

**Stadt Luzern**

# **Bebauungsplan B142 Littau West**

**Verkehrsbericht – Anhang**

14.045 / 29. Januar 2018

**Anhang**

|          |                                                                     |                |
|----------|---------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>A</b> | <b>Erhebungen TEAMverkehr Renggstr./Bennenegg/Schrotmättli 2018</b> | <b>_____ 2</b> |
| <b>B</b> | <b>Erhebungen TEAMverkehr Renggstr./Bennenegg/Schrotmättli 2013</b> | <b>_____ 3</b> |
| <b>C</b> | <b>Leistungsbeurteilungen Renggstr./Bennenegg/Schrotmättli</b>      | <b>_____ 4</b> |
| <b>D</b> | <b>Leistungsbeurteilung Quartier-/Renggstrasse</b>                  | <b>_____ 5</b> |

## **A Erhebungen TEAMverkehr Renggstr./Bennenegg/Schrotmättli 2018**

# Renggstr\_Bennenegg\_MSP\_11.01.2018 - Knotenpunkt(e)

Do. 11 Januar 2018

Gesamtdauer (07-08 Uhr)

Alle Klassen (Kräder, Pkw, Leichte Güterfahrzeuge , Lkw ohne Anhänger, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 485927, Standort: 47.047294, 8.256516

Erstellt durch: TEAMverkehr.zug ag  
verkehrsingenieure  
Zugerstrasse 45, Cham, ZG, 6330, CH

| Zufahrten<br>Richtung      | Bennenegg<br>Richtung S |     |      |   |                  | Renggstrasse Ost<br>Richtung W |      |      |     |                  | Schrottmätteli<br>Richtung N |   |      |      |                  | Renggstrasse West<br>Richtung O |      |      |      |                  |                    |     |      |       |        |
|----------------------------|-------------------------|-----|------|---|------------------|--------------------------------|------|------|-----|------------------|------------------------------|---|------|------|------------------|---------------------------------|------|------|------|------------------|--------------------|-----|------|-------|--------|
| Startzeit                  | L                       | G   | R    | U | Total Fußgänger* | L                              | G    | R    | U   | Total Fußgänger* | L                            | G | R    | U    | Total Fußgänger* | L                               | G    | R    | U    | Total Fußgänger* | Knotenpunkt Gesamt |     |      |       |        |
| 11-01-2018 07:00<br>Uhr    | 5                       | 1   | 6    | 0 | 12               | 0                              | 36   | 199  | 1   | 0                | 236                          | 0 | 4    | 0    | 28               | 0                               | 32   | 0    | 7    | 412              | 20                 | 0   | 439  | 0     | 719    |
| 08:00 Uhr                  | 0                       | 0   | 0    | 0 | 0                | 0                              | 0    | 0    | 0   | 0                | 0                            | 0 | 0    | 0    | 0                | 0                               | 0    | 0    | 1    | 0                | 0                  | 1   | 0    | 1     |        |
| Gesamtsumme                | 5                       | 1   | 6    | 0 | 12               | 0                              | 36   | 199  | 1   | 0                | 236                          | 0 | 4    | 0    | 28               | 0                               | 32   | 0    | 7    | 413              | 20                 | 0   | 440  | 0     | 720    |
| Abbiegebeziehung           | 41,7                    | 8,3 | 50,0 | 0 |                  | 15,3                           | 84,3 | 0,4  | 0   |                  | 12,5                         | 0 | 87,5 | 0    |                  | 1,6                             | 93,9 | 4,5  | 0    |                  |                    |     |      |       |        |
|                            | %                       | %   | %    | % | -                | %                              | %    | %    | %   | -                | %                            | % | %    | %    | -                | %                               | %    | %    | %    | -                | -                  | -   | -    | -     |        |
| % Gesamt                   | 0,7                     | 0,1 | 0,8  | 0 | 1,7              |                                | 5,0  | 27,6 | 0,1 | 0                | 32,8                         |   | 0,6  | 0    | 3,9              | 0                               | 4,4  |      | 1,0  | 57,4             | 2,8                | 0   | 61,1 |       | -      |
|                            | %                       | %   | %    | % | %                | -                              | %    | %    | %   | %                | %                            | - | %    | %    | %                | %                               | %    | -    | %    | %                | %                  | %   | %    | -     | -      |
| Kräder                     | 2                       | 0   | 0    | 0 | 2                | -                              | 1    | 4    | 0   | 0                | 5                            | - | 0    | 0    | 0                | 0                               | 0    | -    | 2    | 16               | 4                  | 0   | 22   | -     | 29     |
| % Kräder                   | 40,0                    | 0   | 0    | 0 | 16,7             |                                | 2,8  | 2,0  | 0   | 0                | 2,1                          |   | 0    | 0    | 0                | 0                               | 0    |      | 28,6 | 3,9              | 20,0               | 0   | 5,0  |       | 4,0 %  |
|                            | %                       | %   | 0    | % | %                | -                              | %    | %    | %   | %                | %                            | - | 0    | %    | 0                | %                               | %    | 0    | %    | %                | %                  | %   | %    | -     |        |
| Pkw                        | 3                       | 1   | 6    | 0 | 10               |                                | 24   | 176  | 1   | 0                | 201                          |   | 3    | 0    | 14               | 0                               | 17   |      | 2    | 348              | 15                 | 0   | 365  |       | 593    |
| % Pkw                      | 60,0                    | 100 | 100  | 0 | 83,3             |                                | 66,7 | 88,4 | 100 | 0                | 85,2                         |   | 75,0 | 0    | 50,0             | 0                               | 53,1 |      | 28,6 | 84,3             | 75,0               | 0   | 83,0 |       | 82,4 % |
|                            | %                       | %   | %    | % | %                | -                              | %    | %    | %   | %                | %                            | - | %    | %    | %                | %                               | %    | -    | %    | %                | %                  | %   | %    | -     |        |
| Leichte Güterfahrzeuge     | 0                       | 0   | 0    | 0 | 0                | -                              | 7    | 13   | 0   | 0                | 20                           | - | 1    | 0    | 11               | 0                               | 12   | -    | 2    | 34               | 1                  | 0   | 37   | -     | 69     |
| % Leichte Güterfahrzeuge   | 0                       | 0   | 0    | 0 | 0                |                                | 19,4 | 6,5  | 0   | 0                | 8,5                          |   | 25,0 | 0    | 39,3             | 0                               | 37,5 |      | 28,6 | 8,2              | 5,0                | 0   | 8,4  |       | 9,6 %  |
|                            | 0 %                     | %   | 0    | % | %                | 0                              | %    | %    | %   | %                | %                            | - | %    | %    | %                | %                               | %    | -    | %    | %                | %                  | %   | %    | -     |        |
| Lkw ohne Anhänger          | 0                       | 0   | 0    | 0 | 0                | -                              | 3    | 6    | 0   | 0                | 9                            | - | 0    | 0    | 3                | 0                               | 3    | -    | 1    | 13               | 0                  | 0   | 14   | -     | 26     |
| % Lkw ohne Anhänger        | 0                       | 0   | 0    | 0 | 0                |                                | 8,3  | 3,0  | 0   | 0                | 3,8                          |   | 0    | 10,7 | 0                | 9,4                             |      | 14,3 | 3,1  | 0                | 0                  | 3,2 |      | 3,6 % |        |
|                            | 0 %                     | %   | 0    | % | %                | 0                              | %    | %    | %   | %                | %                            | - | 0    | %    | %                | %                               | %    | -    | %    | %                | 0                  | %   | %    | -     |        |
| Fahrräder auf der Straße   | 0                       | 0   | 0    | 0 | 0                | -                              | 1    | 0    | 0   | 0                | 1                            | - | 0    | 0    | 0                | 0                               | 0    | -    | 0    | 2                | 0                  | 0   | 2    | -     | 3      |
| % Fahrräder auf der Straße | 0                       | 0   | 0    | 0 | 0                |                                | 2,8  | 0    | 0   | 0                | 0,4                          |   | 0    | 0    | 0                | 0                               | 0    |      | 0,5  | 0                | 0                  | 0,5 |      | 0,4 % |        |
|                            | 0 %                     | %   | 0    | % | %                | 0                              | %    | 0    | %   | %                | %                            | - | 0    | %    | 0                | %                               | %    | 0    | %    | 0                | %                  | %   | %    | -     |        |

