

Stadt Wädenswil

Gestaltungsplan „AuPark“

Verkehrsgutachten

14.120 / 23. Februar 2015



Auftraggeber

SGI Schweizerische Gesellschaft für Immobilien AG
Puls 5
Giessereistrasse 18
Postfach 1601
8031 Zürich

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Adrian Arquisch, arquisch@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Valérie Kappeler, kappeler@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieurin

Guido Gisler, gisler@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage/Auftrag	1
1.2	Wichtigste Begriffe und Abkürzungen	2
1.3	Grundlagen	3
2	Ist-Zustand 2014	3
2.1	Nutzungen	3
2.2	Erschliessung	4
2.2.1	MIV	4
2.2.2	ÖV	6
2.3	Erhebung	8
2.4	Verkehrsbelastung gemäss Erhebung	9
2.5	Vollnutzung AuCenter - Zustand ohne Gestaltungsplan	11
2.5.1	Ausgangslage / Annahmen	11
2.5.2	Verkehrserzeugung	11
2.5.3	Verkehrsverteilung	12
2.5.4	Verkehrsbelastung	12
3	Betriebszustände 2018/2020	15
3.1	Verkehrsprognose	15
3.2	Verkehrserzeugung AuPark	16
3.3	Verteilung	18
3.4	Verkehrsbelastung	18
3.4.1	Zustand 1 – 2018	19
3.4.2	Zustand 3 – 2020	21
4	Leistungsbeurteilung Knoten Betriebszustände 2018/2020	23
4.1	Qualitätsstufen Knoten ohne Lichtsignalanlage	23
4.2	Zustand 1 – 2018	24
4.3	Zustand 3 - 2020	26
4.4	Fazit Leistungsbeurteilung	28
5	Massnahmen	29
6	Fazit	30
	Anhang	A1

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage/Auftrag

Für das Gebiet AuCenter in Wädenswil ist ein Studienauftrag durchgeführt worden. TEAMverkehr konnte das Verfahren bezüglich der verkehrsplanerischen Fragestellungen begleiten. Meier Hug Architekten haben den Studienauftrag gewonnen und ein Richtprojekt erstellt. Das Richtprojekt wird in einen Gestaltungsplan überführt. In diesem Zusammenhang werden die verkehrsplanerischen Aspekte vertieft untersucht.

Der Ist-Zustand 2014 wird aufgrund einer Verkehrserhebung dargestellt. Zusätzlich wird die Verkehrserzeugung bei einer Vollnutzung des AuCenters aufgezeigt. Danach werden verschiedene Zustände einer Realisierung des Gestaltungsplanes AuParks untersucht:

- Zustand 1: 1. Bauetappe 2018 gemäss Richtprojekt
- Zustand 2: Vollausbau 2020 gemäss Variante 1b (Schule+, Wohnen, Gewerbe, Verkauf) des Richtprojekts; wird nur untersucht, wenn die Leistungsbeurteilung der Variante 3 ungenügend ist
- Zustand 3: Vollausbau 2020 gemäss Variante 2 (Gewerbe, Wohnen, Verkauf) des Richtprojekts → Maximalvariante

Basierend auf den Erhebungsdaten wird eine Verkehrsprognose für die Betriebszustände 2018 und 2020 des AuParks gemacht. Die Verkehrserzeugung des AuParks wird für den jeweiligen Betriebszustand berechnet und auf das Verkehrsnetz verteilt. Darauf aufbauend kann für die jeweiligen Anschlüsse des AuParks ans Verkehrsnetz eine Leistungsbeurteilung durchgeführt werden. Je nach Resultat dieser Beurteilung werden Massnahmen vorgeschlagen um die Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten sicherzustellen.

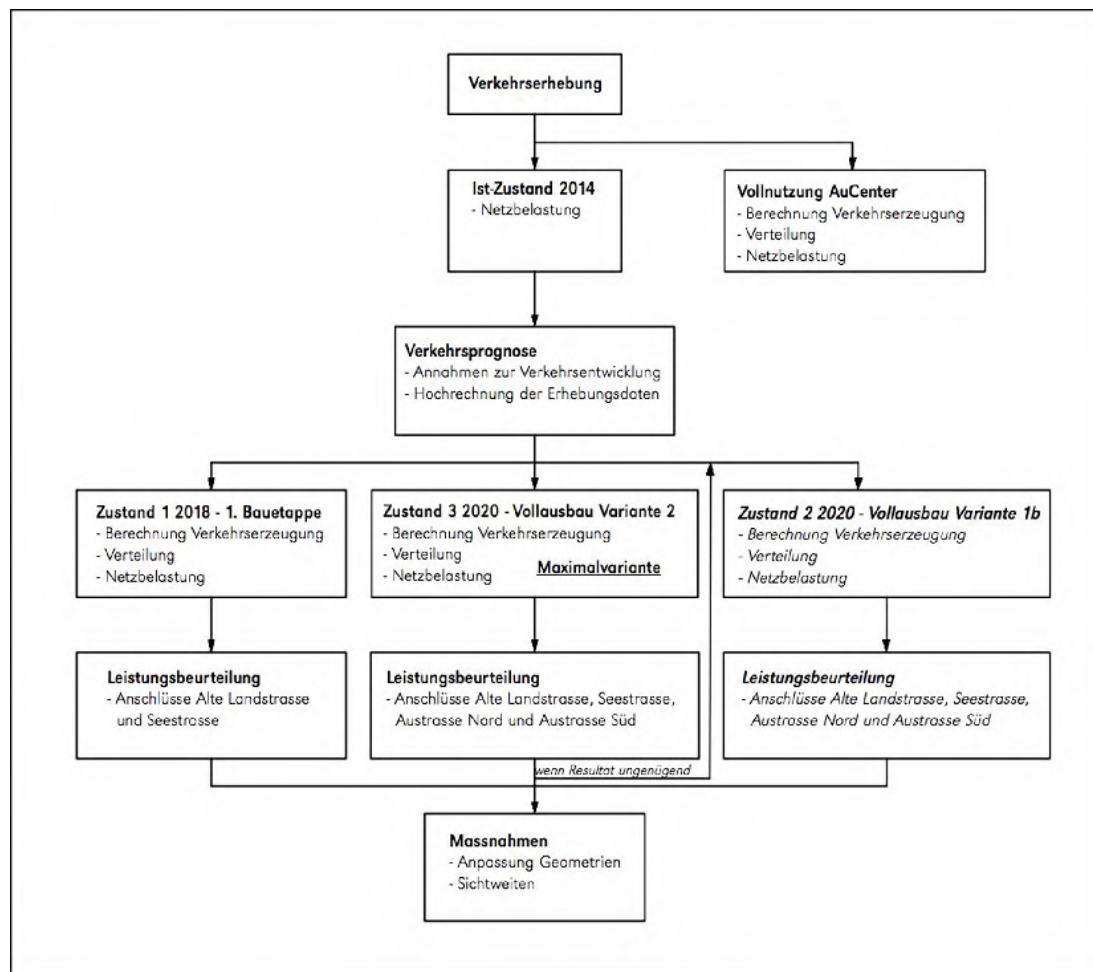


Abbildung 1: Vorgehen

1.2 Wichtigste Begriffe und Abkürzungen

DTV	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde 07:00 – 08:00 Uhr
ASP	Abendspitzenstunde 17:00 – 18:00 Uhr
PWE	Personenwageneinheit
SVP	Spezifisches Verkehrspotenzial
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
AuCenter	Ist-Zustand
AuPark	Projekt

1.3 Grundlagen

Als Grundlage dient der Berichtsentwurf zum Richtprojekt vom 04. Juli 2014. Darin sind Erschliessung, Parkplatznachweis, Nutzungen, Etappierung und die Varianten des Endausbaus dargestellt.

Die Verkehrsbelastungen werden aufgrund von Erhebungsdaten von TEAMverkehr.zug ermittelt. Weiter werden die Daten von kantonalen Messstellen und aus dem GIS des Kantons Zürich berücksichtigt.

2 Ist-Zustand 2014

Der Ist-Zustand 2014 wird bezüglich Nutzung und Erschliessung beschrieben. Anschliessend wird die Verkehrsbelastung gemäss Erhebung dargestellt. Im Kapitel 2.5 wird der Zustand einer Vollnutzung des AuCenters aufgezeigt. Dabei werden Annahmen zu Nutzungen und der Fahrtenverteilung auf das Verkehrsnetz getroffen.

2.1 Nutzungen

Im AuCenter sind zwei Ausbildungsstätten untergebracht. Zum einen ist das regionale Ausbildungszentrum Au (RAU) im AuCenter angesiedelt. Es ist eine Ausbildungsstätte für die praktische, berufliche Grundausbildung von Jugendlichen und Erwachsenen. Zum anderen bietet der Strickhof Aus- und Weiterbildungen in den Bereichen Land- und Ernährungswirtschaft an.

Daneben sind verschiedene Gewerbe im AuCenter untergebracht. Gewisse Flächen werden als Lager benutzt oder stehen leer.

2.2 Erschliessung

2.2.1 MIV

Übergeordnete Erschliessung

Der Perimeter des AuCenters wird über die Alte Landstrasse, die Austrasse und die Seestrasse erschlossen. Die Seestrasse ist eine Kantonsstrasse und verbindet die Gemeinden am Zürichseeufer. Die Alte Landstrasse bietet über die Steinacher- und Zugerstrasse Anschluss an die A3.



Abbildung 2: Übergeordnete Erschliessung, GIS Kanton Zürich

Arealerschliessung

Die Parkierungsanlage des AuCenters ist über die Austrasse erschlossen. Je nach Fahrtrichtung wird das Areal über die Aubrücke oder direkt von der Seestrasse über die Austrasse erschlossen. In der folgenden Grafik sind die wichtigsten Knoten dargestellt.

- | | |
|-----------|-----------------------------|
| Knoten 1: | Austrasse Nord / Seestrasse |
| Knoten 2: | Seestrasse / Austrasse |
| Knoten 3: | Anschluss 1 AuCenter |
| Knoten 4: | Anschluss 2 AuCenter |
| Knoten 5: | Anschluss 3 AuCenter |
| Knoten 6: | Austrasse / Austrasse |
| Knoten 7: | Anschluss 4 AuCenter |

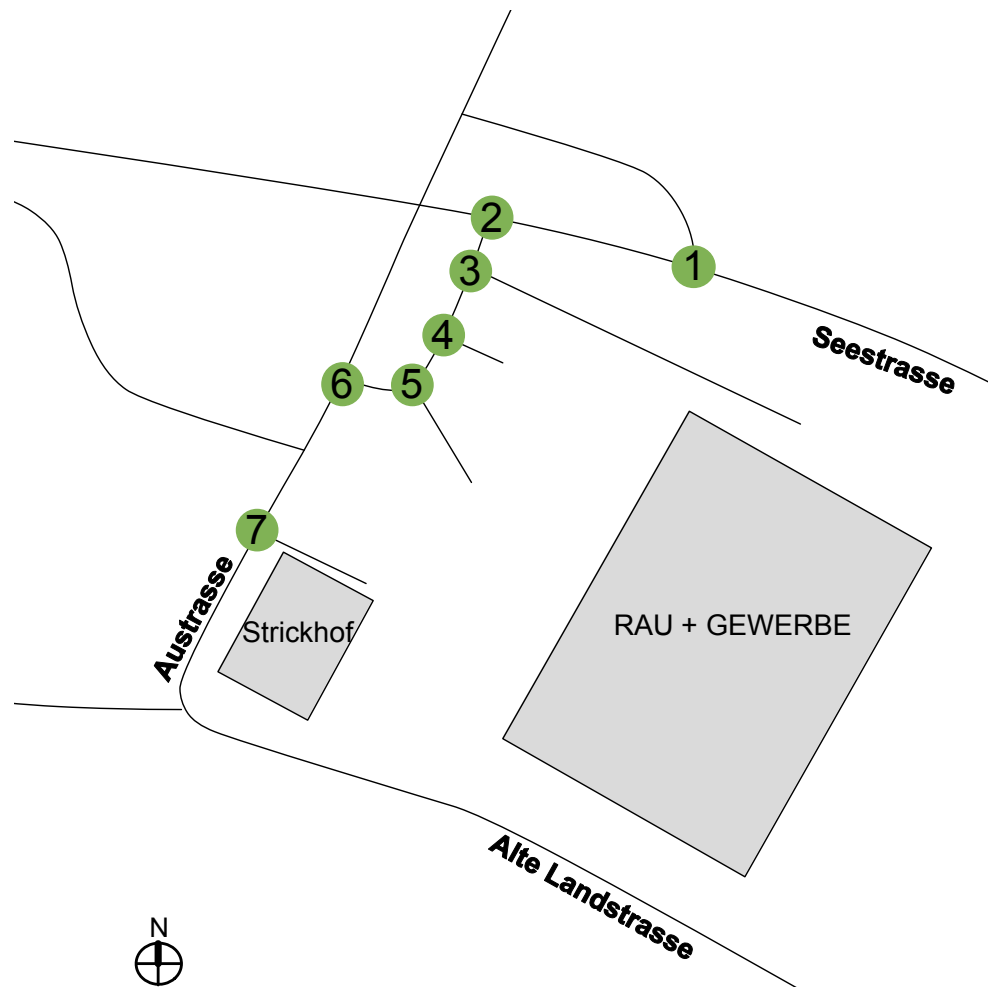


Abbildung 3: Arealerschliessung

2.2.2 ÖV

Gütekategorie

Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) weist das Gebiet um den zukünftigen AuPark die ÖV-Gütekategorie D auf. Die Erschliessung des Areals durch den ÖV ist demnach gering.

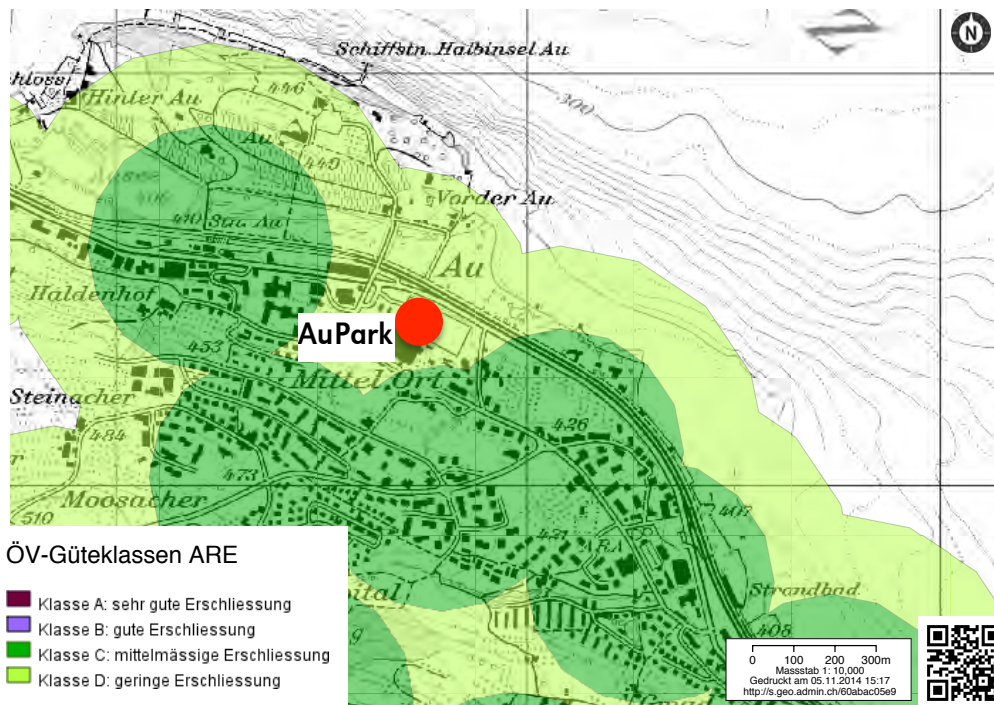


Abbildung 4: ÖV-Gütekategorie, ARE

Schienerverkehr

Der Bahnhof Au ZH ist in ca. 5 Minuten Fusswegdistanz vom AuPark her zu erreichen. Von dort verkehrt die S8 im 30-Minuten-Takt in Richtung Zürich HB und Pfäffikon SZ.

Bhf. Au ZH	S8 Richtung Pfäffikon SZ	S8 Richtung Zürich HB
Ankunft / Abfahrt	02 / 32	24 / 54

Tabelle 1: Ankunfts- und Abfahrtszeiten Bahnhof Au ZH gemäss Fahrplan 14/15, SBB

Busverkehr

Mit der Haltestelle Aubrücke wird das Areal unmittelbar vom Busverkehr erschlossen. Die Buslinie 121 verkehrt im 30-Minuten-Takt Richtung Horgen und Wädenswil.

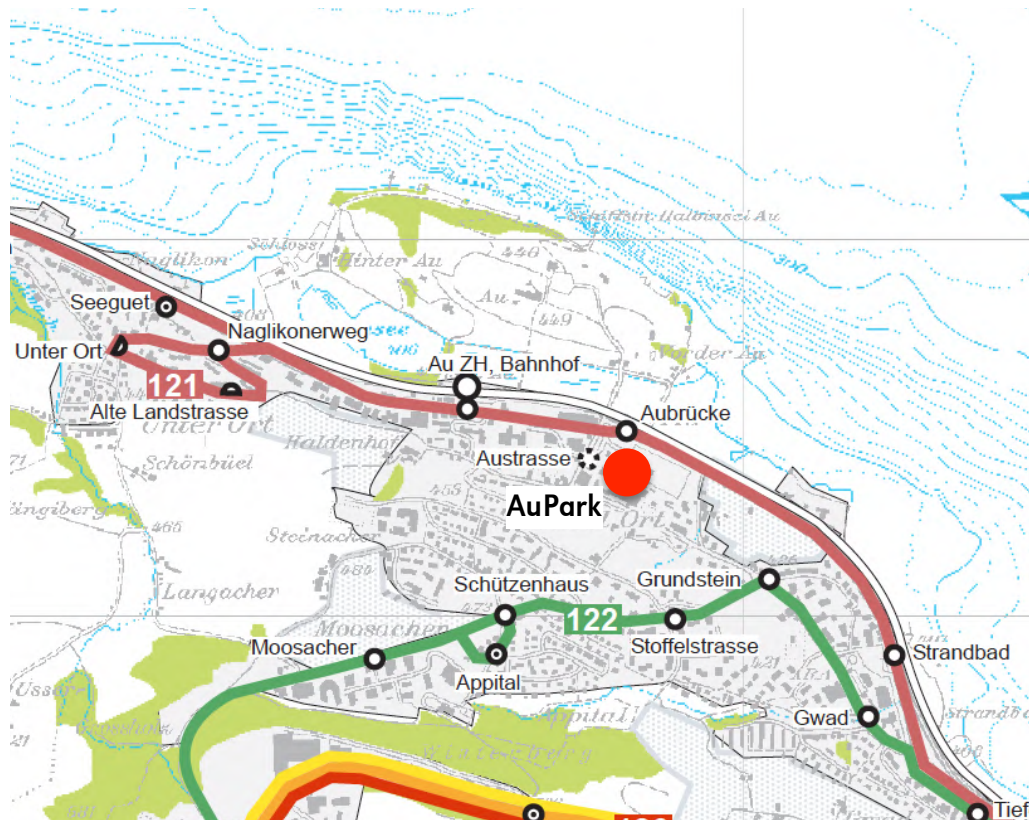


Abbildung 5: Ausschnitt Liniennetz 2014/2015 Zimmerbergbus, SZU

In der Abbildung 5 ist die Haltestelle Austrasse eingetragen. Diese wird in Fahrtrichtung Au Bahnhof beim letzten Kurs von Wädenswil her (00:49) noch als Aussteigehaltestelle genutzt. Nach Auskunft der SZU muss die Haltestelle zukünftig nicht angeboten werden. Im vorliegenden Richtprojekt könnte sie weiterhin bedient werden.

Aubrücke	Bus 121 Richtung Wädenswil	Bus 121 Richtung Horgen
Ankunft /Abfahrt	18 / 48	09 / 39

Tabelle 2: Ankunfts- und Abfahrtszeiten Bushaltestelle Aubrücke gemäss Fahrplan 14/15

Laut regionalem Richtplan Zimmerberg sind keine Veränderung am Busnetz geplant, die auf die Erschliessung des AuParks Einfluss haben.

2.3 Erhebung

Am Donnerstag, 6. November 2014 wurde der Verkehr an den Knoten 1, 2, 3, 5 und 6 während der MSP von 07:00 - 08:00 Uhr und der ASP von 17:00 – 18:00 Uhr erhoben. Die Erhebung wurde mittels Videokamera durchgeführt.

Vom 4.11. – 10.11.2014 wurde der Verkehr auf der Alten Landstrasse, der Austrasse und der Riedhofstrasse mittels Seitenradar erhoben.

Da die Daten auf zwei unterschiedlichen Erhebungsmethoden basieren, entsteht eine geringfügige Ungenauigkeit an der Schnittstelle der beiden Systeme.

Erhoben wurden:

- Knoten 1: Austrasse Nord / Seestrasse
- Knoten 2: Seestrasse / Austrasse
- Knoten 3: Anschluss 1 AuCenter
- Knoten 5: Anschluss 3 AuCenter
- Knoten 6: Austrasse / Austrasse

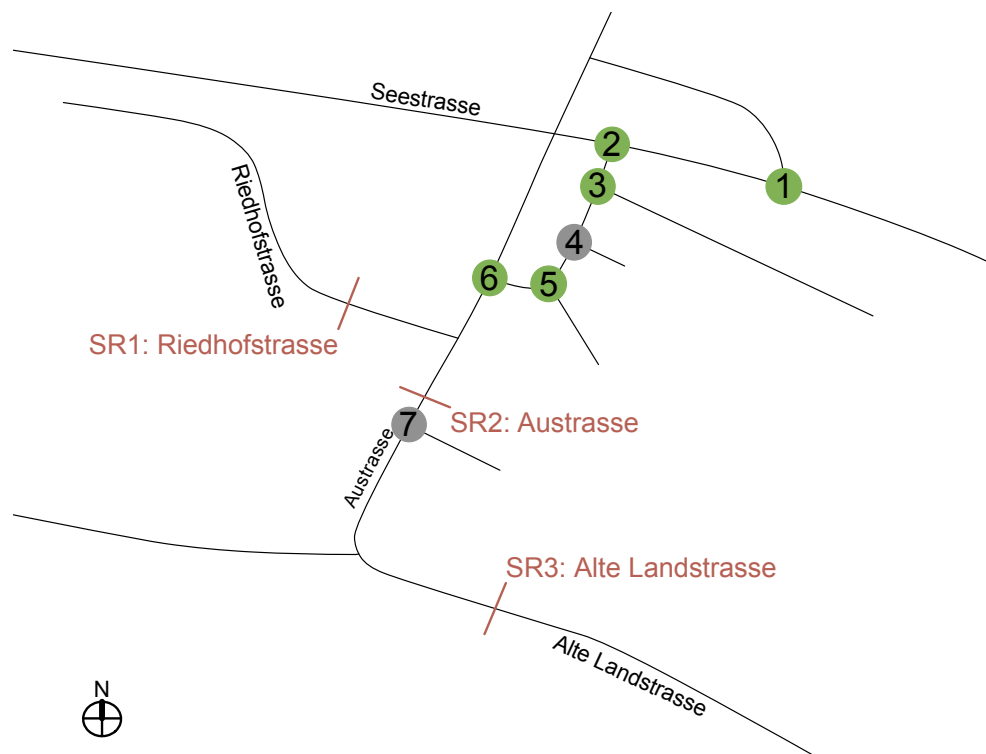


Abbildung 6: Übersicht über die Erhebungsstellen

Heute wird das AuCenter über die Anschlussknoten 3, 4, 5, und 7 erschlossen. Davon wurden nur die Knoten 3 und 5 erhoben. Auf eine Erhebung des Knotens 4 verzichtet, da es sich lediglich um eine Zufahrten zu einer kleineren Parkieranlage handelt. Der Anschluss 7 dient zur Anlieferung. Da die Anlieferungen prinzipiell nicht in den Spitzenstunden (MSP/ASP) zu erwarten sind, spielt dieser Anschluss für die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems keine Rolle. Die Anschlüsse 4 und 7 werden in den verschiedenen Untersuchungszuständen nicht berücksichtigt.

2.4 Verkehrsbelastung gemäss Erhebung

Die Verkehrsbelastungen in der MSP und der ASP gemäss Erhebung sind in den folgenden Graphiken dargestellt (siehe Anhang A). Zu- und Wegfahrten wurden aufgrund der Erhebungen und Annahmen im gesamten Netz ausgewiesen. Zur Vereinfachung wurden die zwei erhobenen Anschlüsse des AuCenters in einem zusammengefasst.

