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	67	67	67	67					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	8,8	8,8	8,8	8,8					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B	B	B					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	66,8								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	8,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B								
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: Schorndorf - Göppingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Owen und Lenningen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.299 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.200	1.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,0	22,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Owen und Lenningen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Seeburg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	792 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Seeburg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Münsingen (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.288 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		59,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		21,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Münsingen (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Bremelau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		507 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		12,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	68									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	7,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		67,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		7,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Bremelau - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Altsteußlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		722 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		65,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		11,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Altsteußlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: OU Ehingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.171 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,3 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	300	2.400							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,4	19,4							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,2								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: OU Ehingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: OU Ehingen/Berg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	819 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,6 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: OU Ehingen/Berg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: OU Sontheim und Weisel - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	782 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,4								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: OU Sontheim und Weisel - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: OU Ingerkingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	782 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,4								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: OU Ingerkingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: OU Warthausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	972 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,3 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	260	1.000							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62	62							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,6	15,6							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,3								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	15,6								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: OU Warthausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: Querspange Mettenberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.370 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000	1.500	1.100	640						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58	58	58						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	23,5	23,5	23,5	23,5						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	23,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: Querspange Mettenberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 466: Süßen - w Donzdorf - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.592 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	1.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,3	28,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 466: Süßen - w Donzdorf - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 466: OU Donzdorf - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.339 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,5								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 466: OU Donzdorf - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 466: OU Böhmenkirch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	795 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400	1.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64	64								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,4	12,4								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 466: OU Böhmenkirch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 492: OU Hermaringen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	760 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,0 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,6								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B								
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über längerer Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 492: OU Hermaringen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 492: OU Brenz - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	746 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,1 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.300	1.400							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65	65							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,5	11,5							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,8								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,5								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B								
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 492: OU Brenz - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 500: A 5 (Baden-Baden) - Bundesgrenze D/F (Iffezheim) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3						
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.665 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	16,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100	3.300	500						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8						
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55	55						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,4	30,4	30,4						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,7								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E								
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 500: A 5 (Baden-Baden) - Bundesgrenze D/F (Iffezheim) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 500: OU Schönwald - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	825 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 500: OU Schönwald - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 500: Tieferlegung in Häusern - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	777 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	200	1.000							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64	64							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,1	12,1							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,4								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 500: Tieferlegung in Häusern - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 518: OU Wehr - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.275 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800	1.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,5	21,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	21,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 518: OU Wehr - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 523: Villingen - Schweningen (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: VS III									
		Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.896 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		8,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		53,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		35,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 523: Villingen - Schweningen (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 535: OU Schwetzingen/Plankstadt - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS III									
		Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.454 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		3,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		57,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		25,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 535: OU Schwetzingen/Plankstadt - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

Anhang B

Berechnungsergebnisse nach dem HBS

1-bahnige Straßen Prognose 2030

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		A 98: Lörrach/Ost - Rheinfelden/Karsau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.683 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,3 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	9.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	54,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	48,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	54,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		A 98: Lörrach/Ost - Rheinfelden/Karsau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		A 98: AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.290 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,8								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	21,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		A 98: AD Hochrhein - Rheinfelden/Karsau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		A 98: Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.640 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	9.300	3.900							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,4	29,4							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,7								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		A 98: Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.640 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	9.300	3.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,4	29,4								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Rheinfelden/Karsau - Bad Säckingen (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Bad Säckingen - Murg (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.749 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	12.000	1.600							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55	55							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,9	31,9	31,9							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	31,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Bad Säckingen - Murg (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Bad Säckingen - Murg (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.749 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	12.000	1.600							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55	55							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,9	31,9	31,9							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	31,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Bad Säckingen - Murg (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (BA 1.1 Luttingen) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.260 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.550	650								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,2	21,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	21,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (BA 1.1 Luttingen) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	<p align="center">RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.</p>									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.190 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	<p align="center">RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.</p>									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	<p align="center">C</p> <p>Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.190 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,1 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.550								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		A 98: Murg - Hauenstein (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		A 98: Hauenstein - Tiengen (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.426 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	8.450									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		A 98: Hauenstein - Tiengen (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		A 98: Hauenstein - Tiengen (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.426 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,3 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	8.450								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,7								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,7								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		A 98: Hauenstein - Tiengen (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Karlsruhe/Wolfartsweiler - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.908 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		3,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		53,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		35,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Karlsruhe/Wolfartsweiler - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Rastatt-Süd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	883 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.900	100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63	63								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	14,0	14,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	14,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Rastatt-Süd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Sandweier - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.568 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.000	2.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,8	27,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	27,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Sandweier - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 3: OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.551 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	52,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	52,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 3: OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.052 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	800	5.700							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53	53							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	39,0	39,0	39,0							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	39,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Wasser - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.811 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		3,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	33,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		54,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		33,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Wasser - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 3: OU Bad Krozingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.677 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	2.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,2	30,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 3: OU Bad Krozingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	4.976 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	2,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	101,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	101,6								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: OU Berghausen (Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.251 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	700	400	700	100						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51	51	51	51						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,9	43,9	43,9	43,9						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	43,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: OU Berghausen (Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Mühlacker - Lienzingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.809 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	500	400	700	4.700						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54	54	54						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	33,3	33,3	33,3	33,3						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	33,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Mühlacker - Lienzingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Illingen - Enzweihingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.619 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	15,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	4.200	550							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55	55							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,3	29,3	29,3							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Illingen - Enzweihingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Verlegung in Enzweihingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.760 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	56,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		48,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		56,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Verlegung in Enzweihingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Enzweihingen - Schwieberdingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.738 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.650	5.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	56,1	56,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	48,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	56,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Enzweihingen - Schwieberdingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 10: Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	5.704 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.100	4.500							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	116,4	116,4							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	116,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 10: Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Süßen/Ost - Gingen/Ost - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.265 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	44,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	44,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Süßen/Ost - Gingen/Ost - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Gingen/Ost - Geislingen/Mitte - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.205 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.400	1.100	500	1.400						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52	52	52	52						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	42,7	42,7	42,7	42,7						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	42,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Gingen/Ost - Geislingen/Mitte - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.706 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		55,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		30,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 10: Geislingen/Ost - Amstetten (Geislinger Steige) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.708 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,2								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 10: Geislingen/Ost - Amstetten (Geislinger Steige) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: OU Amstetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.708 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: OU Amstetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 10: OU Urspring - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie		RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.							
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h							
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.708 Kfz/h							
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	7,7 %							
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [5]	RQ 10,5							
6	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D							
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts	Li [m]	1.300							
8	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8							
	- Tunnelstrecke	[boolean]								
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel	VBt [km/h]								
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs	V [km/h]	80							
10	Steigungsklasse	[-]	1							
11	Kurvigkeit	KU [gon/km]	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot	[%]	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit	[gon/km]	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag	[gon/km]	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	55							
16	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	30,9							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts	QSVi [-]	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR [km/h]	55,2							
19	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	30,9							
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	QSV Ges [-]	E							
<p>Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.</p>										