\*Fußgänger und Fahrräder auf den Fußgängerüberwegen. G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

# Renggstr\_Bennenegg\_MSP\_11.01.2018 - Knotenpunkt(e)

Erstellt durch: TEAMverkehr.zug ag verkehringenieure  
Zugerstrasse 45, Cham, ZG, 6330, CH

Do. 11 Januar 2018

Spitzenstunde, morgens (07 - 08 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Kräder, Pkw, Leichte Güterfahrzeuge , Lkw ohne Anhänger, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 485927, Standort: 47.047294, 8.256516

| Zufahrten<br>Richtung         | Bennenegg<br>Richtung S |          |           |        |           | Renggstrasse Ost<br>Richtung W |           |           |          |        | Schrottmätteli<br>Richtung N |            |           |        |           | Renggstrasse West<br>Richtung O |           |            |           |           |           |        |           |            |                    |
|-------------------------------|-------------------------|----------|-----------|--------|-----------|--------------------------------|-----------|-----------|----------|--------|------------------------------|------------|-----------|--------|-----------|---------------------------------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|--------|-----------|------------|--------------------|
| Startzeit                     | L                       | G        | R         | U      | Total     | Fußgänger*                     | L         | G         | R        | U      | Total                        | Fußgänger* | L         | G      | R         | U                               | Total     | Fußgänger* | L         | G         | R         | U      | Total     | Fußgänger* | Knotenpunkt Gesamt |
| 11-01-2018 07:00<br>Uhr       | 0                       | 0        | 2         | 0      | 2         | 0                              | 17        | 50        | 0        | 0      | 67                           | 0          | 2         | 0      | 8         | 0                               | 10        | 0          | 0         | 106       | 3         | 0      | 109       | 0          | 188                |
| 07:15 Uhr                     | 1                       | 1        | 0         | 0      | 2         | 0                              | 8         | 46        | 0        | 0      | 54                           | 0          | 2         | 0      | 12        | 0                               | 14        | 0          | 2         | 108       | 11        | 0      | 121       | 0          | 191                |
| 07:30 Uhr                     | 3                       | 0        | 2         | 0      | 5         | 0                              | 5         | 46        | 1        | 0      | 52                           | 0          | 0         | 0      | 4         | 0                               | 4         | 0          | 2         | 109       | 2         | 0      | 113       | 0          | 174                |
| 07:45 Uhr                     | 1                       | 0        | 2         | 0      | 3         | 0                              | 6         | 57        | 0        | 0      | 63                           | 0          | 0         | 0      | 4         | 0                               | 4         | 0          | 3         | 89        | 4         | 0      | 96        | 0          | 166                |
| Gesamtsumme                   | 5                       | 1        | 6         | 0      | 12        | 0                              | 36        | 199       | 1        | 0      | 236                          | 0          | 4         | 0      | 28        | 0                               | 32        | 0          | 7         | 412       | 20        | 0      | 439       | 0          | 719                |
| Abbiegebeziehung              | 41,7<br>%               | 8,3<br>% | 50,0<br>% | 0<br>% | -         | -                              | 15,3<br>% | 84,3<br>% | 0,4<br>% | 0<br>% | -                            | -          | 12,5<br>% | 0<br>% | 87,5<br>% | 0<br>%                          | -         | -          | 1,6<br>%  | 93,8<br>% | 4,6<br>%  | 0<br>% | -         | -          | -                  |
| % Gesamt                      | 0,7<br>%                | 0,1<br>% | 0,8<br>%  | 0<br>% | 1,7<br>%  | -                              | 5,0<br>%  | 27,7<br>% | 0,1<br>% | 0<br>% | 32,8<br>%                    | -          | 0,6<br>%  | 0<br>% | 3,9<br>%  | 0<br>%                          | 4,5<br>%  | -          | 1,0<br>%  | 57,3<br>% | 2,8<br>%  | 0<br>% | 61,1<br>% | -          | -                  |
| PHF                           | 0,417                   | 0,250    | 0,750     | -      | 0,600     | -                              | 0,529     | 0,873     | 0,250    | -      | 0,881                        | -          | 0,500     | -      | 0,583     | -                               | 0,571     | -          | 0,583     | 0,945     | 0,455     | -      | 0,907     | -          | 0,941              |
| Kräder                        | 2                       | 0        | 0         | 0      | 2         | -                              | 1         | 4         | 0        | 0      | 5                            | -          | 0         | 0      | 0         | 0                               | 0         | -          | 2         | 16        | 4         | 0      | 22        | -          | 29                 |
| % Kräder                      | 40,0<br>%               | 0<br>%   | 0<br>%    | 0<br>% | 16,7<br>% | -                              | 2,8<br>%  | 2,0<br>%  | 0<br>%   | 0<br>% | 2,1<br>%                     | -          | 0<br>%    | 0<br>% | 0<br>%    | 0<br>%                          | 0<br>%    | -          | 28,6<br>% | 3,9<br>%  | 20,0<br>% | 0<br>% | 5,0<br>%  | -          | 4,0<br>%           |
| Pkw                           | 3                       | 1        | 6         | 0      | 10        | -                              | 24        | 176       | 1        | 0      | 201                          | -          | 3         | 0      | 14        | 0                               | 17        | -          | 2         | 348       | 15        | 0      | 365       | -          | 593                |
| % Pkw                         | 60,0<br>%               | 100<br>% | 100<br>%  | 0<br>% | 83,3<br>% | -                              | 66,7<br>% | 88,4<br>% | 100<br>% | 0<br>% | 85,2<br>%                    | -          | 75,0<br>% | 0<br>% | 50,0<br>% | 0<br>%                          | 53,1<br>% | -          | 28,6<br>% | 84,5<br>% | 75,0<br>% | 0<br>% | 83,1<br>% | -          | 82,5<br>%          |
| Leichte<br>Güterfahrzeuge     | 0                       | 0        | 0         | 0      | 0         | -                              | 7         | 13        | 0        | 0      | 20                           | -          | 1         | 0      | 11        | 0                               | 12        | -          | 2         | 33        | 1         | 0      | 36        | -          | 68                 |
| % Leichte<br>Güterfahrzeuge   | 0<br>%                  | 0<br>%   | 0<br>%    | 0<br>% | 0<br>%    | -                              | 19,4<br>% | 6,5<br>%  | 0<br>%   | 0<br>% | 8,5<br>%                     | -          | 25,0<br>% | 0<br>% | 39,3<br>% | 0<br>%                          | 37,5<br>% | -          | 28,6<br>% | 8,0<br>%  | 5,0<br>%  | 0<br>% | 8,2<br>%  | -          | 9,5<br>%           |
| Lkw ohne<br>Anhänger          | 0                       | 0        | 0         | 0      | 0         | -                              | 3         | 6         | 0        | 0      | 9                            | -          | 0         | 0      | 3         | 0                               | 3         | -          | 1         | 13        | 0         | 0      | 14        | -          | 26                 |
| % Lkw ohne<br>Anhänger        | 0<br>%                  | 0<br>%   | 0<br>%    | 0<br>% | 0<br>%    | -                              | 8,3<br>%  | 3,0<br>%  | 0<br>%   | 0<br>% | 3,8<br>%                     | -          | 0<br>%    | 0<br>% | 10,7<br>% | 0<br>%                          | 9,4<br>%  | -          | 14,3<br>% | 3,2<br>%  | 0<br>%    | 0<br>% | 3,2<br>%  | -          | 3,6<br>%           |
| Fahrräder auf der<br>Straße   | 0                       | 0        | 0         | 0      | 0         | -                              | 1         | 0         | 0        | 0      | 1                            | -          | 0         | 0      | 0         | 0                               | 0         | -          | 0         | 2         | 0         | 0      | 2         | -          | 3                  |
| % Fahrräder auf<br>der Straße | 0<br>%                  | 0<br>%   | 0<br>%    | 0<br>% | 0<br>%    | -                              | 2,8<br>%  | 0<br>%    | 0<br>%   | 0<br>% | 0,4<br>%                     | -          | 0<br>%    | 0<br>% | 0<br>%    | 0<br>%                          | 0<br>%    | -          | 0<br>%    | 0,5<br>%  | 0<br>%    | 0<br>% | 0,5<br>%  | -          | 0,4<br>%           |