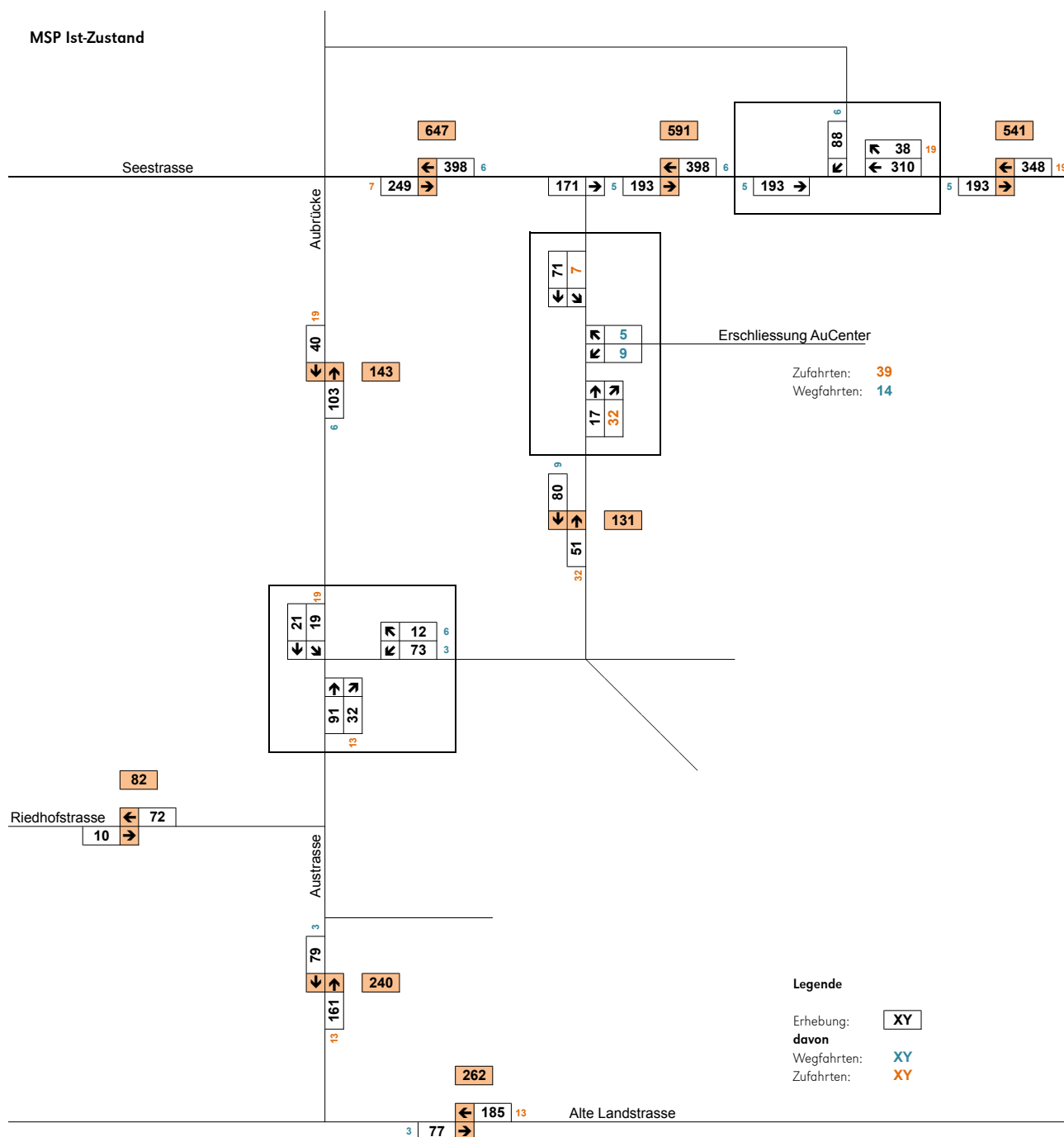


Abbildung 7: Verkehrssystem mit Verkehrsbelastung in der MSP

In der MSP werden gemäss Erhebung im AuCenter rund 40 Zu- und 15 Wegfahrten erzeugt.

ASP Ist-Zustand

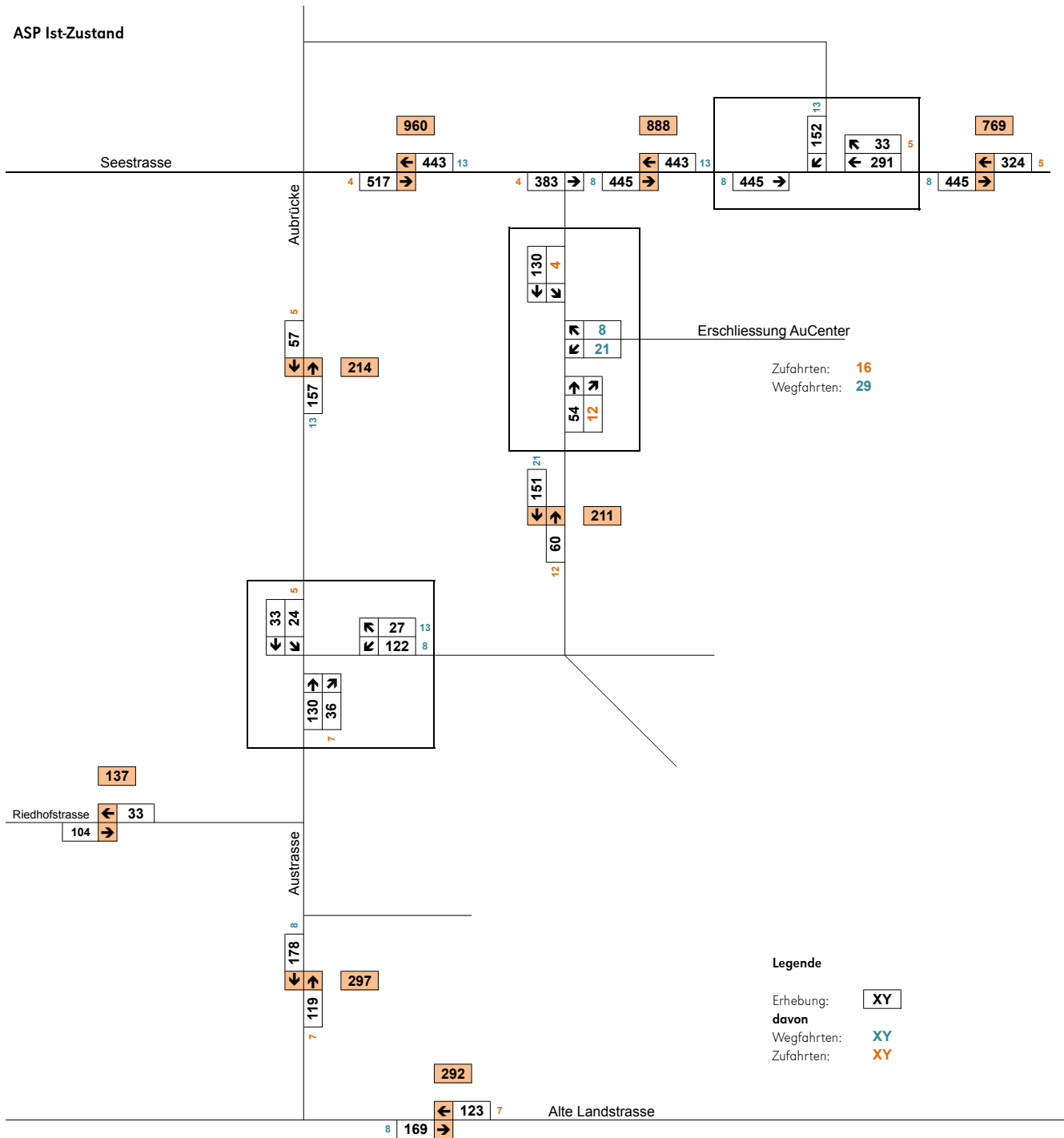


Abbildung 8: Verkehrssystem mit Verkehrsbelastung in der ASP

In der ASP werden gemäss Erhebung rund 15 Zu- und 30 Wegfahrten erzeugt. In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Erhebungen mit dem Seitenradar aufgeführt.

Seitenradar	DTV	DWV	MSP Mo-Fr	ASP Mo-Fr
SR 1 Riedhofstrasse	690	860	90	90
SR 2 Austrasse	2'600	2'920	220	280
SR 3 Alte Landstrasse	2'960	3'340	250	310

Tabelle 3: Ergebnisse Erhebungen mit Seitenradar

2.5 Vollnutzung AuCenter - Zustand ohne Gestaltungsplan

2.5.1 Ausgangslage / Annahmen

Dem heutigen AuCenter stehen insgesamt rund 300 Parkplätze zur Verfügung. Diese sind heute nicht komplett ausgelastet, da die Flächen des AuCenters nicht voll genutzt werden. Um das Verkehrsaufkommen für einen Zustand, in dem das AuCenter realistisch voll genutzt wird, berechnen zu können, werden die 300 Parkplätze den verschiedenen Nutzungen zugeteilt. Die vorhandenen Nutzungen sind Bildung (RAU, Strickhof), Dienstleistung und Gewerbe.

Gemäss Angaben des RAUs sind abhängig von den Schultagen rund 70 Lernende pro Arbeitstag in der Ausbildung. Im Strickhof sind rund 110 Auszubildende permanent anwesend. Gemäss VSS-Norm SN 640 281 ergibt das einen Bedarf von 0.3 Parkplätzen pro Schüler. Für Auszubildende, die eine Weiterbildung machen gilt eigentlich ein Bedarf gemäss Norm von 0.4 Parkplätzen pro Schüler. Nach Aussagen eines Mitarbeiters des Strickhofs sind Lernende in der Weiterbildung vor allem am Freitag und Samstag anwesend. Daher wird mit einem erhöhten Bedarf von 0.3 Parkplätzen pro Schüler gerechnet.

Für die 180 Schüler des RAUs und des Strickhofs müssen 54 Parkplätze angeboten werden. Für Dienstleistung und Gewerbe stehen somit noch rund 245 Parkplätze zur Verfügung. Diese werden als Annahme zu 30% der Dienstleistung und 70% dem Gewerbe zugeteilt.

Parkplatzangebot gesamt		300
Anzahl Schüler Strickhof+RAU	P pro Schüler	P-Bedarf Schule
180	0.3	54
Parkplatzangebot für Gewerbe + Dienstleistung		246
Anteil Dienstleistung	30%	74
Anteil Gewerbe	70%	172

Tabelle 4: Annahmen zum Parkplatzbedarf

2.5.2 Verkehrserzeugung

Nach VSS-Norm lassen sich die Parkplätze für Gewerbe und Dienstleistung in Parkplätze für Personal und Besucher unterteilen. Darauf basierend kann mit Erfahrungswerten von TEAMverkehr die Fahrtenerzeugung der verschiedenen Nutzung berechnet werden. In der Morgenspitzenstunde ist demnach mit ca. 150 Fahrten und in der Abendspitzenstunde mit ca. 180 Fahrten zu rechnen.

Nutzung	Parkfelder			SVP							
	Anteil	Anteil %	PF	Morgenspitzenstunde 07.00 - 08.00 Uhr				Abendspitzenstunde 17.00 - 18.00 Uhr			
				Fahrten/h		Fahrten/h		Fahrten/h		Fahrten/h	
Dienstleistung*	30%		74								
Personal		73%	54	0.05	0.50	3	27	0.50	0.10	27	5
Besucher		27%	20	0.05	0.25	1	5	0.50	0.50	10	10
Subtotal			74			4	32			37	15
Gewerbe	70%		172								
Bewohner		83%	144	0.05	0.50	7	72	0.50	0.10	72	14
Besucher		17%	29	0.05	0.25	1	7	0.30	0.15	9	4
Subtotal			172			9	79			80	19
Schule			54								
Lehrer/Schüler**				0.05	0.40	3	22	0.50	0.10	27	5
TOTAL			246			15	132			144	39

* Mittelwert SVP kundenintensiv - nicht kundenintensiv

** Annahme: gleiche Fahrtenerzeugung von Lehrern und Schülern

147

184

Tabelle 5: Mögliche Verkehrserzeugung bei Vollausnutzung des AuCenters

2.5.3 Verkehrsverteilung

Aufgrund der Erhebungsdaten konnte keine brauchbare Verteilung der vom AuCenter erzeugten Fahrten vorgenommen werden. Allgemein sind zu wenig Fahrten für eine aussagekräftige Verkehrsverteilung vorhanden. Zudem unterscheiden sich die bestehenden Nutzungen von den angenommenen Nutzungen einer Vollnutzung des AuCenters und den Nutzungen des geplanten AuParks.

In Hinblick auf die Verteilung der Fahrten des Projekts AuPark werden folgende Annahmen getroffen: Die Wohnnutzung erzeugt Quellverkehr. Dies bedeutet, dass die Wegfahrten in der MSP hauptsächlich von der Wohnnutzung erzeugt werden. Es ist davon auszugehen, dass sich in der MSP die meisten Wegfahrten Richtung Zürich bewegen. Es handelt sich um Leute, die im AuPark wohnen und in Zürich arbeiten. 40% fahren via Seestrasse Richtung Zürich, 25% via Alte Landstrasse über die Autobahn Richtung Zürich oder Wädenswil. Die restlichen 35% fahren über die Seestrasse in die nahegelegenen Gemeinden Richtung Wädenswil.

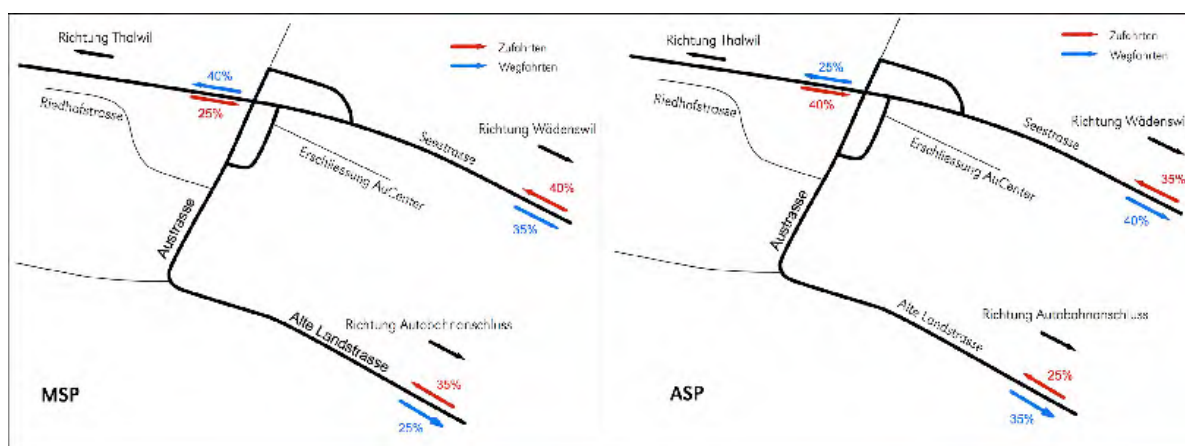


Abbildung 9: Verteilung der Zu und Wegfahrten in der MSP und der ASP

Von den Zielen des Verkehrs – Schule, Gewerbe und Dienstleistung – werden in der MSP hauptsächlich die Zufahrten erzeugt. Das Einzugsgebiet des Zielverkehrs (Zufahrten) befindet sich tendenziell Richtung Wädenswil, Pfäffikon SZ. Die Gebiete Richtung Thalwil sind primär nach Zürich orientiert. Daher erfolgen die meisten Zufahrten in der MSP aus der Richtung Wädenswil über die Seestrasse oder die Autobahn via Alte Landstrasse. In der ASP wird die angenommene Verteilung gespiegelt.

2.5.4 Verkehrsbelastung

Wird das AuCenter voll genutzt so werden gegenüber dem Ist-Zustand 2014 in der MSP ca. 95 und in der ASP ca. 140 zusätzliche Fahrten erzeugt. Diese Mehrfahrten werden auf das bestehende Verkehrsnetz gelegt.

MSP Ist-Zustand Vollnutzung AuCenter

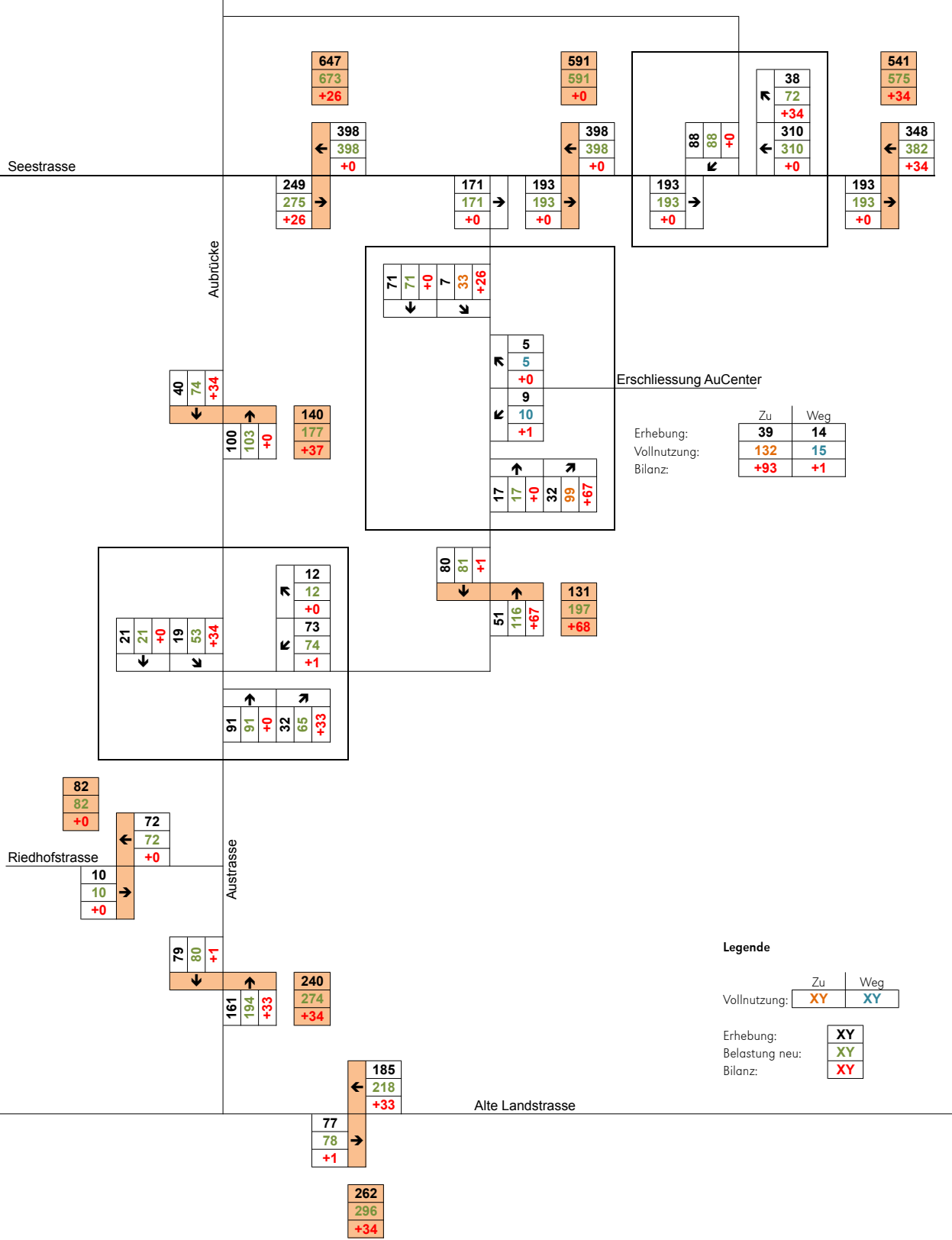


Abbildung 10: Netzbelastung Zustand Vollauslastung AuCenter in der MSP

ASP Ist-Zustand Vollnutzung AuCenter

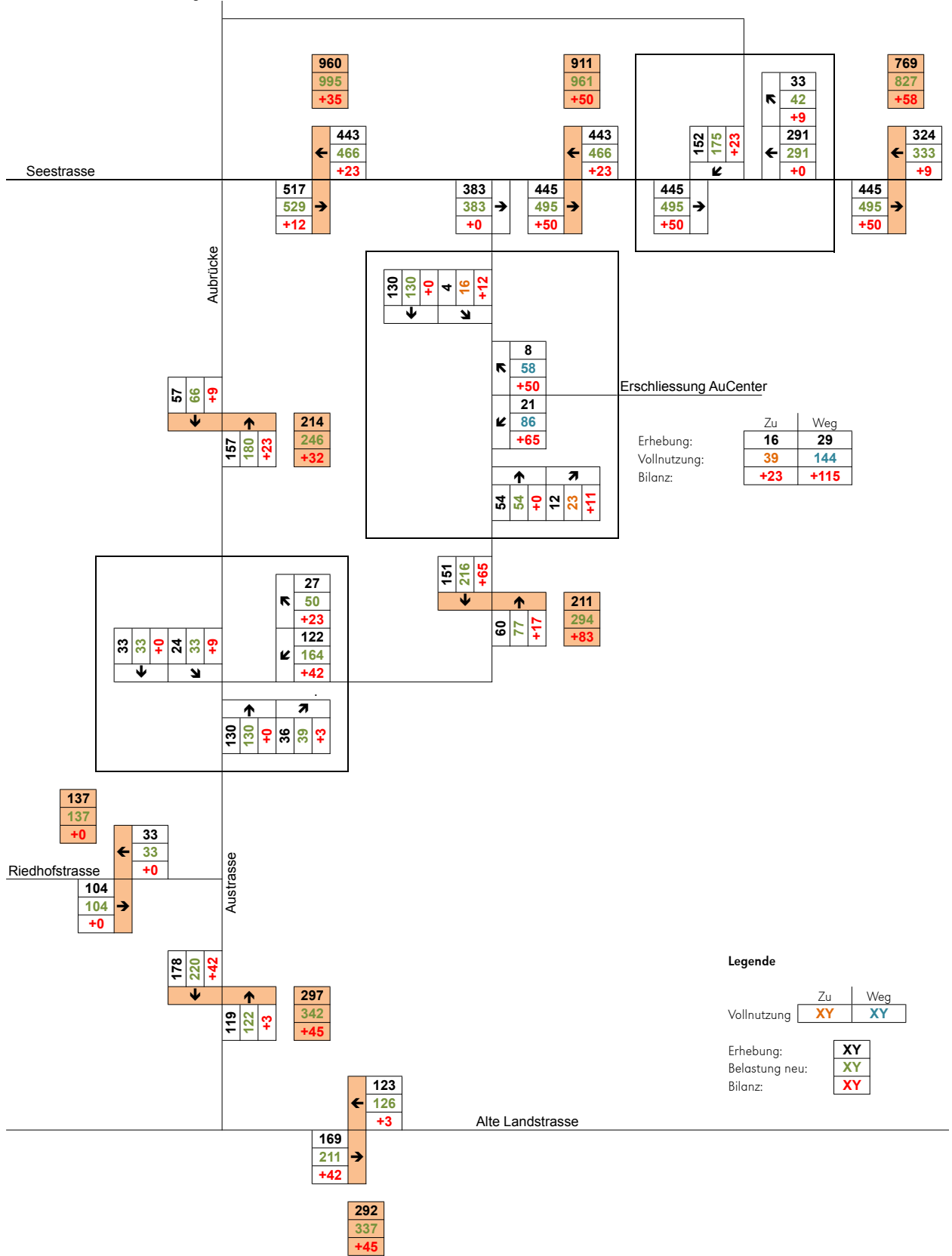


Abbildung 11: Netzbelastung Zustand Vollauslastung AuCenter in der ASP

3 Betriebszustände 2018/2020

In diesem Kapitel werden die Zustände 1 und 3 untersucht. Um die Verkehrsbelastung des Zustands 1 (Betriebszustand 2018, 1. Bauetappe) und des Zustands 3 (Betriebszustand 2020, Variante 3 Gewerbe) darstellen zu können, muss in einem ersten Schritt eine Verkehrsprognose gemacht werden. Dabei werden die Erhebungsdaten auf die jeweiligen Zustände hochgerechnet. In einem weiteren Schritt wird aufgrund des Parkplatznachweises die Verkehrserzeugung der Nutzungen des AuParks für die verschiedenen Zustände berechnet. Aufgrund der angenommenen Fahrtenverteilung auf das Verkehrsnetz von Kapitel 2.5.3 kann das Verkehrsnetz mit den vom AuPark erzeugten Fahrten belastet werden.

3.1 Verkehrsprognose

Das kantonale Verkehrsmodell prognostiziert auf der Seestrasse für das Jahr 2030 eine Verkehrsabnahme. Es soll aber sicher gestellt werden, dass das Erschliessungssystem des AuParks auch mit einer Verkehrszunahme funktioniert. Aus diesem Grund wird das kantonale Verkehrsmodell nicht berücksichtigt, sondern mit einer jährlichen Verkehrszunahme von +1 % gerechnet.

Hochgerechnet werden die Verkehrszahlen aus den Zählungen und Seitenradarerhebungen von TEAMverkehr. Die weiteren abgebildeten Belastungen wurden aufgrund dieser hochgerechneten Zahlen berechnet. Dabei können gewisse Ungenauigkeiten entstehen, die aber vernachlässigbar sind.

Die Hochrechnung der Erhebungsdaten ist im Anhang B nachgewiesen.

3.2 Verkehrserzeugung AuPark

Als Grundlage für die Berechnung des erzeugten Verkehrs dient die Anzahl Parkplätze gemäss Richtprojekt. In die Fahrtenberechnung fliessen Erfahrungswerte von TEAMverkehr ein. Die detaillierte Berechnung ist im Anhang C aufgeführt.

Der AuPark wird über folgende Anschlüsse erschlossen:

Seestrasse: Haus B, Besucher Haus D:

Alte Landstrasse und Austrasse Süd: Haus A, C, D, E:

Austrasse: Besucher A, C, E

Austrasse Nord: Schule / Gewerbe F

In der folgenden Tabelle sind die erzeugten Fahrten pro Anschluss und für die Zustände 1 bis 3 nachgewiesen:

Anschlusspunkte	Parkplätze	Morgenspitzenstunde 07:00-08:00		Abendspitzenstunde 17:00-18:00		Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge pro Tag DTV
		Weg- fahrten	Zu- fahrten	Weg- fahrten	Zu- fahrten	
Anschluss Seestrasse 1. Etappe	88	15	20	23	20	240
Anschluss Alte Landstrasse 1. Etappe	84	24	4	9	32	252
Anschluss Seestrasse	229	22	43	107	83	969
Anschluss Austrasse Nord Zustand 2	56	2	16	26	10	120
Anschluss Austrasse Nord Zustand 3	156	8	72	73	4	381
Austrasse	16	1	1	3	3	48
Zwei Anschlüsse Austr. Süd / Alte Landstrasse	224	67	11	22	90	672
Total Zustand 1	172	39	24	32	52	492
Total Zustand 2	525	92	71	159	187	1'809
Total Zustand 3	625	98	127	206	180	2'070

Tabelle 6: Verkehrserzeugung je Anschlusspunkt und Zustand

Die Maximalvariante Zustand 3 erzeugt mit einem Bedarf von 625 Parkplätzen am meisten Verkehr. In der MSP sind mit rund 225 in der ASP rund 385 Fahrten zu rechnen.