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 10: OU Urspring - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 10: OU Luizhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.821 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	33,5	33,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	33,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 10: OU Luizhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 12: OU Isny (BW- und BY-Anteil) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.269 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,0 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.300								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,4								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,2								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	21,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 12: OU Isny (BW- und BY-Anteil) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 12: OU Großholzleute - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.435 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 12: OU Großholzleute - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: OU Michelfeld - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.890 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	35,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: OU Michelfeld - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: OU Oppenweiler - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.944 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	36,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: OU Oppenweiler - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: Backnang/West - Nellmersbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.619 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	53,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	53,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: Backnang/West - Nellmersbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: OU Spaichingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.906 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	3.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,5	35,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	35,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: OU Spaichingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: OU Rietheim-Weilheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.824 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	33,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	33,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: OU Rietheim-Weilheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 14: Verlegung bei Stockach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS III									
		Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		721 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		65,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		11,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 14: Verlegung bei Stockach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 19: OU Bad Mergentheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.855 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	700	1.200	1.100	600					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54	54	54					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,3	34,3	34,3	34,3					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	34,3								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 19: OU Bad Mergentheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: OU Gaisbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.847 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	1.300								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,1	34,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	34,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: OU Gaisbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: OU Schwäbisch Hall - Gelbingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.738 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		54,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		31,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: OU Schwäbisch Hall - Gelbingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: OU Gaildorf (nördl. Abschnitt) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.270 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		5,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		59,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		21,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: OU Gaildorf (nördl. Abschnitt) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: OU Gaildorf (sö Abschnitt) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	927 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	600	700	300							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63	63	63							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	14,8	14,8	14,8							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	14,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: OU Gaildorf (sö Abschnitt) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 19: Verlegung in Herbrechtingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.272 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	21,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 19: Verlegung in Herbrechtingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Hardheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.420 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,6	24,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Hardheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Neckarburken - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.533 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	5.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,0									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		56,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		27,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Neckarburken - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 27: OU Offenau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.489 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,0 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,1								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 27: OU Offenau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Jagstfeld - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.235 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	43,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Jagstfeld - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 27: Bad Friedrichshall - A 6 - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.690 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	800	2.000	1.900	1.300					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49	49	49					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	75,3	75,3	75,3	75,3					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	75,3								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 27: Bad Friedrichshall - A 6 - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 27: Tübingen - Bläsiabad (langer Schindhaubasistunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.476 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	70,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	70,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 27: Tübingen - Bläsiabad (langer Schindhaubasistunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 27: Tübingen (Bläsibad) - Nehren - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: VS I Problematisch: Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.476 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	5.700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	70,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	70,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 27: Tübingen (Bläsibad) - Nehren - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: Nehren - Bodelshausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.841 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500	5.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	58,0	58,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	58,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: Nehren - Bodelshausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: Balingen/Süd - Dotternhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.855 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200	5.700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,3	34,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	34,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: Balingen/Süd - Dotternhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Schömborg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.630 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500	1.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,2	29,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Schömborg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Neukirch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.290 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		59,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		21,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Neukirch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 27: Donaueschingen - Hüfingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.992 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.200	4.400							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	61,1	61,1							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	61,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 27: Donaueschingen - Hüfingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Behla - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.608 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Behla - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Zollhaus bei Blumberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.608 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Zollhaus bei Blumberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Randen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.608 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [2]	RQ 9,0 1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	37									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	37,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	43,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Randen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 27: OU Jestetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS IV Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, nähräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.450 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	1.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,2	25,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 27: OU Jestetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28: OU Oberkirch und Lautenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.321 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.400	3.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,5	22,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28: OU Oberkirch und Lautenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28: Verlegung in Freudenstadt - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.274 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	600	300	800	2.200						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51	51	51	51						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	44,5	44,5	44,5	44,5						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	44,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28: Verlegung in Freudenstadt - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28: Verlegung bei Aach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.123 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	40,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	40,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28: Verlegung bei Aach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28: OU Feldstetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS III									
		Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		955 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		62,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		15,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28: OU Feldstetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28: OU Blaubeuren/Gerhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.830 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	33,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	33,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E <small>Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.</small>									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28: OU Blaubeuren/Gerhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28: OU Blaustein - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.932 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	450	1.200	1.800							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53	53							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,1	36,1	36,1							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	36,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28: OU Blaustein - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28n: OU Schopfloch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.322 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28n: OU Schopfloch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28n: Grünmettstetten - L 355a - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		835 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.500									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	13,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		63,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		13,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28n: Grünmettstetten - L 355a - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28n: OU Horb am Neckar (kleine Lösung) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.402 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	200	350	300	1.000						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58	58	58						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,2	24,2	24,2	24,2						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28n: OU Horb am Neckar (kleine Lösung) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 28n: OU Ergenzingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.961 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		53,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		36,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 28n: OU Ergenzingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: OU Schwäbisch Gmünd (1. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.270 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	1.600	600	3.100						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51	51	51	51						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	44,4	44,4	44,4	44,4						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	44,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: OU Schwäbisch Gmünd (1. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: OU Schwäbisch Gmünd (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.270 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	1.600	600	3.100						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51	51	51	51						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	44,4	44,4	44,4	44,4						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	44,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: OU Schwäbisch Gmünd (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.906 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	35,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: Hussenhofen - Böbingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.001 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	37,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		53,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		37,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: Hussenhofen - Böbingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: Böbingen - Mögglingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.001 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	37,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		53,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		37,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: Böbingen - Mögglingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: OU Mögglingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.287 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	5.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	44,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	44,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: OU Mögglingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: Essingen - Aalen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.807 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	77,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	77,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: Essingen - Aalen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: OU Pflaumloch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.184 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		60,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		19,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: OU Pflaumloch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 29: OU Trochtefingen bei Bopfingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.184 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 29: OU Trochtefingen bei Bopfingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 29a: Aalen/Unterkochen, nach Abstufung B 19 - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.138 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,2 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,6								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 29a: Aalen/Unterkochen, nach Abstufung B 19 - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 29a: OU Ebnat (w Ebnat - A 7), nach Abstufung B 19 - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.135 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,2 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	50							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,7	18,7							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,6								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,7								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 29a: OU Ebnat (w Ebnat - A 7), nach Abstufung B 19 - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.476 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	73									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,0									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	72,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	34,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: Hochdorf - Oberessendorf (L 284) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.869 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	80									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	23,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	79,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	23,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: Hochdorf - Oberessendorf (L 284) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: Oberessendorf - Bad Waldsee - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: VS I									
		Problematisch: Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.792 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	32,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		54,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		32,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: Oberessendorf - Bad Waldsee - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 30: OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.562 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,0 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,3								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	27,7								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 30: OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: OU Gaisbeuren - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.274 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	2.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51	51								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	44,5	44,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	44,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: OU Gaisbeuren - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: OU Enzisreute - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.465 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	49,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	49,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: OU Enzisreute - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 30: Baidt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: VS I Problematisch: Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.322 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.300	700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51	51								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	45,8	45,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	50,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	45,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 30: Baidt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach, BA VI - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 30: Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.540 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,3 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.400	3.400	1.100	4.200					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57	57	57					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,2	27,2	27,2	27,2					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,6								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	27,2								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 30: Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.523 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,3 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.100	4.000	2.000	4.700					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57	57	57					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,8	26,8	26,8	26,8					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,8								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.026 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [3]	RQ 9,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	600	6.100	4.000	3.200	8.500					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62	62	62	62	62					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	16,6	16,6	16,6	16,6	16,6					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C	C	C					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	61,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	16,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Kirchzarten - Buchenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.657 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	54,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	54,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Kirchzarten - Buchenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: OU Falkenstein - Engenbach (1. Tunnelröhre) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.334 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	46,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	50,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	46,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: OU Falkenstein - Engenbach (1. Tunnelröhre) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: OU Falkensteig - Engenbach (2. Tunnelröhre) und Engenbach-Kehrecurve - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.334 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	74								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	73,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	31,6								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merklichen Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: OU Falkensteig - Engenbach (2. Tunnelröhre) und Engenbach-Kehrecurve - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: OU Hinterzarten/Oberhöllsteig - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.515 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	51,5	51,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	48,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	51,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: OU Hinterzarten/Oberhöllsteig - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Hinterzarten - Titisee - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.741 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]										
		11,5+									
		3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	72									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	38,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		71,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		38,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Hinterzarten - Titisee - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Titisee - Friedenweiler - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.255 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		12,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]										
		11,5+									
		3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.900									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	75									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		74,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		30,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Titisee - Friedenweiler - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Friedenweiler - Unadingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.246 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.900	3.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	75	75								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,0	30,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	74,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Friedenweiler - Unadingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: OU Döggingen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.228 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,4								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,3								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	43,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: OU Döggingen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Döggingen - Hüfingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.228 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	75									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	74,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Döggingen - Hüfingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Überlingen/West - Überlingen/Ost - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.607 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000	2.900	1.200	3.000						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56	56	56						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,7	28,7	28,7	28,7						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Überlingen/West - Überlingen/Ost - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Überlingen/Ost - Oberuhldingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.805 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	57,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	57,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Überlingen/Ost - Oberuhldingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Oberuhldingen - Meersburg/West - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.175 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	42,0									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		51,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		42,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Oberuhldingen - Meersburg/West - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Stetten - Immenstaad - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS I									
		Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.242 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	7.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		51,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		43,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Stetten - Immenstaad - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 31: Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.783 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	56,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	56,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 31: Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen/B 30 (alt) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.853 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,7								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	34,5								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E								
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen/B 30 (alt) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 31: OU Eriskirch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.858 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	130	1.800							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	58,3	58,3							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	58,3								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 31: OU Eriskirch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Horb am Neckar - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.557 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	200	1.050								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,6	27,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	27,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Horb am Neckar - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Jungingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS III									
		Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.648 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		55,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		29,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Jungingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 32: OU Burladingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.067 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,2 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,4								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	61,3								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	17,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 32: OU Burladingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: Neufra - Gammertingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	764 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.100	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65	65								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,8	11,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: Neufra - Gammertingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Herberlingen mit Verlegung B 311 - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.690 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	1.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,6	30,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Herberlingen mit Verlegung B 311 - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Bad Saulgau (kleine Lösung) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.439 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100	850								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,0	25,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Bad Saulgau (kleine Lösung) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Boms - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS I									
		Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		963 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	850									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		62,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		15,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Boms - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Staig - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.739 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	31,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Staig - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: Verlegung bei Blitzenreute - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.707 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	400	2.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,9	30,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: Verlegung bei Blitzenreute - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 32: OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.459 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	800	1.100	400	1.600	2.900					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49	49	49	49					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	49,7	49,7	49,7	49,7	49,7					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F	F					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	49,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 32: OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 32: OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel)) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.934 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,5 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,5								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	36,2								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E								
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 32: OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel)) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: A 5 - Elgersweier - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS III									
		Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.573 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		4,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	52,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		52,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: A 5 - Elgersweier - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: Elgersweier - Gengenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		2.435 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		12,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	10.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	50									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	49,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		49,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		49,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: Elgersweier - Gengenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: Gengenbach - Steinach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.343 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.500	4.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	73	73								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,9	31,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	73,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	31,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: Gengenbach - Steinach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: OU Haslach im Kinzigtal - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.244 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	13,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200	1.700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51	51								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,8	43,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	43,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: OU Haslach im Kinzigtal - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: OU Gutach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.331 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	140	2.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,7	22,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: OU Gutach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 33: OU Hornberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	726 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	18,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,8								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,2								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B								
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über längerer Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 33: OU Hornberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 33: Allensbach/West - Konstanz (Landeplatz) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.971 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.300	2.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	60,6	60,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	60,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 33: Allensbach/West - Konstanz (Landeplatz) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 33: Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Strassenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.790 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,2 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	32,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,5								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	32,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 33: Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 34: OU Grenzach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS IV Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, nähräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.418 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	2,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.400	2.250								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,5	24,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 34: OU Grenzach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 34: OU Wyhlen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS IV									
		Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, nähräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.257 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		2,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		59,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		21,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 34: OU Wyhlen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 34: OU Oberlauchringen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.169 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		5,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		60,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		19,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 34: OU Oberlauchringen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 34: Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.668 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,0 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,5								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,0								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 34: Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 35: OU Bruchsal - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3						
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.136 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,5 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000	1.300	3.600						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52	52	52						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	41,3	41,3	41,3						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,8								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	41,3								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 35: OU Bruchsal - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 35: OU Helmsheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.085 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	1.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52	52								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	40,0	40,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	40,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 35: OU Helmsheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 35: Bretten/Diedelsheim - OU Gölshausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.209 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	13,3 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400	2.000							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51	51							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,0	43,0							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,4								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	43,0								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 35: Bretten/Diedelsheim - OU Gölshausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 36: OU Graben-Neudorf - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.154 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.200	3.000	3.400							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52	52	52							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	41,4	41,4	41,4							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	41,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 36: OU Graben-Neudorf - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 36: OU Durmersheim und OU Bietigheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.332 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000	1.600	2.900	3.200						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59	59	59						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,7	22,7	22,7	22,7						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 36: OU Durmersheim und OU Bietigheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 39: Lgr. RP/BW - L 722 Lushof - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		3.264 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	66,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		66,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 39: Lgr. RP/BW - L 722 Lushof - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 39: OU Mühlhausen bei Wiesloch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.377 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	1.300								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	23,7	23,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	23,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merklichen Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 39: OU Mühlhausen bei Wiesloch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 39: OU Eilhofen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.937 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	1.800							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	36,2	36,2							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,4								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	36,2								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 39: OU Eilhofen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 39: OU Willsbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.481 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300	2.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,9	25,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 39: OU Willsbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 290: OU Königshofen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.806 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [2]	RQ 9,0 1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	1.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	36	36								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	49,8	49,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	36,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	49,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 290: OU Königshofen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 290: Königshofen - Bad Mergentheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.788 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	32,8	32,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	32,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 290: Königshofen - Bad Mergentheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 290: OU Blaufelden - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	564 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.300	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	67	67								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	8,4	8,4								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	66,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	8,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 290: OU Blaufelden - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 290: OU Rot am See - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.105 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [2]	RQ 9,0 1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000	800	1.200							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	41	41	41							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,2	27,2	27,2							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	40,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	27,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 290: OU Rot am See - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 290: OU Wallhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.236 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		8,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		59,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		20,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 290: OU Wallhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 292: OU Adelsheim und OU Osterburken - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	640 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,2 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.300	2.600	3.900	400					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66	66	66	66					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,7	9,7	9,7	9,7					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B	B	B					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	66,1								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	9,7								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 292: OU Adelsheim und OU Osterburken - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 293: N-OU Berghausen/OU Jöhlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.520 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	4.100	1.000							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57	57							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,8	26,8	26,8							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 293: N-OU Berghausen/OU Jöhlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 293: OU Bretten/Gölshausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.469 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.700	1.600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,6	25,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 293: OU Bretten/Gölshausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 294: Südwesttangente Bretten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.631 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.400	850								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,2	29,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 294: Südwesttangente Bretten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 294: OU Bauschlott - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.744 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750	1.100								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,8	31,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	31,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 294: OU Bauschlott - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 294: OU Loßburg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.296 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	400	1.600	1.700							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59	59							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,0	22,0	22,0							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 294: OU Loßburg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 294: OU Elzach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.756 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	32,0	32,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	32,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 294: OU Elzach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 294: OU Winden - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.771 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	32,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	54,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	32,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 294: OU Winden - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 296: Kernstadtentlastung Calw - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.188 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	600	300	400	2.200						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52	52	52	52						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	42,3	42,3	42,3	42,3						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	42,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 296: Kernstadtentlastung Calw - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 297: OU Lorch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	841 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	13,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,7								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	13,2								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 297: OU Lorch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 297: OU Neckartailfingen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.895 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		53,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		35,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 297: OU Neckartailfingen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 298: OU Mutlangen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.665 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800	650								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,0	30,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 298: OU Mutlangen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Immendingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS I									
		Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.199 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,0									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		60,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		20,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Immendingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 311: Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.008 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.100	1.300	9.400	950					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53	53	53					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	37,9	37,9	37,9	37,9					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	37,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E								
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 311: Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Neuhausen ob Eck - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS I									
		Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.240 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		12,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.250									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		59,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		20,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Neuhausen ob Eck - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Riedlingen (ortsnahe Lösung) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.673 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	700	1.700	210							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55	55							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,3	30,3	30,3							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Riedlingen (ortsnahe Lösung) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Unlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	752 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	17,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500	800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65	65								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,6	11,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Unlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Obermarchtal - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS I									
		Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.234 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		14,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		59,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		20,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Obermarchtal - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: OU Deppenhäusen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS I									
		Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.231 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		13,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		59,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		20,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: OU Deppenhäusen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 311: Ehingen/Stetten - Ehingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.231 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	13,0 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,5								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,7								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D								
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 311: Ehingen/Stetten - Ehingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
	-									
	-									
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311: Ehingen - Gamerschwang - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	80 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.670 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [8]	11,5+ 3-streifig. Verfahren: 3-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.900	2.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	0	0								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	0	0								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	69	69								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	82	82								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,3	20,3								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	82,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311: Ehingen - Gamerschwang - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 311: Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.010 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.600	1.200	6.600	2.900					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53	53	53					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	38,0	38,0	38,0	38,0					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	38,0								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 311: Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 311n: Sigmaringen (L 456) - Mengen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.318 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.100	1.700	2.700	8.700						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59	59	59						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,4	22,4	22,4	22,4						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 311n: Sigmaringen (L 456) - Mengen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: Metzingen - Metzingen/West - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.806 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		6,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	33,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		54,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		33,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: Metzingen - Metzingen/West - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.266 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	44,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	44,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.435 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200	4.600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	24,9	24,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	24,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Engstingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		848 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	13,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		63,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		13,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Engstingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Pfronstetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		604 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		66,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		9,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Pfronstetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Tigerfeld - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		604 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		66,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		9,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Tigerfeld - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Huldstetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		604 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		11,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	850									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,1									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		66,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		9,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Huldstetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Zwiefalten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	771 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750	1.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64	64								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,0	12,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	12,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Zwiefalten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Uttenweiler - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		749 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		10,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		64,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		11,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Uttenweiler - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.870 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	300	200	300	1.500					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54	54	54	54					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,7	34,7	34,7	34,7	34,7					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E	E	E					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	34,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Ringschnait - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.251 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750	1.600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	21,1	21,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	21,1									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Ringschnait - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Ochsenhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.339 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000	1.000	1.500	2.800						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	59	59	59	59						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	22,9	22,9	22,9	22,9						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	22,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Ochsenhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 312: OU Edenbachen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	966 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [1]	RQ 7,5									
		1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	42									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	23,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	41,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	23,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 312: OU Edenbachen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: OU Grafenberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.878 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	34,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: OU Grafenberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: OU Großengstingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.179 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		8,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		60,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		19,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: OU Großengstingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: Engstingen/Haid - Trochtelfingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.046 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.600	1.800								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62	62								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,0	17,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	61,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	17,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: Engstingen/Haid - Trochtelfingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: Inneringen - Jungnau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	453 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	8.700								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	69	69								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	6,6	6,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	68,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	6,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: Inneringen - Jungnau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: OU Inneringen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	510 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [1]	RQ 7,5 1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	45									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	45,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: OU Inneringen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: OU Engelswies und Vilsingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		793 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	4.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	12,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		64,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		12,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: OU Engelswies und Vilsingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 313: OU Krumbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		606 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		16,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.000									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	66									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	9,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		66,1									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		9,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 313: OU Krumbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 314: OU Grimmelshofen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.167 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	18,1 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.200	600							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,4	19,4							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,1								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 314: OU Grimmelshofen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 317: Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	<p align="center">RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.</p>									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.472 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	2,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	<p align="center">RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.</p>									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,7									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	<p align="center">D</p> <p>Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 317: Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 317: Lörrach - Weil am Rhein - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.457 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	1,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800	200	4.000	1.500						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57	57	57						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	25,4	25,4	25,4	25,4						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	25,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 317: Lörrach - Weil am Rhein - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 317: Lörrach - Schopfheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.644 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.400	7.000	3.800	1.300						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49	49	49						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	54,0	54,0	54,0	54,0						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F	F	F						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	54,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 317: Lörrach - Schopfheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 317: Zell - Hausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.630 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.300									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 317: Zell - Hausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 317: OU Atzenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.630 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [1]	RQ 7,5 1-streifig. Verfahren: 1-streifig. Interpoliertes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	37									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	37,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	43,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 317: OU Atzenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 317: OU Schönau im Schwarzwald - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.124 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 317: OU Schönau im Schwarzwald - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
	-										
	-										
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 415: Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.218 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren. D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.700	5.000								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52	52								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,0	43,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	43,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F									
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 415: Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 462: Bad Rotenfels - Gaggenau/Mitte - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.815 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	200	2.900							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	77,9	77,9							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	77,9								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 462: Bad Rotenfels - Gaggenau/Mitte - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 462: Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	874 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,6 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	950									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	13,8									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	13,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 462: Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 462: Verlegung in Baiersbronn - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.648 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800	400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,6	29,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 462: Verlegung in Baiersbronn - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 462: OU Dunningen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.894 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	35,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	35,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 462: OU Dunningen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 462: OU Schramberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.726 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	2.200	1.100							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55	55	55							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	31,4	31,4	31,4							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	31,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 462: OU Schramberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3							
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 463: Westtangente Pforzheim (1. BA Arlingertunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.147 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.650	325								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,0	19,0								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,0									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 463: Westtangente Pforzheim (1. BA Arlingertunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 463: Westtangente Pforzheim (2. BA Sonnenbergtunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.147 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,5 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.650	325							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,0	19,0							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,5								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,0								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 463: Westtangente Pforzheim (2. BA Sonnenbergtunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 463: OU Unterreichenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	748 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800	900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65	65								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	11,5	11,5								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	64,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	11,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 463: OU Unterreichenbach - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 463: OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.104 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,4 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900	200	500						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61	61						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,1	18,1	18,1						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C	C						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 463: OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 463: Verlegung bei Hirsau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.210 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,1 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100	900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	60	60								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	20,2	20,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	59,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	20,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 463: Verlegung bei Hirsau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 463: OU Lautlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.380 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	3.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	50									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	47,4									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	50,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	47,4									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 463: OU Lautlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 464: Renningen - Sindelfingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.660 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,8 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600	900	600	1.100	1.400					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56	56	56	56					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	29,9	29,9	29,9	29,9	29,9					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D	D					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	29,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 464: Renningen - Sindelfingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5					
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 464: Böblingen - Holzgerlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.826 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,2 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000	4.300								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	57,7	57,7								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	49,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	57,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 464: Böblingen - Holzgerlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 464: n Holzgerlingen - s Holzgerlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.135 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.200	1.400							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	52	52							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	41,0	41,0							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F	F							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,1								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	41,0								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	F								
		Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 464: n Holzgerlingen - s Holzgerlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: Schorndorf - Göppingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4					
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	688 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,1 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	3.400	6.100	3.600					
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8					
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80					
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1					
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69					
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5					
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24					
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94					
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	65	65	65	65					
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	10,5	10,5	10,5	10,5					
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B	B	B	B					
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	65,5								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	10,5								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	B								
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über länger Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: Schorndorf - Göppingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Owen und Lenningen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.523 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.200	1.500								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,8	26,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,8									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,8									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Owen und Lenningen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: OU Seeburg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	929 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren. D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	750								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	14,8								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,8								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	14,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C								
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: OU Seeburg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Münsingen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.511 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,5 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Münsingen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Bremelau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		595 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		12,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.500									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	67									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	8,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	B									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		66,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		8,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		B									
		Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über längerer Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverzug durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Bremelau - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Altsteußlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		847 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		9,4 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	64									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	13,3									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		63,6									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		13,3									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Altsteußlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Ehingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.373 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	300	2.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	23,6	23,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	58,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	23,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Ehingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: OU Ehingen/Berg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	960 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,6 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.600								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,4								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,4								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	15,4								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C								
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: OU Ehingen/Berg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: OU Sontheim und Weisel - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: HS II									
		Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		917 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		7,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.200									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	14,6									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		62,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		14,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: OU Sontheim und Weisel - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: OU Ingerkingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	917 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,9 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	14,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	14,6								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: OU Ingerkingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 465: OU Warthausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.140 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,3 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	260	1.000							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	61	61							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	18,8	18,8							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	60,5								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	18,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 465: OU Warthausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 465: Querspange Mettenberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4						
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.607 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.000	1.500	1.100	640						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56	56	56	56						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	28,7	28,7	28,7	28,7						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D	D	D						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	56,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	28,7									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 465: Querspange Mettenberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 466: Süßen - w Donzdorf - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.867 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	4,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.900	1.200								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	54	54								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	34,6	34,6								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	53,9									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	34,6									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 466: Süßen - w Donzdorf - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 466: OU Donzdorf - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie										
		RIN: LS II									
		Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]										
		70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]										
		1.570 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]										
		4,7 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]										
		RQ 10,5									
		2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]										
		D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.900									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	56									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	27,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]										
		56,4									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]										
		27,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]										
		D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 466: OU Donzdorf - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 466: OU Böhmenkirch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	933 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,9 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.400	1.900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63	63								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	14,9	14,9								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,7									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	14,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 466: OU Böhmenkirch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 492: OU Hermaringen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1								
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	891 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,0 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80								
10	Steigungsklasse [-]	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	14,1								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,2								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	14,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 492: OU Hermaringen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 492: OU Brenz - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	874 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,1 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	6.300	1.400							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63	63							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	13,8	13,8							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	63,3								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	13,8								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 492: OU Brenz - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 500: A 5 (Baden-Baden) - Bundesgrenze D/F (Iffezheim) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2	3						
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.953 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	16,7 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.100	3.300	500						
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8						
	- Tunnelstrecke [boolean]									
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80	80						
10	Steigungsklasse [-]	1	1	1						
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69	69						
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5	5						
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24	24						
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94	94						
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	53	53	53						
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	37,1	37,1	37,1						
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E	E	E						
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	52,6								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	37,1								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 500: A 5 (Baden-Baden) - Bundesgrenze D/F (Iffezheim) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 500: OU Schönwald - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	968 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.700									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	62									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	15,5									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,3									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	15,5									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C									
		Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 500: OU Schönwald - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts										
Projekt:		B 500: Tieferlegung in Häusern - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
Teilabschnitt Nr.		1	2							
1	Straßenkategorie	RIN: VS II Überwiegend anaufreie Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	40 km/h								
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	911 Kfz/h								
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	7,8 %								
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig. Verfahren: 2-streifig. Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D								
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	200	1.000							
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8							
-	Tunnelstrecke [boolean]									
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]									
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80							
10	Steigungsklasse [-]	1	1							
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69							
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5							
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24							
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94							
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	63	63							
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	14,5	14,5							
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	C	C							
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	62,9								
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	14,5								
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	C Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutliche bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.								