\*Fußgänger und Fahrräder auf den Fußgängerüberwegen. G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

# Renggstr\_Bennenegg\_ASP\_11.01.2018 - Knotenpunkt(e)

Do. 11 Januar 2018

Gesamtdauer (17-18 Uhr)

Alle Klassen (Kräder, Pkw, Leichte Güterfahrzeuge, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Fußgänger, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 485928, Standort: 47.047294, 8.256516

Erstellt durch: TEAMverkehr.zug ag  
verkehrsingenieure  
Zugerstrasse 45, Cham, ZG, 6330, CH

| Zufahrten<br>Richtung         | Bennene gg<br>Richtung S |   |      |   |                  | Renggstrasse Ost<br>Richtung W |      |     |    |                  | Schrotmätteli<br>Richtung N |     |      |   |                  | Renggstrasse West<br>Richtung O |      |      |   |                  |                    |   |     |   |        |
|-------------------------------|--------------------------|---|------|---|------------------|--------------------------------|------|-----|----|------------------|-----------------------------|-----|------|---|------------------|---------------------------------|------|------|---|------------------|--------------------|---|-----|---|--------|
| Startzeit                     | L                        | G | R    | U | Total Fußgänger* | L                              | G    | R   | U  | Total Fußgänger* | L                           | G   | R    | U | Total Fußgänger* | L                               | G    | R    | U | Total Fußgänger* | Knotenpunkt Gesamt |   |     |   |        |
| 11-01-2018 17:00<br>Uhr       | 2                        | 0 | 2    | 0 | 4                | 0                              | 28   | 453 | 11 | 0                | 492                         | 0   | 27   | 1 | 54               | 0                               | 82   | 1    | 9 | 320              | 5                  | 0 | 334 | 0 | 912    |
| 18:00 Uhr                     | 0                        | 0 | 0    | 0 | 0                | 0                              | 0    | 0   | 0  | 0                | 0                           | 0   | 0    | 0 | 0                | 0                               | 0    | 0    | 0 | 0                | 0                  | 0 | 0   | 0 |        |
| Gesamtsumme                   | 2                        | 0 | 2    | 0 | 4                | 0                              | 28   | 453 | 11 | 0                | 492                         | 0   | 27   | 1 | 54               | 0                               | 82   | 1    | 9 | 320              | 5                  | 0 | 334 | 0 | 912    |
| Abbiegebeziehung              | 50,0                     | 0 | 50,0 | 0 |                  | 5,7                            | 92,1 | 2,2 | 0  |                  | 32,9                        | 1,2 | 65,9 | 0 |                  | 2,7                             | 95,8 | 1,5  | 0 |                  |                    |   |     |   | -      |
|                               | %                        | % | %    | % | -                | %                              | %    | %   | %  | -                | %                           | %   | %    | % | -                | %                               | %    | %    | % | -                |                    |   |     |   | -      |
| % Gesamt                      | 0,2                      | 0 | 0,2  | 0 | 0,4              | 3,1                            | 49,7 | 1,2 | 0  | 53,9             | 3,0                         | 0,1 | 5,9  | 0 | 9,0              | 1,0                             | 35,1 | 0,5  | 0 | 36,6             |                    |   |     |   | -      |
|                               | %                        | % | %    | % | %                | %                              | %    | %   | %  | %                | %                           | %   | %    | % | %                | %                               | %    | %    | % | %                |                    |   |     |   | -      |
| Kräder                        | 0                        | 0 | 0    | 0 | 0                | 0                              | 12   | 0   | 0  | 12               | 3                           | 0   | 1    | 0 | 4                | 0                               | 3    | 0    | 0 | 3                |                    |   |     |   | 19     |
|                               | 0                        | 0 |      |   |                  | 2,6                            | 0    | 0   | 0  | 2,4              | 11,1                        | 0   | 1,9  | 0 | 4,9              | 0                               | 0,9  |      | 0 | 0,9              |                    |   |     |   | 2,1 %  |
| % Kräder                      | 0 %                      | % | 0 %  | % | 0 %              | 0 %                            | %    | %   | %  | %                | 0 %                         | %   | %    | % | %                | 0 %                             | %    | 0 %  | % | %                | 0 %                | % | %   | % | 2,1 %  |
| Pkw                           | 2                        | 0 | 2    | 0 | 4                | 18                             | 413  | 11  | 0  | 442              | 23                          | 1   | 44   | 0 | 68               | 9                               | 298  | 2    | 0 | 309              |                    |   |     |   | 823    |
|                               | 100                      | 0 | 100  | 0 | 100              | 64,3                           | 91,2 | 100 | 0  | 89,8             | 85,2                        | 100 | 81,5 | 0 | 82,9             | 100                             | 93,1 | 40,0 | 0 | 92,5             |                    |   |     |   | 90,2 % |
| % Pkw                         | %                        | % | %    | % | %                | %                              | %    | %   | %  | %                | %                           | %   | %    | % | %                | %                               | %    | %    | % | %                | %                  | % | %   | % | 90,2 % |
| Leichte<br>Güterfahrzeuge     | 0                        | 0 | 0    | 0 | 0                | 8                              | 25   | 0   | 0  | 33               | 1                           | 0   | 9    | 0 | 10               | 0                               | 13   | 3    | 0 | 16               |                    |   |     |   | 59     |
|                               | 0                        | 0 |      |   |                  | 28,6                           | 5,5  | 0   | 0  | 6,7              | 3,7                         | 0   | 16,7 | 0 | 12,2             | 0                               | 4,1  | 60,0 | 0 | 4,8              |                    |   |     |   | 6,5 %  |
| % Leichte<br>Güterfahrzeuge   | 0 %                      | % | 0 %  | % | 0 %              | %                              | %    | %   | %  | %                | 0 %                         | %   | %    | % | %                | 0 %                             | %    | %    | % | %                | 0 %                | % | %   | % | 6,5 %  |
| Lkw ohne<br>Anhänger          | 0                        | 0 | 0    | 0 | 0                | 2                              | 2    | 0   | 0  | 4                | 0                           | 0   | 0    | 0 | 0                | 0                               | 3    | 0    | 0 | 3                |                    |   |     |   | 7      |
|                               | 0                        | 0 |      |   |                  | 7,1                            | 0,4  | 0   | 0  | 0,8              | 0                           | 0   | 0    | 0 | 0                | 0                               | 0,9  |      | 0 | 0,9              |                    |   |     |   | 0,8 %  |
| % Lkw ohne<br>Anhänger        | 0 %                      | % | 0 %  | % | 0 %              | %                              | %    | %   | %  | %                | 0 %                         | %   | 0 %  | % | 0 %              | 0 %                             | %    | 0 %  | % | %                | 0 %                | % | %   | % | 0,8 %  |
| Lkw mit<br>Anhänger           | 0                        | 0 | 0    | 0 | 0                | 0                              | 0    | 0   | 0  | 0                | 0                           | 0   | 0    | 0 | 0                | 0                               | 1    | 0    | 0 | 1                |                    |   |     |   | 1      |
|                               | 0                        | 0 |      |   |                  | 0                              | 0    | 0   | 0  | 0                | 0                           | 0   | 0    | 0 | 0                | 0                               | 0,3  |      | 0 | 0,3              |                    |   |     |   | 0,1 %  |
| % Lkw mit<br>Anhänger         | 0 %                      | % | 0 %  | % | 0 %              | 0 %                            | 0 %  | %   | %  | 0 %              | 0 %                         | %   | 0 %  | % | 0 %              | 0 %                             | %    | 0 %  | % | %                | 0 %                | % | %   | % | 0,1 %  |
| Fahrräder auf der<br>Straße   | 0                        | 0 | 0    | 0 | 0                | 0                              | 1    | 0   | 0  | 1                | 0                           | 0   | 0    | 0 | 0                | 0                               | 2    | 0    | 0 | 2                |                    |   |     |   | 3      |
|                               | 0                        | 0 |      |   |                  | 0,2                            | 0    | 0   | 0  | 0,2              | 0                           | 0   | 0    | 0 | 0                | 0                               | 0,6  |      | 0 | 0,6              |                    |   |     |   | 0,3 %  |
| % Fahrräder auf der<br>Straße | 0 %                      | % | 0 %  | % | 0 %              | 0 %                            | %    | %   | %  | %                | 0 %                         | %   | 0 %  | % | 0 %              | 0 %                             | %    | 0 %  | % | %                | 0 %                | % | %   | % | 0,3 %  |
| Fußgänger                     | -                        | - | -    | - | -                | 0                              | -    | -   | -  | -                | 0                           | -   | -    | - | -                | -                               | 1    | -    | - | -                | -                  | 0 |     |   | -      |
| % Fußgänger                   | -                        | - | -    | - | -                | -                              | -    | -   | -  | -                | -                           | -   | -    | - | -                | 100 %                           | -    | -    | - | -                | -                  | - |     |   | -      |