Der Zustand 1 beinhaltet die 1. Bauetappe. Dabei werden die Gebäude A und B erstellt.

Anschlüsse Seestrasse / Alte Landstrasse 1. Etappe



Abbildung 12: Verkehrserzeugung Zustand 1 2018

Der Zustand 2 und 3 unterschieden sich lediglich in der Verkehrsmenge, die über den Knoten Austrasse Nord abgewickelt wird. Die übrigen Anschlüsse weisen in beiden Zuständen die gleiche Verkehrsmenge auf.

Anschlusspunkt Seestrasse

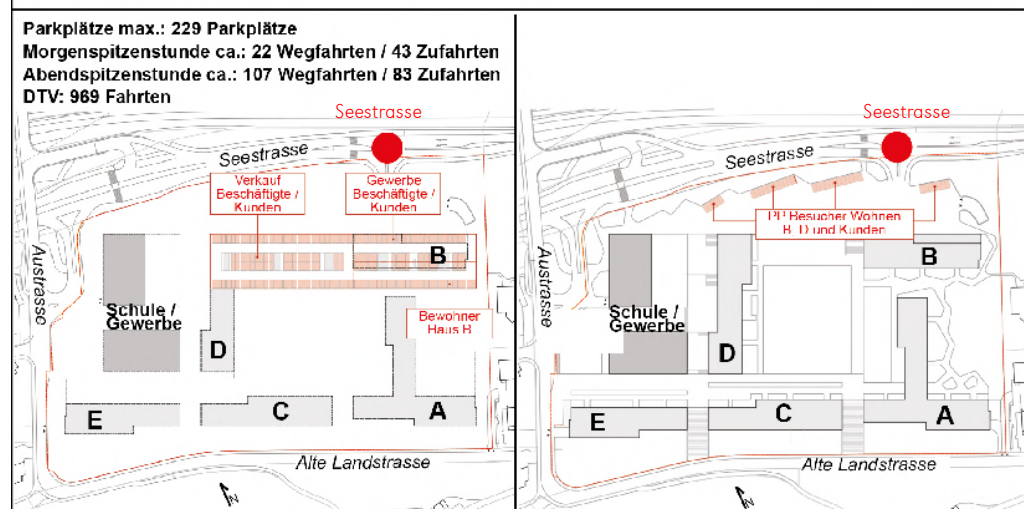


Abbildung 13: Verkehrserzeugung Zustand 2 und Zustand 3 2020, Anschluss Seestrasse

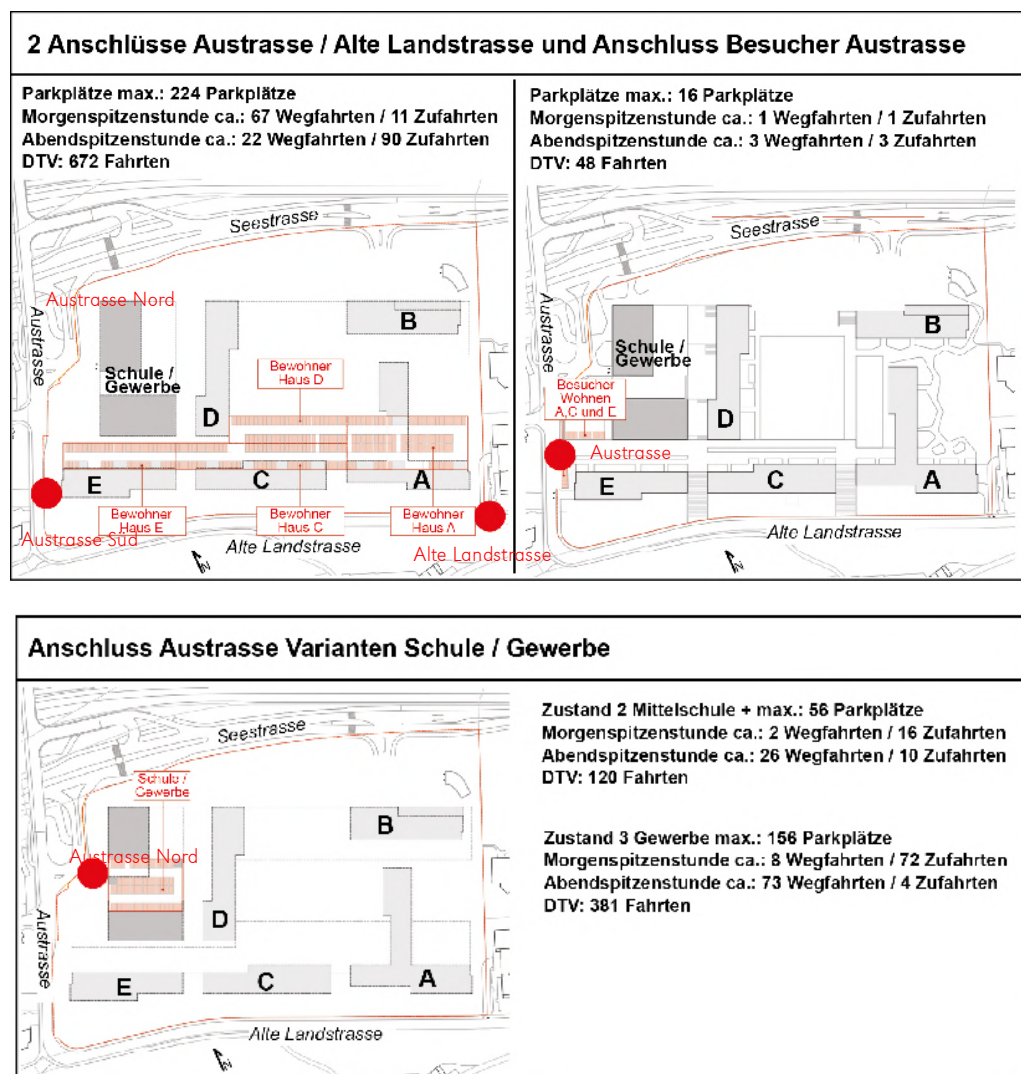


Abbildung 14: Verkehrserzeugung Zustand 2 und Zustand 3 2020, Anschlüsse Austrasse und Alte Landstrasse

Der Anschluss Austrasse wird aufgrund der geringen Fahrtenerzeugung vernachlässigt. Gemäss Abbildung 14 sind dies 2 Fahrten in der MSP und 6 Fahrten in der ASP.

3.3 Verteilung

Die Verteilung erfolgt gemäss Kapitel 2.5.3.

3.4 Verkehrsbelastung

Die nachgewiesenen Fahrten werden auf das Verkehrsnetz verteilt. Die bestehende Belastung ergibt sich aus der Verkehrsprognose. In den folgenden Graphiken ist die zu erwartende Belastung für die Zustände 1 und 3 jeweils in der MSP und der ASP dargestellt.

3.4.1 Zustand 1 – 2018

Nach Fertigstellung der 1. Etappe werden durch die Wohn- und Gewerbenutzung in der MSP rund 65 und in der ASP rund 85 Fahrten erzeugt.

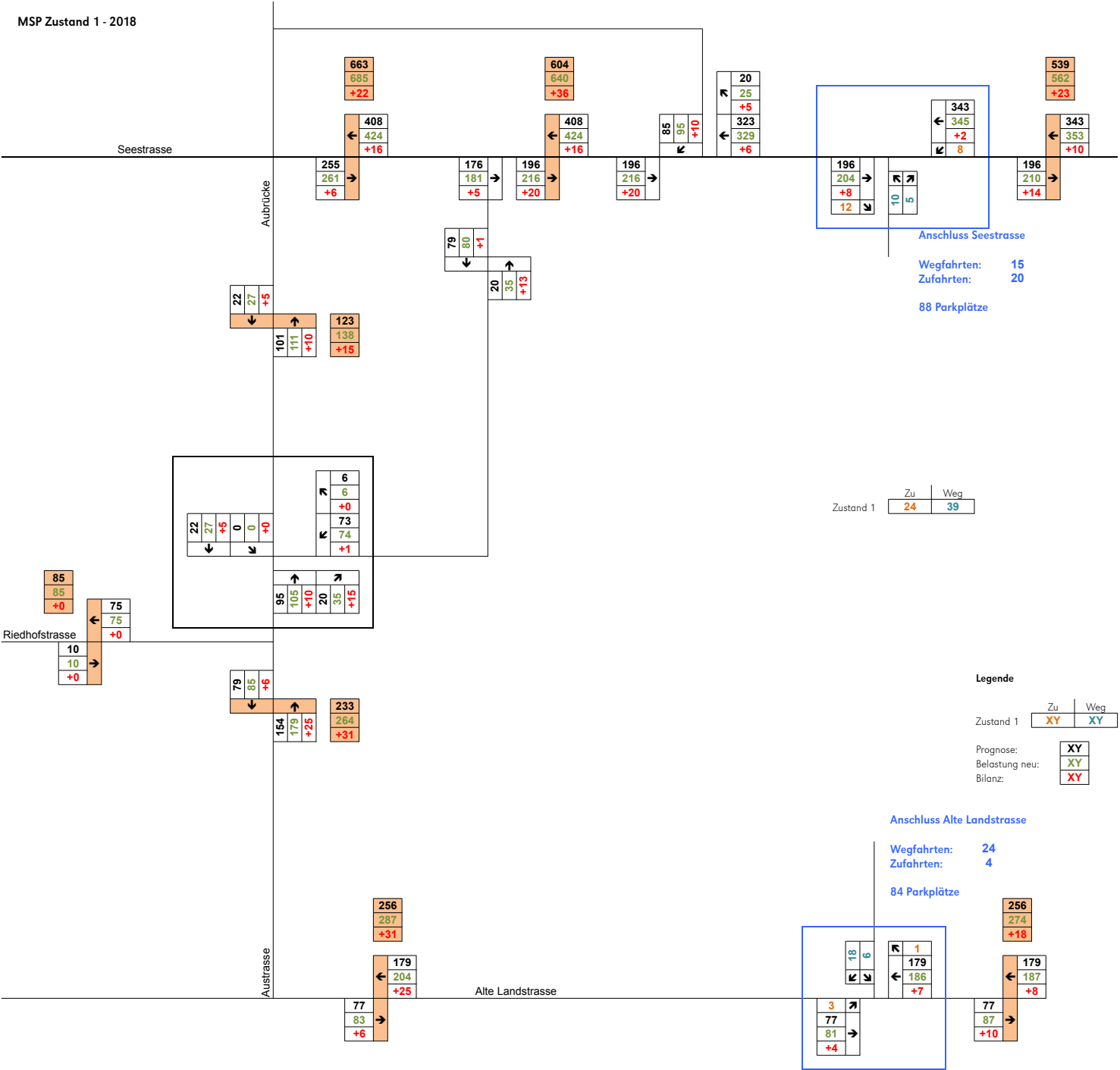


Abbildung 15: Netzbelastung Zustand 1 – 2018 -1. Bauetappe in der MSP

ASP Zustand 1 - 2018

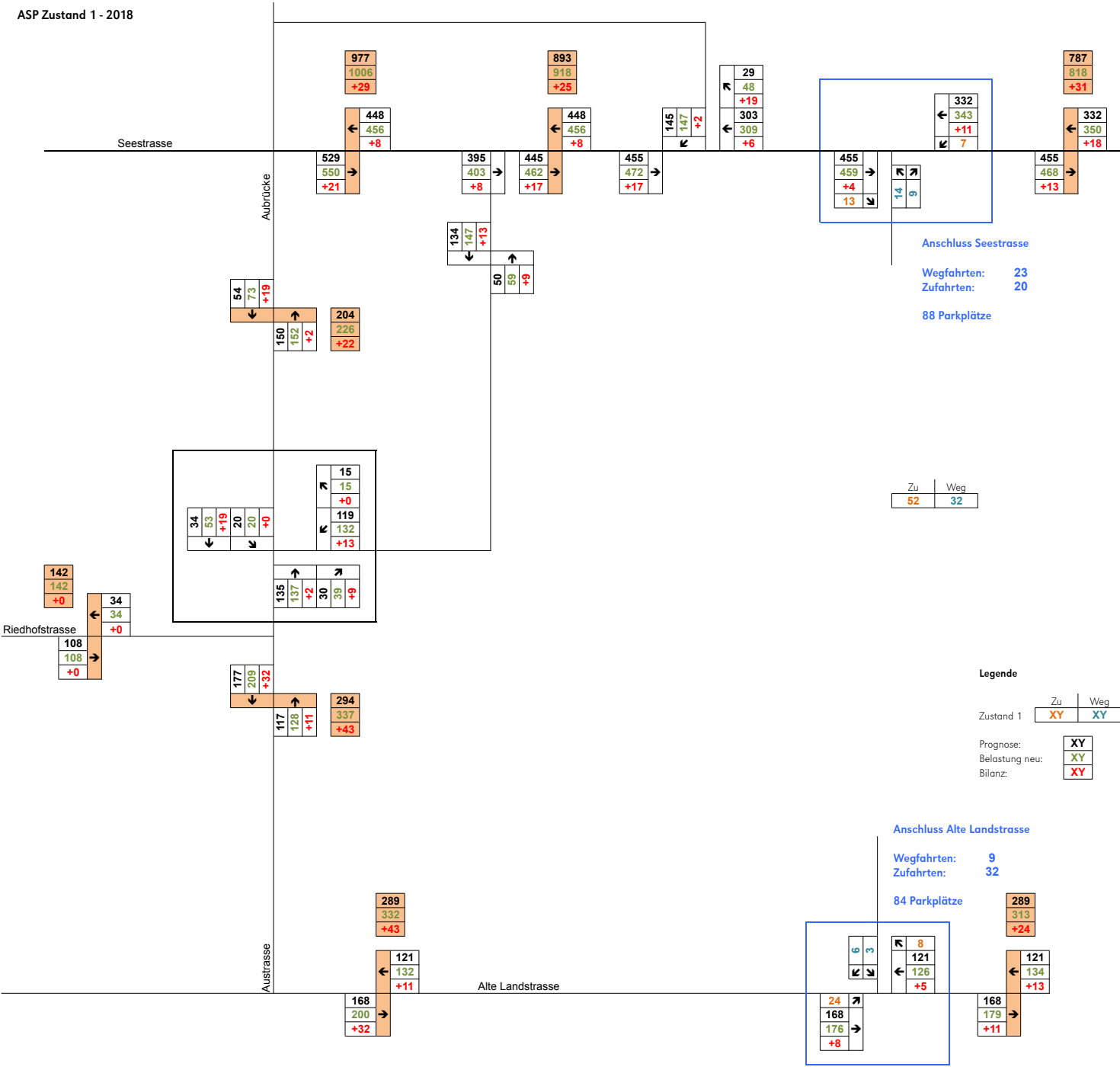


Abbildung 16: Netzbelastung Zustand 1 – 2018 -1. Bauetappe in der ASP

3.4.2 Zustand 3 – 2020

Im Zustand 3 werden durch die Wohn-, Gewerbs-, Verkaufs- und Ateliernutzung in der MSP rund 225 und in der ASP rund 380 Fahrten erzeugt.

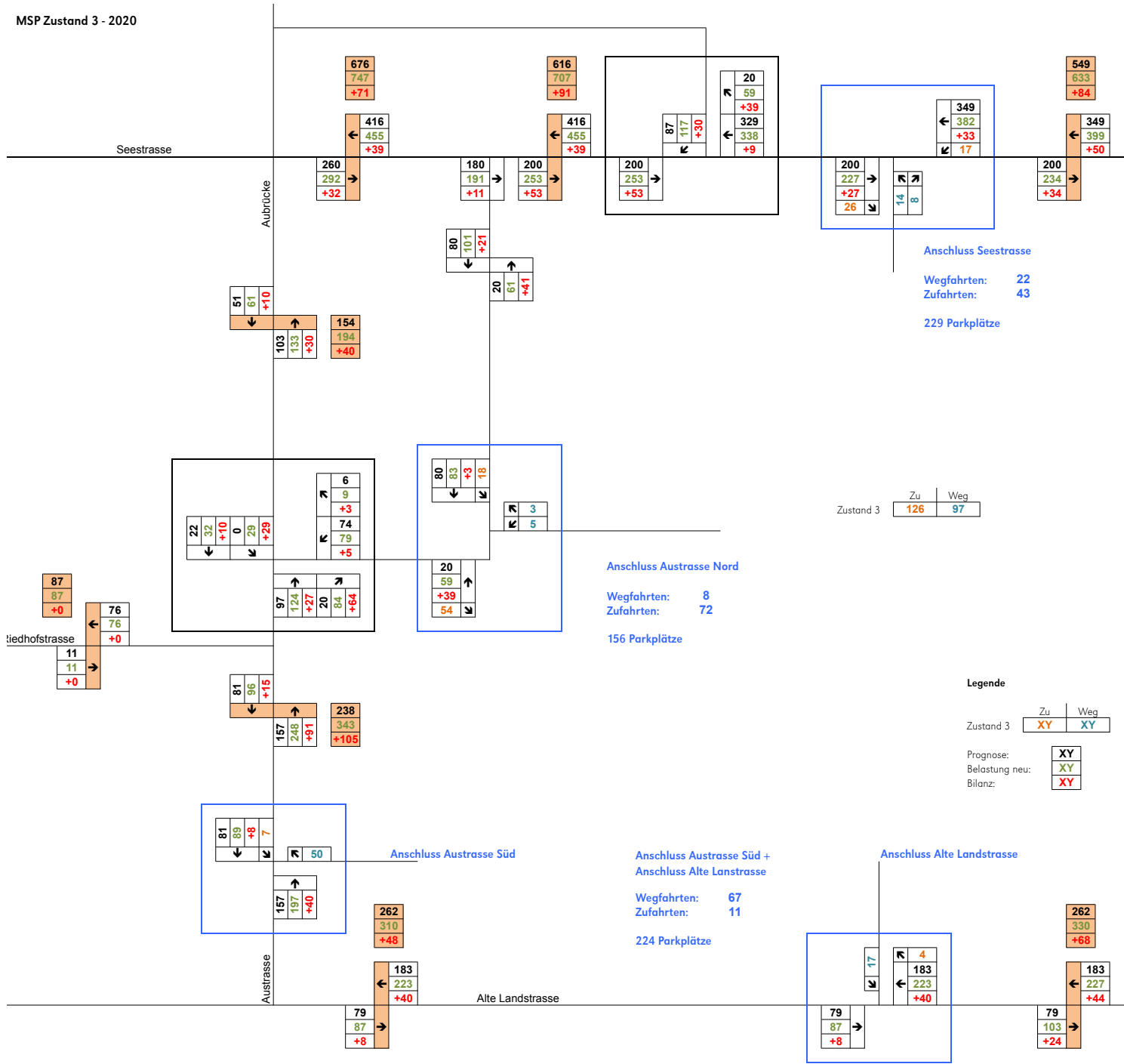


Abbildung 17: Netzbelastung Zustand 3 – 2020 – Vollausbau Variante 3 in der MSP

ASP Zustand 3 - 2020

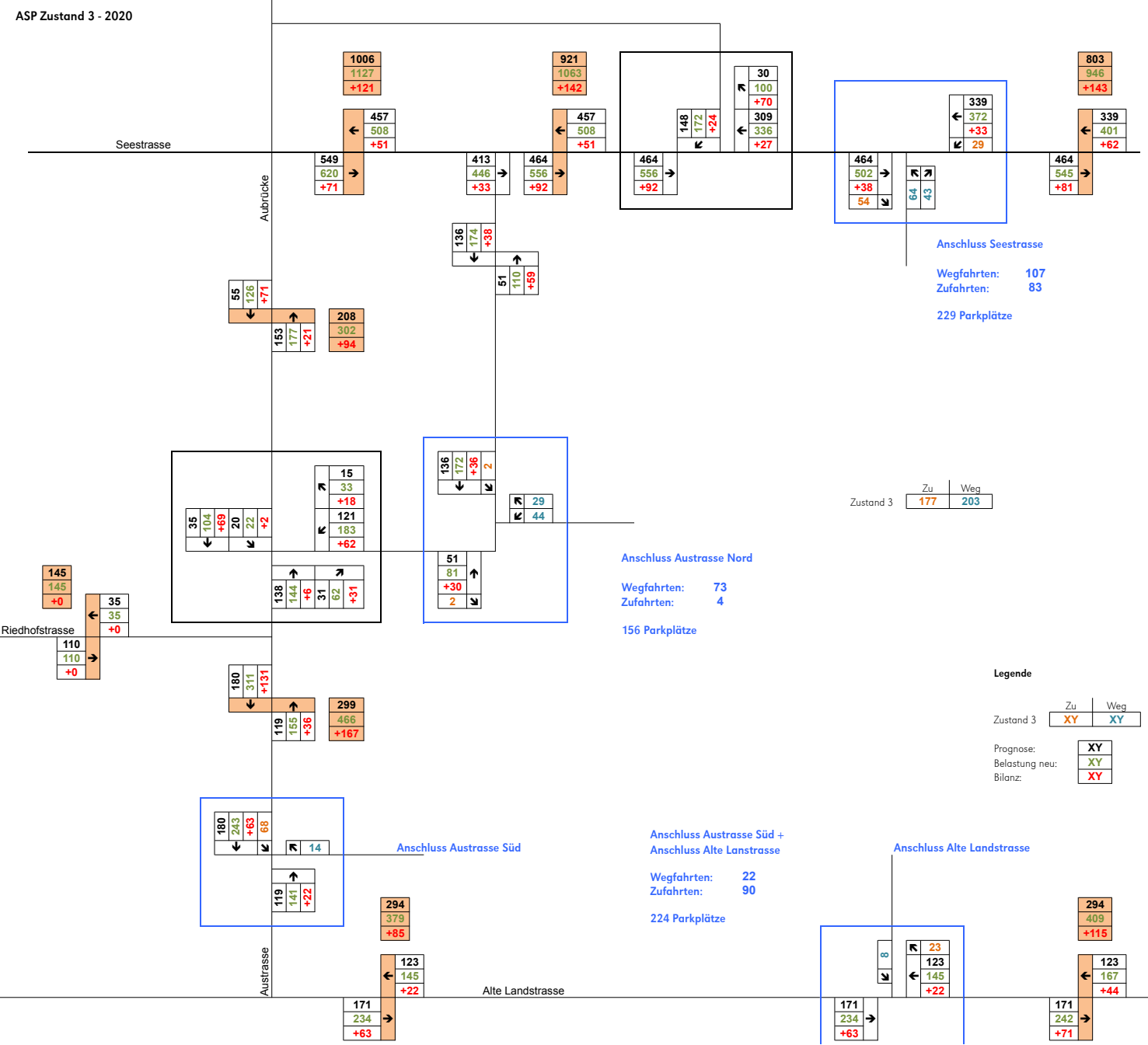


Abbildung 18: Netzbelastung Zustand 3 – 2020 – Vollausbau Variante 3 in der ASP

4 Leistungsbeurteilung Knoten Betriebszustände 2018/2020

4.1 Qualitätsstufen Knoten ohne Lichtsignalanlage

Für die Berechnung des Knotens wurde die Software Knobel 6.1.5 verwendet. Die Beurteilung der Verkehrsqualität wird anhand der Methode der Zeitlückentheorie durchgeführt (SN 640 022)¹.

Dabei gilt der Grundsatz, dass alle Zeitlücken im Hauptstrom durch Fahrzeuge des Nebenstroms gefüllt bzw. ausgenützt werden.

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit w (sec)	Beurteilung des Verkehrszustandes	
A ¹⁾	<10	sehr gut	Ausgezeichnete Verkehrsqualität. Höchstens geringe Zeitverluste. Die Mehrzahl der Fahrzeuge muss in der Regel nicht warten.
B ¹⁾	10-15	sehr gut	Gute Verkehrsbedingungen. Geringe Beeinflussung der untergeordneten Ströme durch die vortrittsberechtigten Ströme. Die Wartezeiten sind tolerierbar.
C ¹⁾	15-25	gut	Befriedigende Qualität. Deutliche Beeinflussung der untergeordneten Ströme. Spürbarer Anstieg der Wartezeit. Bildung von Stau, der aber bezüglich zeitlicher Dauer und räumlicher Ausdehnung keine nennenswerte Beeinträchtigung darstellt.
D ²⁾	25-45	ausreichend	Ausreichende Verkehrsqualität. Auslastung nahe bei der zulässigen Belastung. Behinderungen in Form von Haltevorgängen. Stabilität der Verkehrssituation hinsichtlich Stau und Wartezeiten.
E	45-80	kritisch	Mangelhafte Qualität des Verkehrszustandes. Übergang vom stabilen in den instabilen Verkehrszustand. Geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen führen zu stark ansteigenden Wartezeiten und Staulängen. Kein Stauabbau. Stark streuende Wartezeiten. Der Verkehr kann knapp bewältigt werden. Die Sicherheit nimmt deutlich ab.
F	>80	überlastet	Völlig ungenügender Zustand (Überlastung). Anzahl der zufließenden Fahrzeuge grösser als die Leistungsfähigkeit. Lange, wachsende Kolonnen und hohe Wartezeiten. Weitere Reduktionen der Sicherheit.

Tabelle 7: Qualitätsstufen Knoten ohne Lichtsignalanlagen gemäss SN 640 022;

1) Ziel: Qualitätsstufe A-C;

2) tolerierbar: Qualitätsstufe D

Anhand der Reserven können die einzelnen Verkehrsströme einer Qualitätsstufe zugeordnet werden. Angestrebt werden sollte eine Qualitätsstufe zwischen A und C. Verkehrsströme mit der Qualitätsstufe D können ebenfalls toleriert werden. Die für die Beurteilung der Verkehrsqualität kritischen Fahrbeziehungen sind allgemein das Linksabbiegen, das Linkseinmünden sowie das Rechtseinmünden. Die massgebende Qualitätsstufe für die Beurteilung eines Knotens ist die schlechteste Qualitätsstufe eines Stromes. Es kann somit sein, dass fast alle Ströme eine Qualitätsstufe A, der Linkseinmünder jedoch die Qualitätsstufe E aufweist und der gesamte Knoten somit mit der Qualität E beurteilt wird. Nachfolgend wird die Leistungsfähigkeiten der Anschlussknoten für den Zustand 1 – 2018 und den Zustand 3 – 2020 in der MSP und der ASP beurteilt.