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte										
Projekt:		B 500: Tieferlegung in Häusern - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG								
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
-										
-										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 518: OU Wehr - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.495 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,0 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	1.800	1.400								
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80	80								
10	Steigungsklasse [-]	1	1								
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69	69								
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5	5								
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24	24								
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94	94								
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	57	57								
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	26,2	26,2								
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	D	D								
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	57,0									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	26,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	D									
		Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständige Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 518: OU Wehr - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1	2								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 523: Villingen - Schwenningen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	<p align="center">RIN: VS III Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.</p>									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.224 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	8,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	<p align="center">RQ 10,5 2-streifig, Verfahren: 2-streifig, Richtlinienkonformes Verfahren.</p>									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	2.800									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
-	Tunnelstrecke [boolean]										
-	Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	51									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	43,2									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	F									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	51,5									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	43,2									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	<p align="center">F</p> <p>Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 523: Villingen - Schwenningen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

HBS 2001, Fassung 2009: Qualität des Verkehrsablaufes eines Landstraßenabschnitts

Projekt:		B 535: OU Schwetzingen/Plankstadt - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
Teilabschnitt Nr.		1									
1	Straßenkategorie	RIN: HS III Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h									
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.705 Kfz/h									
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	3,3 %									
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [5]	RQ 10,5									
6	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
7	Länge eines Landstraßenteilabschnitts Li [m]	900									
8	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
	- Tunnelstrecke [boolean]										
	- Höchstgeschwindigkeit im Tunnel VBt [km/h]										
9	Geringste mittlere Geschwindigkeit des Bemessungsschwerfahrzeugs V [km/h]	80									
10	Steigungsklasse [-]	1									
11	Kurvigkeit KU [gon/km]	69									
12	Streckenanteil mit Überholverbot [%]	5									
13	Zuschlag zur Kurvigkeit [gon/km]	24									
14	Kurvigkeit mit Zuschlag [gon/km]	94									
15	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	55									
16	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	30,9									
17	Qualitätsstufe des Teilabschnitts QSVi [-]	E									
18	Mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit VR [km/h]	55,2									
19	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	30,9									
20	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV Ges [-]	E									
		Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und - je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen - häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.									

09.11.2012

1/2

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte

Projekt:		B 535: OU Schwetzingen/Plankstadt - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
-											
-											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

09.11.2012

2/2

Anhang C

Berechnungsergebnisse nach dem HBS

Mehrbahnige Straßen Ist-Analyse 2010

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.905 Kfz/h					2.905 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	21,5%					21,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.700	5.000								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.700	5.000								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400	3.400								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,85	0,85								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103	103								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	102,6									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.000	1.700						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.000	1.700						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	3,2%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400	3.400						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,47	0,50						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103	103						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	102,6							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103	103								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	51,5	51,5								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	102,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	51,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.508 Kfz/h					3.508 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	10,9%					10,9%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16] RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.000	4.600	3.500	3.300	3.600					
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8					
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0	4.000	0					
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.000	4.600	3.500	7.300	3.600					
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%					
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	2,0%	1,8%	2,0%					
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800					
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92					
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	90	90	90	90	90					
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E	E	E					
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1	1	1					
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	90,3									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte															
Projekt:		A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - IST 2010													
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
Fahrtrichtung															
9															
10															
11															
-															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			5	4	3	2	1			
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.600	3.300	3.500	4.600	5.000			
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8			
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	4.000	0	0			
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.600	3.300	7.500	4.600	5.000			
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,1%	2,0%	2,0%	2,0%			
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%			
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800			
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,95	0,87	0,92	1,21	1,32			
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	90	90	90	90	90			
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E	E	E			
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1	1	1			
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	90,3							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	90	90	90	90	90					
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100	100	100					
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	70,6	70,6	70,6	70,6	70,6					
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E	E	E					
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1	1	1					
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	90,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	70,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.791 Kfz/h					3.791 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,8%					10,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	5.400	7.700	2.300							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	0							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	5.400	7.700	2.300							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,7%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	2,7%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.800	3.800	3.800							
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,00	1,00	1,00							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	80	80	72							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E	F							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1	0							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	78,9									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.300	7.700	5.400					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.300	7.700	5.400					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.800	3.800	3.800					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,61	2,03	1,42					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	80	80	80					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	80,3							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	80	80	72							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	85,8	85,8	91,1							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	F							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	0							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	78,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	86,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.901 Kfz/h					4.901 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,4%					15,4%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19] RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	6.400	8.200	1.200	16.500	1.900	1.700	1.800	2.900	1.700	
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0	0	0	1.900	4.000	0	3.000	
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.400	8.200	1.200	16.500	1.900	3.600	5.800	2.900	4.700	
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	3,7%	2,0%	3,0%	2,0%	2,0%	2,3%	2,0%	
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	3,7%	1,8%	3,0%	1,8%	1,8%	2,3%	1,8%	
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,93	0,93	0,93	0,93	0,93	0,93	0,93	0,93	0,93	
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	91	91	59	91	76	91	91	87	91	
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	F	E	F	E	E	E	E	
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	0	1	0	1	1	1	1	
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	88,2									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung											
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - IST 2010 - GEGENRICHTUNG								
			9	8	7	6	5	4	3	2	1
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.700	2.900	1.800	1.700	1.900	16.500	1.200	8.200	6.400
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]									
-	Tunnellage	[boolean]									
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	3.000	0	1.700	0	0	0	0
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.700	2.900	4.800	1.700	3.600	16.500	1.200	8.200	6.400
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,3%	2,0%	3,2%	2,0%	2,0%	3,7%	2,0%	2,0%
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%	3,2%	1,0%	-1,8%	3,7%	-1,8%	-1,8%
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,32	0,55	0,34	0,32	0,36	3,14	0,23	1,56	1,22
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	91	91	91	72	91	91	59	91	91
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E	F	E	E	F	E	E
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1	0	1	1	0	1	1
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	88,3								
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0								
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F								
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>								

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung											
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - IST 2010 - GEGENRICHTUNG								
			9	8	7	6	5	4	3	2	1
24											
25											
26											
-											
27											
28											
29											
30											
31											
32											
33											
34											
35											
36											
37											
38											