\* Fußgänger und Fahrräder auf den Fußgängerüberwegen. G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

# Renggstr\_Bennenegg\_ASP\_11.01.2018 - Knotenpunkt(e)

Do. 11 Januar 2018

Spitzenstunde, abends (17 - 18 Uhr) - Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Kräder, Pkw, Leichte Güterfahrzeuge , Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Fußgänger, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 485928, Standort: 47.047294, 8.256516

Erstellt durch: TEAMverkehr.zug ag  
verkehrsingenieure  
Zugerstrasse 45, Cham, ZG, 6330, CH

| Zufahrten<br>Richtung         | Bennenegg<br>Richtung S |        |        |   |       | Renggstrasse Ost<br>Richtung W |       |       |       |        | Schrotmätteli<br>Richtung N |            |       |       |       | Renggstrasse West<br>Richtung O |       |            |       |       |       |        |       |            |                    |
|-------------------------------|-------------------------|--------|--------|---|-------|--------------------------------|-------|-------|-------|--------|-----------------------------|------------|-------|-------|-------|---------------------------------|-------|------------|-------|-------|-------|--------|-------|------------|--------------------|
| Startzeit                     | L                       | G      | R      | U | Total | Fußgänger*                     | L     | G     | R     | U      | Total                       | Fußgänger* | L     | G     | R     | U                               | Total | Fußgänger* | L     | G     | R     | U      | Total | Fußgänger* | Knotenpunkt Gesamt |
| 11-01-2018 17:00<br>Uhr       | 0                       | 0      | 1      | 0 | 1     | 0                              | 13    | 108   | 3     | 0      | 124                         | 0          | 6     | 0     | 10    | 0                               | 16    | 0          | 3     | 65    | 1     | 0      | 69    | 0          | 210                |
| 17:15 Uhr                     | 1                       | 0      | 0      | 0 | 1     | 0                              | 6     | 118   | 1     | 0      | 125                         | 0          | 5     | 1     | 19    | 0                               | 25    | 0          | 1     | 94    | 1     | 0      | 96    | 0          | 247                |
| 17:30 Uhr                     | 1                       | 0      | 0      | 0 | 1     | 0                              | 4     | 137   | 5     | 0      | 146                         | 0          | 9     | 0     | 10    | 0                               | 19    | 1          | 0     | 76    | 2     | 0      | 78    | 0          | 244                |
| 17:45 Uhr                     | 0                       | 0      | 1      | 0 | 1     | 0                              | 5     | 90    | 2     | 0      | 97                          | 0          | 7     | 0     | 15    | 0                               | 22    | 0          | 5     | 85    | 1     | 0      | 91    | 0          | 211                |
| Gesamtsumme                   | 2                       | 0      | 2      | 0 | 4     | 0                              | 28    | 453   | 11    | 0      | 492                         | 0          | 27    | 1     | 54    | 0                               | 82    | 1          | 9     | 320   | 5     | 0      | 334   | 0          | 912                |
| Abbiegebeziehung              | 50,0                    | 0      | 50,0   | 0 |       |                                | 5,7   | 92,1  | 2,2   | 0      |                             |            | 32,9  |       | 65,9  | 0                               |       |            | 2,7   | 95,8  |       | 0      |       |            |                    |
|                               | %                       | %      | %      | % | -     | -                              | %     | %     | %     | %      | -                           | -          | %     | 1,2   | %     | %                               | -     | -          | %     | %     | 1,5   | %      | %     | -          | -                  |
| % Gesamt                      | 0,2                     | 0      | 0,2    | 0 | 0,4   |                                | 49,7  |       | 0     | 53,9   |                             |            | 3,0   |       | 5,9   | 0                               | 9,0   |            | 35,1  | 0,5   | 0     | 36,6   |       |            |                    |
|                               | %                       | %      | %      | % | %     |                                | 3,1   | %     | 1,2   | %      | %                           |            | %     | 0,1   | %     | %                               | %     |            | 1,0   | %     | %     | %      | %     |            | -                  |
| PHF                           | 0,500                   | -0,500 | -1,000 |   |       |                                | 0,538 | 0,827 | 0,550 | -0,842 |                             |            | 0,750 | 0,250 | 0,711 | -0,820                          |       |            | 0,450 | 0,851 | 0,625 | -0,870 |       |            | 0,923              |
| Kräder                        | 0                       | 0      | 0      | 0 | 0     | -                              | 0     | 12    | 0     | 0      | 12                          | -          | 3     | 0     | 1     | 0                               | 4     | -          | 0     | 3     | 0     | 0      | 3     | -          | 19                 |
|                               | 0                       |        | 0      |   |       |                                |       | 2,6   |       | 0      | 2,4                         |            | 11,1  |       | 1,9   | 0                               | 4,9   |            |       | 0,9   |       | 0      | 0,9   |            |                    |
| % Kräder                      | 0                       | %      | 0      | % | 0     | %                              | 0     | %     | 0     | %      | %                           | -          | %     | 0     | %     | %                               | %     | -          | 0     | %     | %     | 0      | %     | %          | 2,1                |
| Pkw                           | 2                       | 0      | 2      | 0 | 4     | -                              | 18    | 413   | 11    | 0      | 442                         | -          | 23    | 1     | 44    | 0                               | 68    | -          | 9     | 298   | 2     | 0      | 309   | -          | 823                |
|                               | 100                     | 0      | 100    | 0 | 100   |                                | 64,3  | 91,2  | 100   | 0      | 89,8                        |            | 85,2  | 100   | 81,5  | 0                               | 82,9  |            | 100   | 93,1  | 40,0  | 0      | 92,5  |            |                    |
| % Pkw                         | %                       | %      | %      | % | %     | -                              | %     | %     | %     | %      | %                           | -          | %     | %     | %     | %                               | %     | -          | %     | %     | %     | %      | %     |            | 90,2               |
| Leichte<br>Güterfahrz euge    | 0                       | 0      | 0      | 0 | 0     | -                              | 8     | 25    | 0     | 0      | 33                          | -          | 1     | 0     | 9     | 0                               | 10    | -          | 0     | 13    | 3     | 0      | 16    | -          | 59                 |
|                               | 0                       |        | 0      |   |       |                                | 28,6  | 5,5   |       | 0      |                             |            | 3,7   |       | 16,7  | 0                               | 12,2  |            |       | 4,1   | 60,0  | 0      | 4,8   |            |                    |
| % Leichte<br>Güterfahrz euge  | 0                       | %      | 0      | % | 0     | %                              | %     | %     | 0     | %      | 6,7                         | %          | %     | 0     | %     | %                               | %     | -          | 0     | %     | %     | %      | %     |            | 6,5                |
| Lkw ohne<br>Anhänger          | 0                       | 0      | 0      | 0 | 0     | -                              | 2     | 2     | 0     | 0      | 4                           | -          | 0     | 0     | 0     | 0                               | 0     | -          | 0     | 3     | 0     | 0      | 3     | -          | 7                  |
|                               | 0                       |        | 0      |   |       |                                |       | 0,4   |       | 0      |                             |            |       |       | 0     |                                 |       |            |       | 0,9   |       | 0      | 0,9   |            |                    |
| % Lkw ohne<br>Anhänger        | 0                       | %      | 0      | % | 0     | %                              | 7,1   | %     | 0     | %      | 0,8                         | %          | 0     | %     | 0     | %                               | 0     | -          | 0     | %     | %     | 0      | %     | %          | 0,8                |
| Lkw mit Anhänger              | 0                       | 0      | 0      | 0 | 0     | -                              | 0     | 0     | 0     | 0      | 0                           | -          | 0     | 0     | 0     | 0                               | 0     | -          | 0     | 1     | 0     | 0      | 1     | -          | 1                  |
|                               | 0                       |        | 0      |   |       |                                |       | 0     |       | 0      |                             |            |       |       | 0     |                                 |       |            |       | 0,3   |       | 0      | 0,3   |            |                    |
| % Lkw mit<br>Anhänger         | 0                       | %      | 0      | % | 0     | %                              | 0     | %     | 0     | %      | 0                           | %          | 0     | %     | 0     | %                               | 0     | -          | 0     | %     | %     | 0      | %     | %          | 0,1                |
| Fahrräder auf der<br>Straße   | 0                       | 0      | 0      | 0 | 0     | -                              | 0     | 1     | 0     | 0      | 1                           | -          | 0     | 0     | 0     | 0                               | 0     | -          | 0     | 2     | 0     | 0      | 2     | -          | 3                  |
|                               | 0                       |        | 0      |   |       |                                |       | 0,2   |       | 0      |                             |            |       | 0     |       | 0                               |       |            |       | 0,6   |       | 0      | 0,6   |            |                    |
| % Fahrräder auf der<br>Straße | 0                       | %      | 0      | % | 0     | %                              | 0     | %     | 0     | %      | 0,2                         | %          | 0     | %     | 0     | %                               | 0     | -          | 0     | %     | 0     | %      | %     |            | 0,3                |
| Fußgänger                     | -                       | -      | -      | - | -     | 0                              | -     | -     | -     | -      | -                           | 0          | -     | -     | -     | -                               | -     | 1          | -     | -     | -     | -      | -     | 0          |                    |
| % Fußgänger                   | -                       | -      | -      | - | -     | -                              | -     | -     | -     | -      | -                           | -          | -     | -     | -     | -                               | -     | 100        | -     | -     | -     | -      | -     | -          |                    |