¹ VSS-Norm SN 640 022; Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit: Knoten ohne Lichtsignalanlage

4.2 Zustand 1 – 2018

Die Leistungsbeurteilung des Zustands 1 ergibt für beide Anschlüsse die Qualitätsstufe A, was für eine ausgezeichnete Verkehrsqualität steht (siehe Anhang D).

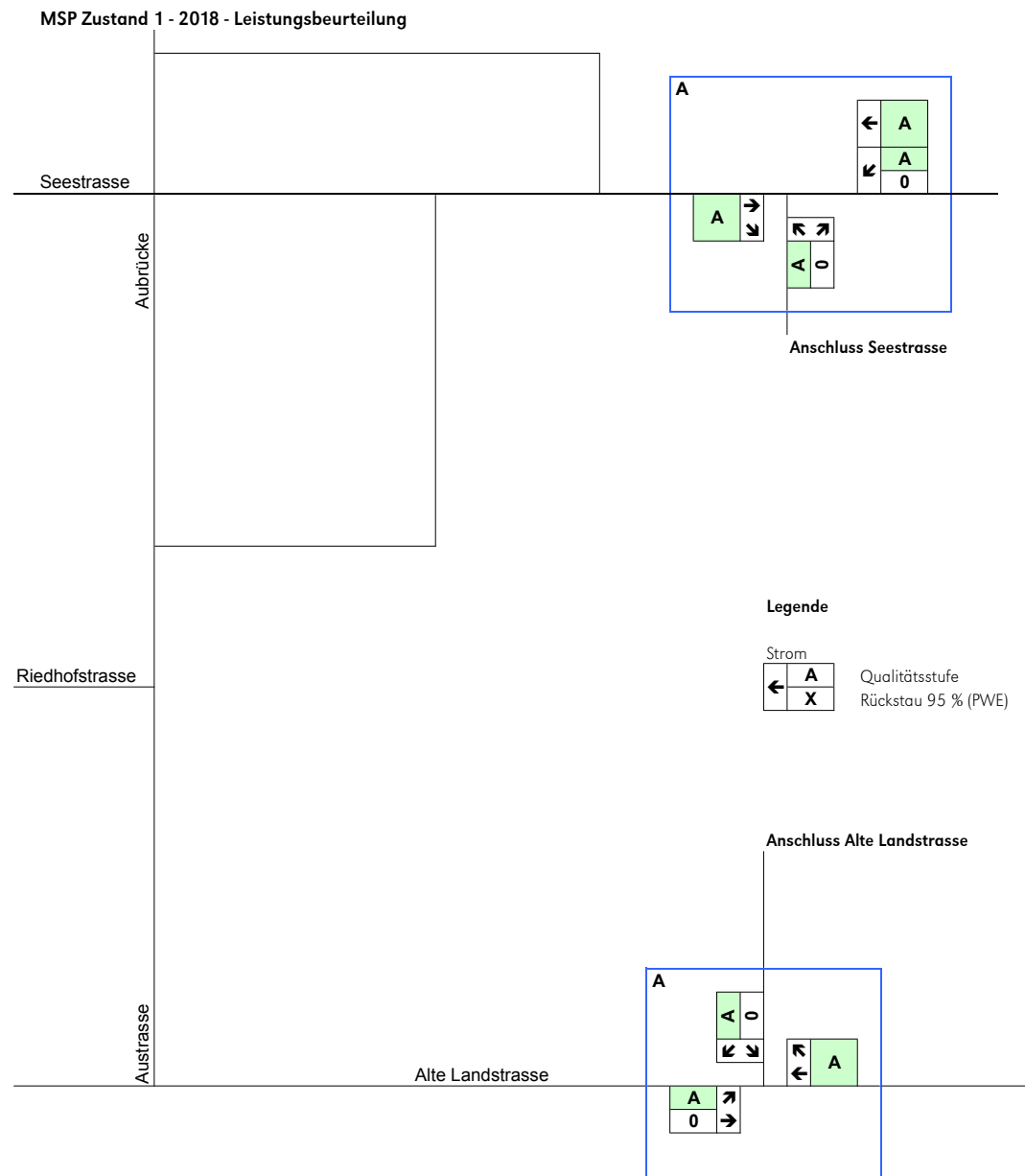


Abbildung 19: Leistungsbeurteilung Zustand 1 – 2018 -1. Bauetappe in der MSP

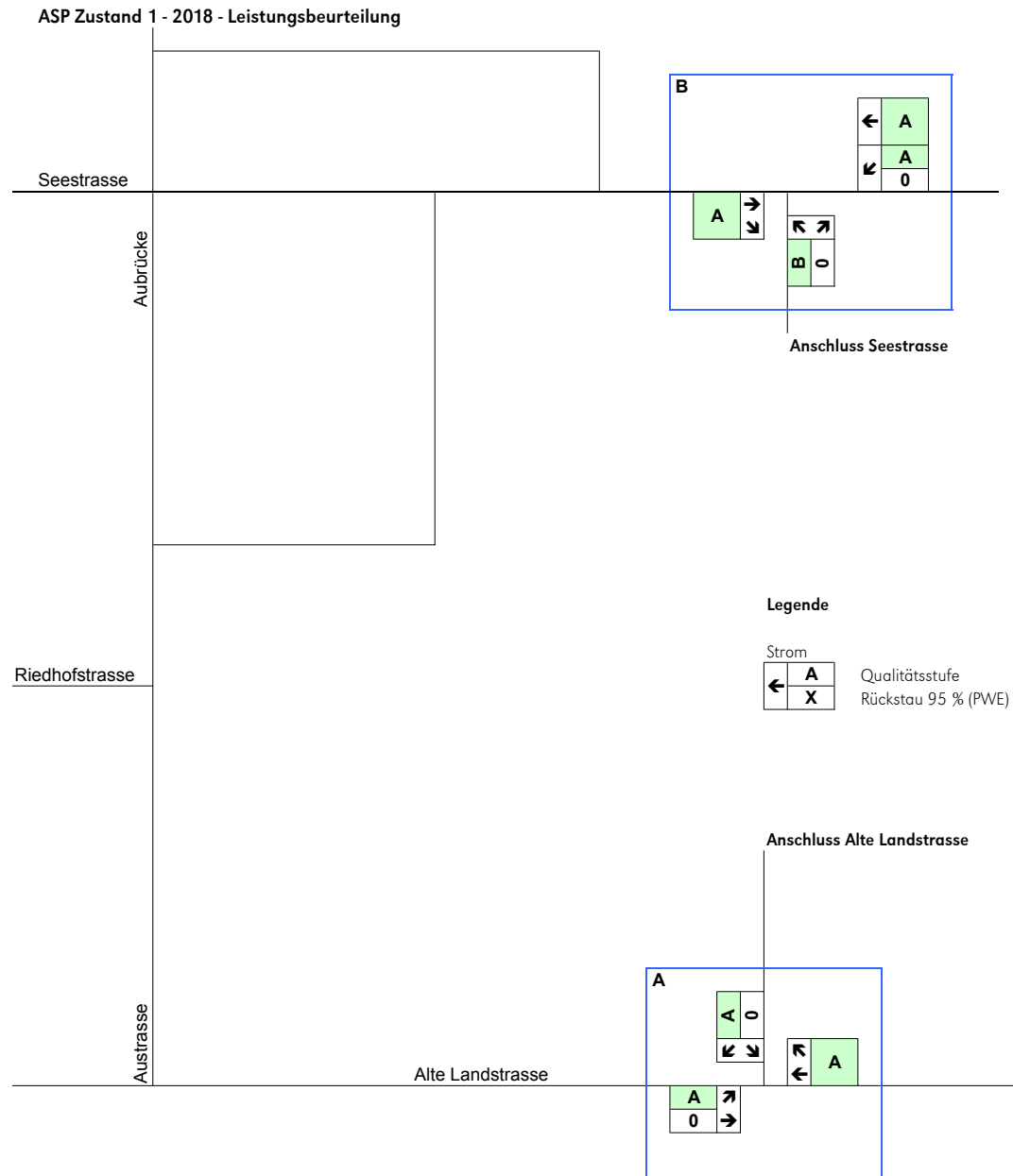


Abbildung 20: Leistungsbeurteilung Zustand 1 – 2018 -1. Bauetappe in der ASP

4.3 Zustand 3 - 2020

Im Zustand 3 ist die Verkehrsqualität in der MSP an allen Anschlussknoten ausgezeichnet (siehe Anhang E). In der ASP weist der Anschluss Seestrassse eine Qualitätsstufe B auf, was jedoch immer noch eine gute bis sehr gute Verkehrsbedingung bedeutet. Die Wartezeiten sind nach wie vor tolerierbar und die verschiedenen Verkehrsströme behindern sich gegenseitig nur gering. Der Rückstau 95%² beträgt in der ASP maximal 1 PWE beim Anschluss Seestrassse.

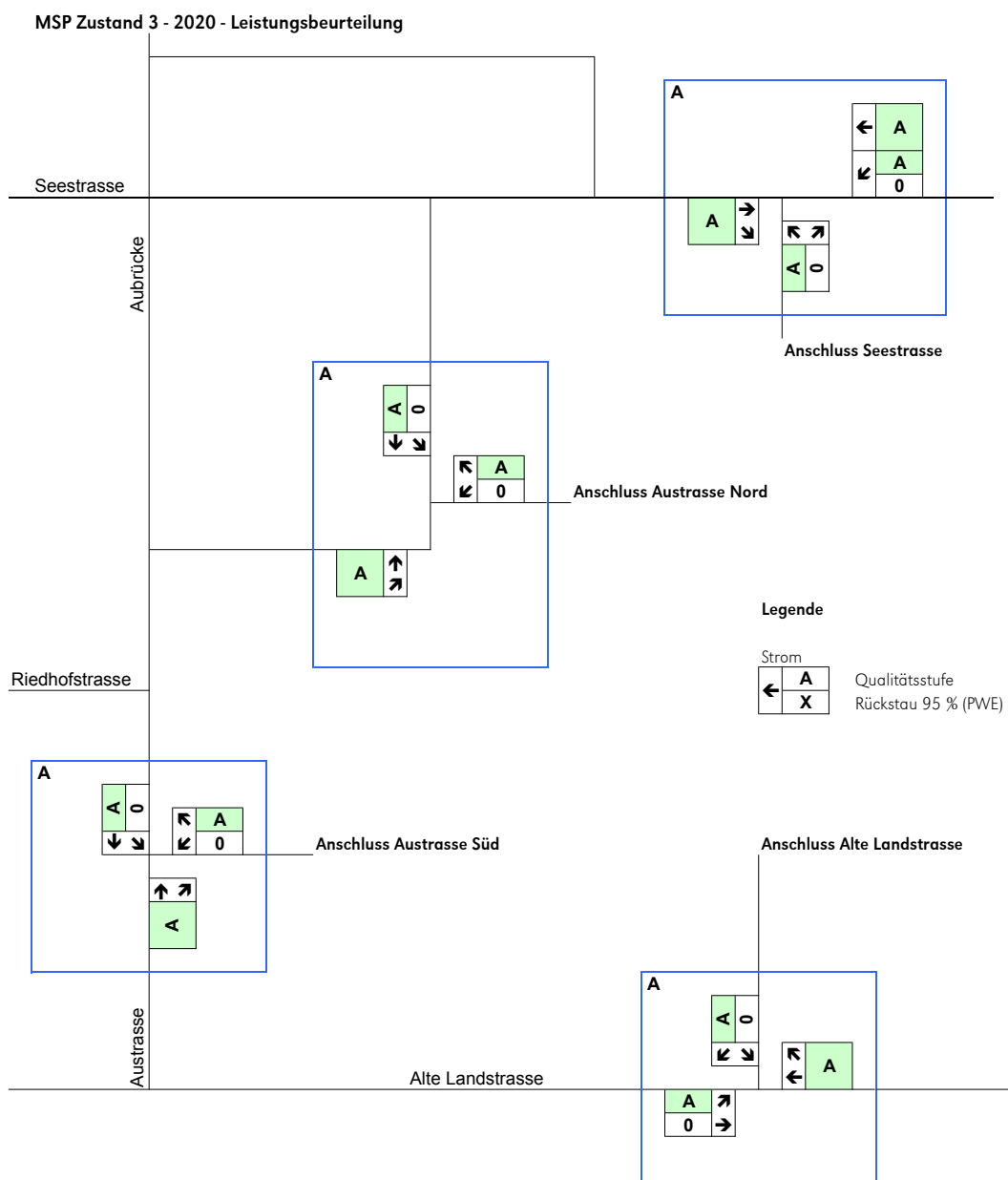


Abbildung 21: Leistungsbeurteilung Zustand 3 – 2020 – Vollausbau Variante 3 in der MSP

² Rückstaulänge, die in 95% der Zeit erreicht oder unterschritten wird.

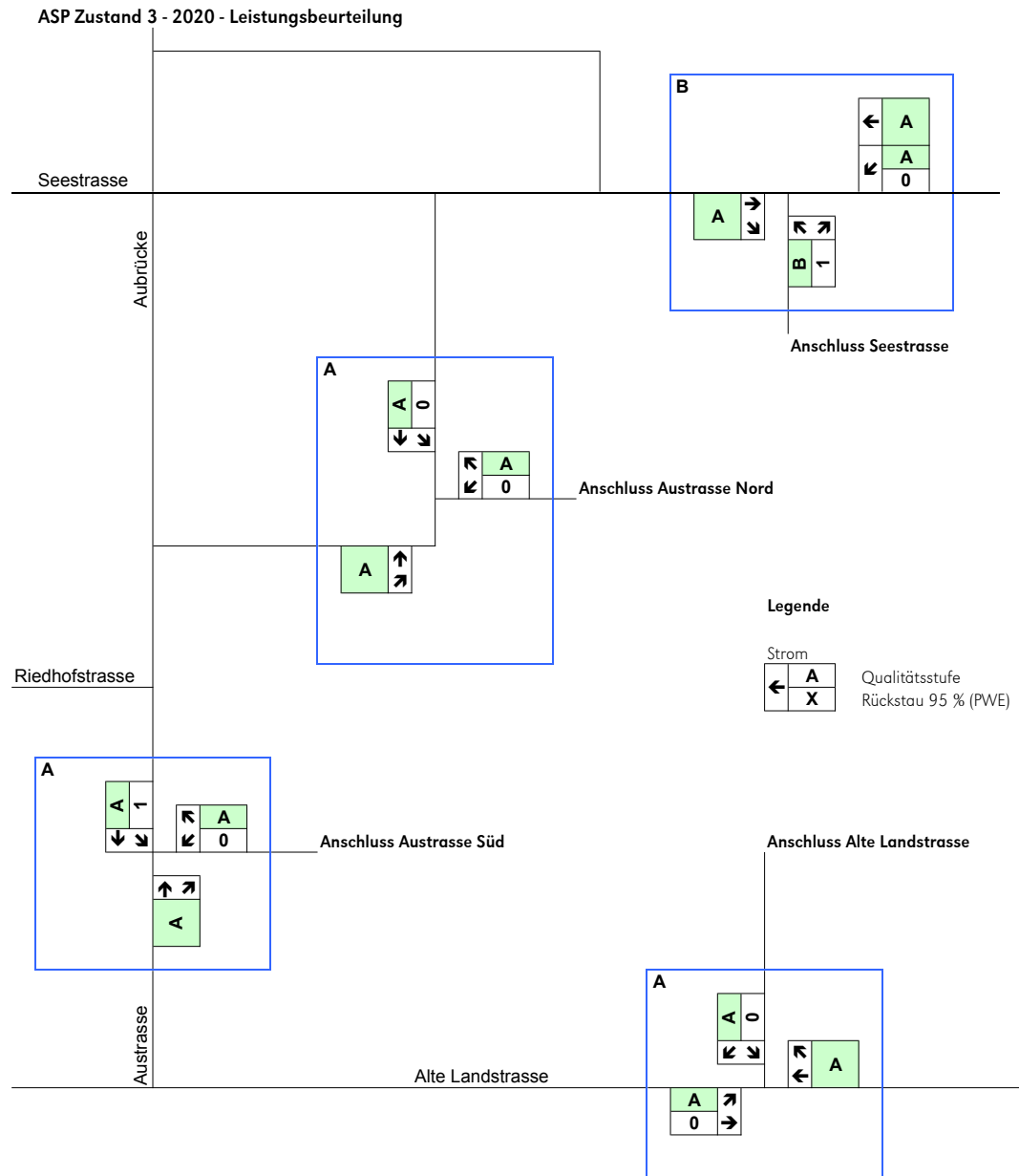


Abbildung 22: Leistungsbeurteilung Zustand 3 – 2020 – Vollausbau Variante 3 in der ASP

4.4 Fazit Leistungsbeurteilung

Aufgrund der geplanten Nutzungen des AuParks ist keine spürbare Beeinträchtigung der Verkehrsqualität an den überprüften Anschlussknoten zu erwarten. Die Verkehrsqualität an den Anschlussknoten ist sehr gut. Die mittlere Wartezeit beträgt maximal 14 s für die Linkseinmündenden vom Anschluss Seestrasse auf die Seestrasse in der ASP im Zustand 3. Der Rückstau 95 % liegt dort bei einer Fahrzeuglänge. Es besteht also keine Gefahr, dass die geplanten Anschlüsse andere Knoten des Verkehrssystems beeinträchtigen. Aufgrund der ermittelten Rückstaulänge besteht keine Gefahr eines Rückstaus von den Anschlüssen des AuParks auf die Seestrasse.

Aufgrund der Verkehrsführung von der Seestrasse auf die Austrasse ist keine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der zwei Knoten auf der Seestrass - Austrasse Nord / Seestrasse und Seestrasse / Austrasse - zu erwarten. Für die Leistungsfähigkeit massgebende Linksabbieger von der Seestrasse auf die Austrasse sind keine vorhanden.

Da sämtliche Anschlüsse eine sehr gute Verkehrsqualität aufweisen, muss die Leistungsbeurteilung für den Zustand 2 nicht durchgeführt werden. Im Zustand 2 werden weniger Fahrten als im Zustand 3 erzeugt. Die Leistungsfähigkeit wird demnach auch im Zustand 2 sehr gut sein.

5 Massnahmen

Leistungsfähigkeit

Da die Verkehrsqualität an den Anschlüssen sehr gut ist, sind aus Gründen der Leistungsfähigkeit keine Anpassungen der Geometrie der Anschlussknoten nötig. Die Geometrie des Anschlusses Seestrasse wurde skizziert. Wie die vorliegenden Berechnungen zeigen, ist die Länge der Vorsortierung ausreichend. Mit den 30m können ein Lastwagen mit Anhänger und zusätzlich ein Personenwagen bis zum Abbiegevorgang auf dem Vorsortierstreifen warten.

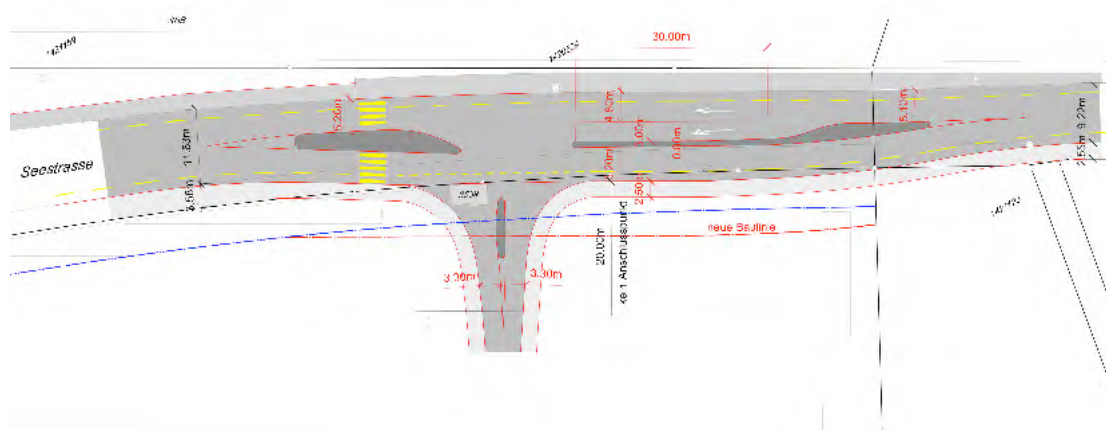


Abbildung 23: Skizze Anschluss Seestrasse

Knotensichtweiten

Die einzuhaltenden Sichtweiten sind auf den Plänen im Anhang dargestellt. Die dargestellten Sichtfelder müssen in einem Bereich zwischen 0.60 m und 3.00 m über der Fahrbahn hindernisfrei sein. Dies gilt auch für die Bepflanzung, Werbeplakate und parkierte Fahrzeuge. In der Umgebungsgestaltung müssen daher Anpassungen vorgenommen werden. Bäume, die im Sichtfeld stehen, dürfen nicht realisiert werden. Nur so kann die Verkehrssicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden.

Der Anschluss Seestrasse (siehe Plan 14.120-01, Anhang F) ist in Ordnung.

Im Plan 14.120-02 sind die Knotensichtweiten im Bereich der Mittelschule dargestellt. Mit dem Seitenradar SR2 Austrasse sind auch die Geschwindigkeiten erhoben worden. Die Geschwindigkeit V85% lag bei rund 40 km/h. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung des Gefälles wird der Mittelwert zwischen 35m und 50m bei 40 km/h berücksichtigt (42.50m). Bei der Sichtweite nach rechts MIV sind Anpassungen notwendig. Auf Bäume bei der Abfahrt von der Seestrasse zur Austrasse ist zu verzichten (siehe auch Plan 14.120-05).

Im Bereich der TG-Ausfahrt auf die Austrasse (Plan 14.120-03) dürfen die eingezeichneten Parkplätze, die sich im Sichtfeld befinden, nicht realisiert werden. Sie behindern die Sicht auf die fahzeugähnliche Geräte FäG. Im Kurvenbereich ist die Bepflanzung leicht anzupassen.

Die Sichtweite beim Anschluss Alte Landstrasse ist in Ordnung (Plan 14.120-04).

6 Fazit

Leistungsbeurteilung

Die untersuchten Anschlussknoten weisen im Zustand 3, in dem die grösste Verkehrsmenge erzeugt wird, eine sehr gute Verkehrsqualität auf. Das kantonale Verkehrsmodell prognostiziert für das Jahr 2030 eine Verkehrsabnahme auf der Seestrasse. Um zu überprüfen, ob das Erschliessungssystem auch bei einer Verkehrszunahme funktioniert, wurde aber von einer jährlichen Verkehrszunahme von +1 % ausgegangen. Mit dem Resultat dieser Beurteilung ist auch der Zustand 2, aus verkehrstechnischer Sicht bezüglich der Leistungsfähigkeit der Anschlüsse, unproblematisch. Auch der Zustand 1 weist eine sehr gute Verkehrsqualität aus.

Beim Anschluss Seestrasse entsteht eine Rückstau 95% von einer Personenwagenlänge im Zustand 3 ASP. Damit ist sichergestellt, dass die Leistungsfähigkeit, insbesondere der Seestrasse, nicht durch die Anschlüsse des AuParks beeinträchtigt wird. Aufgrund der ermittelten Rückstaulängen ist nicht zu erwarten, dass sich die Knoten gegenseitig beeinträchtigen.

Die bestehenden Knoten auf der Seestrasse (Seestrasse / Austrasse) wurden nicht auf ihre Leistungsfähigkeit überprüft. Aufgrund der Verkehrsführung sind keine Linksabbiegerströme von der Seestrasse auf die Austrasse vorhanden. Da vor allem die Linksabbieger ausschlaggebend für die Verkehrsqualität eines Knotens sind, kann von einer sehr guten Leistungsfähigkeit der Knoten ausgegangen werden.

Massnahmen

Aufgrund der Leistungsbeurteilung der Anschlüsse sind keine Anpassungen an der Geometrie der Anschlussknoten nötig. Bei den Sichtweiten sind einige Anpassungen notwendig.