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	91	91	59	91	76	72	91	87	91	
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	98,4	98,4	150,2	98,4	108,0	111,4	98,4	100,5	98,4	
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	F	E	F	F	E	E	E	
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	0	1	0	0	1	1	1	
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	87,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	101,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.877 Kfz/h					2.877 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	16,7%					16,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	8.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.440									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,84									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,5									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	8.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.440									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,50									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								105,5		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	49,6									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,5									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	49,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AS Bühl - AS Achern - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.707 Kfz/h					2.707 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	17,7%					17,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	10.700									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	10.700									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.430									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,79									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	110									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	109,7									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Bühl - AS Achern - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Bühl - AS Achern - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	10.700									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	10.700									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.430									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	3,12									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	110									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								109,7		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Bühl - AS Achern - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Bühl - AS Achern - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	110									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	44,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	109,7									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	44,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Bühl - AS Achern - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AS Achern - AS Appenweier - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.707 Kfz/h					2.707 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	17,7%					17,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	14.100									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	14.100									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.430									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,79									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	110									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	109,7									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Achern - AS Appenweier - IST 2010														
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Achern - AS Appenweiler - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	14.100									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	14.100									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.430									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	4,11									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	110									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								109,7		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Achern - AS Appenweiler - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Achern - AS Appenweier - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	110									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	44,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	109,7									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	44,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Achern - AS Appenweier - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.878 Kfz/h					2.878 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,3%					15,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	7.700									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.700									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.450									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,83									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	106									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,9									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	7.700									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.700									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.450									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,23									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	106									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								105,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	106									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	49,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	49,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.734 Kfz/h					2.734 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,3%					14,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	3					3				
7	Lage [-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	2.100									
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	2.100									
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	4.980									
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,55									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	121									
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	121,3									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	3,0									
23	QSV nach BGe QSVGe [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.100									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.100									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.980									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,42									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								121,3		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	41,0									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	121,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	41,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.795 Kfz/h					2.795 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,0%					14,0%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	13.300	23.600	4.800							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	0							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	13.300	23.600	4.800							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,0%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.720	3.720	3.720							
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,75	0,75	0,75							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	105	105	105							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	D	D	D							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	2	2	2							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	104,8									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.800	23.600	13.300					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.800	23.600	13.300					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.720	3.720	3.720					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,29	6,34	3,58					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105	105	105					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	104,8							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105	105	105							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	48,5	48,5	48,5							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	104,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	48,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.016 Kfz/h					3.016 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,6%					12,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	6.300	4.900								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	6.300	4.900								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.760	3.760								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,80	0,80								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	101	101								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	D	D								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	2	2								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	101,4									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	2,0									
23	QSV nach BGe QSVGe [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.900	6.300						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.900	6.300						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.760	3.760						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,30	1,68						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	101	101						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	101,4							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	101	101								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	54,0	54,0								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	101,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	54,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																			
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG														
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.363 Kfz/h					2.363 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	14,2%					14,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	12.100	8.100	15.400	12.000	8.200	2.500	600			
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8			
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0	0	0	0	2.500			
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	12.100	8.100	15.400	12.000	8.200	2.500	3.100			
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,5%	2,2%			
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	2,5%	1,8%			
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720			
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64			
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	111	111	111	111	111	108	111			
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D	D	D	D	D			
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2	2	2	2	2			
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	111,3									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			7	6	5	4	3	2	1	
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	600	2.500	8.200	12.000	15.400	8.100	12.100	
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0	0	0	0	0	
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	600	2.500	8.200	12.000	15.400	8.100	12.100	
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,5%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%	
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720	
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,16	0,67	2,20	3,23	4,14	2,18	3,25	
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	111	111	111	111	111	111	111	
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D	D	D	D	D	
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2	2	2	2	2	
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	111,4							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			7	6	5	4	3	2	1	
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen											
Autobahnabschnitt zwischen:		A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	111	111	111	111	111	108	111			
40	Entwurfsgeschwindigkeit VB,i [km/h]	100	100	100	100	100	100	100			
41	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	39,1	38,6			
42	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	D	D	D	D	D	D	D			
43	Bewertung der QSV Bi [-]	2	2	2	2	2	2	2			
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	111,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	38,6									
46	Bewertung der QSV BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes QSVGes [-]	D									
		Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.897 Kfz/h					2.897 Kfz/h				
4	Schwererverkehrsanteil	bSV [%]	13,0%					13,0%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	2.300	5.000								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.300	5.000								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.740	3.740								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,77	0,77								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103	103								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	103,4									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung											
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - IST 2010 - GEGENRICHTUNG								
			2	1							
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.000	2.300							
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8							
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]									
-	Tunnellage	[boolean]									
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0							
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.000	2.300							
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,7%							
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%							
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.740	3.740							
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,34	0,61							
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103	103							
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D							
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2							
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	103,4								
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0								
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D								
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>											

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung											
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - IST 2010 - GEGENRICHTUNG								
24											
25											
26											
-											
27											
28											
29											
30											
31											
32											
33											
34											
35											
36											
37											
38											

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103	103								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	51,0	51,0								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	103,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	51,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.664 Kfz/h					3.664 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	12,1%					12,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	6.400									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.400									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,69									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	112									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	111,9									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	6.400									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.400									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,20									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	112									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								111,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	112									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	59,6									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	111,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	59,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: Neckarbrücke Mannheim - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.664 Kfz/h					3.664 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	12,1%					12,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	500									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	500									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,69									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	112									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	111,9									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: Neckarbrücke Mannheim - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckarbrücke Mannheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	500									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	500									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,09									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	112									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								111,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckarbrücke Mannheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckarbrücke Mannheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	112									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	59,6									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	111,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	59,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: Neckarbrücke Mannheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.671 Kfz/h					3.671 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,8%					11,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	6.000	5.600	2.600							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	0							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	6.000	5.600	2.600							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,4%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	2,4%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.780	3.780	3.780							
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,97	0,97	0,97							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	84	84	80							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E	F							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1	0							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	83,4									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	0,0									
23	QSV nach BGe QSVGe [-]	F									
		Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.600	5.600	6.000					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.600	5.600	6.000					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.780	3.780	3.780					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,69	1,48	1,59					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84	84	84					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	84,2							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84	84	80							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	79,2	79,2	81,5							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	F							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	0							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	83,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	79,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																			
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG														
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.168 Kfz/h					4.168 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	17,6%					17,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	7.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.190									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,80									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	103,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	7.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.190									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,46									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								103,1		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	73,5									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	103,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	73,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.167 Kfz/h					4.167 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	20,1%					20,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.100									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,82									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	101									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	100,9									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - IST 2010														
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.100									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,10									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	101									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									100,9	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									2,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									D	
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	101									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	75,1									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	100,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	75,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.730 Kfz/h					3.730 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	21,7%					21,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	12.800									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	12.800									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,10									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	50									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	50,4									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	12.800									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	12.800									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	3,76									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	50									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									50,4	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	50									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	134,5									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	50,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	134,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 6: AS Sinsheim - Kirchart - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.659 Kfz/h					3.659 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	21,2%					21,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	3					3				
7	Lage [-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	14.300	2.600	5.300							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	0							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	14.300	2.600	5.300							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,4%	2,0%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	4.800	4.800	4.800							
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,76	0,76	0,76							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	105	105	105							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	D	D	D							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	2	2	2							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	105,1									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AS Sinsheim - Kirchart - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Sinsheim - Kirchardt - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.300	2.600	14.300					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.300	2.600	14.300					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,4%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.800	4.800	4.800					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,10	0,54	2,98					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105	105	105					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,1							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Sinsheim - Kirchardt - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Sinsheim - Kirchartd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105	105	105							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	63,3	63,3	63,3							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	63,3									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AS Sinsheim - Kirchartd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 6: Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.492 Kfz/h					3.492 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	21,7%					21,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	7.900	10.300								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	7.900	10.300								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.600	3.600								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,97	0,97								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	84	84								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	84,1									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			2	1								
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	10.300	7.900								
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8								
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	10.300	7.900								
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%								
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%								
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.600	3.600								
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,86	2,19								
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84	84								
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	84,1									
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84	84								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	75,5	75,5								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	84,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	75,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.264 Kfz/h					4.264 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	18,3%					18,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	7.900									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.900									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.640									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,17									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	44									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	43,8									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	7.900									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.900									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.640									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,17									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	44									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								43,8		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								0,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								F		
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	44									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	177,0									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	43,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	177,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.264 Kfz/h					4.264 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	18,3%					18,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.500									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.500									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.420									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,25									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.500									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.500									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.420									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,44									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									30,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	258,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	258,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.149 Kfz/h					3.149 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	24,2%					24,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	9.200	21.700								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	9.200	21.700								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400	3.400								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,93	0,93								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93	93								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	93,3									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte															
Projekt:		A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - IST 2010													
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
Fahrtrichtung															
9															
10															
11															
-															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:		A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - IST 2010 - GEGENRICHTUNG								
		2	1							
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	21.700	9.200						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	21.700	9.200						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400	3.400						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	6,38	2,71						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93	93						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	93,3							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:		A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - IST 2010 - GEGENRICHTUNG								
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93	93								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	61,4	61,4								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	93,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	61,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - L.Gr. BW/BY - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.582 Kfz/h					2.582 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	27,9%					27,9%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	4.300	24.900	4.500							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	0							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	4.300	24.900	4.500							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,0%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.400	3.400	3.400							
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,76	0,76	0,76							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	111	111	111							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	D	D	D							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	2	2	2							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	111,4									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - L.Gr. BW/BY - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.500	24.900	4.300					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.500	24.900	4.300					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400	3.400	3.400					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,32	7,32	1,26					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	111	111	111					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	111,4							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	111	111	111							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	42,1	42,1	42,1							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	111,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	42,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.045 Kfz/h					4.045 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,1%					15,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	12.900									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	12.900									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.700									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,09									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	63									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	63,2									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte															
Projekt:		A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - IST 2010													
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
Fahrtrichtung															
9															
10															
11															
-															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	12.900									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	12.900									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.700									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	3,49									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	63									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								63,2		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								0,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								F		
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	63									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	116,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	63,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	116,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.491 Kfz/h					3.491 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	14,9%					14,9%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	4.200	4.400								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.200	4.400								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.720	3.720								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,94	0,94								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	88	88								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	88,3									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.400	4.200						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.400	4.200						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.720	3.720						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,18	1,13						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	88	88						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	88,3							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen											
Autobahnabschnitt zwischen:		A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	88	88								
40	Entwurfsgeschwindigkeit VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	71,9	71,9								
42	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	88,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	71,9									
46	Bewertung der QSV BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>											

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	Fahrtrichtung				Gegenrichtung				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	100 km/h				100 km/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	3.394 Kfz/h				3.394 Kfz/h				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [19]	15,3%				15,3%				
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.				3				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen				Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D				D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	8.900								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]									
-	Tunnellage	[boolean]									
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.900								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.950								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,69								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	113								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	112,9								
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0								
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D								
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	8.900									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.900									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.950									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,80									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	113									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								112,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	113									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	54,6									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	112,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	54,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.527 Kfz/h					3.527 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	14,9%					14,9%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	4.100	5.300								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.100	5.300								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.280	5.280								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,67	0,67								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	112	112								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	112,5									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.300	4.100						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.300	4.100						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.280	5.280						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,00	0,78						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	112	112						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	112,5							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.							

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	112	112								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	57,0	57,0								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	112,5									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	57,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Leonberg/West - westfl. AD Leonberg - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.925 Kfz/h					3.925 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,3%					15,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	2.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.700									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,06									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	70									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	69,9									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Leonberg/West - westfl. AD Leonberg - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.700									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,70									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	70									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									69,9	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	70									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	102,1									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	69,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	102,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	6.729 Kfz/h					6.729 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	12,6%					12,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	900	7.000								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	900	7.000								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340	5.340								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,26	1,26								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	7.000	900						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.000	900						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	4,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340	5.340						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,31	0,17						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	407,8	407,8								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	407,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																			
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG														
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	6.179 Kfz/h					6.179 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	11,8%					11,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.900	1.700								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.900	1.700								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	3,2%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.370	5.370								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,15	1,15								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.700	5.900						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.700	5.900						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.370	5.370						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,32	1,10						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	374,5	374,5								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	374,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 8: Stuttgart/Degerloch - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	5.242 Kfz/h					5.242 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,2%					12,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	3					3				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	400	450								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	400	450								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	4,5%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	5.340	5.340								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,98	0,98								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	84	84								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	83,5									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	E									
		Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: Stuttgart/Degerloch - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Stuttgart/Degerloch - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	450	400						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	450	400						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	4,6%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340	5.340						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,08	0,07						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84	84						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	83,5							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Stuttgart/Degerloch - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Stuttgart/Degerloch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84	84								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	114,1	114,1								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	83,5									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	114,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																			
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: Stuttgart/Degerloch - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG														
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	5.042 Kfz/h					5.042 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	12,1%					12,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19] RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.850	4.700								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.850	4.700								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340	5.340								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,94	0,94								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	89	89								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	89,4									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte															
Projekt:		A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - IST 2010													
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
Fahrtrichtung															
9															
10															
11															
-															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.700	3.850						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.700	3.850						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340	5.340						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,88	0,72						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	89	89						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	89,4							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	89	89								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	102,5	102,5								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	89,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	102,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.971 Kfz/h					4.971 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	13,1%					13,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	6.100									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.100									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.310									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,94									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	90									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	90,4									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	6.100									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.100									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.310									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,15									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	90									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									90,4	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									1,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									E	
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	90									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	99,9									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	90,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	99,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.402 Kfz/h					3.402 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	14,3%					14,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	9.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	9.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.460									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,98									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	83,9									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - IST 2010														
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	9.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	9.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.460									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,77									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								83,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								1,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								E		
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	73,7									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	83,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	73,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.227 Kfz/h					3.227 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,8%					15,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	13.100									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	13.100									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.450									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,94									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	92,8									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	13.100									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	13.100									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.450									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	3,80									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									92,8	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									1,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									E	
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	63,2									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	92,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	63,2									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.250 Kfz/h					3.250 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	14,7%					14,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	9.100	17.500								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	9.100	17.500								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.460	3.460								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,94	0,94								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	92	92								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	92,3									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	17.500	9.100						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	17.500	9.100						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.460	3.460						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	5,06	2,63						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	92	92						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	92,3							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	92	92								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	64,0	64,0								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	92,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	64,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.860 Kfz/h					2.860 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	16,2%					16,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.000									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.000									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.680									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,78									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	102,8									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.000									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.000									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.680									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,36									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								102,8		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	103									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	50,6									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	102,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	50,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.575 Kfz/h					2.575 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	18,2%					18,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.800									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.800									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.160									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,50									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	119									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	118,7									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Ulm/Eichingen - Lgr. BW/BY - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.800									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.800									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.160									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,74									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	119									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								118,7		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
											Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.	

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Ulm/Eichingen - Lgr. BW/BY - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Ulm/Eichingen - Lgr. BW/BY - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	119									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	39,5									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	118,7									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	39,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AK Ulm/Eichingen - Lgr. BW/BY - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.591 Kfz/h					2.591 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	20,3%					20,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	2.600	2.800								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	2.600	2.800								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,3%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.600	3.600								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,72	0,72								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	106	106								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	D	D								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	2	2								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	106,0									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	2,0									
23	QSV nach BGe QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.800	2.600						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.800	2.600						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,4%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.600	3.600						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,78	0,72						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	106	106						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	106,0							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.							