\*Fußgänger und Fahrräder auf den Fußgängerüberwegen. G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

## **B Erhebungen TEAMverkehr Renggstr./Bennenegg/Schrotmättli 2013**

**Projekt:** 13.107 Luzern-Littau, Anpassung Verkehrsbericht Grossmatte  
**Knoten:** Renggstrasse / Schrotmättli  
**Datum:** 19.09.13  
**Zeit:** 7:00 - 8:00 Uhr  
**Ausgefüllt durch:** MH

TEAMverkehr.zug ag

Zusammenstellung

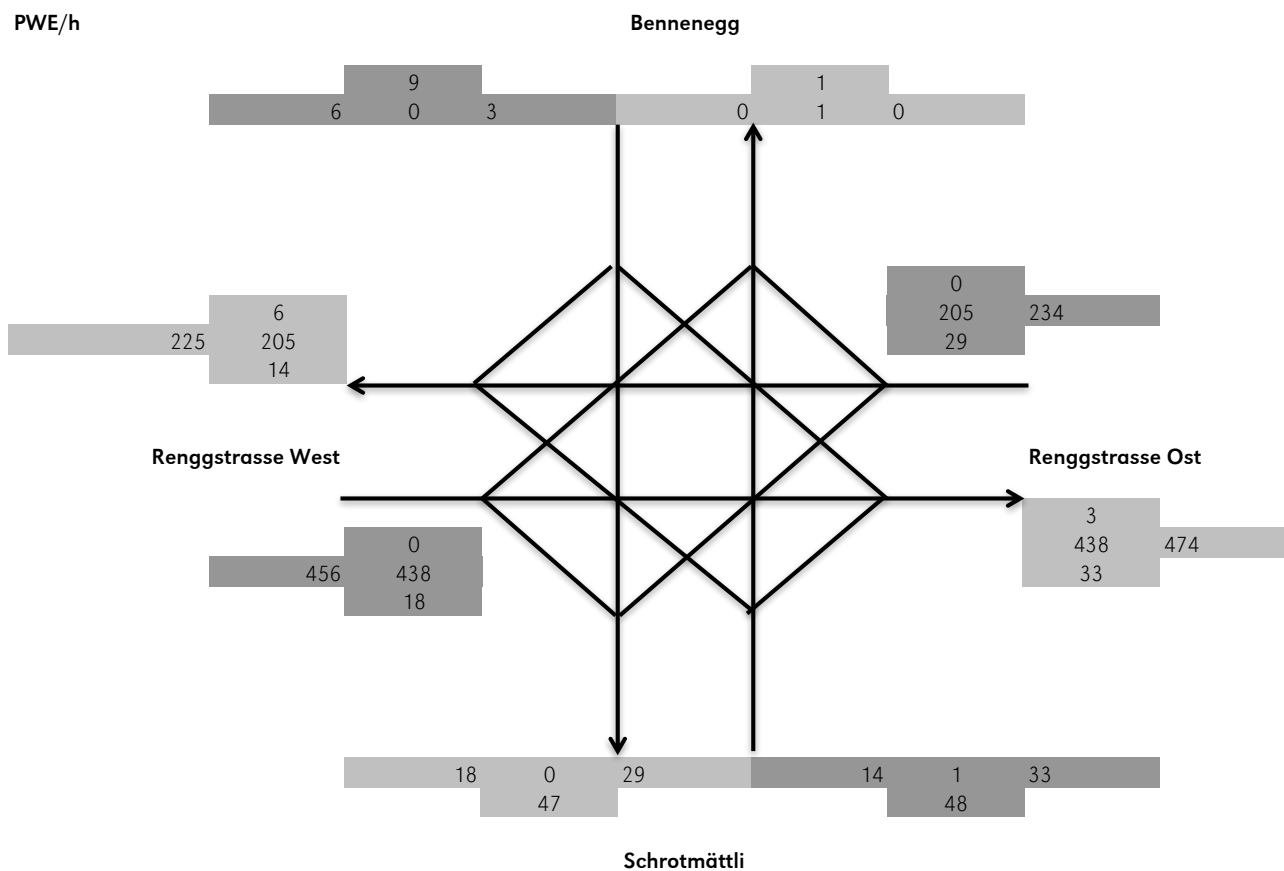
| Strassen          | Strom | PW  | LW | LW + Anhng | Motorräder | Velo / Mofa | PWE |
|-------------------|-------|-----|----|------------|------------|-------------|-----|
| Renggstrasse West | 1     | 0   | 0  | 0          | 0          | 0           | 0   |
|                   | 2     | 418 | 7  | 0          | 7          | 23          | 438 |
|                   | 3     | 17  | 0  | 0          | 1          | 1           | 18  |
| Schrotmättli      | 4     | 14  | 0  | 0          | 0          | 0           | 14  |
|                   | 5     | 1   | 0  | 0          | 0          | 0           | 1   |
|                   | 6     | 33  | 0  | 0          | 0          | 0           | 33  |
| Renggstrasse Ost  | 7     | 29  | 0  | 0          | 0          | 1           | 29  |
|                   | 8     | 193 | 6  | 0          | 4          | 3           | 205 |
|                   | 9     | 0   | 0  | 0          | 0          | 0           | 0   |
| Bennenegg         | 10    | 3   | 0  | 0          | 0          | 0           | 3   |
|                   | 11    | 0   | 0  | 0          | 0          | 0           | 0   |
|                   | 12    | 6   | 0  | 0          | 0          | 0           | 6   |