Stadt Wädenswil

Gestaltungsplan „AuPark“

Anhang zum Verkehrsgutachten

14.120 / 23. Februar 2015



Auftraggeber

SGI Schweizerische Gesellschaft für Immobilien AG
Puls 5
Giessereistrasse 18
Postfach 1601
8031 Zürich

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Adrian Arquisch, arquisch@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Valérie Kappeler, kappeler@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieurin

Guido Gisler, gisler@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Inhaltsverzeichnis

1	A Erhebung	1
2	B Verkehrsprognose	23
3	C Fahrtenberechnung Zustände 1 bis 3	24
4	D Leistungsbeurteilung Zustand 1 2018	26
5	E Leistungsbeurteilung Zustand 3 2020	31
6	F Sichtweiten Anschlüsse und Fussgängerstreifen	40

1 A Erhebung

Projekt: 14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan AU-Park, Verkehrsgutachten
 Knoten: Seestrasse West, Seestrasse Ost, Austrasse
 Datum: 06.11.14
 Zeit: 07.00 - 08.00 Uhr
 Ausgefüllt durch: DK

TEAMverkehr.zug at

Zusammenstellung

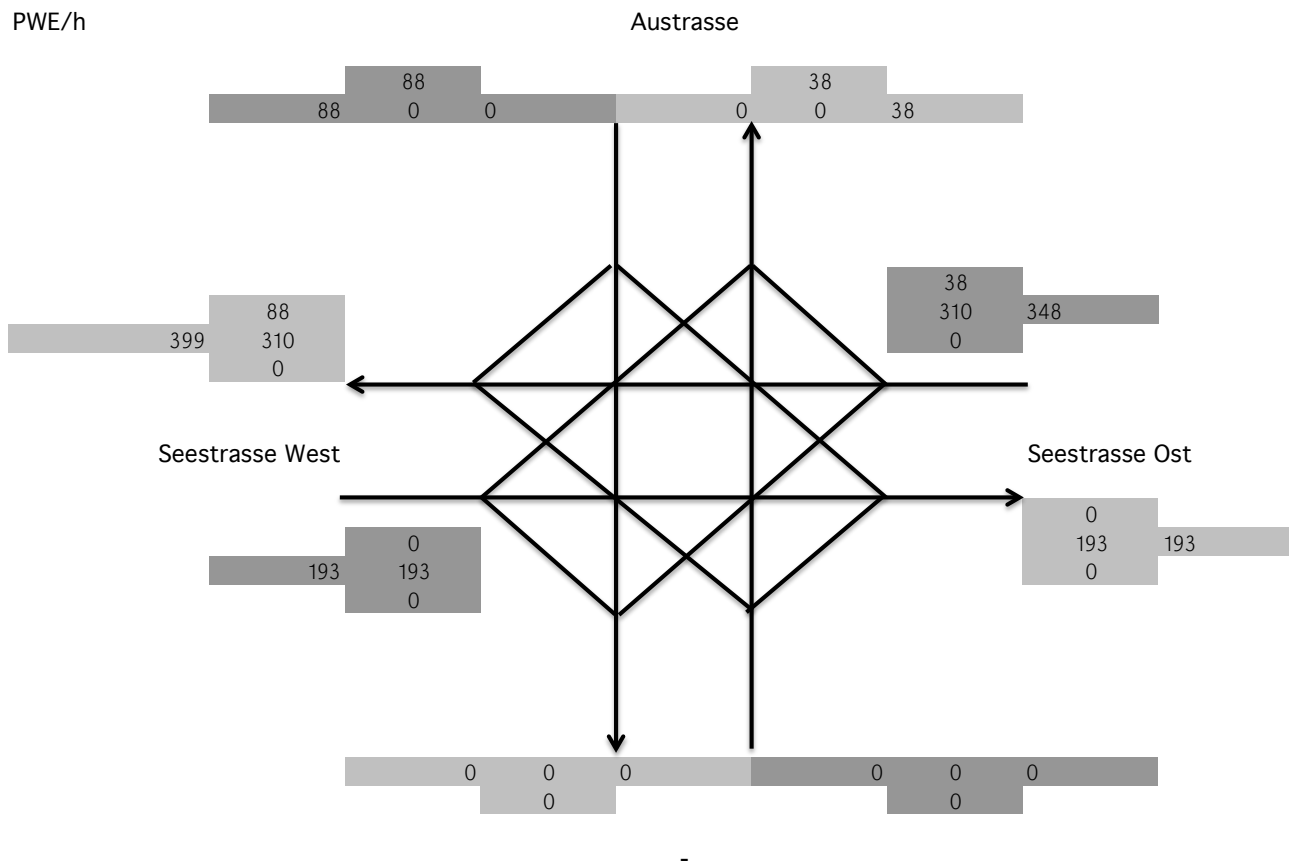
Strassen	Strom	PW	LW	LW + Anhng	Motorräder	Velo / Mofa	PWE
Seestrasse West	1	0	0	0	0	0	0
	2	182	6	0	0	7	193
	3	0	0	0	0	0	0
-	4	0	0	0	0	0	0
	5	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0
Seestrasse Ost	7	0	0	0	0	0	0
	8	299	6	0	0	9	310
	9	37	0	0	1	1	38
Austrasse	10	0	0	0	0	0	0
	11	0	0	0	0	0	0
	12	83	2	1	0	1	88

Legende

1 Seestrasse West	nach	Austrasse	7 Seestrasse Ost	nach	-
2 Seestrasse West	nach	Seestrasse Ost	8 Seestrasse Ost	nach	Seestrasse West
3 Seestrasse West	nach	-	9 Seestrasse Ost	nach	Austrasse
4 -	nach	Seestrasse West	10 Austrasse	nach	Seestrasse Ost
5 -	nach	Austrasse	11 Austrasse	nach	-
6 -	nach	Seestrasse Ost	12 Austrasse	nach	Seestrasse West

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

PWE/h



Projekt: 14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan AU-Park, Verkehrsgutachten
 Knoten: Seestrasse West, Seestrasse Ost, Austrasse
 Datum: 06.11.14
 Zeit: 17.00 - 18.00 Uhr
 Ausgefüllt durch: DK

TEAMverkehr.zug at

Zusammenstellung

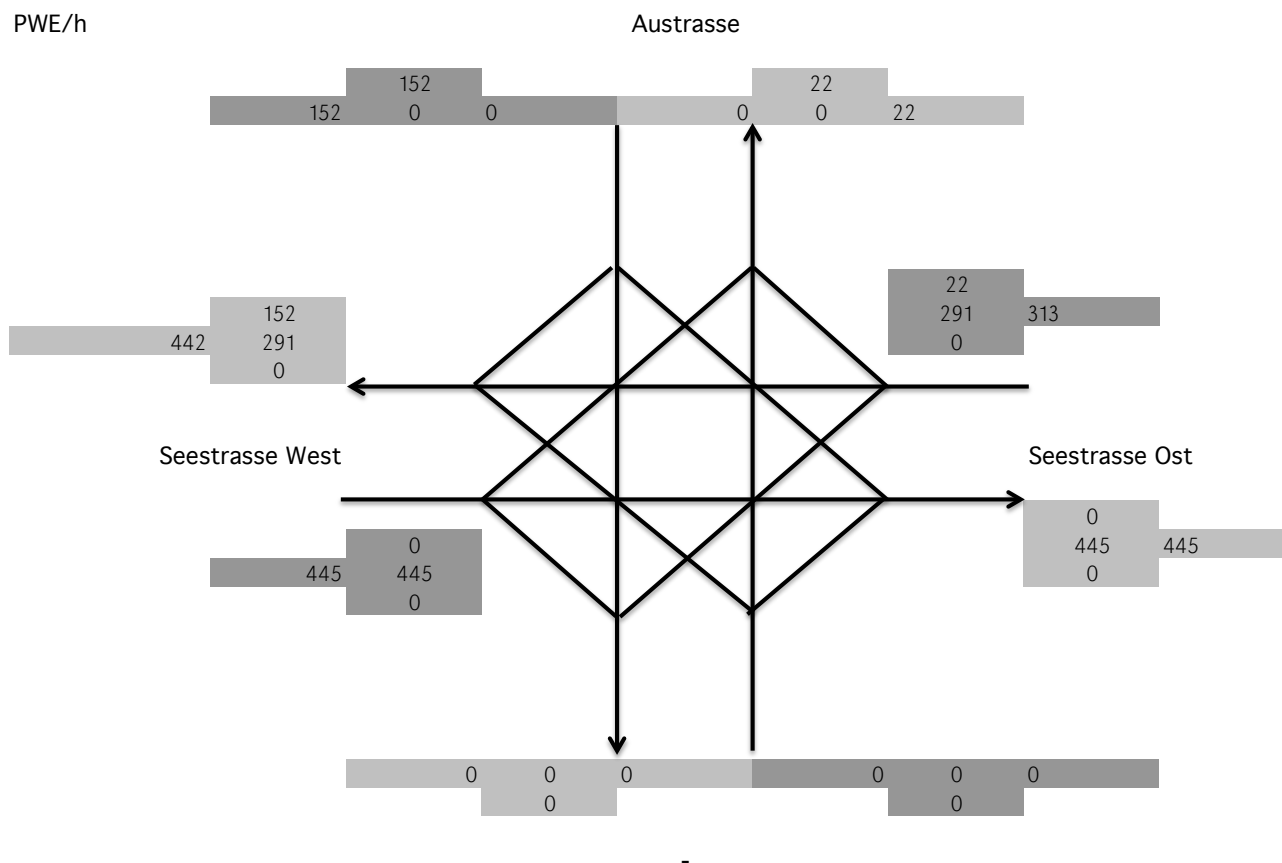
Strassen	Strom	PW	LW	LW + Anhng	Motorräder	Velo / Mofa	PWE
Seestrasse West	1	0	0	0	0	0	0
	2	428	8	1	2	7	445
	3	0	0	0	0	0	0
-	4	0	0	0	0	0	0
	5	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	0
Seestrasse Ost	7	0	0	0	0	0	0
	8	284	3	0	2	4	291
	9	22	0	0	0	0	22
Austrasse	10	0	0	0	0	0	0
	11	0	0	0	0	0	0
	12	151	0	0	1	0	152

Legende

1 Seestrasse West	nach	Austrasse	7 Seestrasse Ost	nach	-
2 Seestrasse West	nach	Seestrasse Ost	8 Seestrasse Ost	nach	Seestrasse West
3 Seestrasse West	nach	-	9 Seestrasse Ost	nach	Austrasse
4 -	nach	Seestrasse West	10 Austrasse	nach	Seestrasse Ost
5 -	nach	Austrasse	11 Austrasse	nach	-
6 -	nach	Seestrasse Ost	12 Austrasse	nach	Seestrasse West

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

PWE/h



Projekt: 14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan AU-Park, Verkehrsgutachten
 Knoten: Austrasse, Seestrasse, RAU Ausbildungszentrum
 Datum: 06.11.14
 Zeit: 07.00 - 08.00 Uhr
 Ausgefüllt durch: DK

TEAMverkehr.zug at

Zusammenstellung

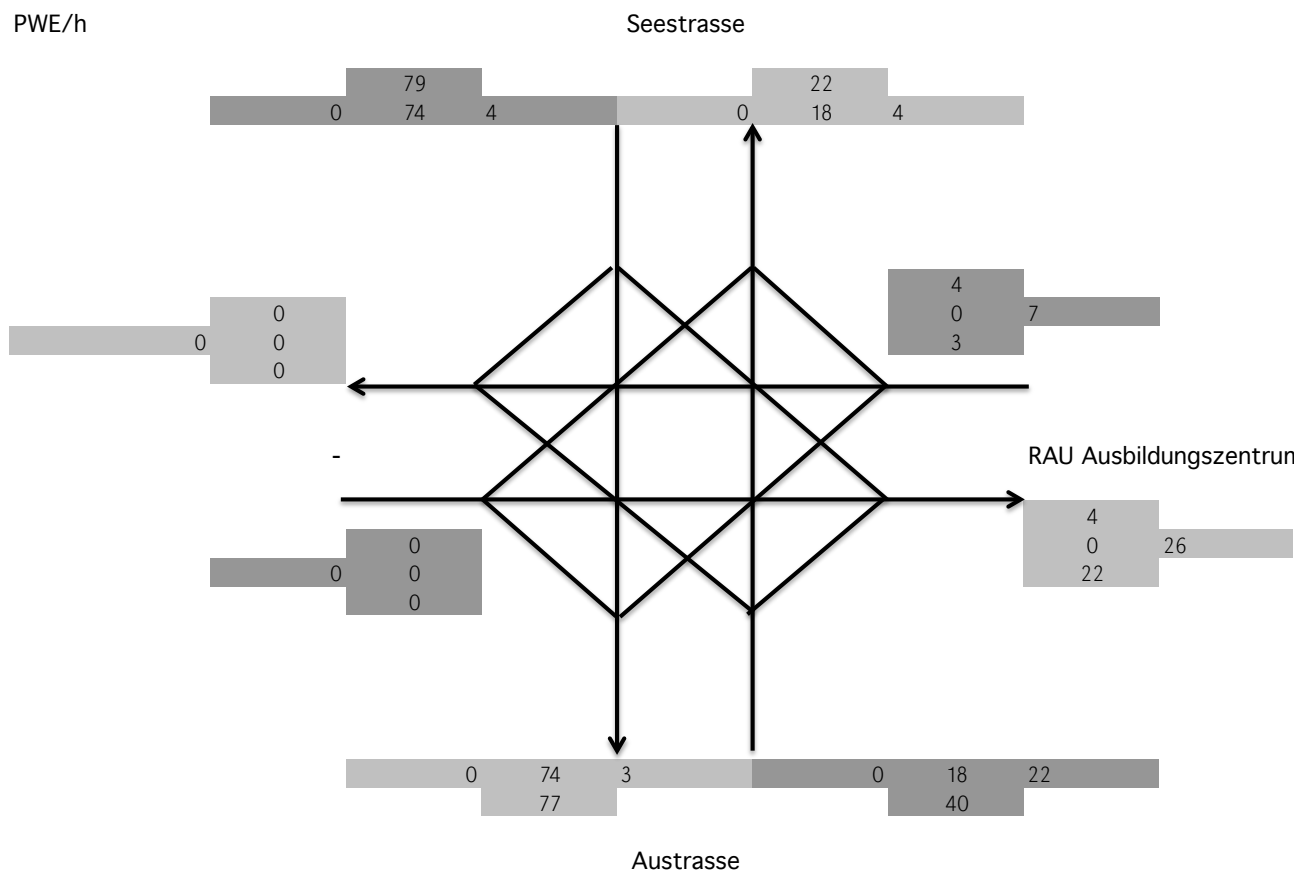
Strassen	Strom	PW	LW	LW + Anhng	Motorräder	Velo / Mofa	PWE
-	1	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	0	0
	3	0	0	0	0	0	0
Austrasse	4	0	0	0	0	0	0
	5	18	0	0	0	0	18
	6	22	0	0	0	0	22
RAU Ausbildungszentrum	7	3	0	0	0	0	3
	8	0	0	0	0	0	0
	9	4	0	0	0	0	4
Seestrasse	10	4	0	0	0	1	4
	11	70	0	2	0	1	74
	12	0	0	0	0	0	0

Legende

1 -	nach	Seestrasse	7 RAU Ausbildung	nach	Austrasse
2 -	nach	RAU Ausbildung	8 RAU Ausbildung	nach	-
3 -	nach	Austrasse	9 RAU Ausbildung	nach	Seestrasse
4 Austrasse	nach	-	10 Seestrasse	nach	RAU Ausbildungszentrum
5 Austrasse	nach	Seestrasse	11 Seestrasse	nach	Austrasse
6 Austrasse	nach	RAU Ausbildung	12 Seestrasse	nach	-

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

PWE/h



Projekt: 14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan AU-Park, Verkehrsgutachten
 Knoten: Austrasse, Seestrasse, RAU Ausbildungszentrum
 Datum: 06.11.14
 Zeit: 17.00 - 18.00 Uhr
 Ausgefüllt durch: DK

TEAMverkehr.zug at

Zusammenstellung

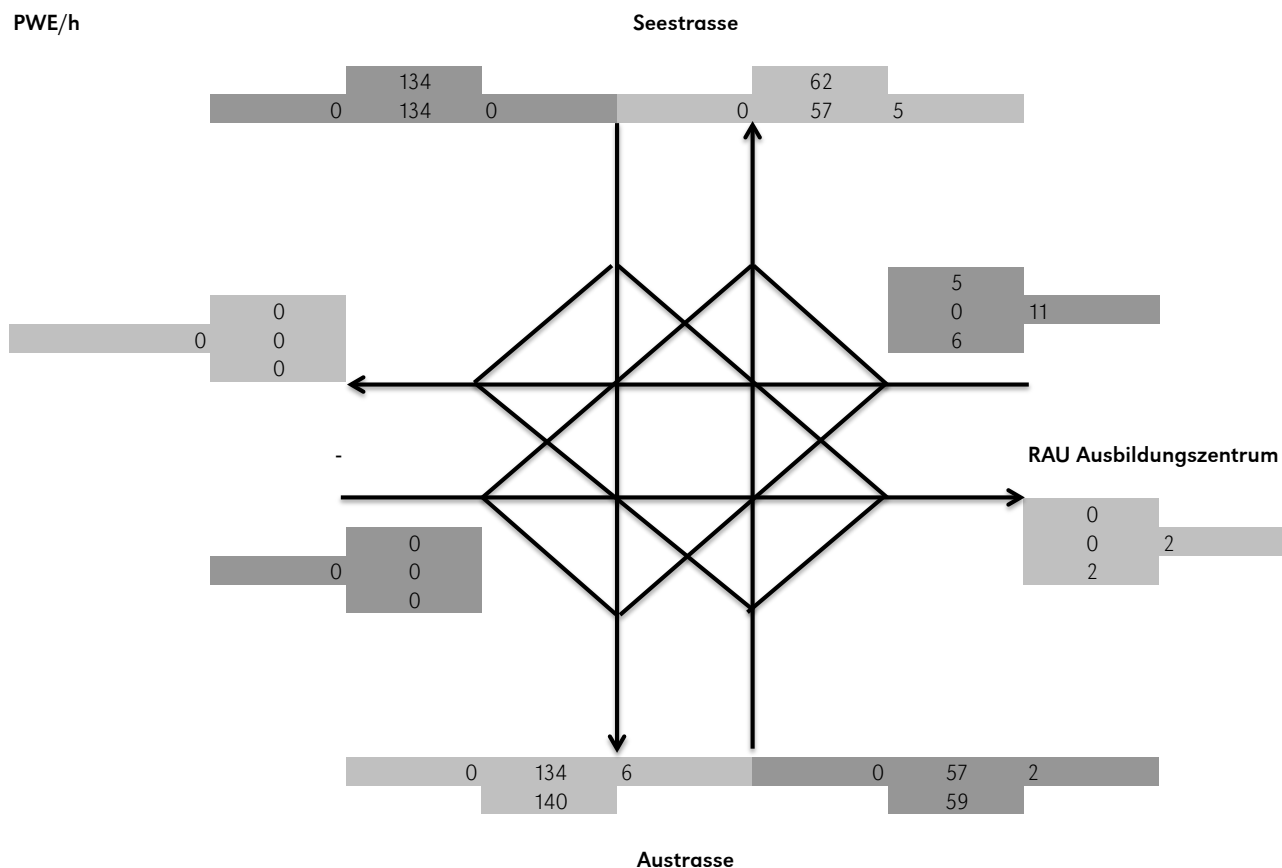
Strassen	Strom	PW	LW	LW + Anhng	Motorräder	Velo / Mofa	PWE
-	1	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	0	0
	3	0	0	0	0	0	0
Austrasse	4	0	0	0	0	0	0
	5	56	0	0	1	0	57
	6	2	0	0	0	0	2
RAU Ausbildungszentrum	7	6	0	0	0	1	6
	8	0	0	0	0	0	0
	9	5	0	0	0	0	5
Seestrasse	10	0	0	0	0	0	0
	11	133	0	0	1	2	134
	12	0	0	0	0	0	0

Legende

1 -	nach	Seestrasse	7 RAU Ausbildung	nach	Austrasse
2 -	nach	RAU Ausbildung	8 RAU Ausbildung	nach	-
3 -	nach	Austrasse	9 RAU Ausbildung	nach	Seestrasse
4 Austrasse	nach	-	10 Seestrasse	nach	RAU Ausbildungszentrum
5 Austrasse	nach	Seestrasse	11 Seestrasse	nach	Austrasse
6 Austrasse	nach	RAU Ausbildung	12 Seestrasse	nach	-

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

PWE/h



Zusammenstellung

Strassen	Strom	PW	LW	LW + Anhng	Motorräder	Velo / Mofa	PWE
0	1	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	0	0
	3	0	0	0	0	0	0
Austrasse Süd	4	0	0	0	0	0	0
	5	86	2	1	0	0	91
	6	32	0	0	0	0	32
Einfahrt Seestrasse	7	65	2	2	1	0	73
	8	0	0	0	0	0	0
	9	10	1	0	0	0	12
Austrasse Nord	10	18	0	0	0	2	19
	11	21	0	0	0	0	21
	12	0	0	0	0	0	0

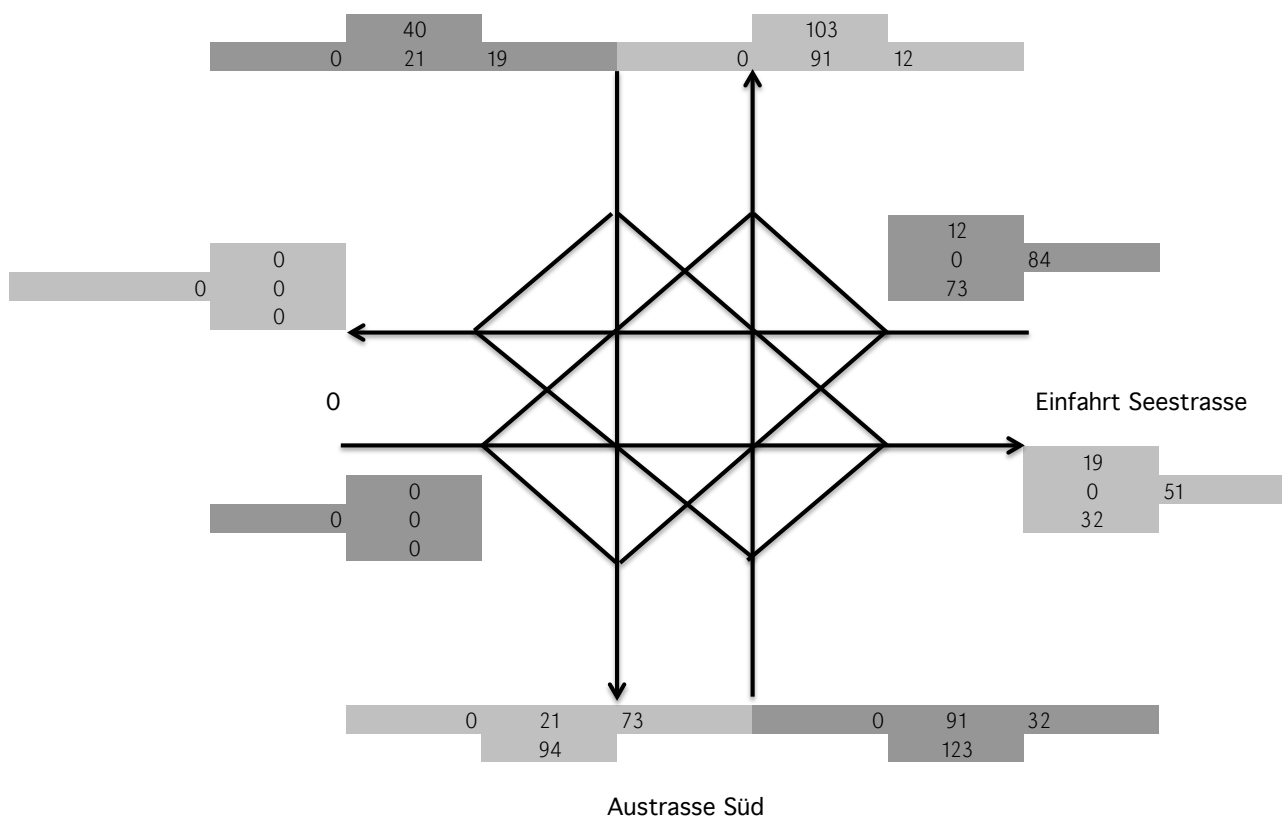
Legende

1	0	nach	Austrasse Nord	7	Einfahrt Seestr	nach	Austrasse Süd
2	0	nach	Einfahrt Seestr	8	Einfahrt Seestr	nach	0
3	0	nach	Austrasse Süd	9	Einfahrt Seestr	nach	Austrasse Nord
4	Austrasse Süd	nach	0	10	Austrasse Nord	nach	Einfahrt Seestrasse
5	Austrasse Süd	nach	Austrasse Nord	11	Austrasse Nord	nach	Austrasse Süd
6	Austrasse Süd	nach	Einfahrt Seestr	12	Austrasse Nord	nach	0

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

PWE/h

Austrasse Nord



Projekt: 14.120, Wädenswil, Gestaltungsplan "Au Park", Verkehrsgutachten
 Knoten: Austrasse / Seestrasse
 Datum: 06.11.14
 Zeit: 17:00 - 18:00 Uhr
 Ausgefüllt durch: mh

TEAMverkehr.zug at

Zusammenstellung

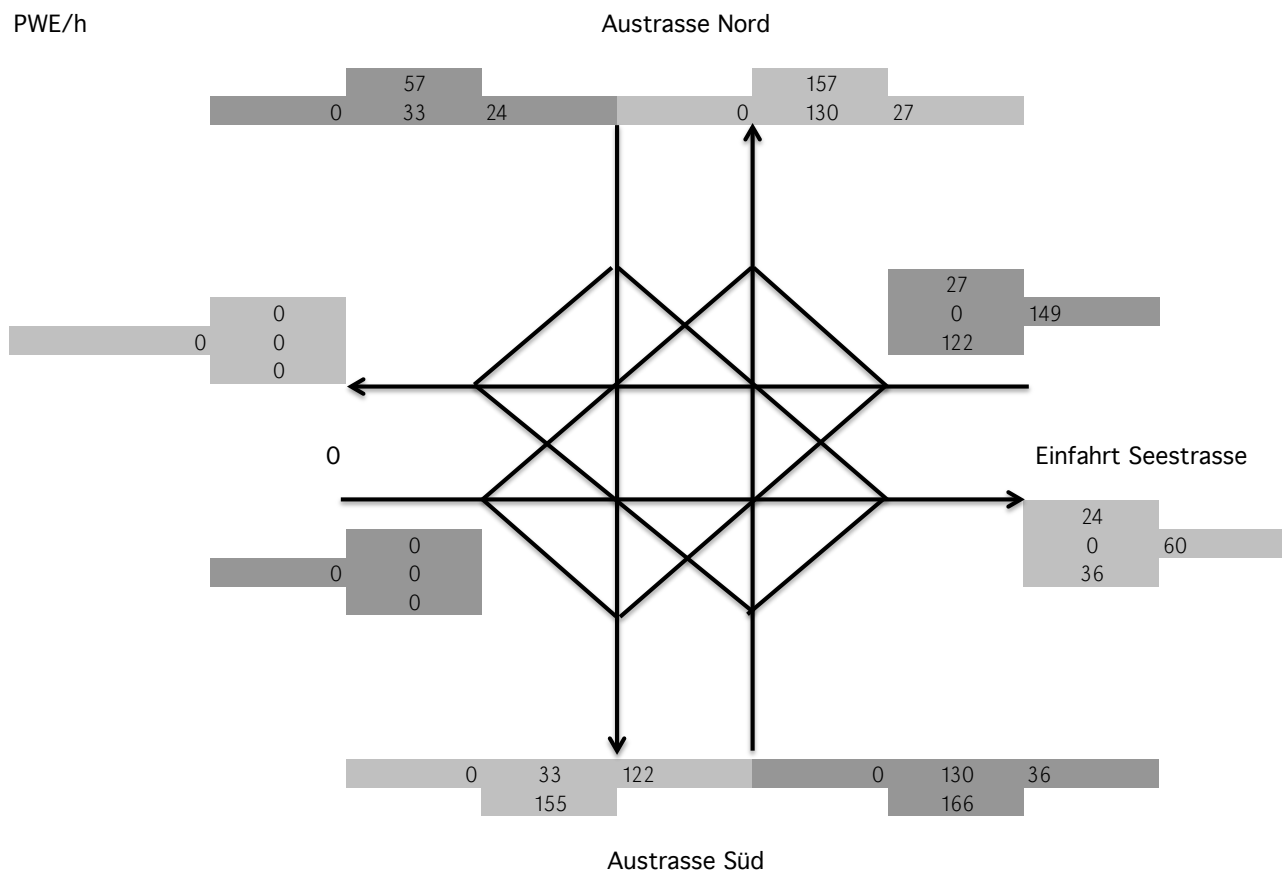
Strassen	Strom	PW	LW	LW + Anhng	Motorräder	Velo / Mofa	PWE
0	1	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	0	0
	3	0	0	0	0	0	0
Austrasse Süd	4	0	0	0	0	0	0
	5	127	2	0	0	0	130
	6	36	0	0	0	0	36
Einfahrt Seestrasse	7	121	0	0	2	0	122
	8	0	0	0	0	0	0
	9	26	0	0	1	1	27
Austrasse Nord	10	24	0	0	0	0	24
	11	32	0	0	0	2	33
	12	0	0	0	0	0	0