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	106	106								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70	70								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	44,5	44,5								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	106,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	44,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.444 Kfz/h					4.444 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	9,8%					9,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	700	2.600	2.800							
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	2.650							
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	700	2.600	5.450							
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,4%	2,0%							
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%							
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.820	3.820	3.820							
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,16	1,16	1,16							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	39	39	39							
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F							
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	39,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.800	2.600	700					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	2.650					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.800	2.600	3.350					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,4%	2,1%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	0,7%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.820	3.820	3.820					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,73	0,68	0,18					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	39	39	39					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	39,0							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	39	39	39							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	207,0	207,0	207,0							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	39,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	207,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.098 Kfz/h					4.098 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	9,5%					9,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.900	2.800	900							
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	2.850							
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.900	2.800	3.750							
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,3%	2,0%							
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%							
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.820	3.820	3.820							
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,07	1,07	1,07							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	66	66	66							
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F							
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	66,2									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	900	2.800	1.900					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	2.850					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	900	2.800	4.750					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,3%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.820	3.820	3.820					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,24	0,73	0,50					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	66	66	66					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	66,2							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	66	66	66							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	112,6	112,6	112,6							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	66,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	112,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 96: Dürren - Gebrazhofen - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.820 Kfz/h					1.820 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	12,5%					12,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.900	5.100								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.900	5.100								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.480	3.480								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,52	0,52								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	126	126								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	B	B								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	4	4								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	126,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	4,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	B									
<p>Es treten geringfügige Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Der Auslastungsgrad ist gering. Die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 96: Dürren - Gebrazhofen - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 96: Dürren - Gebrazhofen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.100	3.900						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.100	3.900						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.480	3.480						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,47	1,12						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	126	126						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	B	B						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	4	4						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	126,1							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	4,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	B							
<p>Es treten geringfügige Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Der Auslastungsgrad ist gering. Die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 96: Dürren - Gebrazhofen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 96: Dürren - Gebrazhofen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	126	126								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	26,2	26,2								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	B	B								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	4	4								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	126,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	26,2									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	4,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	B									
			Es treten geringfügige Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Der Auslastungsgrad ist gering. Die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				A 96: Dürren - Gebrazhofen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.752 Kfz/h					1.752 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	2,9%					2,9%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0									
		4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.										
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	700	1.700								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	700	1.700								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	3,2%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.960	3.960								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,44	0,44								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120	120								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,7									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.700	700						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.700	700						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	4,2%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.960	3.960						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,43	0,18						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120	120						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,7							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C							
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.							

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120	120								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	26,6	26,6								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,7									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	26,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.349 Kfz/h					3.349 Kfz/h				
4	Schwererverkehrsanteil	bSV [%]	5,0%					5,0%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16] RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	2.600	5.800								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.600	5.800								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,86	0,86								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	97	97								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	97,4									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.800	2.600						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.800	2.600						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,4%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,49	0,67						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	97	97						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	97,4							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	97	97								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	62,5	62,5								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	97,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	62,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.363 Kfz/h					3.363 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	3,2%					3,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	800									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	800									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.940									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,85									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	98									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	98,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - IST 2010														
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	800									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	800									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.940									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,20									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	98									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									98,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									1,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									E	
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	98									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	62,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	98,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	62,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 861: AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie		RIN: AS III Nicht vertretbar: Autobahn, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	Fahrtrichtung 60 km/h				Gegenrichtung 60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.288 Kfz/h				1.288 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	6,8%				6,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2				2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen				Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D				D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	4.300								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]									
-	Tunnellage	[boolean]									
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.300								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,33								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	123								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,5								
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0								
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C								
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte															
Projekt:		A 861: AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH - IST 2010													
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
Fahrtrichtung															
9															
10															
11															
-															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 861: AD Rheinfeldern (A 98) - Bgr. D/CH - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.300									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.300									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,11									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	123									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								122,5		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 861: AD Rheinfeldern (A 98) - Bgr. D/CH - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 861: AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	123									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	19,1									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,5									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	19,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 861: AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.725 Kfz/h					3.725 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	9,6%					9,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.200									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.200									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.820									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,98									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	83,7									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.200									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.200									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.820									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,36									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								83,7		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								1,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								E		
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	80,9									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	83,7									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	80,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.334 Kfz/h					2.334 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	2,4%					2,4%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.000									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.000									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.960									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,59									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	114									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	114,4									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.000									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.000									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.960									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,25									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	114									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								114,4		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	114									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	37,1									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	114,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	37,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.660 Kfz/h					1.660 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	5,7%					5,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16] RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	800									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	800									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,43									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	120,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	800									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	800									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,21									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								120,0		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	25,2									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	120,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	25,2									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.433 Kfz/h					3.433 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	6,1%					6,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,88									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	95									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,8									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,44									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	95									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								94,8		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								1,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								E		
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	95									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	65,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	65,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.433 Kfz/h					3.433 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,1%					6,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	5.600									
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	5.600									
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,88									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	95									
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	94,8									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	1,0									
23	QSV nach BGe QSVGe [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			1							
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.600							
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8							
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0							
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.600							
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%							
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%							
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880							
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,44							
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	95							
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E							
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1							
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]							94,8	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]							1,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]							E	
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	95									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	65,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	65,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.394 Kfz/h					3.394 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	6,6%					6,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	7.500									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.500									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,87									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	96									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	95,8									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	7.500									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.500									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,93									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	96									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								95,8		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								1,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								E		
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	96									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	64,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	95,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	64,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.157 Kfz/h					1.157 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8%					5,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	3.100	2.500	300	2.600						
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	2.500	2.850						
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	3.100	2.500	2.800	5.450						
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,5%	2,3%	2,0%						
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%						
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.900	3.900	3.900	3.900						
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,30	0,30	0,30	0,30						
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	123	123	123	123						
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C	C	C	C						
20	Bewertung der QSV Bi [-]	3	3	3	3						
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	123,4									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			4	3	2	1				
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.600	300	2.500	3.100				
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8				
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	400	3.000				
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.600	300	2.900	6.100				
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	4,7%	2,3%	2,0%				
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	1,9%	-1,8%				
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900	3.900	3.900				
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,67	0,08	0,64	0,79				
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	123	123	123	123				
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C	C	C				
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3	3	3				
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	123,4							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C							
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen											
Autobahnabschnitt zwischen:		B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	123	123	123	123						
40	Entwurfsgeschwindigkeit VB,i [km/h]	70	70	70	70						
41	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,1	17,1	17,1	17,1						
42	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C	C	C	C						
43	Bewertung der QSV Bi [-]	3	3	3	3						
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	123,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	17,1									
46	Bewertung der QSV BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes QSVGes [-]	C									
		Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.062 Kfz/h					1.062 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8%					5,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	1.300									
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	1.300									
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.900									
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,27									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	124									
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	124,0									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.300									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.300									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,33									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	124									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								124,0		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	124									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	15,6									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	124,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	15,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.305 Kfz/h					1.305 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	6,1%					6,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.400									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.400									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,34									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	122									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,4									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.400									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.400									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,88									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	122									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								122,4		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	122									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	19,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	19,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.305 Kfz/h					1.305 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	6,1%					6,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.300									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.300									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,34									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	122									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,4									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.300									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.300									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,34									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	122									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								122,4		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
											Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.	

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen											
Autobahnabschnitt zwischen:		B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	122									
40	Entwurfsgeschwindigkeit VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	19,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	122,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	19,4									
46	Bewertung der QSV BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes QSVGes [-]	C									
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>											

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie		RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	Fahrtrichtung 60 km/h				Gegenrichtung 60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.705 Kfz/h				1.705 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	3,5%				3,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.								
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2				2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen				Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D				D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	2.100								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]									
-	Tunnellage	[boolean]									
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.100								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.940								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,43								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,9								
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0								
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C								
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.100									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.100									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.940									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,53									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								119,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	25,9									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	25,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 27: AS Aich - AS Leinfeld-Echterdingen - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.342 Kfz/h					4.342 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	5,6%					5,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	8.900									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.900									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,11									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	55									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	54,5									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 27: AS Aich - AS Leinfeld-Echterdingen - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 27: AS Aich - AS Leinfeld-Echterdingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	8.900									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.900									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,28									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	55									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									54,5	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 27: AS Aich - AS Leinfeld-Echterdingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 27: AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	55									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	144,7									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	54,5									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	144,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 27: AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 28: OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.016 Kfz/h					1.016 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	6,3%					6,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	6.900									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.900									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,26									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	124									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	124,2									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 28: OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzigen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	6.900									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.900									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,78									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	124									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								124,2		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzigen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	124									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	14,9									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	124,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	14,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 28: OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 28: OU Metzingen (2. BA) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Strassenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.563 Kfz/h					1.563 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	5,3%					5,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	2.100	1.000								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.100	1.000								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	3,9%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,40	0,40								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121	121								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	120,7									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 28: OU Metzingen (2. BA) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzingen (2. BA) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.000	2.100						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.000	2.100						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,8%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,26	0,54						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121	121						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	120,7							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C							
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.							

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzingen (2. BA) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzingen (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121	121								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70	70								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	23,5	23,5								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	120,7									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	23,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 28: OU Metzingen (2. BA) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.689 Kfz/h					1.689 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	7,6%					7,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.300									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.300									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,44									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,6									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.300									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.300									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,85									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								119,6		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	25,7									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	25,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	80 km/h					80 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.689 Kfz/h					1.689 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	7,6%					7,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.300									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.300									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,44									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,6									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.300									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.300									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,85									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								119,6		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	80									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	25,7									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	25,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.										
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	100 km/h					100 km/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	1.689 Kfz/h					1.689 Kfz/h				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	7,6%					7,6%				
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
7	Lage	[-]	2					2				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
			D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.000									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.000									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,44									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,6									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.000									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.000									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,78									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								119,6		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	120									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	25,7									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	119,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	25,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 31: Meersburg/West - Stetten - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie		RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.								
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	Fahrtrichtung				Gegenrichtung				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	80 km/h				80 km/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	1.449 Kfz/h				1.449 Kfz/h				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [11]	7,9%				7,9%				
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	RQ 21,0				4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.				
7	Lage	[-]	2				2				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	Außerhalb von Ballungsräumen				Außerhalb von Ballungsräumen				
			D				D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.000								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]									
-	Tunnellage	[boolean]									
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.000								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.530								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,41								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	130								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	A								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	5								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	130,4								
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	5,0								
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	A								
<p>Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit, auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens. Der Verkehrsfluss ist frei.</p>											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 31: Meersburg/West - Stetten - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Meersburg/West - Stetten - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.000									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.000									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.530									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,28									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	130									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	A									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	5									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								130,4		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								5,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								A		
<p>Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit, auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens. Der Verkehrsfluss ist frei.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Meersburg/West - Stetten - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Meersburg/West - Stetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	130									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	80									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	20,2									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	A									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	5									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	130,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	20,2									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	5,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	A									
			Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit, auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens. Der Verkehrsfluss ist frei.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 31: Meersburg/West - Stetten - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: VS I Problematisch: Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.396 Kfz/h					1.396 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	5,5%					5,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [11]		RQ 21,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.400									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50									
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.400									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.000									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,35									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	93,6									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.400									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50									
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.400									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.000									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,35									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									93,6	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									1,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									E	
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	27,1									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	93,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	27,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: VS I Problematisch: Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	937 Kfz/h					937 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	5,1%					5,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0							
		4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.										
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.400									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.400									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.550									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,26									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	134									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	A									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	5									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	133,9									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	5,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	A									
<p>Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit, auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens. Der Verkehrsfluss ist frei.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.400									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.400									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.550									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,39									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	134									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	A									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	5									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								133,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								5,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								A		
<p>Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit, auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens. Der Verkehrsfluss ist frei.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	134									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	12,7									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	A									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	5									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	133,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	12,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	5,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	A									
			Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit, auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens. Der Verkehrsfluss ist frei.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Strassenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.510 Kfz/h					1.510 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	4,5%					4,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [11]	RQ 21,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.600	1.100								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50	50								
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.600	1.100								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	3,8%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.020	4.020								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,38	0,38								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	92	92								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	91,8									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
			2	1								
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.100	1.600								
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8								
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50	50								
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.100	1.600								
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	3,3%								
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%								
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.020	4.020								
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,27	0,40								
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	92	92								
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	91,8									
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	92	92								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60	60								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	29,9	29,9								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	91,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	29,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - IST 2010									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.030 Kfz/h					2.030 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8%					5,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	2.300	3.700								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	2.300	3.700								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.900	3.900								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,52	0,52								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	117	117								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C	C								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	3	3								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	116,9									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.700	2.300						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.700	2.300						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,7%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,95	0,59						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117	117						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	116,9							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C							
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.							

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117	117								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70	70								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	31,6	31,6								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	116,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	31,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - IST 2010										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	889 Kfz/h					889 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	5,5%					5,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [11] RQ 21,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	350	900	400	600	1.000	400	500	400		
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8		
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50	50	50	50	50	50	50	50		
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	925	1.300	1.900	3.000	4.000	0		
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	350	900	1.325	1.900	2.900	3.400	4.500	400		
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	4,0%	3,6%	3,0%	2,3%	2,1%	2,0%	4,6%		
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	2,7%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	4,6%		
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000		
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22		
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	95	95	95	95	95	95	95	95		
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E	E	E	E	E	E		
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1	1	1	1	1	1		
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	95,5									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - IST 2010														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
			8	7	6	5	4	3	2	1
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	400	500	400	1.000	600	400	900	350
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50	50	50	50	50	50	50	50
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	575	1.000	2.000	2.650	3.300	0
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	400	500	975	2.000	2.600	3.050	4.200	350
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	4,5%	4,0%	2,9%	2,4%	2,2%	2,0%	4,6%
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	3,2%	1,8%	0,9%	0,5%	-1,8%	4,6%
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,10	0,13	0,10	0,25	0,15	0,10	0,23	0,09
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	95	95	95	95	95	95	95	95
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E	E	E	E	E	E
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1	1	1	1	1	1
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	95,5							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - IST 2010 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen													
Autobahnabschnitt zwischen:			B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	95	95	95	95	95	95	95	95			
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60	60	60	60	60	60	60	60			
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9			
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E	E	E	E	E	E			
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1	1	1	1	1	1			
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	95,5										
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	16,9										
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0										
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E										
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>													

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																				
Autobahnabschnitt zwischen:					B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - IST 2010 - GESAMTBEWERTUNG															
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
39																				
40																				
41																				
42																				
43																				
44																				
45																				
46																				
47																				

09.11.2012

6/6

Anhang D

Berechnungsergebnisse nach dem HBS

Mehrbahnige Straßen Prognose 2030

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.407 Kfz/h					3.407 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	21,5%					21,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	1.700	5.000								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	1.700	5.000								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.400	3.400								
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,00	1,00								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	79	79								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	79,4									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.000	1.700						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.000	1.700						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	3,2%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400	3.400						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,47	0,50						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	79	79						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	79,4							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	79	79								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	78,0	78,0								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	79,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	78,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 3: Lgr. BY/BW - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.114 Kfz/h					4.114 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	10,9%					10,9%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.000	4.600	3.500	3.300	3.600					
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8					
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0	4.000	0					
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.000	4.600	3.500	7.300	3.600					
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%					
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	2,0%	1,8%	2,0%					
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800					
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08					
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	64	64	64	64	64					
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F	F	F					
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0	0	0					
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	64,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			5	4	3	2	1			
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.600	3.300	3.500	4.600	5.000			
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8			
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	4.000	0	0			
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.600	3.300	7.500	4.600	5.000			
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,1%	2,0%	2,0%	2,0%			
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%			
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800			
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,95	0,87	0,92	1,21	1,32			
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	64	64	64	64	64			
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F	F	F			
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0	0	0			
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	64,1							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	64	64	64	64	64					
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100	100	100					
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	116,8	116,8	116,8	116,8	116,8					
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F	F	F					
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0	0	0					
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	64,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	116,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: Hemsbach - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	4.446 Kfz/h					4.446 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	10,8%					10,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	5.400	7.700	2.300							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	0							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	5.400	7.700	2.300							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,7%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	2,7%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.800	3.800	3.800							
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,17	1,17	1,17							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	37	37	30							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F	F	F							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	0	0	0							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	35,8									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	0,0									
23	QSV nach BGe QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.300	7.700	5.400					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.300	7.700	5.400					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.800	3.800	3.800					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,61	2,03	1,42					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	37	37	37					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	37,1							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	37	37	30							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	218,0	218,0	243,7							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	35,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	221,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AK Heidelberg - AK Walldorf - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	5.748 Kfz/h					5.748 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,4%					15,4%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	6.400	8.200	1.200	16.500	1.900	1.700	1.800	2.900	1.700	
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0	0	0	1.900	4.000	0	3.000	
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.400	8.200	1.200	16.500	1.900	3.600	5.800	2.900	4.700	
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	3,7%	2,0%	3,0%	2,0%	2,0%	2,3%	2,0%	
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	3,7%	1,8%	3,0%	1,8%	1,8%	2,3%	1,8%	
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	58	58	30	58	30	58	58	47	58	
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F	F	F	F	F	F	F	
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	53,4									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:		A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG								
		9	8	7	6	5	4	3	2	1
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts Li [m]	1.700	2.900	1.800	1.700	1.900	16.500	1.200	8.200	6.400
25	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8
26	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]									
-	Tunnellage [boolean]									
27	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	3.000	0	1.700	0	0	0	0
28	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	1.700	2.900	4.800	1.700	3.600	16.500	1.200	8.200	6.400
29	Äquivalente Steigung SAQ,i [%]	-1,8%	2,3%	2,0%	3,2%	2,0%	2,0%	3,7%	2,0%	2,0%
30	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%	3,2%	1,0%	-1,8%	3,7%	-1,8%	-1,8%
31	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250	5.250
32	Auslastungsgrad ai [-]	0,32	0,55	0,34	0,32	0,36	3,14	0,23	1,56	1,22
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58	58	30	58	58	30	58	58
34	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F	F	F	F	F	F	F	F	F
35	Bewertung der QSV Bi [-]	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	54,4								
37	Bewertung der QSV BGes [-]	0,0								
38	QSV nach BGes QSVGes [-]	F								
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:		A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG								
		9	8	7	6	5	4	3	2	1
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen											
Autobahnabschnitt zwischen:		A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	58	58	30	58	30	30	58	47	58	
40	Entwurfsgeschwindigkeit VB,i [km/h]	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
41	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	180,7	180,7	348,4	180,7	264,5	264,5	180,7	200,6	180,7	
42	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F	F	F	F	F	F	F	F	F	
43	Bewertung der QSV Bi [-]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	51,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	194,0									
46	Bewertung der QSV BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes QSVGes [-]	F									
		Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				A 5: AK Walldorf - AS Karlsruhe/Süd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.373 Kfz/h					3.373 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	16,7%					16,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2				2					
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen				Außerhalb von Ballungsräumen					
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D				D					
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	8.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.440									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,98									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	84,3									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	8.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.440									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,50									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								84,3		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								1,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								E		
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	84									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	72,7									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	84,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	72,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Baden-Baden - AS Bühl - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AS Bühl - AS Achern - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.174 Kfz/h					3.174 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	17,7%					17,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	10.700									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	10.700									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.430									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,93									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Bühl - AS Achern - PROGNOSE 2030														
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Bühl - AS Achern - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	10.700									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	10.700									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.430									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	3,12									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									94,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									1,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									E	
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Bühl - AS Achern - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Bühl - AS Achern - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	61,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	61,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Bühl - AS Achern - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AS Achern - AS Appenweier - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.174 Kfz/h					3.174 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	17,7%					17,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	14.100									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	14.100									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.430									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,93									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte															
Projekt:		A 5: AS Achern - AS Appenweier - PROGNOSE 2030													
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
Fahrtrichtung															
9															
10															
11															
-															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Achern - AS Appenweiler - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	14.100									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	14.100									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.430									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	4,11									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									94,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									1,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									E	
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Achern - AS Appenweiler - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Achern - AS Appenweier - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	61,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	61,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				A 5: AS Achern - AS Appenweier - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.375 Kfz/h					3.375 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,3%					15,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	7.700									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.700									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.450									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,98									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	85									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	84,9									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	7.700									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.700									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.450									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,23									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	85									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									84,9	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									1,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									E	
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	85									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	72,2									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	84,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	72,2									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Appenweier - AS Offenburg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.206 Kfz/h					3.206 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	14,3%					14,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	2.100									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.100									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.980									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,64									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	116									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	115,9									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.100									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.100									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.980									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,42									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	116									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								115,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	116									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	50,3									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	115,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	50,3									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Offenburg - AS Offenburg/Süd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.278 Kfz/h					3.278 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	14,0%					14,0%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	13.300	23.600	4.800							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	0							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	13.300	23.600	4.800							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,0%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.720	3.720	3.720							
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,88	0,88	0,88							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	94	94	94							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E	E							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1	1							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	94,5									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.800	23.600	13.300					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.800	23.600	13.300					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.720	3.720	3.720					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,29	6,34	3,58					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94	94	94					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,5							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	94	94	94							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	63,1	63,1	63,1							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,5									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	63,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Offenburg/Süd - AS Teningen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.537 Kfz/h					3.537 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,6%					12,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	6.300	4.900								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	6.300	4.900								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.760	3.760								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,94	0,94								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	88	88								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	88,2									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	1,0									
23	QSV nach BGe QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.900	6.300						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.900	6.300						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.760	3.760						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,30	1,68						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	88	88						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	88,2							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	88	88								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	72,9	72,9								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	88,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	72,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: AS Teningen - AS Freiburg/Mitte - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.771 Kfz/h					2.771 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	14,2%					14,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	12.100	8.100	15.400	12.000	8.200	2.500	600			
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8			
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0	0	0	0	2.500			
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	12.100	8.100	15.400	12.000	8.200	2.500	3.100			
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,5%	2,2%			
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	2,5%	1,8%			
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720			
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74			
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105	105	105	105	105	102	105			
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D	D	D	D	D			
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2	2	2	2	2			
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			7	6	5	4	3	2	1	
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	600	2.500	8.200	12.000	15.400	8.100	12.100	
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0	0	0	0	0	
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	600	2.500	8.200	12.000	15.400	8.100	12.100	
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,5%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%	-1,8%	
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720	3.720	
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,16	0,67	2,20	3,23	4,14	2,18	3,25	
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105	105	105	105	105	105	105	
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D	D	D	D	D	
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2	2	2	2	2	
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,2							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			7	6	5	4	3	2	1	
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105	105	105	105	105	102	105			
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100	100	100	100	100			
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	47,9	47,9	47,9	47,9	47,9	48,7	47,9			
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D	D	D	D	D	D			
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2	2	2	2	2	2			
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	47,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 5: Freiburg/Mitte - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.398 Kfz/h					3.398 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	13,0%					13,0%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	2.300	5.000								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	2.300	5.000								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.740	3.740								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,91	0,91								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	92	92								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	91,8									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.000	2.300						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.000	2.300						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,7%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.740	3.740						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,34	0,61						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	92	92						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	91,8							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen											
Autobahnabschnitt zwischen:		A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	92	92								
40	Entwurfsgeschwindigkeit VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	67,3	67,3								
42	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	91,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	67,3									
46	Bewertung der QSV BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes QSVGes [-]	E									
		Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				A 6: Rheinbrücke Ludwigshafen - Lgr. BW/HE - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.297 Kfz/h					4.297 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	12,1%					12,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	6.400									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.400									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,80									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	104									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	104,2									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	6.400									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.400									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,20									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	104									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								104,2		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	104									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	75,0									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	104,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	75,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: Viernheimer Kreuz - AK Mannheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 6: Neckarbrücke Mannheim - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	4.297 Kfz/h					4.297 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,1%					12,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	3					3				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	500									
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	500									
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	5.340									
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,80									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	104									
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	104,2									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	D									
		Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: Neckarbrücke Mannheim - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckarbrücke Mannheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	500									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	500									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,09									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	104									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								104,2		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckarbrücke Mannheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckarbrücke Mannheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	104									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	75,0									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	104,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	75,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: Neckarbrücke Mannheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	4.306 Kfz/h					4.306 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	11,8%					11,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	6.000	5.600	2.600							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	0							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	6.000	5.600	2.600							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,4%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	2,4%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.780	3.780	3.780							
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,14	1,14	1,14							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	49	49	43							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F	F	F							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	0	0	0							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	47,9									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.600	5.600	6.000					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.600	5.600	6.000					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.780	3.780	3.780					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,69	1,48	1,59					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	49	49	49					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	49,1							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	49	49	43							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	159,5	159,5	170,3							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	47,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	161,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AK Mannheim - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.889 Kfz/h					4.889 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	17,6%					17,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	7.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.190									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,94									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	89									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	89,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	7.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.190									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,46									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	89									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								89,1		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								1,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								E		
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	89									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	99,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	89,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	99,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AD Hockenheim - AK Walldorf - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.887 Kfz/h					4.887 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	20,1%					20,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.100									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,96									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	86									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	86,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.100									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,10									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	86									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									86,1	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									1,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									E	
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	86									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	103,1									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	86,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	103,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AK Walldorf - AS Wiesloch/Rauenberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.374 Kfz/h					4.374 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	21,7%					21,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	12.800									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	12.800									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,29									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	12.800									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	12.800									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	3,76									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									30,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	265,1									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	265,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 6: AS Sinsheim - Kirchart - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	4.292 Kfz/h					4.292 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	21,2%					21,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	3					3				
7	Lage [-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	14.300	2.600	5.300							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	0							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	14.300	2.600	5.300							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,4%	2,0%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	4.800	4.800	4.800							
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,89	0,89	0,89							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	93	93	93							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E	E							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1	1							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	92,9									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AS Sinsheim - Kirchart - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Sinsheim - Kirchartd - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.300	2.600	14.300					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.300	2.600	14.300					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,4%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.800	4.800	4.800					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,10	0,54	2,98					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93	93	93					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	92,9							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Sinsheim - Kirchartd - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Sinsheim - Kirchartd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93	93	93							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	84,0	84,0	84,0							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	92,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	84,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AS Sinsheim - Kirchartd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.095 Kfz/h					4.095 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	21,7%					21,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16] RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	7.900	10.300								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.900	10.300								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.600	3.600								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,14	1,14								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	54	54								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	54,5									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	10.300	7.900						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	10.300	7.900						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.600	3.600						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,86	2,19						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	54	54						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	54,5							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>							

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Kirchartd - AS Heilbronn/Untereisesheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Kirchardt - AS Heilbronn/Untereisesheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	54	54								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	136,7	136,7								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	54,5									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	136,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: Kirchardt - AS Heilbronn/Untereisesheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	5.000 Kfz/h					5.000 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	18,3%					18,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	7.900									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.900									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.640									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,37									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	7.900									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.900									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.640									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,17									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									30,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	303,0									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	303,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AS Heilbronn/Untereisesheim - AK Weinsberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	5.000 Kfz/h					5.000 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	18,3%					18,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.500									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.500									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.420									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,46									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.500									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.500									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.420									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,44									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									30,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	303,0									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	303,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: Neckartalübergang Neckarsulm - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.693 Kfz/h					3.693 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	24,2%					24,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	9.200	21.700								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	9.200	21.700								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400	3.400								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,09	1,09								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	55	55								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	54,7									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung											
Autobahnabschnitt zwischen:		A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
		2	1								
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	21.700	9.200							
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8							
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]									
-	Tunnellage	[boolean]									
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0							
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	21.700	9.200							
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%							
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%							
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400	3.400							
32	Auslastungsgrad	ai [-]	6,38	2,71							
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	55	55							
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F							
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0							
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									54,7
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>											

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:		A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG								
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	55	55								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	122,7	122,7								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	54,7									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	122,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AK Weinsberg - AS Kupferzell - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.029 Kfz/h					3.029 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	27,9%					27,9%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	4.300	24.900	4.500							
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0							
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.300	24.900	4.500							
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%	2,0%							
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%							
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400	3.400	3.400							
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,89	0,89	0,89							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	98	98	98							
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E							
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	98,3									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.500	24.900	4.300					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	0					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.500	24.900	4.300					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.400	3.400	3.400					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,32	7,32	1,26					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	98	98	98					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	98,3							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	98	98	98							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	56,0	56,0	56,0							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	98,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	56,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 6: AS Kupferzell - Crailsheim - LGr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.744 Kfz/h					4.744 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,1%					15,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	12.900									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	12.900									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.700									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,28									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	12.900									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	12.900									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.700									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	3,49									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									30,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	287,5									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	287,5									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Karlsbad - AS Pforzheim/West - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.095 Kfz/h					4.095 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	14,9%					14,9%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	4.200	4.400								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.200	4.400								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.720	3.720								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,10	1,10								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	61	61								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	61,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.400	4.200						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.400	4.200						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.720	3.720						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,18	1,13						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	61	61						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	61,1							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>							

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	61	61								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	121,8	121,8								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	61,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	121,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: ö AS Pforzheim/Nord - AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.980 Kfz/h					3.980 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,3%					15,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	8.900									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.900									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.950									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,80									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	104									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	103,6									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	8.900									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.900									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.950									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,80									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	104									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								103,6		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	104									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	69,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	103,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	69,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Wurmberg/Pforzheim-Süd - AS Heimsheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	100 km/h					100 km/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	4.136 Kfz/h					4.136 Kfz/h				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [19]	14,9%					14,9%				
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.					3				
7	Lage	[-]	3					3				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
			D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	4.100	5.300								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.100	5.300								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.280	5.280								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,78	0,78								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105	105								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,4									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.300	4.100						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.300	4.100						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.280	5.280						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,00	0,78						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	105	105						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	105,4							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen											
Autobahnabschnitt zwischen:		A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	105	105								
40	Entwurfsgeschwindigkeit VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	71,3	71,3								
42	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	D	D								
43	Bewertung der QSV Bi [-]	2	2								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	105,4									
45	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	71,3									
46	Bewertung der QSV BGe [-]	2,0									
47	QSV nach BGe QSVGes [-]	D									
		Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Heimsheim - AS Leonberg/West (m. B 295) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Leonberg/West - westfl. AD Leonberg - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.604 Kfz/h					4.604 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,3%					15,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	2.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.700									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,24									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Leonberg/West - westfl. AD Leonberg - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.700									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,70									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									30,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	279,0									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	279,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Leonberg/West - westl. AD Leonberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	7.891 Kfz/h					7.891 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,6%					12,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	3					3				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	900	7.000								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	900	7.000								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	5.340	5.340								
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,48	1,48								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	30	30								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	7.000	900						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.000	900						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	4,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340	5.340						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,31	0,17						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	478,3	478,3								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	478,3									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AD Leonberg - AK Stuttgart - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	7.246 Kfz/h					7.246 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	11,8%					11,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.900	1.700								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.900	1.700								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	3,2%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.370	5.370								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,35	1,35								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung											
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG								
			2	1							
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.700	5.900							
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8							
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]									
-	Tunnellage	[boolean]									
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0							
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.700	5.900							
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%							
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%							
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.370	5.370							
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,32	1,10							
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30							
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F							
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0							
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0								
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0								
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F								
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>											

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung											
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG								
24											
25											
26											
-											
27											
28											
29											
30											
31											
32											
33											
34											
35											
36											
37											
38											

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	439,2	439,2								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	439,2									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																			
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AK Stuttgart - AS Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG														
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 8: Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	6.148 Kfz/h					6.148 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,2%					12,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [19]	RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	3					3				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	400	450								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	400	450								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	4,5%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	5.340	5.340								
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,15	1,15								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	30	30								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	0,0									
23	QSV nach BGe QSVGe [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	450	400						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	450	400						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	4,6%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340	5.340						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,08	0,07						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	372,6	372,6								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	372,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																			
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: Stuttgart/Degerloch - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG														
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	5.913 Kfz/h					5.913 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	12,1%					12,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.850	4.700								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.850	4.700								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340	5.340								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,11	1,11								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	51	51								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	50,6									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.700	3.850						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.700	3.850						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.340	5.340						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,88	0,72						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	51	51						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	50,6							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>							

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	51	51								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	212,6	212,6								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	50,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	212,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																			
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Stuttgart/Degerloch - AS Esslingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG														
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	5.830 Kfz/h					5.830 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	13,1%					13,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	6.100									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.100									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.310									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,10									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	55									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	55,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	6.100									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.100									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.310									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,15									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	55									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									55,1	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	55									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	192,2									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	55,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	192,2									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Esslingen - AS Wendlingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.990 Kfz/h					3.990 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	14,3%					14,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	9.600									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	9.600									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.460									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,15									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	9.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	9.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.460									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,77									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									30,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	241,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	241,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																			
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: Gruibingen - AS Mühlhausen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG														
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.784 Kfz/h					3.784 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	15,8%					15,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16] RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	13.100									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	13.100									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.450									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,10									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	48									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	48,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte															
Projekt:		A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - PROGNOSE 2030													
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
Fahrtrichtung															
9															
10															
11															
-															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	13.100									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	13.100									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.450									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	3,80									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	48									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									48,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	48									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	143,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	48,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	143,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Mühlhausen - Hohenstadt - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.812 Kfz/h					3.812 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	14,7%					14,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	9.100	17.500								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	9.100	17.500								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.460	3.460								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,10	1,10								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	45	45								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	45,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	17.500	9.100						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	17.500	9.100						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.460	3.460						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	5,06	2,63						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	45	45						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	45,1							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>							

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	45	45								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	153,7	153,7								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	45,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	153,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																			
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: Hohenstadt - AS Ulm/West - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG														
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.354 Kfz/h					3.354 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	16,2%					16,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.000									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.000									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.680									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,91									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	91									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	91,2									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.000									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.000									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.680									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,36									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	91									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								91,2		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								1,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								E		
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	91									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	66,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	91,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	66,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
			<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AS Ulm/West - AS Ulm/Ost - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 8: AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.020 Kfz/h					3.020 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	18,2%					18,2%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [19]		RQ 36,0 6-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	3					3				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.800									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.800									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.160									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,59									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	115									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	115,3									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 8: AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.800									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.800									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	5.160									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,74									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	115									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								115,3		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Ulm/Elchingen - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 8: AK Ulm/Eichingen - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	115									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	47,6									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	115,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	47,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 8: AK Ulm/Eichingen - Lgr. BW/BY - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.038 Kfz/h					3.038 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	20,3%					20,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	2.600	2.800								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	2.600	2.800								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,3%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.600	3.600								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,84	0,84								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	97	97								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	97,1									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.800	2.600						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.800	2.600						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,4%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.600	3.600						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,78	0,72						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	97	97						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	97,1							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	97	97								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70	70								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	56,9	56,9								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	97,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	56,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 61: Lgr. RP/BW - AD Hockenheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	5.212 Kfz/h					5.212 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,8%					9,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	700	2.600	2.800							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	2.650							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	700	2.600	5.450							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,4%	2,0%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.820	3.820	3.820							
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,36	1,36	1,36							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	30	30	30							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F	F	F							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	0	0	0							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	0,0									
23	QSV nach BGe QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.800	2.600	700					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	2.650					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.800	2.600	3.350					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,4%	2,1%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	0,7%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.820	3.820	3.820					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,73	0,68	0,18					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30	30					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30	30							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	315,9	315,9	315,9							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	315,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 81: AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: AS 0 Autobahn, kontinentale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	4.806 Kfz/h					4.806 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	9,5%					9,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	1.900	2.800	900							
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8							
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	2.850							
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	1.900	2.800	3.750							
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,3%	2,0%							
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%							
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.820	3.820	3.820							
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,26	1,26	1,26							
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	30	30	30							
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F	F	F							
20	Bewertung der QSV Bi [-]	0	0	0							
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	0,0									
23	QSV nach BGe QSVGes [-]	F									
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			3	2	1					
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	900	2.800	1.900					
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8					
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	2.850					
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	900	2.800	4.750					
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,3%	2,0%					
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	-1,8%					
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.820	3.820	3.820					
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,24	0,73	0,50					
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30	30					
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F					
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0					
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F							
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30	30	30							
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100	100							
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	291,3	291,3	291,3							
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F	F							
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0	0							
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	291,3									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 81: AS Böblingen-Hulb - AS Gärtringen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 96: Dürren - Gebrazhofen - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.135 Kfz/h					2.135 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	12,5%					12,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	3.900	5.100								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	3.900	5.100								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.480	3.480								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,61	0,61								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	122	122								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C	C								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	3	3								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	122,2									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 96: Dürren - Gebrazhofen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 96: Dürren - Gebrazhofen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.100	3.900						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.100	3.900						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,0%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.480	3.480						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,47	1,12						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	122	122						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,2							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C							
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.							

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 96: Dürren - Gebrazhofen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 96: Dürren - Gebrazhofen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	122	122								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	31,8	31,8								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	31,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 96: Dürren - Gebrazhofen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.										
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	100 km/h					100 km/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	2.054 Kfz/h					2.054 Kfz/h				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	2,9%					2,9%				
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	RQ 31,0									
7	Lage	[-]	4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	2					2				
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	D					D				
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]										
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	700	1.700								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	3,2%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.960	3.960								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,52	0,52								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117	117								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,2									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.700	700						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.700	700						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	4,2%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.960	3.960						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,43	0,18						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117	117						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,2							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C							
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117	117								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	31,9	31,9								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	31,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 656: AS Mannheim/West - AK Mannheim - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	3.928 Kfz/h					3.928 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,0%					5,0%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	2.600	5.800								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	2.600	5.800								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.900	3.900								
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,01	1,01								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	79	79								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F	F								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	0	0								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	78,8									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	0,0									
23	QSV nach BGe QSVGes [-]	F									
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung											
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG								
			2	1							
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.800	2.600							
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8							
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]									
-	Tunnellage	[boolean]									
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0							
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.800	2.600							
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,4%							
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%							
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900							
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,49	0,67							
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	79	79							
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F							
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0							
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	78,8								
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0								
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F								
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>								

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung											
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG								
24											
25											
26											
-											
27											
28											
29											
30											
31											
32											
33											
34											
35											
36											
37											
38											

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	79	79								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100	100								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	90,6	90,6								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F	F								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0	0								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	78,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	90,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 656: AK Mannheim - AK Heidelberg - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.										
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	100 km/h					100 km/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	3.944 Kfz/h					3.944 Kfz/h				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	3,2%					3,2%				
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	RQ 31,0									
7	Lage	[-]	4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	2					2				
			Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
			D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	800									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	800									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.940									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,00									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	80									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	79,8									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	800									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	800									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.940									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,20									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	80									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									79,8	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	80									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	89,9									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	79,8									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	89,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 656: AK Heidelberg - AS Wieblingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		A 861: AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: AS III Nicht vertretbar: Autobahn, regionale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.511 Kfz/h					1.511 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	6,8%					6,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	4.300									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.300									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,39									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	121,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		A 861: AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 861: AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	4.300									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	4.300									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,11									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								121,0		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 861: AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			A 861: AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	22,7									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	121,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	22,7									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					A 861: AD Rheinfelden (A 98) - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	4.369 Kfz/h					4.369 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	9,6%					9,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	5.200									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.200									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.820									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,14									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	46									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	46,3									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.200									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.200									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.820									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,36									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	46									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									46,3	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	46									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	171,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	46,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	171,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.737 Kfz/h					2.737 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	2,4%					2,4%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.000									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.000									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.960									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,69									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	110									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	109,6									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.000									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.000									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.960									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,25									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	110									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								109,6		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								2,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								D		
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	110									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	45,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	109,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	45,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5) (1. Fahrbahn) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.947 Kfz/h					1.947 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	5,7%					5,7%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16] RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	800									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	800									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,50									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	118									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,7									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	800									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	800									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,21									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	118									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								117,7		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	118									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	30,1									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,7									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	30,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	4.026 Kfz/h					4.026 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,1%					6,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	5.600									
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	5.600									
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,04									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	73									
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	73,3									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	F									
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,44									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	73									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									73,3	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	73									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	99,9									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	73,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	99,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	4.026 Kfz/h					4.026 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,1%					6,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	5.600									
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	5.600									
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad ai [-]	1,04									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	73									
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	73,3									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	0,0									
23	QSV nach BGe QSVGe [-]	F									
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	5.600									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	5.600									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,44									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	73									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								73,3		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								0,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								F		
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	73									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	99,9									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	73,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	99,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Stuttgart/Hafen - Esslingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	3.980 Kfz/h					3.980 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	6,6%					6,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	7.500									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.500									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,03									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	76									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	75,5									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	7.500									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	7.500									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,93									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	76									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								75,5		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								0,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								F		
			<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>									

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	76									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	95,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	75,5									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	95,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen																			
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Esslingen - Plochinger Dreieck - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG														
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.357 Kfz/h					1.357 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	5,8%					5,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.100	2.500	300	2.600						
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8						
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	2.500	2.850						
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.100	2.500	2.800	5.450						
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	2,5%	2,3%	2,0%						
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%						
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900	3.900	3.900						
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,35	0,35	0,35	0,35						
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	122	122	122	122						
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C	C	C						
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3	3	3						
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,2									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			4	3	2	1				
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.600	300	2.500	3.100				
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8				
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	400	3.000				
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.600	300	2.900	6.100				
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	4,7%	2,3%	2,0%				
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	1,9%	-1,8%				
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900	3.900	3.900				
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,67	0,08	0,64	0,79				
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	122	122	122	122				
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C	C	C				
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3	3	3				
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,2							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C							
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	122	122	122	122						
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70	70	70	70						
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	20,2	20,2	20,2	20,2						
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C	C	C						
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3	3	3						
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	20,2									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (1. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: AS II Autobahn, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.246 Kfz/h					1.246 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,8%					5,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	1.300									
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	1.300									
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.900									
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,32									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	123									
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	122,9									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.300									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.300									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,33									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	123									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								122,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	123									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	18,4									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	122,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	18,4									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 10: Göppingen/Ost - Süßen/Ost (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.530 Kfz/h					1.530 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	6,1%					6,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.400									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.400									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,39									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	120,9									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.400									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.400									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,88									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								120,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	23,0									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	120,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	23,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 14: Nellmersbach - Winnenden/Mitte - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.530 Kfz/h					1.530 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	6,1%					6,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0									
		4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	1.300									
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	1.300									
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,39									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	121									
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	120,9									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	C									
		Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.300									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.300									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,34									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								120,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	121									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	23,0									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	120,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	23,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 14: Winnenden/Mitte - Winnenden/Süd - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: LS III Überwiegend Landstraße, regionale Verbindung.									
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h				60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	2.000 Kfz/h				2.000 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	3,5%				3,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0								
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2				2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen				Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D				D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	2.100								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]									
-	Tunnellage	[boolean]									
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.100								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.940								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,51								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	118								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,5								
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0								
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C								
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	2.100									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	2.100									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.940									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,53									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	118									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								117,5		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	118									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	30,9									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,5									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	30,9									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 14: Stuttgart-Südheimer Platz - Schattenring - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 27: AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	5.092 Kfz/h					5.092 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	5,6%					5,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	8.900									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.900									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	1,31									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 27: AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 27: AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	8.900									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	8.900									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	2,28									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									30,0	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									0,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									F	
<p>Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 27: AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 27: AS Aich - AS Leinfeld-Echterdingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	30									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	308,6									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	F									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	0									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	30,0									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	308,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	0,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	F									
			Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 27: AS Aich - AS Leinfeld-Echterdingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 28: OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.191 Kfz/h					1.191 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	6,3%					6,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	6.900									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.900									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,31									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	123									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	123,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 28: OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzgingen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	6.900									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	6.900									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.880									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	1,78									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	123									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								123,1		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzgingen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen											
Autobahnabschnitt zwischen:		B 28: OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	123									
40	Entwurfsgeschwindigkeit VB,i [km/h]	70									
41	Verkehrsdichte ki [Kfz/km]	17,6									
42	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	123,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte k [Kfz/km]	17,6									
46	Bewertung der QSV BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes QSVGes [-]	C									
		Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 28: OU Metzingen (1. BA Umfahrung Neuhausen) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 28: OU Metzingen (2. BA) - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.834 Kfz/h					1.834 Kfz/h				
4	Schwererverkehrsanteil bSV [%]	5,3%					5,3%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	2.100	1.000								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	2.100	1.000								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	3,9%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.900	3.900								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,47	0,47								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	119	119								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	C	C								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	3	3								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	118,6									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	3,0									
23	QSV nach BGe QSVGe [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 28: OU Metzingen (2. BA) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzgingen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.000	2.100						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.000	2.100						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,8%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,26	0,54						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	119	119						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	118,6							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C							
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzgingen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 28: OU Metzingen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	119	119								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70	70								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	28,1	28,1								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C	C								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3	3								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	118,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	28,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 28: OU Metzingen (2. BA) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: HS I Nicht vertretbar: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.981 Kfz/h					1.981 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	7,6%					7,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.300									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.300									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,51									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.300									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.300									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,85									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								117,1		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	30,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	30,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 31: Stadttunnel Freiburg (1. Röhre) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie	RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	80 km/h					80 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.981 Kfz/h					1.981 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	7,6%					7,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [16]	RQ 31,0									
		4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.										
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.300									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.300									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,51									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.300									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.300									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,85									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								117,1		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	80									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	30,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	30,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 31: Stadttunnel Freiburg (2. Röhre) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: AS I Autobahn, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	100 km/h					100 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.981 Kfz/h					1.981 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	7,6%					7,6%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [16]		RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	3.000									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.000									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,51									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,1									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.000									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.000									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.860									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,78									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								117,1		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								3,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								C		
<p>Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	117									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	100									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	30,8									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	C									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	3									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	117,1									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	30,8									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	3,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	C									
			Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 31: OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 31: Meersburg/West - Stetten - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: LS I Überwiegend Landstraße, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	80 km/h					80 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.700 Kfz/h					1.700 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	7,9%					7,9%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [11]		RQ 21,0							
		4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.										
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.000									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.000									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.530									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,48									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	128									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	B									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	4									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	128,2									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	4,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	B									
<p>Es treten geringfügige Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Der Auslastungsgrad ist gering. Die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 31: Meersburg/West - Stetten - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Meersburg/West - Stetten - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.000									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.000									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.530									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,28									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	128									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	B									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	4									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								128,2		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								4,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								B		
			Es treten geringfügige Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Der Auslastungsgrad ist gering. Die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.									

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Meersburg/West - Stetten - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 31: Meersburg/West - Stetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	128									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	80									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	24,1									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	B									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	4									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	128,2									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	24,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	4,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	B									
			Es treten geringfügige Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Der Auslastungsgrad ist gering. Die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:				B 31: Meersburg/West - Stetten - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG											
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Straßenkategorie		RIN: VS I Problematisch: Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.638 Kfz/h					1.638 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil	bSV [%]	5,5%					5,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)		Typ [11]		RQ 21,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.							
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.400									
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50									
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.400									
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.000									
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,41									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93									
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	92,6									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.400									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50									
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.400									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.000									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,35									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]									92,6	
37	Bewertung der QSV	BGes [-]									1,0	
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]									E	
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	93									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	32,1									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	92,6									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	32,1									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 33: Konstanz (Landeplatz) - westl. Rheinbrücke - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Straßenkategorie	RIN: VS I Problematisch: Überwiegend anbaufreie Hauptverkehrsstraße, großräumige Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.099 Kfz/h					1.099 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,1%					5,1%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	1.400									
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8									
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0									
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	1.400									
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%									
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%									
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.550									
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,31									
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	133									
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	A									
20	Bewertung der QSV Bi [-]	5									
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	132,9									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	5,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	A									
<p>Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit, auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens. Der Verkehrsfluss ist frei.</p>											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			1									
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.400									
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8									
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]										
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0									
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.400									
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%									
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%									
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.550									
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,39									
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	133									
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	A									
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	5									
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]								132,9		
37	Bewertung der QSV	BGes [-]								5,0		
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]								A		
<p>Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit, auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens. Der Verkehrsfluss ist frei.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	133									
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60									
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	15,0									
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	A									
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	5									
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	132,9									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	15,0									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	5,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	A									
			Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit, auch hinsichtlich der Wahl des Fahrstreifens. Der Verkehrsfluss ist frei.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 33: Konstanz-Rheinbrücke - Bgr. D/CH - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts												
Projekt:		B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - PROGNOSE 2030										
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	Strassenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.										
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung					
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit	VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke	qB [Kfz/h]	1.771 Kfz/h					1.771 Kfz/h				
4	Schwererverkehrsanteil	bSV [%]	4,5%					4,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL)	Typ [11]	RQ 21,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen	n [-]	2					2				
7	Lage	[-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe	QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung												
9	Länge eines Autobahnabschnitts	Li [m]	1.600	1.100								
10	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50	50								
-	Tunnellage	[boolean]										
12	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.600	1.100								
14	Äquivalente Steigung	SÄQ,i [%]	1,8%	3,8%								
15	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.020	4.020								
17	Auslastungsgrad	ai [-]	0,44	0,44								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	91	91								
19	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
20	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	90,5									
22	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
			2	1								
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	1.100	1.600								
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8								
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50	50								
-	Tunnellage	[boolean]										
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0								
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	1.100	1.600								
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	3,3%								
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%								
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.020	4.020								
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,27	0,40								
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	91	91								
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	90,5									
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG									
24												
25												
26												
-												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	91	91								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60	60								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	35,6	35,6								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	90,5									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	35,6									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E									
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>												

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: LS II Überwiegend Landstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	70 km/h					70 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	2.381 Kfz/h					2.381 Kfz/h				
4	Schwererverkehrsanteil bSV [%]	5,8%					5,8%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [16]	RQ 31,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Innerhalb von Ballungsräumen					Innerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	2.300	3.700								
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8								
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]										
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0								
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	2.300	3.700								
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	2,0%								
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%								
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	3.900	3.900								
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,61	0,61								
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	113	113								
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	D	D								
20	Bewertung der QSV Bi [-]	2	2								
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	113,3									
22	Bewertung der QSV BGe [-]	2,0									
23	QSV nach BGe QSVGes [-]	D									
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			2	1						
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	3.700	2.300						
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8						
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]								
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0						
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	3.700	2.300						
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	2,7%						
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%						
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	3.900	3.900						
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,95	0,59						
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	113	113						
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D						
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2						
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	113,3							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D							
<p>Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen												
Autobahnabschnitt zwischen:			B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	113	113								
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	70	70								
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	38,2	38,2								
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	D	D								
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	2	2								
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	113,3									
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	38,2									
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	2,0									
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	D									
			Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeiten der individuellen Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl sind stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.									

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrrichtungen															
Autobahnabschnitt zwischen:					B 313: AS Wendlingen - Nürtingen - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
39															
40															
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															

09.11.2012

6/6

HBS 2001, Fassung 2009: Erreichbare Qualität des Verkehrsablaufs eines mehrbahnigen Straßenabschnitts											
Projekt:		B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - PROGNOSE 2030									
Teilabschnitt Nr.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Strassenkategorie	RIN: HS II Problematisch: Überwiegend angebaute Hauptverkehrsstraße, überregionale Verbindung.									
		Fahrtrichtung					Gegenrichtung				
2	Angestrebte Reisegeschwindigkeit VB [km/h]	60 km/h					60 km/h				
3	Bemessungsverkehrsstärke qB [Kfz/h]	1.043 Kfz/h					1.043 Kfz/h				
4	Schwerverkehrsanteil bSV [%]	5,5%					5,5%				
5	Querschnitt (RAS-Q, RAL) Typ [11]	RQ 21,0 4-streifig, Verfahren: 2-bahnig, Richtlinienkonformes Verfahren.									
6	Anzahl Fahrstreifen n [-]	2					2				
7	Lage [-]	Außerhalb von Ballungsräumen					Außerhalb von Ballungsräumen				
8	Angestrebte Qualitätsstufe QSVi [-]	D					D				
Fahrtrichtung											
9	Länge eines Autobahnabschnitts Li [m]	350	900	400	600	1.000	400	500	400		
10	Längsneigung (Höhenplan) si [%]	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8		
11	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	50	50	50	50	50	50	50	50		
-	Tunnellage [boolean]										
12	Zusatzlänge ZLi [m]	0	0	925	1.300	1.900	3.000	4.000	0		
13	Äquivalente Länge LÄQ,i [m]	350	900	1.325	1.900	2.900	3.400	4.500	400		
14	Äquivalente Steigung SÄQ,i [%]	1,8%	4,0%	3,6%	3,0%	2,3%	2,1%	2,0%	4,6%		
15	Resultierende äquivalente Steigung S*ÄQ,i [%]	1,8%	1,8%	2,7%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	4,6%		
16	Erreichbare Kapazität Ci [Fz/h]	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000		
17	Auslastungsgrad ai [-]	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26		
18	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,i [km/h]	95	95	95	95	95	95	95	95		
19	Erreichbare Qualitätsstufe QSVi [-]	E	E	E	E	E	E	E	E		
20	Bewertung der QSV Bi [-]	1	1	1	1	1	1	1	1		
21	Pkw-Reisegeschwindigkeit VR,Ges [km/h]	94,9									
22	Bewertung der QSV BGes [-]	1,0									
23	QSV nach BGes QSVGes [-]	E									
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.											

09.11.2012

1/6

Seite 2 - Weitere Teilabschnitte																
Projekt:		B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - PROGNOSE 2030														
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
Fahrtrichtung																
9																
10																
11																
-																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																
21																
22																
23																

09.11.2012

2/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
			8	7	6	5	4	3	2	1
24	Länge eines Autobahnteilabschnitts	Li [m]	400	500	400	1.000	600	400	900	350
25	Längsneigung (Höhenplan)	si [%]	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8
26	Geschwindigkeitsbeschränkung	[km/h]	50	50	50	50	50	50	50	50
-	Tunnellage	[boolean]								
27	Zusatzlänge	ZLi [m]	0	0	575	1.000	2.000	2.650	3.300	0
28	Äquivalente Länge	LÄQ,i [m]	400	500	975	2.000	2.600	3.050	4.200	350
29	Äquivalente Steigung	SAQ,i [%]	-1,8%	4,5%	4,0%	2,9%	2,4%	2,2%	2,0%	4,6%
30	Resultierende äquivalente Steigung	S*ÄQ,i [%]	-1,8%	-1,8%	3,2%	1,8%	0,9%	0,5%	-1,8%	4,6%
31	Erreichbare Kapazität	Ci [Fz/h]	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
32	Auslastungsgrad	ai [-]	0,10	0,13	0,10	0,25	0,15	0,10	0,23	0,09
33	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	95	95	95	95	95	95	95	95
34	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E	E	E	E	E	E
35	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1	1	1	1	1	1
36	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,9							
37	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0							
38	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E							
<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

3/6

Gegenrichtung										
Autobahnabschnitt zwischen:			B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GEGENRICHTUNG							
24										
25										
26										
-										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										

09.11.2012

4/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen													
Autobahnabschnitt zwischen:			B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
39	Erreichbare Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,i [km/h]	95	95	95	95	95	95	95	95			
40	Entwurfsgeschwindigkeit	VB,i [km/h]	60	60	60	60	60	60	60	60			
41	Verkehrsdichte	ki [Kfz/km]	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0			
42	Erreichbare Qualitätsstufe	QSVi [-]	E	E	E	E	E	E	E	E			
43	Bewertung der QSV	Bi [-]	1	1	1	1	1	1	1	1			
44	Pkw-Reisegeschwindigkeit	VR,Ges [km/h]	94,9										
45	Mittlere Verkehrsdichte	k [Kfz/km]	20,0										
46	Bewertung der QSV	BGes [-]	1,0										
47	QSV nach BGes	QSVGes [-]	E										
			<p>Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Richtungsfahrbahn wird erreicht.</p>										

09.11.2012

5/6

Zusammenführung der Fahrtrichtungen																				
Autobahnabschnitt zwischen:					B 466: OU Heidenheim (Tunnel) - PROGNOSE 2030 - GESAMTBEWERTUNG															
					11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
39																				
40																				
41																				
42																				
43																				
44																				
45																				
46																				
47																				

09.11.2012

6/6