#### Legende

|                  |      |                |                  |      |                   |
|------------------|------|----------------|------------------|------|-------------------|
| 1 Renggstrasse V | nach | Bennenegg      | 7 Renggstrasse C | nach | Schrotmättli      |
| 2 Renggstrasse V | nach | Renggstrasse C | 8 Renggstrasse C | nach | Renggstrasse West |
| 3 Renggstrasse V | nach | Schrotmättli   | 9 Renggstrasse C | nach | Bennenegg         |
| 4 Schrotmättli   | nach | Renggstrasse V | 10 Bennenegg     | nach | Renggstrasse Ost  |
| 5 Schrotmättli   | nach | Bennenegg      | 11 Bennenegg     | nach | Schrotmättli      |
| 6 Schrotmättli   | nach | Renggstrasse C | 12 Bennenegg     | nach | Renggstrasse West |

**Korrektur:** PW: 1 PWE LW: 1.5 PWE LZ: 2 PWE MR: 0.5 PWE FR: 0.25 PWE

PWE/h



**Projekt:** 13.107 Luzern-Littau, Anpassung Verkehrsbericht Grossmatte  
**Knoten:** Renggstrasse / Schrotmättli  
**Datum:** 19.09.13  
**Zeit:** 17:00 - 18:00 Uhr  
**Ausgefüllt durch:** MH

TEAMverkehr.zug ag

Zusammenstellung

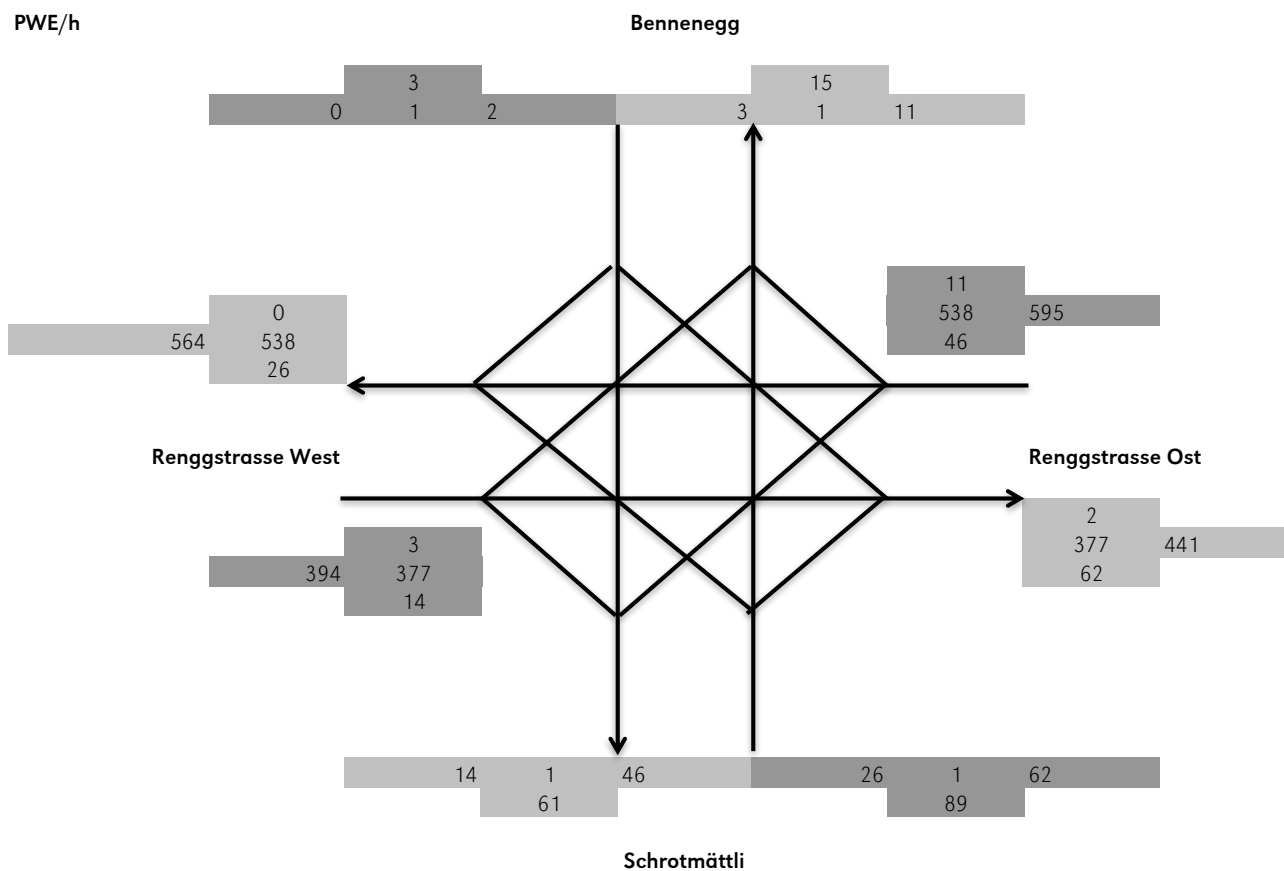
| Strassen          | Strom | PW  | LW | LW + Anhng | Motorräder | Velo / Mofa | PWE |
|-------------------|-------|-----|----|------------|------------|-------------|-----|
| Renggstrasse West | 1     | 3   | 0  | 0          | 0          | 0           | 3   |
|                   | 2     | 354 | 12 | 0          | 6          | 7           | 377 |
|                   | 3     | 13  | 0  | 0          | 2          | 1           | 14  |
| Schrotmättli      | 4     | 21  | 1  | 0          | 6          | 1           | 26  |
|                   | 5     | 1   | 0  | 0          | 0          | 0           | 1   |
|                   | 6     | 61  | 0  | 0          | 0          | 3           | 62  |
| Renggstrasse Ost  | 7     | 43  | 2  | 0          | 0          | 0           | 46  |
|                   | 8     | 502 | 13 | 0          | 24         | 18          | 538 |
|                   | 9     | 11  | 0  | 0          | 0          | 1           | 11  |
| Bennenegg         | 10    | 2   | 0  | 0          | 0          | 0           | 2   |
|                   | 11    | 1   | 0  | 0          | 0          | 0           | 1   |
|                   | 12    | 0   | 0  | 0          | 0          | 0           | 0   |

#### Legende

|                  |      |                |                  |      |                   |
|------------------|------|----------------|------------------|------|-------------------|
| 1 Renggstrasse V | nach | Bennenegg      | 7 Renggstrasse C | nach | Schrotmättli      |
| 2 Renggstrasse V | nach | Renggstrasse C | 8 Renggstrasse C | nach | Renggstrasse West |
| 3 Renggstrasse V | nach | Schrotmättli   | 9 Renggstrasse C | nach | Bennenegg         |
| 4 Schrotmättli   | nach | Renggstrasse V | 10 Bennenegg     | nach | Renggstrasse Ost  |
| 5 Schrotmättli   | nach | Bennenegg      | 11 Bennenegg     | nach | Schrotmättli      |
| 6 Schrotmättli   | nach | Renggstrasse C | 12 Bennenegg     | nach | Renggstrasse West |

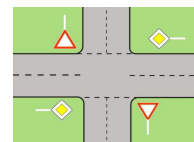
**Korrektur:** PW: 1 PWE LW: 1.5 PWE LZ: 2 PWE MR: 0.5 PWE FR: 0.25 PWE