Legende

1	0	nach	Austrasse Nord	7	Einfahrt Seestr	nach	Austrasse Süd
2	0	nach	Einfahrt Seestr	8	Einfahrt Seestr	nach	0
3	0	nach	Austrasse Süd	9	Einfahrt Seestr	nach	Austrasse Nord
4	Austrasse Süd	nach	0	10	Austrasse Nord	nach	Einfahrt Seestrasse
5	Austrasse Süd	nach	Austrasse Nord	11	Austrasse Nord	nach	Austrasse Süd
6	Austrasse Süd	nach	Einfahrt Seestr	12	Austrasse Nord	nach	0

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

PWE/h



Projekt: 14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"
Standort: Austrasse, Kandelaber vor Rechtsvortritt
Bemerkungen:

Datum: 04.11.2014 - 10.11.2014
Zeit: 24h
ZählerIn: automatisch
Vsig: 50 km/h
Auswertungsdatum: 17.11.14

Fahrtrichtung: + Alte Landstrasse
km/h

Fahrtrichtung: - Seestrasse
km/h



Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"

Austrasse, Kandelaber vor Rechtsvortritt

04.11.2014 - 10.11.2014

Fahrtrichtung: + Alte Landstrasse

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

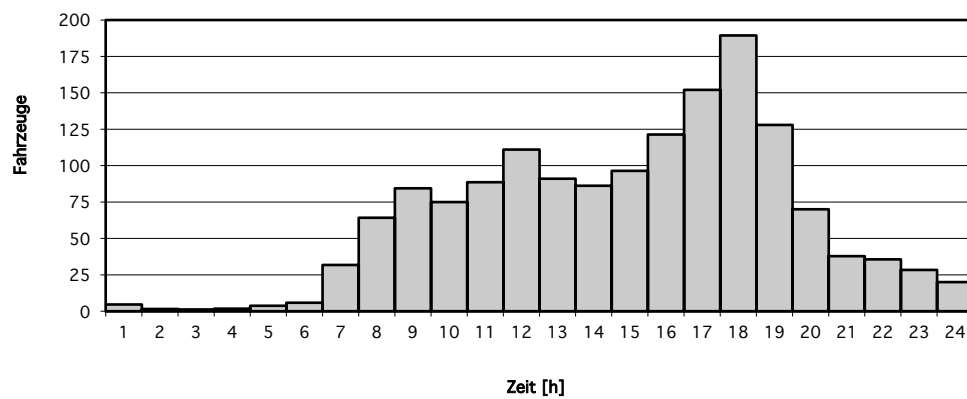
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

1530

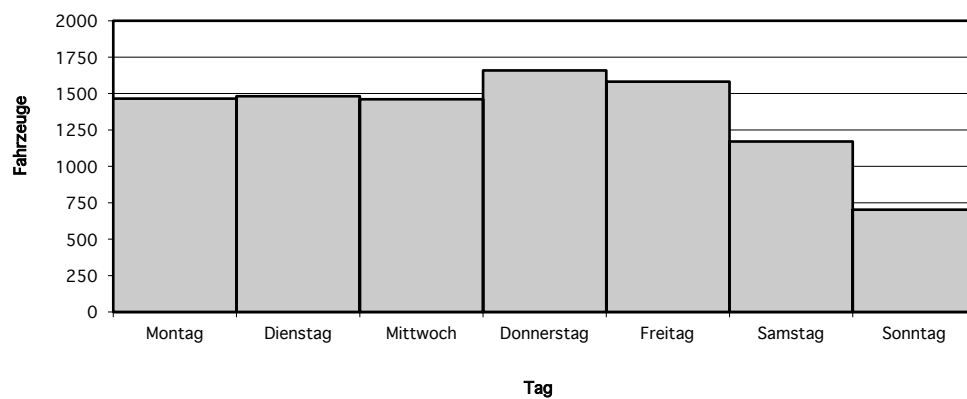
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

1360

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



17.11.14

Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"

Austrasse, Kandelaber vor Rechtsvortritt

04.11.2014 - 10.11.2014

Fahrtrichtung: -Seestrasse

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

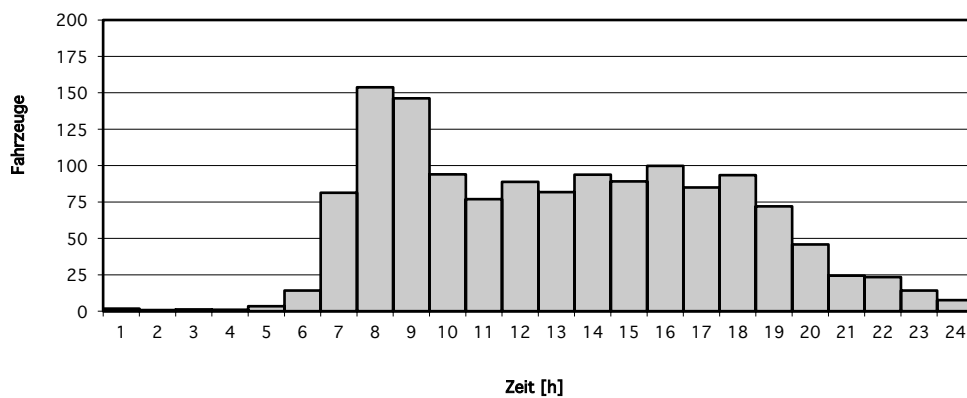
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

1394

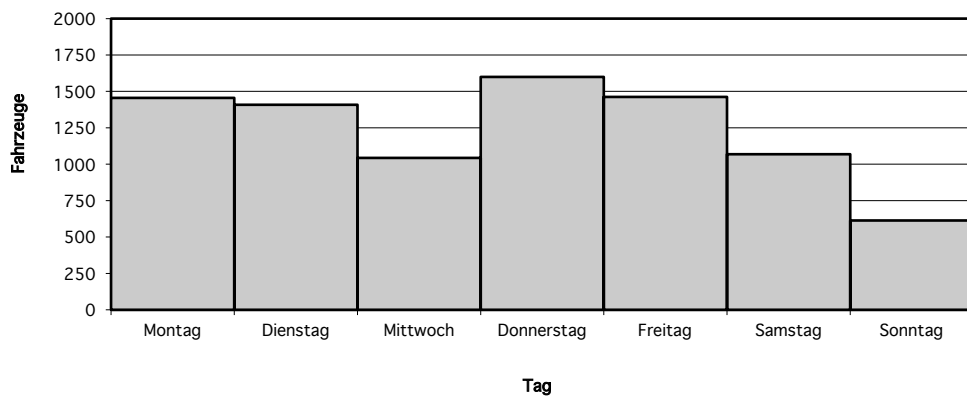
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

1236

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"

Austrasse, Kandelaber vor Rechtsvortritt

04.11.2014 - 10.11.2014

Fahrtrichtung: beide

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

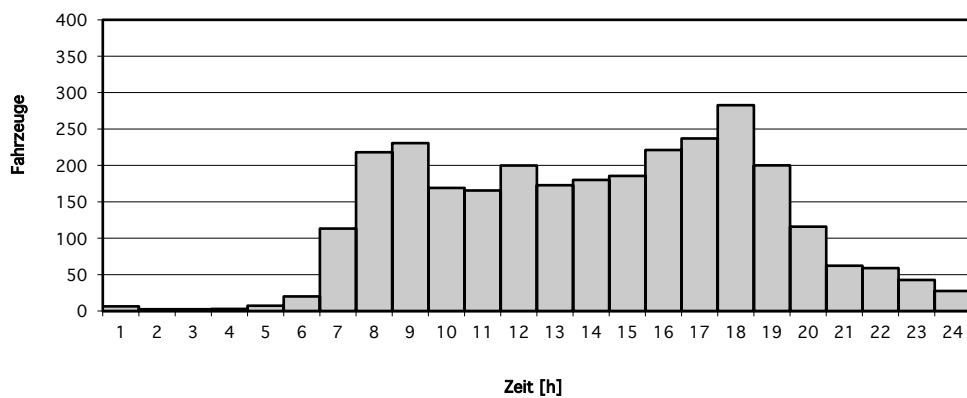
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

2924

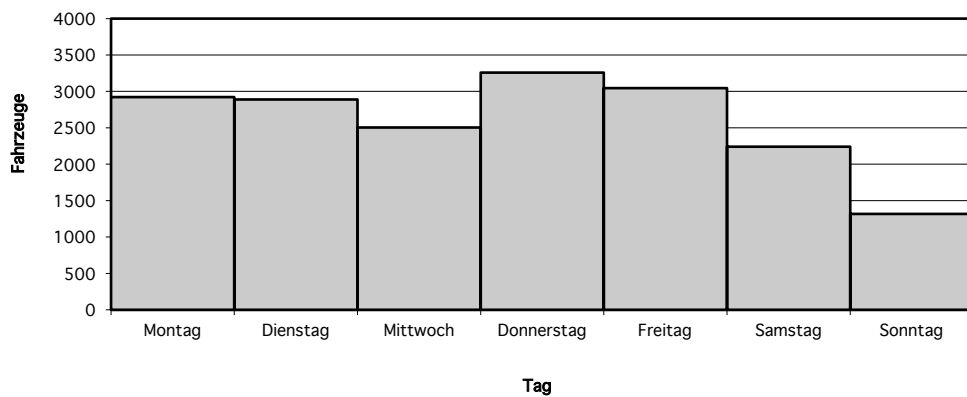
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

2596

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



Seitenradar Austrasse MSP 06.11.2014

Sierzega SRA - Verkehrsstatistik

Datei Datenübertragung Extras ?

C:\Dokumente und Einstellungen\TEAMverkehr\Desktop\sr1\vorRechtsvortritt wäd: SR3

Zeitraum
 Startdatum: 06.11.14 Enddatum: 06.11.14
 Startzeit: 07:00 Endzeit: 08:00

Filterfunktionen
 Von: Bis:
 Uhrzeit: 00:00 23:59
 Wochentag: Montag Sonntag
 Geschwindigkeit: 0 254
 Kategorie: 1 4
 Abstand: 0.0 25.5
 Richtung: +

Diagramm Daten löschen Alle Daten neu laden Filtern

Textfeld im Diagramm
 Straße Fahrtrichtung km/h
 Beschränkung

Diagramm 1
 Vd, V85, Vmax vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 2
 Vd, V85, Vmax vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 3
 Anzahl der KFZ vs. Geschwindigkeit
 Intervall: 1 km/h
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 4
 Gemittelte Anzahl der KFZ vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 5
 Anzahl der KFZ vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 6
 Geschwindigkeit vs. prozentueller Anteil an KFZ
 Erstellen 3D: ☒

Diagramm 7
 Anzahl der KFZ vs. Abstand
 Intervall: 0.5 sec.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 8
 Vd, V85, Vmax, Anzahl der KFZ vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 9
 Anzahl der KFZ in Kat. 1 bis 4 vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 10
 Kolonnenverk., durchs. Abstand vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Statistik

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%
Kat. 1	2	3	13	8.6	15	6.8
Kat. 2	57	85.1	125	82.2	182	83.1
Kat. 3	5	7.5	10	6.6	15	6.8
Kat. 4	3	4.5	4	2.6	7	3.2
Gesamt	67	30.6	152	69.4	219	100

Durchschnittl. Abstand: sec. DTV: 5256

Kolonnenverkehr: 0 % Geschw.-übertretung: 0 %

	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Kat. 1	32	39	46	46	32	38	41	51
Kat. 2	27	35	40	56	29	37	45	54
Kat. 3	26	35	39	41	23	32	41	47
Kat. 4	13	17	24	24	20	27	28	33
Gesamt	26	34	41	56	28	36	45	54

Einstellungen
 Klassifizierung: autom. ☐ Erlaubte Geschwindigkeit: 250
 Name Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3 Kat. 4
 Länge Einspu PKW LKW LKW
 Abstandsgrenze für Kolonnenverkehr: 3.0
 Im Diagramm anzeigen:
 DTV ☒
 Geschwindigkeitsübertretung ☒
 Im Diagramm 4 und 5:
 Kat. 1-4 ☒ +/- ☒ Gesamt ☒

Seitenradar Austrasse ASP 06.11.2014

Sierzega SRA - Verkehrsstatistik

Datei Datenübertragung Extras ?

C:\Dokumente und Einstellungen\TEAMverkehr\Desktop\sr1\vorRechtsvortritt wäd: SR3

Zeitraum
 Startdatum: 06.11.14 Enddatum: 06.11.14
 Startzeit: 17:00 Endzeit: 18:00

Filterfunktionen
 Von: Bis:
 Uhrzeit: 00:00 23:59
 Wochentag: Montag Sonntag
 Geschwindigkeit: 0 254
 Kategorie: 1 4
 Abstand: 0.0 25.5
 Richtung: +

Diagramm Daten löschen Alle Daten neu laden Filtern

Textfeld im Diagramm
 Straße Fahrtrichtung km/h
 Beschränkung

Diagramm 1
 Vd, V85, Vmax vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 2
 Vd, V85, Vmax vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 3
 Anzahl der KFZ vs. Geschwindigkeit
 Intervall: 1 km/h
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 4
 Gemittelte Anzahl der KFZ vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 5
 Anzahl der KFZ vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 6
 Geschwindigkeit vs. prozentueller Anteil an KFZ
 Erstellen 3D: ☒

Diagramm 7
 Anzahl der KFZ vs. Abstand
 Intervall: 0.5 sec.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 8
 Vd, V85, Vmax, Anzahl der KFZ vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 9
 Anzahl der KFZ in Kat. 1 bis 4 vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 10
 Kolonnenverk., durchs. Abstand vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Statistik

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%
Kat. 1	9	5.1	5	4.5	14	4.9
Kat. 2	158	89.8	97	86.6	255	88.5
Kat. 3	8	4.5	9	8	17	5.9
Kat. 4	1	0.6	1	0.9	2	0.7
Gesamt	176	61.1	112	38.9	288	100

Durchschnittl. Abstand: sec. DTV: 6912

Kolonnenverkehr: 0 % Geschw.-übertretung: 0 %

	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Kat. 1	10	30	39	42	25	40	46	53
Kat. 2	28	35	42	61	31	37	42	47
Kat. 3	10	32	37	49	18	32	39	44
Kat. 4	29	29	29	29	25	25	25	25
Gesamt	28	35	42	61	31	36	42	53

Einstellungen
 Klassifizierung: autom. ☐ Erlaubte Geschwindigkeit: 250
 Name Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3 Kat. 4
 Länge Einspu PKW LKW LKW
 Abstandsgrenze für Kolonnenverkehr: 3.0
 Im Diagramm anzeigen:
 DTV ☒
 Geschwindigkeitsübertretung ☒
 Im Diagramm 4 und 5:
 Kat. 1-4 ☒ +/- ☒ Gesamt ☒

Projekt:	14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"	Datum:	04.11.2014 - 07.11.2014
Standort:	Alte Landstrasse, FGS AuPark Süd	Zeit:	24h
Bemerkungen:	SR wurde am 07.11.2014 nach 23:00Uhr verschoben	ZählerIn:	automatisch
		Vsig:	50 km/h
		Auswertungsdatum:	17.11.14

Fahrtrichtung:	+Kreisel	Fahrtrichtung:	-Austrasse
km/h		km/h	



Fehlende Angaben aufgrund Verschiebung des SR, ergänzt anhand Erhebungsdaten SR Austrasse

Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"

Alte Landstrasse, FGS AuPark Süd

04.11.2014 - 07.11.2014

Fahrtrichtung: +Kreisel

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

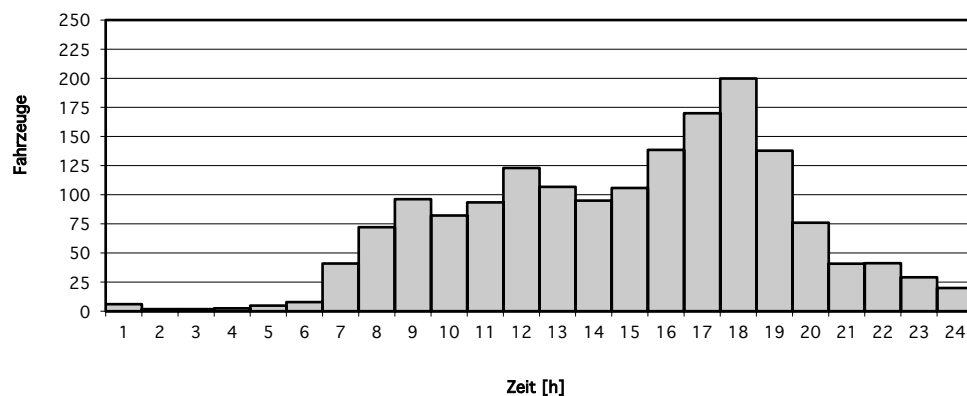
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

1694

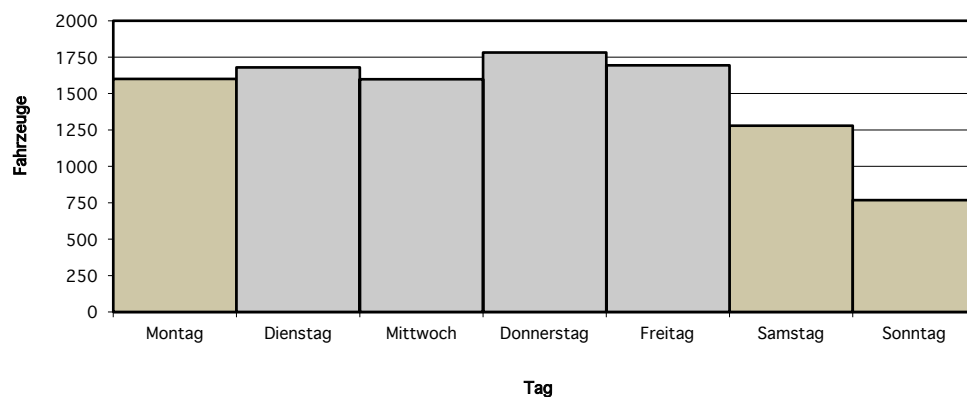
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

1486

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"

Alte Landstrasse, FGS AuPark Süd

04.11.2014 - 07.11.2014

Fahrtrichtung: -Austrasse

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

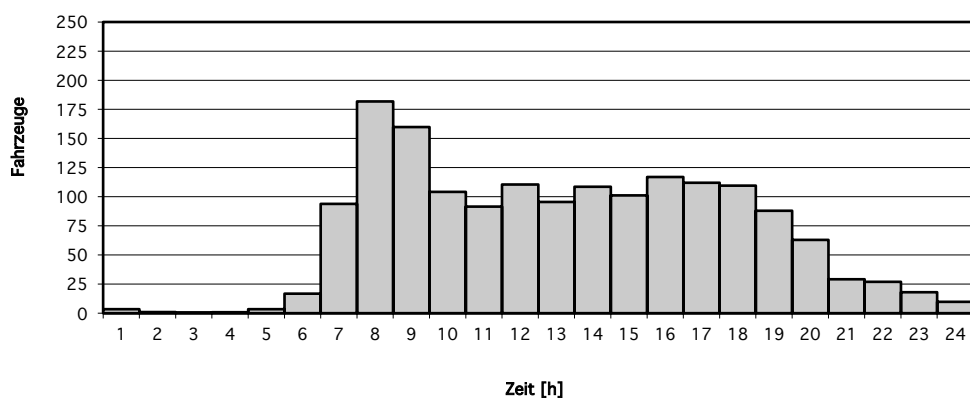
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

1646

DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

1477

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"

Alte Landstrasse, FGS AuPark Süd

04.11.2014 - 07.11.2014

Fahrtrichtung: beide

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

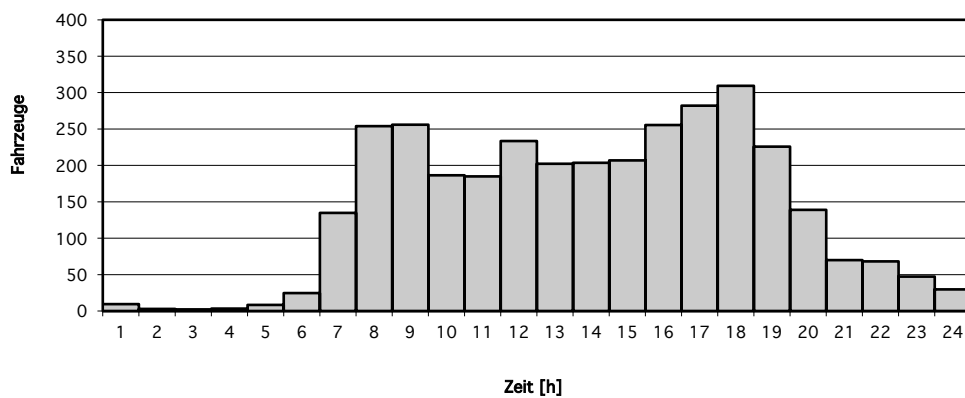
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

3340

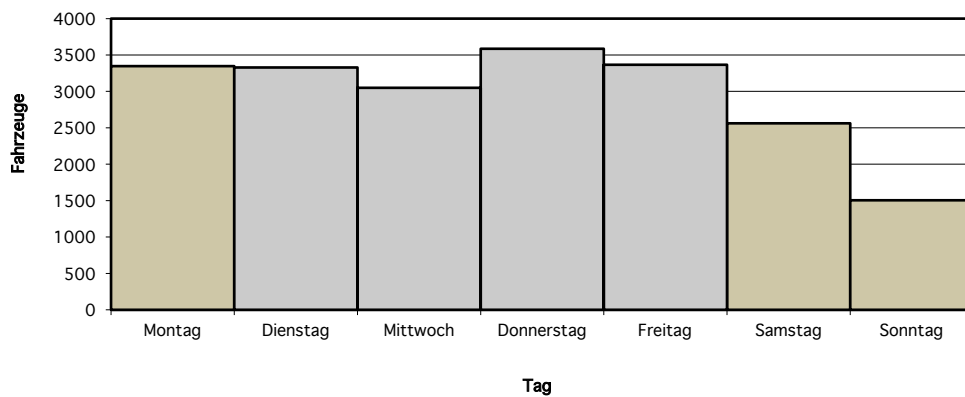
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

2963

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



Seitenradar Alte Landstrasse MSP 06.11.2014

Sierzega SRA - Verkehrsstatistik

Datei Datenübertragung Extras ?

C:\Dokumente und Einstellungen\TEAM\Verkehr\Desktop\SR4FGS Wäd.SR3

Zeitraum
 Startdatum: 06.11.14 Enddatum: 06.11.14
 Startzeit: 07:00 Endzeit: 08:00

Filterfunktionen
 Von: Bis:
 Uhrzeit: 00:00 23:59
 Wochentag: Montag Sonntag
 Geschwindigkeit: 0 254
 Kategorie: 1 4
 Abstand: 0.0 25.5
 Richtung: +-
 Diagrammdaten löschen Alle Daten neu laden Filtern

Textfeld im Diagramm
 Straße Fahrtrichtung km/h
 Beschränkung

Diagramm 1
 Vd, V85, Vmax vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 2
 Vd, V85, Vmax vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 3
 Anzahl der KFZ vs. Geschwindigkeit
 Intervall: 1 km/h
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 4
 Gemittelte Anzahl der KFZ vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 5
 Anzahl der KFZ vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 6
 Geschwindigkeit vs. prozentueller Anteil an KFZ
 Erstellen 3D: ☒

Diagramm 7
 Anzahl der KFZ vs. Abstand
 Intervall: 0.5 sec.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 8
 Vd, V85, Vmax, Anzahl der KFZ vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 9
 Anzahl der KFZ in Kat.1 bis 4 vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 10
 Kolonnenverk., durchs. Abstand vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Statistik

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%
Kat. 1	11	14.3	12	6.3	23	8.6
Kat. 2	63	81.8	175	91.6	238	88.8
Kat. 3	2	2.6	3	1.6	5	1.9
Kat. 4	1	1.3	1	0.5	2	0.7
Gesamt	77	28.7	191	71.3	268	100

Durchschnittl. Abstand: sec. DTV: 6432

Kolonnenverkehr: 0 % Geschw.-übertretung: 0 %

	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Kat. 1	15	37	43	51	19	34	45	54
Kat. 2	34	41	46	51	34	40	46	52
Kat. 3	29	32	35	35	32	38	43	43
Kat. 4	19	19	19	19	33	33	33	33
Gesamt	34	40	45	51	34	40	46	54

Einstellungen
 Klassifizierung: autom. ☐ Erlaubte Geschwindigkeit: 250
 Name Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3 Kat. 4
 Länge Einspu PKW LKW LKW
 Abstandsgrenze für Kolonnenverkehr: 3.0
 Im Diagramm anzeigen:
 DTV ☒
 Geschwindigkeitsübertretung ☒
 Im Diagramm 4 und 5:
 Kat. 1-4 ☒ + / - ☒ Gesamt ☒
 V * 1 Reset Hilfe Neu

Seitenradar Alte Landstrasse ASP 06.11.2014

Sierzega SRA - Verkehrsstatistik

Datei Datenübertragung Extras ?