PWE/h



## **C Leistungsbeurteilungen Renggstr./Bennenegg/Schrotmättli**

Datei : Knoten Renggstrasse  
 Projekt : Verkehrsbericht BBP Littau West  
 Knoten : Renggstrasse  
 Stunde : MSP 2020



| Strom<br>- Nr. | q-vorh<br>[PWE/h] | tg<br>[s] | tf<br>[s] | q-Haupt<br>[Fz/h] | G-i<br>[PWE/h] | L-i<br>[PWE/h] | Misch-<br>strom | W<br>[s] | N-95<br>[Pkw-E] | N-99<br>[Pkw-E] | QSV |
|----------------|-------------------|-----------|-----------|-------------------|----------------|----------------|-----------------|----------|-----------------|-----------------|-----|
| 1              | 8                 | 5.8       | 2.5       | 216               | 1186           | 1186           |                 | 3.0      | 0               | 0               | A   |
| 2              | 451               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 3              | 20                |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| Mischstr.      | 479               |           |           |                   |                | 1800           | 1 + 2 + 3       | 2.7      | 1               | 2               | A   |
| 4              | 20                | 7.2       | 3.9       | 735               | 406            | 384            |                 | 9.8      | 0               | 0               | A   |
| 5              | 1                 | 6.5       | 4.0       | 727               | 453            | 428            |                 | 8.4      | 0               | 0               | A   |
| 6              | 53                | 6.5       | 3.1       | 461               | 706            | 706            |                 | 5.5      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 74                |           |           |                   |                | 796            | 4+5+6           | 4.9      | 0               | 0               | A   |
| 9              | 5                 |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 8              | 211               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 7              | 42                | 5.8       | 2.5       | 471               | 884            | 884            |                 | 4.2      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 258               |           |           |                   |                | 1800           | 7 + 8 + 9       | 2.3      | 1               | 1               | A   |
| 10             | 24                | 7.2       | 3.9       | 769               | 391            | 346            |                 | 11.1     | 0               | 0               | B   |
| 11             | 0                 | 6.5       | 4.0       | 735               | 449            | 425            |                 | 0.0      | 0               | 0               | A   |
| 12             | 13                | 6.5       | 3.1       | 214               | 956            | 956            |                 | 3.8      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 37                |           |           |                   |                | 524            | 10+11+12        | 7.3      | 0               | 0               | A   |

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

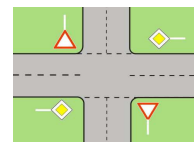
Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Renggstrasse West  
Renggstrasse Ost

Nebenstrasse : Schrotmättli  
Bennenegg

Datei : Knoten Renggstrasse  
 Projekt : Verkehrsbericht BBP Littau West  
 Knoten : Renggstrasse  
 Stunde : MSP 2035



| Strom<br>- Nr. | q-vorh<br>[PWE/h] | tg<br>[s] | tf<br>[s] | q-Haupt<br>[Fz/h] | G-i<br>[PWE/h] | L-i<br>[PWE/h] | Misch-<br>strom | W<br>[s] | N-95<br>[Pkw-E] | N-99<br>[Pkw-E] | QSV |
|----------------|-------------------|-----------|-----------|-------------------|----------------|----------------|-----------------|----------|-----------------|-----------------|-----|
| 1              | 9                 | 5.8       | 2.5       | 250               | 1140           | 1140           |                 | 3.0      | 0               | 0               | A   |
| 2              | 524               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 3              | 23                |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| Mischstr.      | 556               |           |           |                   |                | 1800           | 1 + 2 + 3       | 2.8      | 1               | 2               | A   |
| 4              | 23                | 7.2       | 3.9       | 852               | 357            | 333            |                 | 11.5     | 0               | 0               | B   |
| 5              | 1                 | 6.5       | 4.0       | 843               | 404            | 377            |                 | 9.5      | 0               | 0               | A   |
| 6              | 58                | 6.5       | 3.1       | 536               | 646            | 646            |                 | 6.0      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 82                |           |           |                   |                | 713            | 4+5+6           | 5.7      | 0               | 1               | A   |
| 9              | 5                 |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 8              | 245               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 7              | 48                | 5.8       | 2.5       | 547               | 811            | 811            |                 | 4.7      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 298               |           |           |                   |                | 1800           | 7 + 8 + 9       | 2.3      | 1               | 1               | A   |
| 10             | 25                | 7.2       | 3.9       | 888               | 343            | 296            |                 | 13.2     | 0               | 0               | B   |
| 11             | 0                 | 6.5       | 4.0       | 852               | 400            | 374            |                 | 0.0      | 0               | 0               | A   |
| 12             | 14                | 6.5       | 3.1       | 248               | 916            | 916            |                 | 3.9      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 39                |           |           |                   |                | 454            | 10+11+12        | 8.6      | 0               | 0               | A   |

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

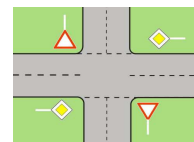
Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Renggstrasse West  
Renggstrasse Ost

Nebenstrasse : Schrotmättli  
Bennenegg

Datei : Knoten Renggstrasse  
 Projekt : Verkehrsbericht BBP Littau West  
 Knoten : Renggstrasse  
 Stunde : ASP 2020



| Strom<br>- Nr. | q-vorh<br>[PWE/h] | tg<br>[s] | tf<br>[s] | q-Haupt<br>[Fz/h] | G-i<br>[PWE/h] | L-i<br>[PWE/h] | Misch-<br>strom | W<br>[s] | N-95<br>[Pkw-E] | N-99<br>[Pkw-E] | QSV |
|----------------|-------------------|-----------|-----------|-------------------|----------------|----------------|-----------------|----------|-----------------|-----------------|-----|
| 1              | 18                | 5.8       | 2.5       | 594               | 770            | 770            |                 | 4.7      | 0               | 0               | A   |
| 2              | 388               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 3              | 23                |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| Mischstr.      | 429               |           |           |                   |                | 1800           | 1 + 2 + 3       | 2.6      | 1               | 1               | A   |
| 4              | 29                | 7.2       | 3.9       | 1050              | 290            | 265            |                 | 15.2     | 0               | 1               | C   |
| 5              | 1                 | 6.5       | 4.0       | 1084              | 322            | 291            |                 | 12.4     | 0               | 0               | B   |
| 6              | 72                | 6.5       | 3.1       | 400               | 760            | 760            |                 | 5.2      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 102               |           |           |                   |                | 694            | 4+5+6           | 6.0      | 1               | 1               | A   |
| 9              | 40                |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 8              | 554               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 7              | 72                | 5.8       | 2.5       | 411               | 947            | 947            |                 | 4.0      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 666               |           |           |                   |                | 1800           | 7 + 8 + 9       | 3.0      | 2               | 3               | A   |
| 10             | 10                | 7.2       | 3.9       | 1125              | 269            | 225            |                 | 16.7     | 0               | 0               | C   |
| 11             | 1                 | 6.5       | 4.0       | 1075              | 325            | 293            |                 | 12.3     | 0               | 0               | B   |
| 12             | 5                 | 6.5       | 3.1       | 574               | 617            | 617            |                 | 5.8      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 16                |           |           |                   |                | 344            | 10+11+12        | 10.9     | 0               | 0               | B   |

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

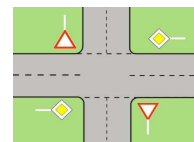
Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Renggstrasse West  
Renggstrasse Ost

Nebenstrasse : Schrotmättli  
Bennenegg

Datei : Knoten Renggstrasse  
 Projekt : Verkehrsbericht BBP Littau West  
 Knoten : Renggstrasse  
 Stunde : ASP 2035



| Strom<br>- Nr. | q-vorh<br>[PWE/h] | tg<br>[s] | tf<br>[s] | q-Haupt<br>[Fz/h] | G-i<br>[PWE/h] | L-i<br>[PWE/h] | Misch-<br>strom | W<br>[s] | N-95<br>[Pkw-E] | N-99<br>[Pkw-E] | QSV |
|----------------|-------------------|-----------|-----------|-------------------|----------------|----------------|-----------------|----------|-----------------|-----------------|-----|
| 1              | 20                | 5.8       | 2.5       | 686               | 695            | 695            |                 | 5.3      | 0               | 0               | A   |
| 2              | 451               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 3              | 26                |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| Mischstr.      | 497               |           |           |                   |                | 1800           | 1 + 2 + 3       | 2.7      | 1               | 2               | A   |
| 4              | 33                | 7.2       | 3.9       | 1214              | 247            | 222            |                 | 19.0     | 1               | 1               | C   |
| 5              | 1                 | 6.5       | 4.0       | 1250              | 279            | 246            |                 | 14.6     | 0               | 0               | B   |
| 6              | 82                | 6.5       | 3.1       | 464               | 704            | 704            |                 | 5.7      | 0               | 1               | A   |
| Mischstr.      | 116               |           |           |                   |                | 605            | 4+5+6           | 7.3      | 1               | 1               | A   |
| 9              | 42                |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 8              | 644               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 7              | 80                | 5.8       | 2.5       | 477               | 878            | 878            |                 | 4.5      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 766               |           |           |                   |                | 1800           | 7 + 8 + 9       | 3.4      | 2               | 3               | A   |
| 10             | 10                | 7.2       | 3.9       | 1299              | 229            | 183            |                 | 20.7     | 0               | 0               | C   |
| 11             | 1                 | 6.5       | 4.0       | 1242              | 281            | 248            |                 | 14.5     | 0               | 0               | B   |
| 12             | 5                 | 6.5       | 3.1       | 665               | 555            | 555            |                 | 6.5      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 16                |           |           |                   |                | 282            | 10+11+12        | 13.5     | 0               | 0               | B   |

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Renggstrasse West  
Renggstrasse Ost

Nebenstrasse : Schrotmättli  
Bennenegg

## D Leistungsbeurteilung Quartier-/Renggstrasse

Datei : Knoten Quartier  
 Projekt : Verkehrsbericht BBP Littau West  
 Knoten : Quartier  
 Stunde : MSP 2020



| Strom<br>- Nr. | q-vorh<br>[PWE/h] | tg<br>[s] | tf<br>[s] | q-Haupt<br>[Fz/h] | G-i<br>[PWE/h] | L-i<br>[PWE/h] | Misch-<br>strom | W<br>[s] | N-95<br>[Pkw-E] | N-99<br>[Pkw-E] | QSV |
|----------------|-------------------|-----------|-----------|-------------------|----------------|----------------|-----------------|----------|-----------------|-----------------|-----|
| 2              | 244               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 3              | 17                |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| Mischstr.      | 261               |           |           |                   |                | 1800           | 2 + 3           | 2.3      | 1               | 1               | A   |
| 4              | 60                | 7.2       | 3.9       | 736               | 406            | 403            |                 | 10.4     | 1               | 1               | B   |
| 6              | 20                | 6.5       | 3.1       | 253               | 911            | 911            |                 | 4.0      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 80                |           |           |                   |                | 468            | 4+6             | 9.2      | 1               | 1               | A   |
| 8              | 477               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 7              | 6                 | 5.8       | 2.5       | 261               | 1125           | 1125           |                 | 3.2      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 483               |           |           |                   |                | 1800           | 7 + 8           | 2.7      | 1               | 2               | A   |

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

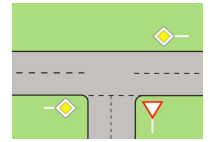
Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Strasse 1

Strasse 3

Nebenstrasse : Strasse 2

Datei : Knoten Quartier  
Projekt : Verkehrsbericht BBP Littau West  
Knoten : Quartier  
Stunde : MSP 2035



| Strom<br>- Nr. | q-vorh<br>[PWE/h] | tg<br>[s] | tf<br>[s] | q-Haupt<br>[Fz/h] | G-i<br>[PWE/h] | L-i<br>[PWE/h] | Misch-<br>strom | W<br>[s] | N-95<br>[Pkw-E] | N-99<br>[Pkw-E] | QSV |
|----------------|-------------------|-----------|-----------|-------------------|----------------|----------------|-----------------|----------|-----------------|-----------------|-----|
| 2              | 282               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 3              | 17                |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| Mischstr.      | 299               |           |           |                   |                | 1800           | 2 + 3           | 2.3      | 1               | 1               | A   |
| 4              | 60                | 7.2       | 3.9       | 851               | 357            | 354            |                 | 12.2     | 1               | 1               | B   |
| 6              | 20                | 6.5       | 3.1       | 291               | 869            | 869            |                 | 4.2      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 80                |           |           |                   |                | 416            | 4+6             | 10.7     | 1               | 1               | B   |
| 8              | 554               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 7              | 6                 | 5.8       | 2.5       | 299               | 1077           | 1077           |                 | 3.3      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 560               |           |           |                   |                | 1800           | 7 + 8           | 2.9      | 1               | 2               | A   |

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Strasse 1

Strasse 3

Nebenstrasse : Strasse 2

Datei : Knoten Quartier  
 Projekt : Verkehrsbericht BBP Littau West  
 Knoten : Quartier  
 Stunde : ASP 2020



| Strom<br>- Nr. | q-vorh<br>[PWE/h] | tg<br>[s] | tf<br>[s] | q-Haupt<br>[Fz/h] | G-i<br>[PWE/h] | L-i<br>[PWE/h] | Misch-<br>strom | W<br>[s] | N-95<br>[Pkw-E] | N-99<br>[Pkw-E] | QSV |
|----------------|-------------------|-----------|-----------|-------------------|----------------|----------------|-----------------|----------|-----------------|-----------------|-----|
| 2              | 588               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 3              | 89                |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| Mischstr.      | 677               |           |           |                   |                | 1800           | 2 + 3           | 3.2      | 2               | 3               | A   |
| 4              | 35                | 7.2       | 3.9       | 1073              | 283            | 268            |                 | 15.4     | 0               | 1               | C   |
| 6              | 11                | 6.5       | 3.1       | 633               | 577            | 577            |                 | 6.3      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 46                |           |           |                   |                | 307            | 4+6             | 13.7     | 1               | 1               | B   |
| 8              | 411               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 7              | 29                | 5.8       | 2.5       | 677               | 702            | 702            |                 | 5.3      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 440               |           |           |                   |                | 1800           | 7 + 8           | 2.6      | 1               | 1               | A   |

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Strasse 1

Strasse 3

Nebenstrasse : Strasse 2

Datei : Knoten Quartier  
 Projekt : Verkehrsbericht BBP Littau West  
 Knoten : Quartier  
 Stunde : ASP 2035



| Strom<br>- Nr. | q-vorh<br>[PWE/h] | tg<br>[s] | tf<br>[s] | q-Haupt<br>[Fz/h] | G-i<br>[PWE/h] | L-i<br>[PWE/h] | Misch-<br>strom | W<br>[s] | N-95<br>[Pkw-E] | N-99<br>[Pkw-E] | QSV |
|----------------|-------------------|-----------|-----------|-------------------|----------------|----------------|-----------------|----------|-----------------|-----------------|-----|
| 2              | 682               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 3              | 89                |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| Mischstr.      | 771               |           |           |                   |                | 1800           | 2 + 3           | 3.4      | 2               | 3               | A   |
| 4              | 35                | 7.2       | 3.9       | 1235              | 243            | 227            |                 | 18.6     | 1               | 1               | C   |
| 6              | 11                | 6.5       | 3.1       | 727               | 518            | 518            |                 | 7.0      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 46                |           |           |                   |                | 263            | 4+6             | 16.6     | 1               | 1               | C   |
| 8              | 479               |           |           |                   |                |                |                 |          |                 |                 |     |
| 7              | 29                | 5.8       | 2.5       | 771               | 633            | 633            |                 | 5.9      | 0               | 0               | A   |
| Mischstr.      | 508               |           |           |                   |                | 1800           | 7 + 8           | 2.7      | 1               | 2               | A   |

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Strasse 1

Strasse 3

Nebenstrasse : Strasse 2