C:\Dokumente und Einstellungen\TEAM\Verkehr\Desktop\SR4FGS Wäd.SR3

Zeitraum
 Startdatum: 06.11.14 Enddatum: 06.11.14
 Startzeit: 17:00 Endzeit: 18:00

Filterfunktionen
 Von: Bis:
 Uhrzeit: 00:00 23:59
 Wochentag: Montag Sonntag
 Geschwindigkeit: 0 254
 Kategorie: 1 4
 Abstand: 0.0 25.5
 Richtung: +-
 Diagrammdaten löschen Alle Daten neu laden Filtern

Textfeld im Diagramm
 Straße Fahrtrichtung km/h
 Beschränkung

Diagramm 1
 Vd, V85, Vmax vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 2
 Vd, V85, Vmax vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 3
 Anzahl der KFZ vs. Geschwindigkeit
 Intervall: 1 km/h
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 4
 Gemittelte Anzahl der KFZ vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 5
 Anzahl der KFZ vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 6
 Geschwindigkeit vs. prozentueller Anteil an KFZ
 Erstellen 3D: ☒

Diagramm 7
 Anzahl der KFZ vs. Abstand
 Intervall: 0.5 sec.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 8
 Vd, V85, Vmax, Anzahl der KFZ vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 9
 Anzahl der KFZ in Kat.1 bis 4 vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 10
 Kolonnenverk., durchs. Abstand vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Statistik

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%
Kat. 1	22	11.5	8	6.2	30	9.3
Kat. 2	169	88.5	121	93.1	290	90.3
Kat. 3	0	0	1	0.8	1	0.3
Kat. 4	0	0	0	0	0	0
Gesamt	191	59.5	130	40.5	321	100

Durchschnittl. Abstand: sec. DTV: 7704

Kolonnenverkehr: 0 % Geschw.-übertretung: 0 %

	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Kat. 1	35	39	43	51	11	36	42	45
Kat. 2	37	41	46	57	35	40	45	51
Kat. 3					39	39	39	39
Kat. 4								
Gesamt	36	41	46	57	36	40	45	51

Einstellungen
 Klassifizierung: autom. ☐ Erlaubte Geschwindigkeit: 250
 Name Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3 Kat. 4
 Länge Einspu PKW LKW LKW
 Abstandsgrenze für Kolonnenverkehr: 3.0
 Im Diagramm anzeigen:
 DTV ☒
 Geschwindigkeitsübertretung ☒
 Im Diagramm 4 und 5:
 Kat. 1-4 ☒ + / - ☒ Gesamt ☒
 V * 1 Reset Hilfe Neu

Projekt: 14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"
Standort: Riedhofstrasse, Kandelaber
Bemerkungen: _____

Datum: 04.11.2014 - 10.11.2014
Zeit: 24h
ZählerIn: automatisch
Vsig: 50 km/h
Auswertungsdatum: 17.11.14

Fahrtrichtung: +Austrasse
km/h

Fahrtrichtung: -Sackgasse
km/h



Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"

Riedhofstrasse, Kandelaber

04.11.2014 - 10.11.2014

Fahrtrichtung: +Austrasse

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

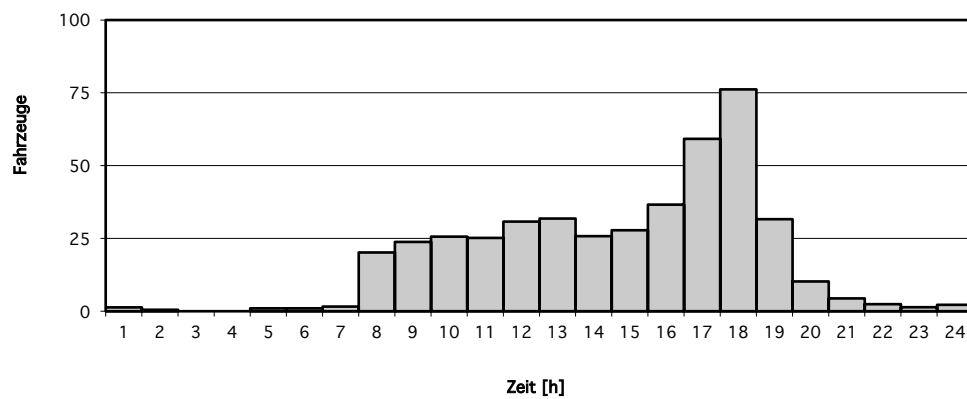
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

441

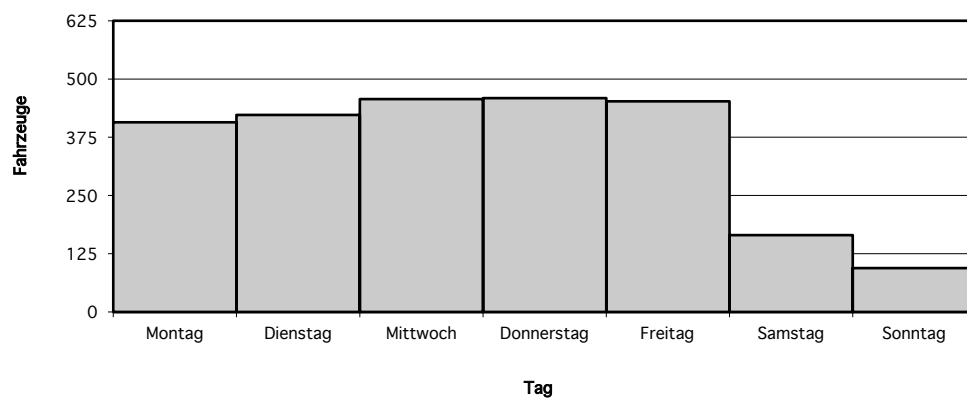
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

351

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"

Riedhofstrasse, Kandelaber

04.11.2014 - 10.11.2014

Fahrtrichtung: -Sackgasse

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

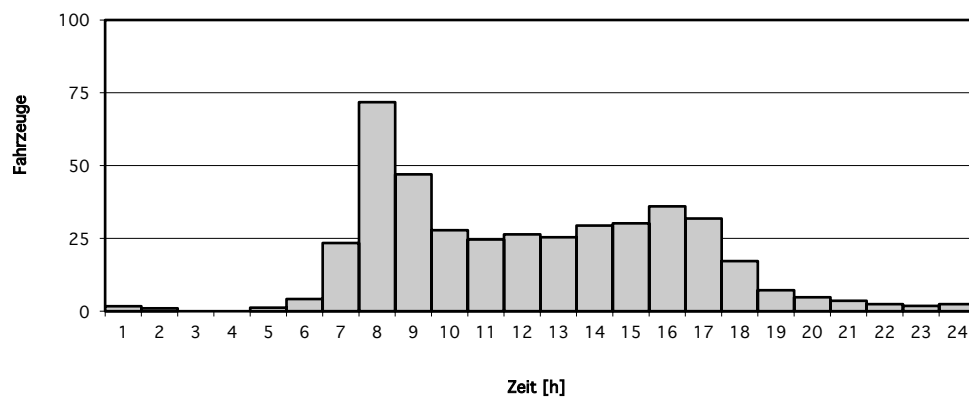
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

421

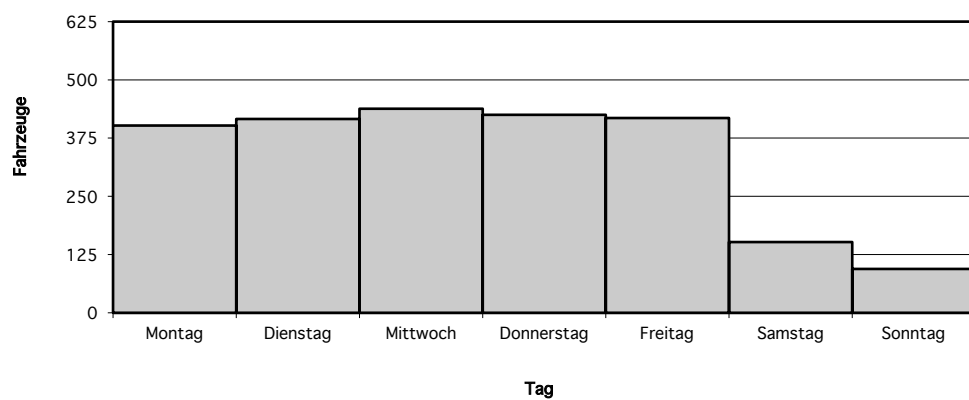
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

335

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



Auswertung Fahrzeugmenge

TEAMverkehr.zug

14.120 Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"

Riedhofstrasse, Kandelaber

04.11.2014 - 10.11.2014

Fahrtrichtung: beide

Vsig:

50 km/h

Interpretation der Zahlen (inkl. Kat. 1)

Anzahl

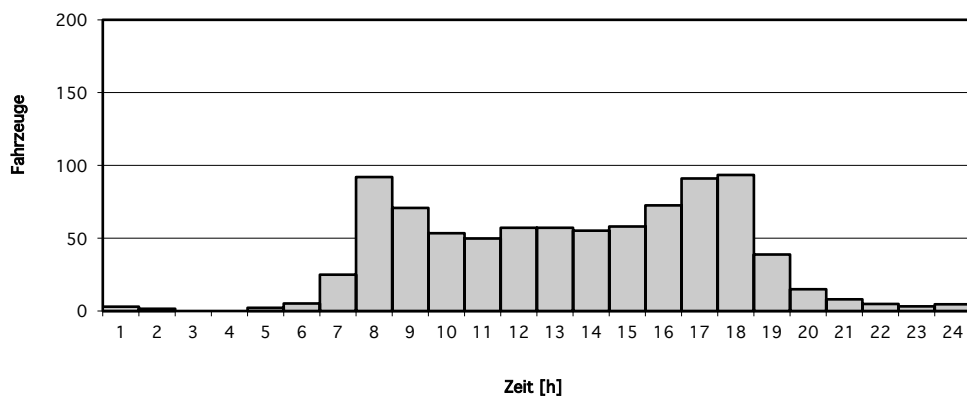
DWV_M (Durchschnittlicher Werktagsverkehr der Messperiode)

862

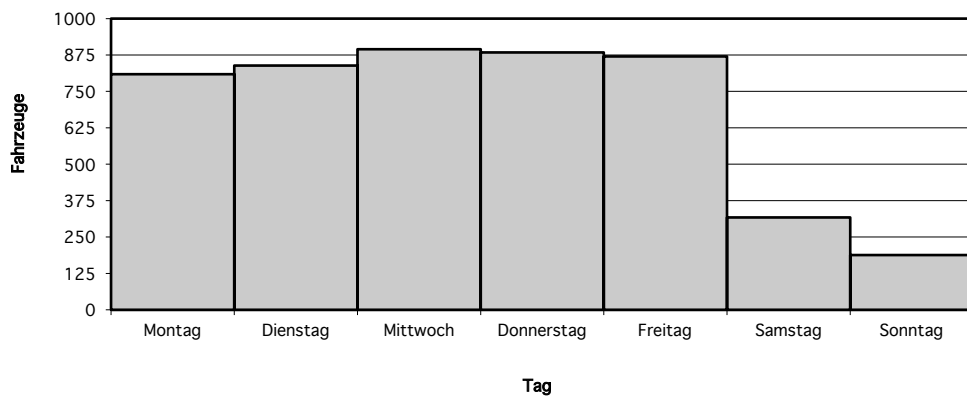
DTV_M (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge der Messperiode)

686

Tagesganglinie (Durchschnittswerte Mo - Fr)



Wochenganglinie



Seitenradar Riedhofstrasse MSP 06.11.2014

Sierzega SRA - Verkehrsstatistik

Datei Datenübertragung Extras ?

C:\Dokumente und Einstellungen\TEAM\Verkehr\Desktop\sr3autogarage_wädi.SR3

Zeitraum
 Startdatum: 06.11.14 Enddatum: 06.11.14
 Startzeit: 07:00 Endzeit: 08:00

Filterfunktionen
 Von: Bis:
 Uhrzeit: 00:00 23:59
 Wochentag: Montag Sonntag
 Geschwindigkeit: 0 254
 Kategorie: 1 4
 Abstand: 0.0 25.5
 Richtung: +-
 Diagrammdaten löschen Alle Daten neu laden Filtern

Textfeld im Diagramm
 Straße Fahrtrichtung km/h
 Beschränkung

Diagramm 1
 Vd, V85, Vmax vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 2
 Vd, V85, Vmax vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 3
 Anzahl der KFZ vs. Geschwindigkeit
 Intervall: 1 km/h
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 4
 Gemittelte Anzahl der KFZ vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 5
 Anzahl der KFZ vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 6
 Geschwindigkeit vs. prozentueller Anteil an KFZ
 Erstellen 3D: ☒

Diagramm 7
 Anzahl der KFZ vs. Abstand
 Intervall: 0.5 sec.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 8
 Vd, V85, Vmax, Anzahl der KFZ vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 9
 Anzahl der KFZ in Kat. 1 bis 4 vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 10
 Kolonnenverk., durchs. Abstand vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Statistik

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%
Kat. 1	2	16.7	4	8	6	9.7
Kat. 2	10	83.3	37	74	47	75.8
Kat. 3	0	0	0	0	0	0
Kat. 4	0	0	9	18	9	14.5
Gesamt	12	19.4	50	80.6	62	100

Durchschnittl. Abstand: sec. DTW: 1488

Kolonnenverkehr: 0 % Geschw.-übertretung: 0 %

	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Kat. 1	12	22	32	32	11	25	28	36
Kat. 2	15	26	31	38	25	28	31	36
Kat. 3								
Kat. 4					13	21	24	27
Gesamt	12	25	32	38	22	27	30	36

Einstellungen
 Klassifizierung: autom. ☐ Erlaubte Geschwindigkeit: 250
 Name Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3 Kat. 4
 Länge Einspu PKW LKW LKW
 Abstandsgrenze für Kolonnenverkehr: 3.0
 Im Diagramm anzeigen:
 DTW ☒
 Geschwindigkeitsübertretung ☒
 Im Diagramm 4 und 5:
 Kat. 1-4 ☒ + / - ☒ Gesamt ☒

Seitenradar Riedhofstrasse ASP 06.11.2014

Sierzega SRA - Verkehrsstatistik

Datei Datenübertragung Extras ?

C:\Dokumente und Einstellungen\TEAM\Verkehr\Desktop\sr3autogarage_wädi.SR3

Zeitraum
 Startdatum: 06.11.14 Enddatum: 06.11.14
 Startzeit: 17:00 Endzeit: 18:00

Filterfunktionen
 Von: Bis:
 Uhrzeit: 00:00 23:59
 Wochentag: Montag Sonntag
 Geschwindigkeit: 0 254
 Kategorie: 1 4
 Abstand: 0.0 25.5
 Richtung: +-
 Diagrammdaten löschen Alle Daten neu laden Filtern

Textfeld im Diagramm
 Straße Fahrtrichtung km/h
 Beschränkung

Diagramm 1
 Vd, V85, Vmax vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 2
 Vd, V85, Vmax vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 3
 Anzahl der KFZ vs. Geschwindigkeit
 Intervall: 1 km/h
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 4
 Gemittelte Anzahl der KFZ vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 5
 Anzahl der KFZ vs. Messzeitraum
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 6
 Geschwindigkeit vs. prozentueller Anteil an KFZ
 Erstellen 3D: ☒

Diagramm 7
 Anzahl der KFZ vs. Abstand
 Intervall: 0.5 sec.
 Erstellen 3D: ☐

Diagramm 8
 Vd, V85, Vmax, Anzahl der KFZ vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 9
 Anzahl der KFZ in Kat. 1 bis 4 vs. Wochentag
 Erstellen

Diagramm 10
 Kolonnenverk., durchs. Abstand vs. Uhrzeit
 Intervall: 01:00 Std.
 Erstellen 3D: ☐

Statistik

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%
Kat. 1	1	1.2	1	4.2	2	1.9
Kat. 2	72	87.8	19	79.2	91	85.8
Kat. 3	2	2.4	1	4.2	3	2.8
Kat. 4	7	8.5	3	12.5	10	9.4
Gesamt	82	77.4	24	22.6	106	100

Durchschnittl. Abstand: sec. DTW: 2544

Kolonnenverkehr: 0 % Geschw.-übertretung: 0 %

	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax +	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Kat. 1	12	12	12	12	17	17	17	17
Kat. 2	18	29	36	48	13	23	29	34
Kat. 3	12	20	29	29	18	18	18	18
Kat. 4	12	15	17	17	14	17	22	22
Gesamt	15	27	36	48	14	22	28	34

Einstellungen
 Klassifizierung: autom. ☐ Erlaubte Geschwindigkeit: 250
 Name Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3 Kat. 4
 Länge Einspu PKW LKW LKW
 Abstandsgrenze für Kolonnenverkehr: 3.0
 Im Diagramm anzeigen:
 DTW ☒
 Geschwindigkeitsübertretung ☒
 Im Diagramm 4 und 5:
 Kat. 1-4 ☒ + / - ☒ Gesamt ☒

2 B Verkehrsprognose

Verkehrsprognose 2018 / 2020

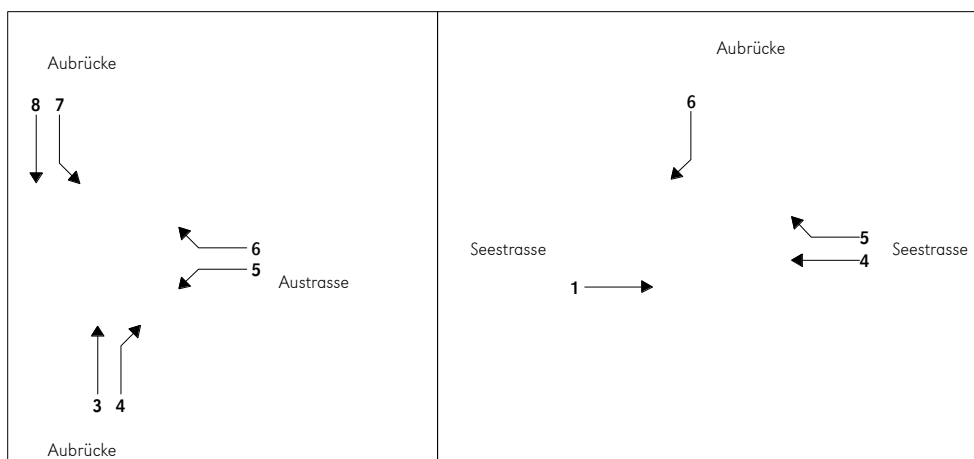
MSP																
Zählstelle	Alte Landst.		Austrasse		Riedhofstrasse		Knoten Austrasse						Knoten Seestrasse			
Richtung	Austr.	Kreisel	Seestrasse	Alte Landstr.	Austrasse	Sackgasse	3	4	5	6	7	8	1	4	5	6
2014 gemäss Erhebung	185	77	161	79	10	72	91	32	73	12	19	21	193	310	38	88
2014 (ohne AuCenter)	172	74	148	76	10	72	91	19	70	6	0	21	188	310	19	82
2015	174	75	149	77	10	73	92	19	71	6	0	21	190	313	19	83
2016	175	75	151	78	10	73	93	19	71	6	0	21	192	316	19	84
2017	177	76	152	78	10	74	94	20	72	6	0	22	194	319	20	84
2018	179	77	154	79	10	75	95	20	73	6	0	22	196	323	20	85
2019	181	78	156	80	11	76	96	20	74	6	0	22	198	326	20	86
2020	183	79	157	81	11	76	97	20	74	6	0	22	200	329	20	87

ASP																
Zählstelle	Alte Landst.		Austrasse		Riedhofstrasse		Knoten Austrasse						Knoten Seestrasse			
Richtung	Austr.	Kreisel	Seestrasse	Alte Landstr.	Austrasse	Sackgasse	3	4	5	6	7	8	1	4	5	6
2014 gemäss Erhebung	123	169	119	178	104	33	130	36	122	27	24	33	445	291	33	152
2014 (ohne AuCenter)	116	161	112	170	104	33	130	29	114	14	19	33	437	291	28	139
2015	117	163	113	172	105	33	131	29	115	14	19	33	441	294	28	140
2016	118	164	114	173	106	34	133	30	116	14	19	34	446	297	29	142
2017	120	166	115	175	107	34	134	30	117	14	20	34	450	300	29	143
2018	121	168	117	177	108	34	135	30	119	15	20	34	455	303	29	145
2019	122	169	118	179	109	35	137	30	120	15	20	35	459	306	29	146
2020	123	171	119	180	110	35	138	31	121	15	20	35	464	309	30	148

Übersicht Knotenströme

Austrasse/Austrasse

Seestrasse/Austrasse



3 C Fahrtenberechnung Zustände 1 bis 3

Als Grundlage für die Berechnung des erzeugten Verkehrs dient die Anzahl Parkplätze gemäss Richtprojekt. In die Fahrtenberechnung fliessen Erfahrungswerte von TEAMverkehr ein. Das SVP zeigt auf, mit welcher Anzahl Fahrten pro Parkplatz (in Abhängigkeit der jeweiligen Nutzung) gerechnet werden muss.

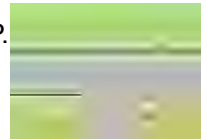
Zustand 1: 1. Etappe 2018												
Nutzungen				Parkplätze		Morgenspitzenstunde 07:00-08:00		Abendspitzenstunde 17:00-18:00		Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge pro Tag DTV		
Nutzung		Nutzer	Nutzer	Total	Weg- fahrten	Zu- fahrten	Weg- fahrten	Zu- fahrten	Fahrten	massg. Tage	Fahrten	
Wohnen	Haus A	Bewohner	78	84	23	4	8	31	234	7	234	
		Besucher	6		0	0	1	1	18	18		
	Haus B	Bewohner	44	48	13	2	4	18	132	7	132	
		Besucher	4		0	0	1	1	12	12		
Gewerbe	Gebäude B	Beschäftigte	30	40	2	15	15	0	105	5	75	
		Kunden	10		1	3	3	2	30	21		
Total				172	39	24	32	52	492			

Zustand 2: Vollausbau 2020 Schule+											
Nutzungen		Parkplätze			Morgenspitzenstunde 07:00-08:00		Abendspitzenstunde 17:00-18:00		Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge pro Tag DTV		
Nutzung		Nutzer	Nutzer	Total	Weg- fahrten	Zu- fahrten	Weg- fahrten	Zu- fahrten	Fahrten	massg. Tage	Fahrten
Wohnen	Haus A	Bewohner	78	84	23	4	8	31	234	7	234
		Besucher	6		0	0	1	1	18		18
	Haus C	Bewohner	42	46	13	2	4	17	126	7	126
		Besucher	4		0	0	1	1	12		12
	Haus D	Bewohner	56	61	17	3	6	22	168	7	168
		Besucher	5		0	0	1	1	15		15
	Haus E	Bewohner	48	54	14	2	5	19	144	7	144
		Besucher	6		0	0	1	1	18		18
Haus B	Bewohner	44	48	13	2	4	18	132	7	132	
	Besucher	4		0	0	1	1	12		12	
Total	Bewohner	268	293	80	13	27	107	804	7	804	
		Besucher		25	1	1	5	5		75	75
Verkauf Lebens- mittel	EG D2	Beschäftigte	31	98	2	6	12	2	109	6	93
		Kunden	67		3	7	54	54	603		517
Verkauf Nicht- Lebensmittel	EG D2	Beschäftigte	10	18	1	2	4	1	35	6	30
		Kunden	8		0	1	5	5	32		27
Gewerbe	Gebäude B	Beschäftigte	30	40	2	15	15	0	105	5	75
		Kunden	10		1	3	3	2	30		21
	Gebäude D	Beschäftigte	4	7	0	2	2	0	14	5	10
		Kunden	3		0	1	1	0	9		6
Total	Beschäftigte	34	47	2	17	17	0	119	5	85	
		Kunden		13	1	3	4	2		39	28
Ateliers	Gebäude D	Beschäftigte	6	11	0	3	3	1	21	5	15
		Kunden	5		0	1	2	1	15		11
Kindertagesstätte	Gebäude D	Beschäftigte	1	2	0	0	1	0	4	5	3
		Besucher	1		0	0	0	0	2		1
Var. 2: Mittelschule (900 Schüler)	Gebäude F	Beschäftigte	40	56	2	16	20	4	120	5	86
		Besucher	16		0	0	6	6	48		34
Total				525	92	71	159	187	1809		

Zustand 3: Vollausbau 2020 Gewerbe											
Nutzungen		Parkplätze			Morgenspitzenstunde 07:00-08:00		Abendspitzenstunde 17:00-18:00		Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge pro Tag DTV		
Nutzung		Nutzer	Nutzer	Total	Weg- fahrten	Zu- fahrten	Weg- fahrten	Zu- fahrten	Fahrten	massg. Tage	Fahrten
Wohnen	Haus A	Bewohner	78	84	23	4	8	31	234	7	234
		Besucher	6		0	0	1	1	18		18
	Haus C	Bewohner	42	46	13	2	4	17	126	7	126
		Besucher	4		0	0	1	1	12		12
	Haus D	Bewohner	56	61	17	3	6	22	168	7	168
		Besucher	5		0	0	1	1	15		15
	Haus E	Bewohner	48	54	14	2	5	19	144	7	144
		Besucher	6		0	0	1	1	18		18
Haus B	Bewohner	44	48	13	2	4	18	132	7	132	
	Besucher	4		0	0	1	1	12		12	
Total	Bewohner	268	293	80	13	27	107	804	7	804	
	Besucher	25		1	1	5	5	75		75	
Verkauf Lebens- mittel	EG D2	Beschäftigte	31	98	2	6	12	2	109	6	93
	Kunden	67	3		7	54	54	603	517		
Verkauf Nicht- Lebensmittel	EG D2	Beschäftigte	10	18	1	2	4	1	35	6	30
	Kunden	8	0		1	5	5	32	27		
Gewerbe	Gebäude B	Beschäftigte	30	40	2	15	15	0	105	5	75
		Kunden	10		1	3	3	2	30		21
	Gebäude D	Beschäftigte	4	7	0	2	2	0	14	5	10
		Kunden	3		0	1	1	0	9		6
Total	Beschäftigte	34	47	2	17	17	0	119	5	85	
	Kunden	13		1	3	4	2	39		28	
Ateliers	Gebäude D	Beschäftigte	6	11	0	3	3	1	21	5	15
		Kunden	5		0	1	2	1	15		11
Kindertagesstätte	Gebäude D	Beschäftigte	1	2	0	0	1	0	4	5	3
		Besucher	1		0	0	0	0	2		1
Var. 3: Gewerbe	Gebäude F	Beschäftigte	131	156	7	66	66	0	459	5	328
		Kunden	25		1	6	8	4	75		54
Total				625	98	127	206	180	2070		

4 D Leistungsbeurteilung Zustand 1 2018

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_1_ANSCHLUSS_ALTELANDSTRASSE_MSP.
Projekt : AuPark
Knoten : Anschluss Alte Landstrasse
Stunde : MSP Zustand 1 2018



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	186										
3	1										
Mischstr.	187					1800	2 + 3	2.2	0	1	A
4	6	7.2	3.9	271	712	710		5.0	0	0	A
6	18	6.5	3.1	187	989	989		3.7	0	0	A
Mischstr.	24					900	4+6	4.0	0	0	A
8	81										
7	3	5.8	2.5	187	1227	1227		2.9	0	0	A
Mischstr.	84					1800	7 + 8	2.0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Alte Landstrasse Ost
Alte Landstrasse West
Nebenstrasse : Anschluss Alte Landstrasse

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_1_ANSCHLUSS_ALTELANDSTRASSE_ASP.P
Projekt : AuPark
Knoten : Anschluss Alte Landstrasse
Stunde : ASP Zustand 1 2018



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	126										
3	8										
Mischstr.	134					1800	2 + 3	2.0	0	0	A
4	3	7.2	3.9	330	660	647		5.5	0	0	A
6	6	6.5	3.1	130	1061	1061		3.4	0	0	A
Mischstr.	9					875	4+6	4.0	0	0	A
8	176										
7	24	5.8	2.5	134	1306	1306		2.8	0	0	A
Mischstr.	200					1800	7 + 8	2.2	0	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Alte Landstrasse Ost
Alte Landstrasse West
Nebenstrasse : Anschluss Alte Landstrasse

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_1_2018_ANSCHLUSS_SEESTRASSE_MSP.k
 Projekt : AuPark
 Knoten : Anschluss Seestrasse
 Stunde : MSP Zustand 1 2018

Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	204										
3	12										
Mischstr.	216					1800	2 + 3	2.2	0	1	A
4	10	7.2	3.9	563	496	493		7.4	0	0	A
6	5	6.5	3.1	210	960	960		3.7	0	0	A
Mischstr.	15					588	4+6	6.2	0	0	A
8	345										
7	8	5.8	2.5	216	1186	1186		3.0	0	0	A
Mischstr.	345					1800	8	2.4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Seestrasse West
Seestrasse Ost

Nebenstrasse : Anschluss Seestrasse

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_1_2018_ANSCHLUSS_SEESTRASSE_ASP.k
 Projekt : AuPark
 Knoten : Anschluss Seestrasse
 Stunde : ASP Zustand 1 2018



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	459										
3	13										
Mischstr.	472					1800	2 + 3	2.7	1	2	A
4	14	7.2	3.9	816	371	368		10.1	0	0	B
6	9	6.5	3.1	466	702	702		5.0	0	0	A
Mischstr.	23					452	4+6	8.3	0	0	A
8	343										
7	7	5.8	2.5	472	883	883		4.0	0	0	A
Mischstr.	343					1800	8	2.4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Seestrasse West
Seestrasse Ost

Nebenstrasse : Anschluss Seestrasse

5 E Leistungsbeurteilung Zustand 3 2020

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_3_ANSCHLUSS_ALTELANDSTRASSE_MSP.
Projekt : AuPark
Knoten : Anschluss Alte Landstrasse
Stunde : MSP Zustand 3 2020



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	223										
3	4										
Mischstr.	227					1800	2 + 3	2.2	0	1	A
4	17	7.2	3.9	312	676	676		5.4	0	0	A
6	0	6.5	3.1	225	942	942		0.0	0	0	A
Mischstr.	17					676	4+6	5.4	0	0	A
8	87										
7	0	5.8	2.5	227	1171	1171		0.0	0	0	A
Mischstr.	87					1800	7 + 8	2.0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Alte Landstrasse Ost
Alte Landstrasse West
Nebenstrasse : Anschluss Alte Landstrasse

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_3_ANSCHLUSS_ALTELANDSTRASSE_ASP.
 Projekt : AuPark
 Knoten : Anschluss Alte Landstrasse
 Stunde : ASP Zustand 3 2020

Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	145										
3	23										
Mischstr.	168					1800	2 + 3	2.2	0	0	A
4	8	7.2	3.9	391	612	612		5.9	0	0	A
6	0	6.5	3.1	157	1026	1026		0.0	0	0	A
Mischstr.	8					612	4+6	5.9	0	0	A
8	234										
7	0	5.8	2.5	168	1255	1255		0.0	0	0	A
Mischstr.	234					1800	7 + 8	2.2	0	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Alte Landstrasse Ost
Alte Landstrasse West
Nebenstrasse : Anschluss Alte Landstrasse

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_3_ANSCHLUSS_AUSTRASSE_NORD_MSP.k
 Projekt : AuPark
 Knoten : Anschluss Austrasse Nord
 Stunde : MSP Zustand 3 2020



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	59										
3	54										
Mischstr.	113					1800	2 + 3	2.0	0	0	A
4	5	7.2	3.9	187	793	782		4.6	0	0	A
6	3	6.5	3.1	86	1122	1122		3.2	0	0	A
Mischstr.	8					882	4+6	4.0	0	0	A
8	83										
7	18	5.8	2.5	113	1338	1338		2.7	0	0	A
Mischstr.	101					1800	7 + 8	2.0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Austrasse Süd
 Austrasse Nord

Nebenstrasse : Anschluss Austrass Süd

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_3_ANSCHLUSS_AUSTRASSE_NORD_ASP.k
 Projekt : AuPark
 Knoten : Anschluss Austrasse Nord
 Stunde : ASP Zustand 3 2020



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	81										
3	2										
Mischstr.	83					1800	2 + 3	2.0	0	0	A
4	44	7.2	3.9	256	725	724		5.2	0	0	A
6	29	6.5	3.1	82	1127	1127		3.2	0	0	A
Mischstr.	73					844	4+6	4.6	0	0	A
8	172										
7	2	5.8	2.5	83	1387	1387		2.6	0	0	A
Mischstr.	174					1800	7 + 8	2.2	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Austrasse Süd
 Austrasse Nord

Nebenstrasse : Anschluss Austrass Süd

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_3_ANSCHLUSS_AUSTRASSE_SÜD_MSP.ko
 Projekt : AuPark
 Knoten : Anschluss Austrasse Süd
 Stunde : MSP



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	197										
3	0										
Mischstr.	197					1800	2 + 3	2.2	0	1	A
4	0	7.2	3.9	293	692	688		0.0	0	0	A
6	50	6.5	3.1	197	976	976		3.8	0	0	A
Mischstr.	50					976	4+6	3.8	0	0	A
8	89										
7	7	5.8	2.5	197	1213	1213		2.9	0	0	A
Mischstr.	96					1800	7 + 8	2.0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Austrasse Süd
 Austrasse Nord

Nebenstrasse : Anschluss Austrass Süd

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_3_ANSCHLUSS_AUSTRASSE_SÜD_ASP.kot
 Projekt : AuPark
 Knoten : Anschluss Austrasse Süd
 Stunde : ASP Zustand 3 2020



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	141										
3	0										
Mischstr.	141					1800	2 + 3	2.0	0	0	A
4	0	7.2	3.9	452	567	533		0.0	0	0	A
6	14	6.5	3.1	141	1047	1047		3.4	0	0	A
Mischstr.	14					1047	4+6	3.4	0	0	A
8	243										
7	68	5.8	2.5	141	1295	1295		2.9	0	0	A
Mischstr.	311					1800	7 + 8	2.4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Austrasse Süd
 Austrasse Nord

Nebenstrasse : Anschluss Austrass Süd

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_3_2020_ANSCHLUSS_SEESTRASSE_MSP.k
 Projekt : AuPark
 Knoten : Anschluss Seestrasse
 Stunde : MSP Zustand 3 2020



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	227										
3	26										
Mischstr.	253					1800	2 + 3	2.3	0	1	A
4	14	7.2	3.9	639	454	447		8.3	0	0	A
6	8	6.5	3.1	240	925	925		3.9	0	0	A
Mischstr.	22					550	4+6	6.8	0	0	A
8	382										
7	17	5.8	2.5	253	1136	1136		3.2	0	0	A
Mischstr.	382					1800	8	2.5	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Seestrasse West
Seestrasse Ost

Nebenstrasse : Anschluss Seestrasse

Datei : 14.120_WÄDENSWIL_ZUSTAND_3_2020_ANSCHLUSS_SEESTRASSE_ASP.k
 Projekt : AuPark
 Knoten : Anschluss Seestrasse
 Stunde : ASP Zustand 3 2020



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	502										
3	54										
Mischstr.	556					1800	2 + 3	2.8	1	2	A
4	64	7.2	3.9	930	328	316		14.2	1	1	B
6	43	6.5	3.1	529	651	651		5.9	0	0	A
Mischstr.	107					398	4+6	12.3	1	2	B
8	372										
7	29	5.8	2.5	556	803	803		4.6	0	0	A
Mischstr.	372					1800	8	2.5	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

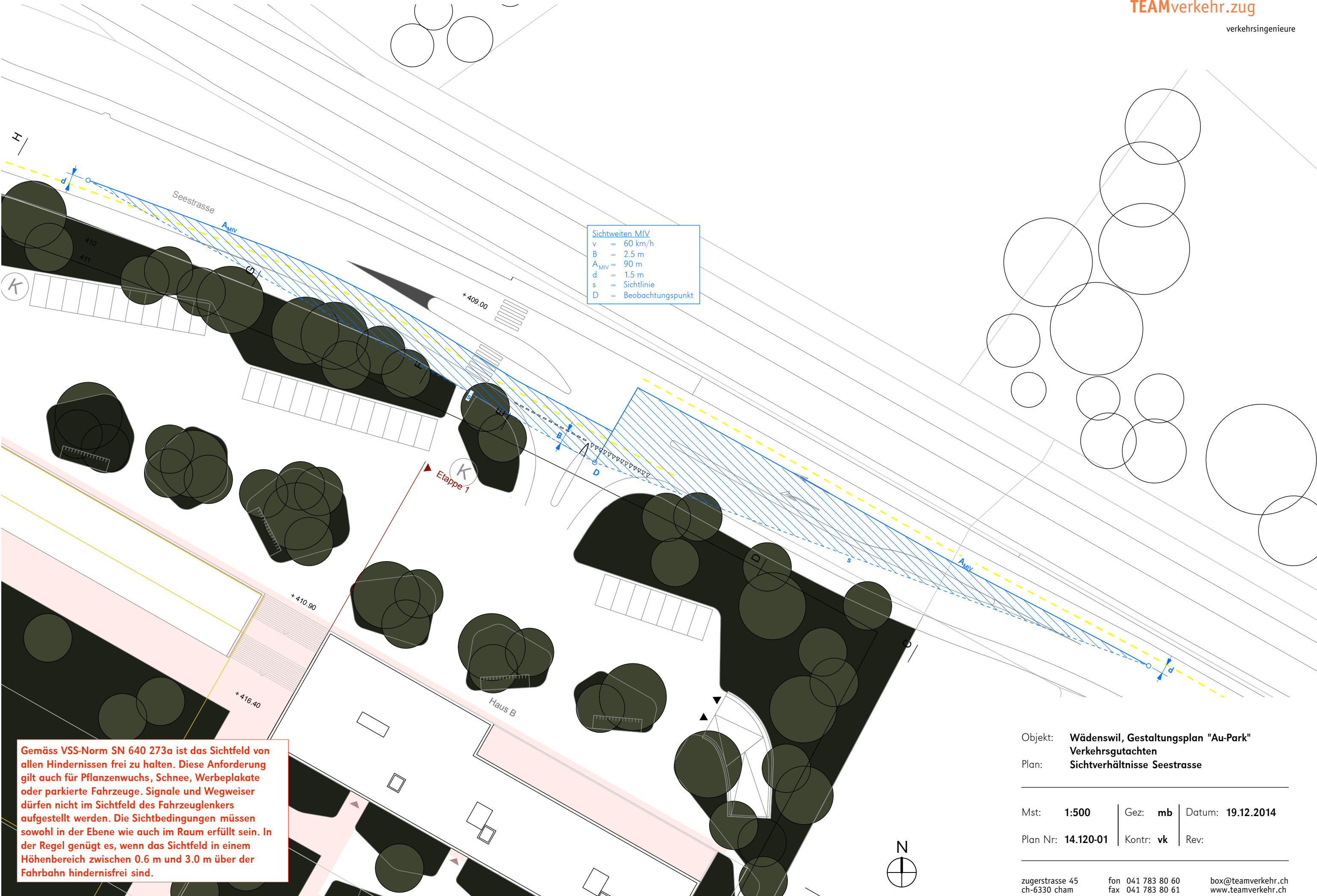
Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Seestrasse West
Seestrasse Ost

Nebenstrasse : Anschluss Seestrasse

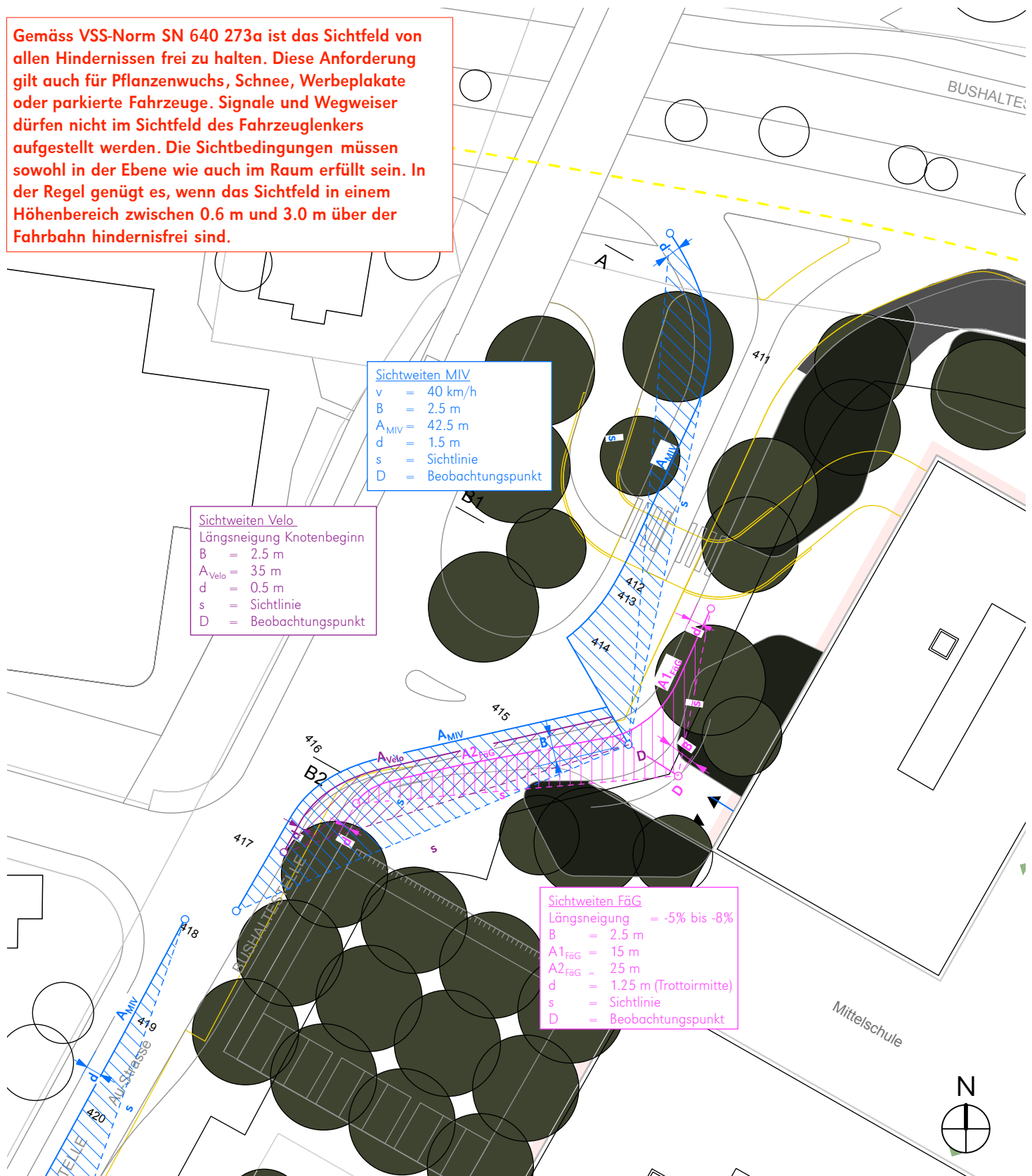
6 F Sichtweiten Anschlüsse



Objekt: **Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"**
Verkehrsgutachten
Plan: **Sichtverhältnisse Seestrasse**

Mst: **1:500** | Gez: **mb** | Datum: **19.12.2014**
Plan Nr: **14.120-01** | Kontr: **vk** | Rev:

Gemäss VSS-Norm SN 640 273a ist das Sichtfeld von allen Hindernissen frei zu halten. Diese Anforderung gilt auch für Pflanzenwuchs, Schnee, Werbeplakate oder parkierte Fahrzeuge. Signale und Wegweiser dürfen nicht im Sichtfeld des Fahrzeuglenkers aufgestellt werden. Die Sichtbedingungen müssen sowohl in der Ebene wie auch im Raum erfüllt sein. In der Regel genügt es, wenn das Sichtfeld in einem Höhenbereich zwischen 0.6 m und 3.0 m über der Fahrbahn hindernisfrei sind.



Objekt: **Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"**
 Verkehrsgutachten
 Plan: **Sichtverhältnis**

Mst: **1:500**

Gez: **mb**

Datum: **19.12.2014**

Plan Nr: **14.120-02**

Kontr: **vk**

Rev: **13.01.2015**

Gemäss VSS-Norm SN 640 273a ist das Sichtfeld von allen Hindernissen frei zu halten. Diese Anforderung gilt auch für Pflanzenwuchs, Schnee, Werbeplakate oder parkierte Fahrzeuge. Signale und Wegweiser dürfen nicht im Sichtfeld des Fahrzeuglenkers aufgestellt werden. Die Sichtbedingungen müssen sowohl in der Ebene wie auch im Raum erfüllt sein. In der Regel genügt es, wenn das Sichtfeld in einem Höhenbereich zwischen 0.6 m und 3.0 m über der Fahrbahn hindernisfrei sind.

Sichtweiten MIV

$v = 40 \text{ km/h}$
 $B = 2.5 \text{ m}$
 $A_{MIV} = 42.5 \text{ m}$
 $d = 1.5 \text{ m}$
 $s = \text{Sichtlinie}$
 $D = \text{Beobachtungspunkt}$

Sichtweiten Velo

Längsneigung Kurvenende

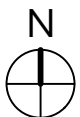
$B = 2.5 \text{ m}$
 $A_{Velo} = 40$
 $d = 0.5 \text{ m}$
 $s = \text{Sichtlinie}$
 $D = \text{Beobachtungspunkt}$

Sichtweiten F&G

Längsneigung = 5%-8%

$B = 2.5 \text{ m}$
 $A1_{F&G} = 15 \text{ m}$
 $A2_{F&G} = 25 \text{ m}$
 $d = \text{Trottoirmitte}$
 $s = \text{Sichtlinie}$
 $D = \text{Beobachtungspunkt}$

Angepasste Sichtdistanzen Richtung Süden.
Längsneigung "Alte Landstrasse" < 3.00%,
daher Sichtweite nur bis Kurvenanfang in
Fahrtrichtung Norden.



Objekt: **Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"**
 Verkehrsgutachten
 Plan: **Sichtverhältnis TG-Ausfahrt**

Mst: **1:500**

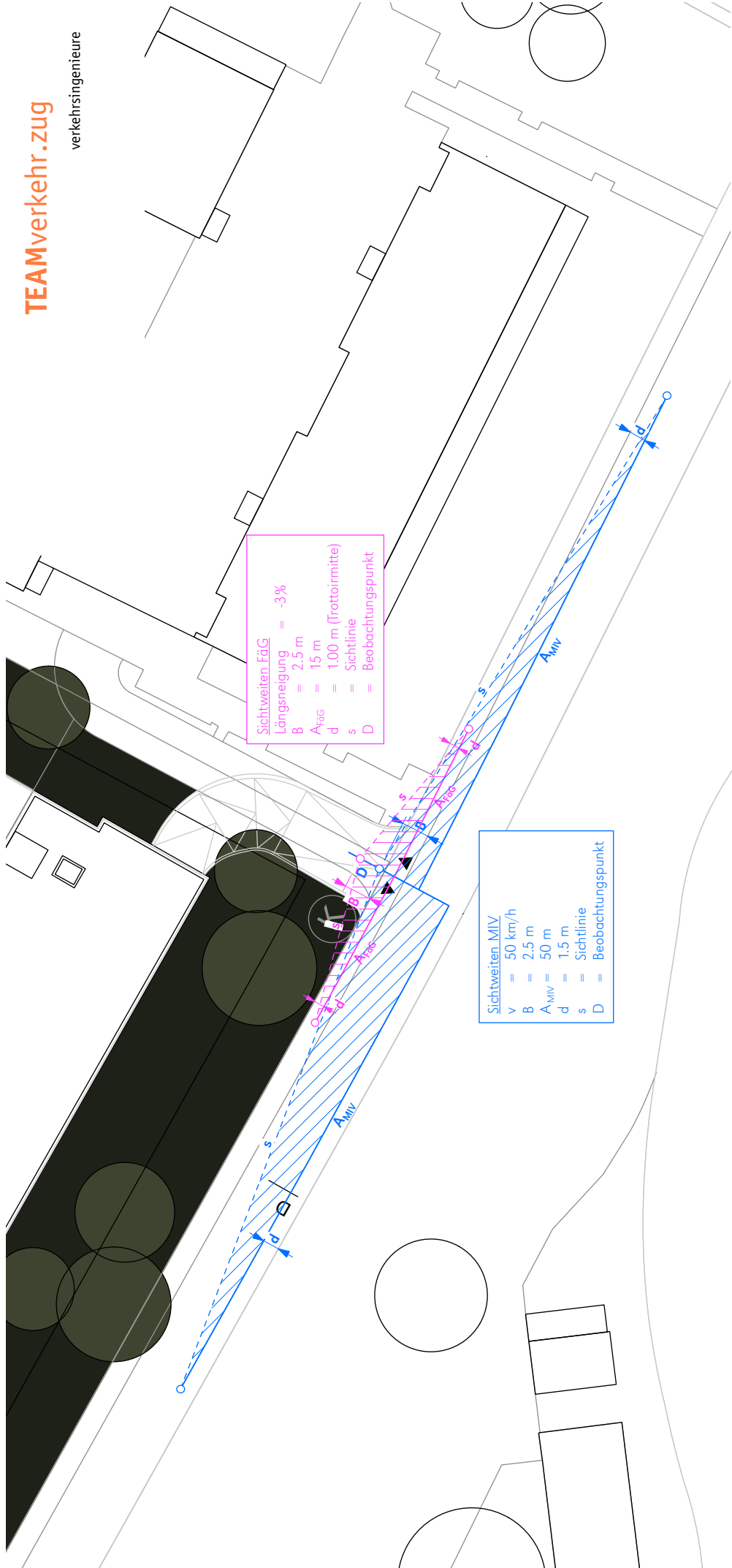
Gez: **mb**

Datum: **19.12.2014**

Plan Nr: **14.120-03**

Kontr: **vk**

Rev: **13.01.2015**



Gemäss VSS-Norm SN 640 273a ist das Sichtfeld von allen Hindernissen frei zu halten. Diese Anforderung gilt auch für Pflanzenwuchs, Schnee, Werbepunkte oder parkierte Fahrzeuge. Signale und Wegweiser dürfen nicht im Sichtfeld des Fahrzeuglenkers aufgestellt werden. Die Sichtbedingungen müssen sowohl in der Ebene wie auch im Raum erfüllt sein. In der Regel genügt es, wenn das Sichtfeld in einem Höhenbereich zwischen 0.6 m und 3.0 m über der Fahrbahn hindernisfrei sind.

Objekt: Wädenswil, Gestaltungsplan "Au-Park"
Verkehrsgutachten
Plan: Sichtverhältnisse Alte Landstrasse

Mst: 1:500
Gez: mb
Datum: 19.12.2014
Plan Nr: 14.120-04
Kontr: vk
Rev:

zugstrasse 45
ch-6330 cham
fon 041 783 80 60
fax 041 783 80 61
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch