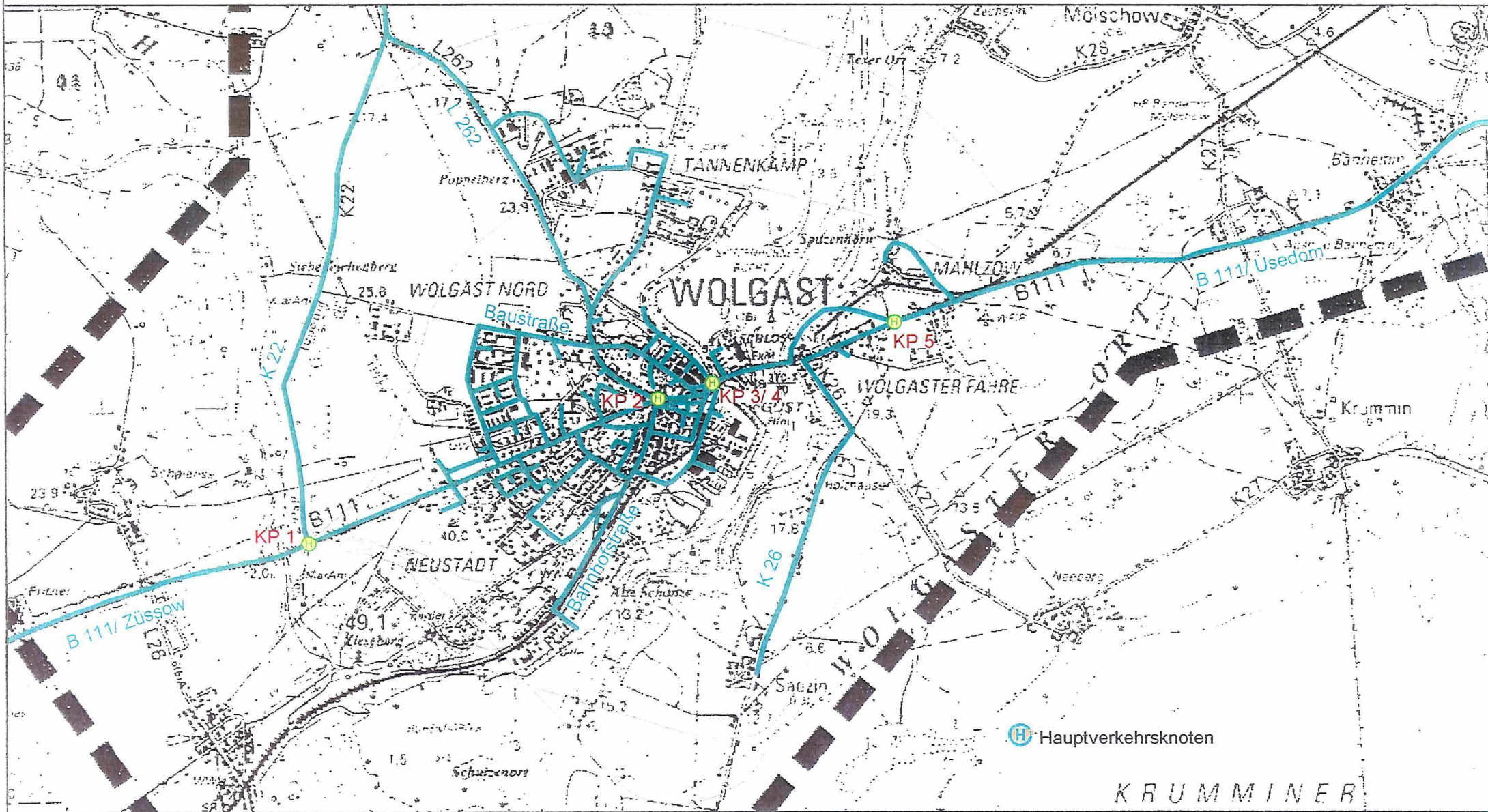


Anlage 2

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg

Prognose-Ohnefall

OF_Systemskizze

erstellt am: 04.04.02

Verkehrsnetz und Hauptverkehrs-knotenpunkte

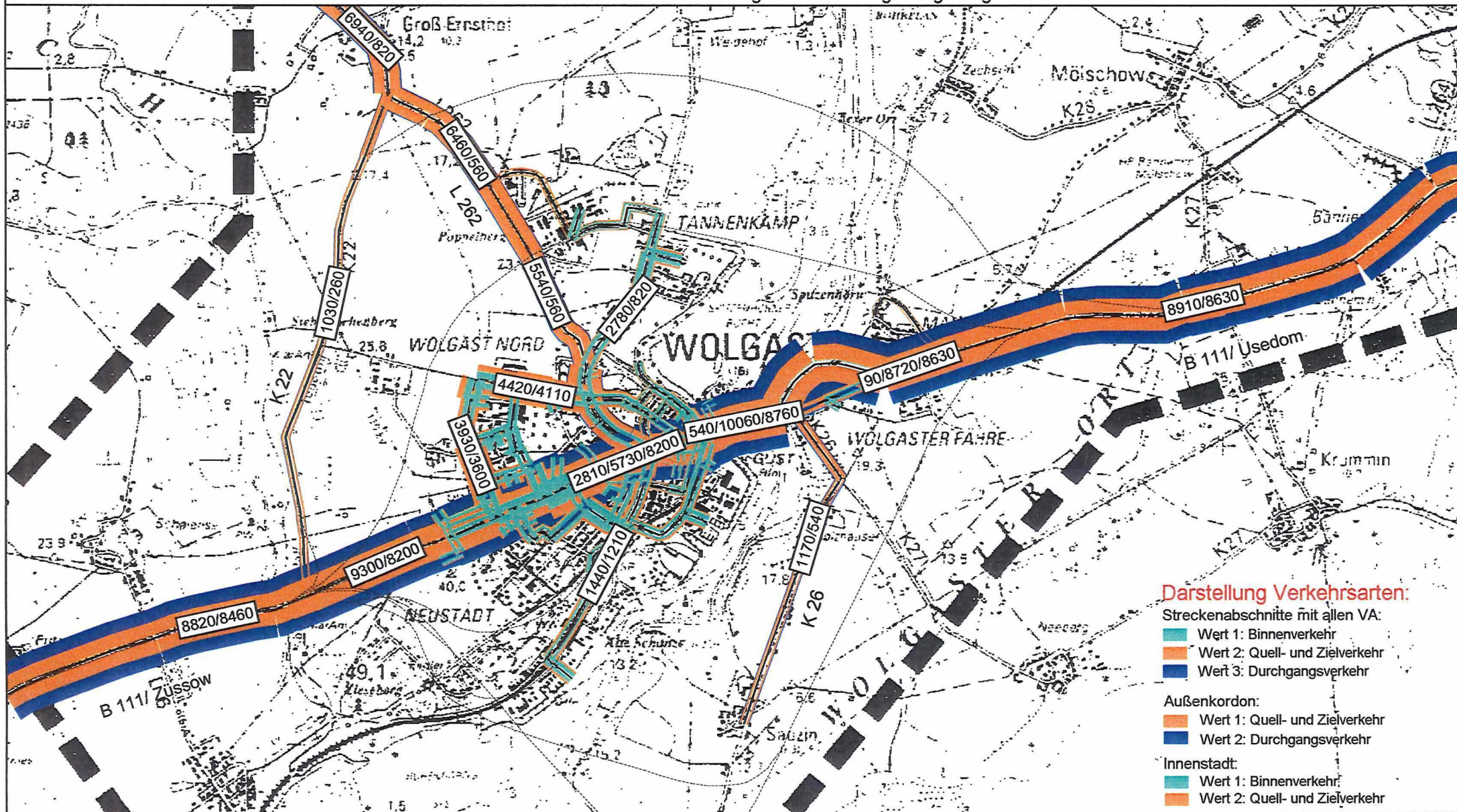
1: 35000

Belastungsfall: DTV
Durchschnittlicher täglicher Verkehr

Gesamtverkehr
Querschnittsbelastungen
Verkehrsarten

Schwerverkehr
Querschnittsbelastungen

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg

erstellt am: 27.05.02

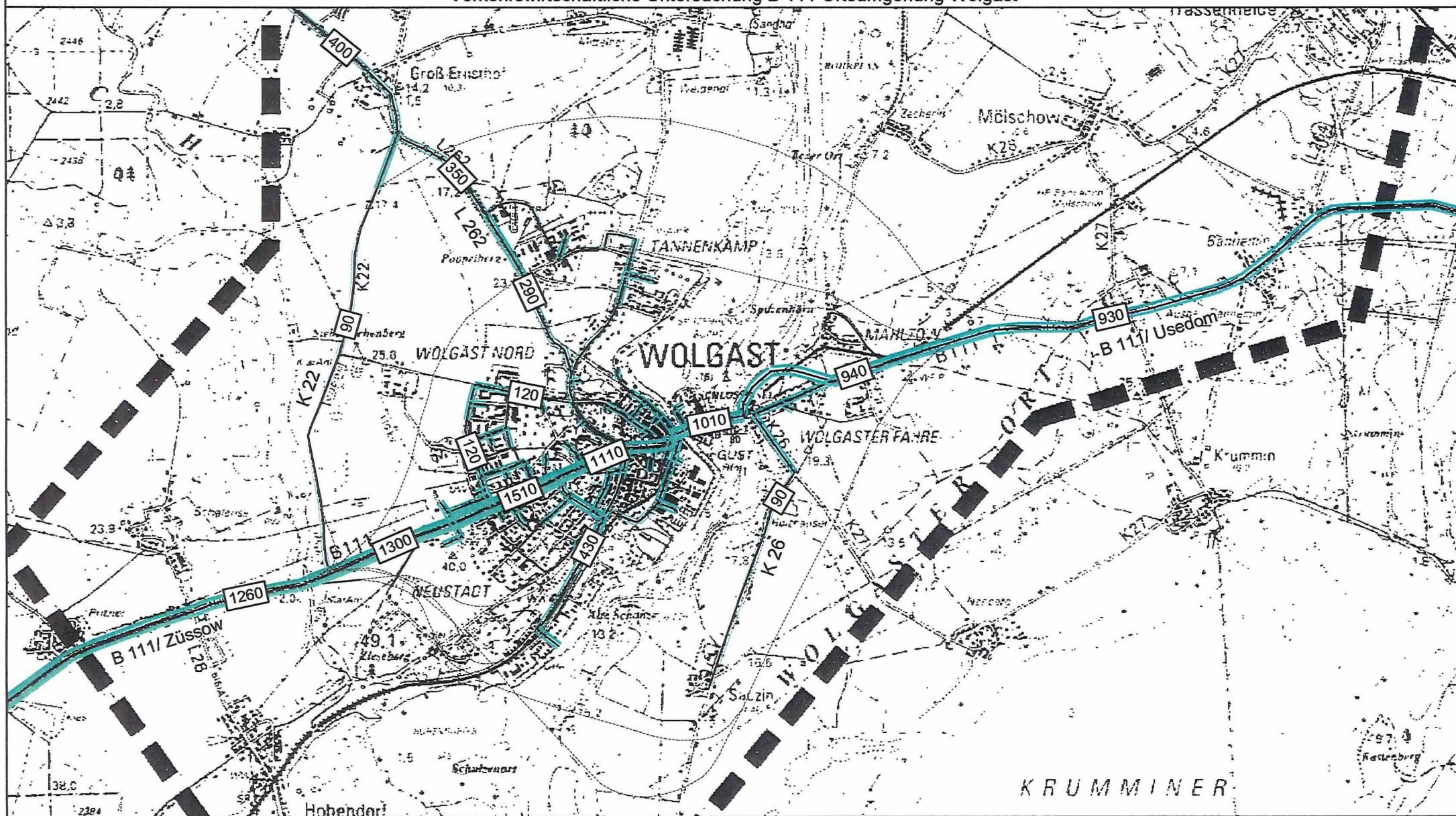
Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h)

OHNEFALL - Darstellung Verkehrsarten - DTV

OF_DTVmZV_VA

1: 35000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg
erstellt am: 28.04.02

Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)
Ohnefall - DTV

OF_DTV-SmZV
1: 40000

Belastungsfall:

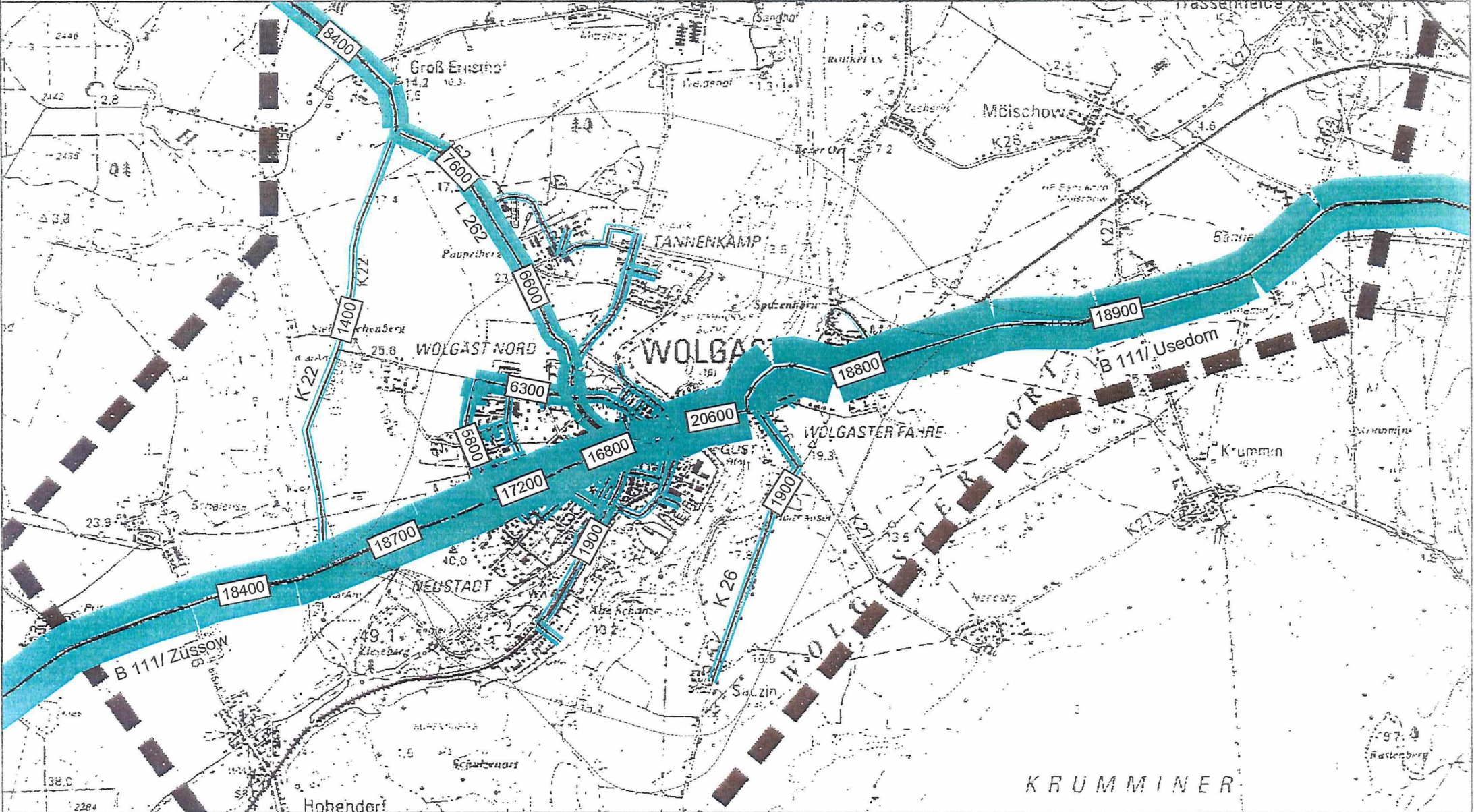
DTV_s
(Sonn- und Feiertage)

Modifizierte Definition für Verkehrswirtschaftliche
Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast:
DTV_{s, Saison}: alle Sa, So, Feiertage M-V (15.6. -15.9.)
(Wochenendverkehr Saison)

Querschnittsbelastungen

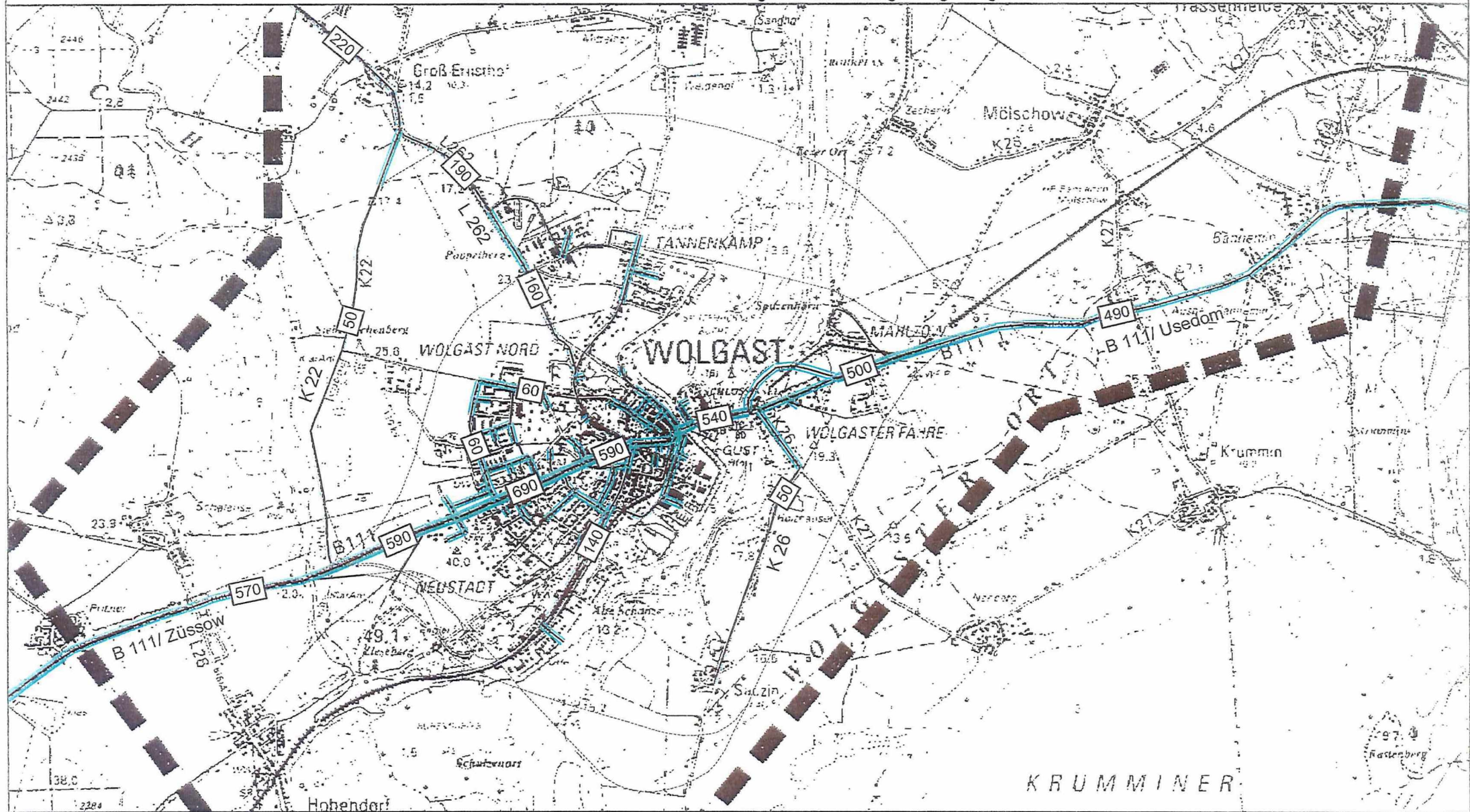
Gesamtverkehr
Schwerverkehr

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h)	OF_WEV
erstellt am: 04.04.02	Ohnefall - Wochenendverkehr (Saison)	1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg

erstellt am: 04.04.02

Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)

Ohnefall - Wochenendverkehr (Saison)

OF_WEV-S

1 : 40000

Belastungsfall: **DTV_U**
(Urlaubswerktage)

Modifizierte Definition für Verkehrswirtschaftliche
Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast:
DTV_{u.Saison}: alle Werktag Mo-Sa (15.6. -15.9.)

**mit saisonalen Zusatzverkehren (SV) aus
Gewerbegebiet Bahnhofstr.**

Gesamtverkehr

Querschnittsbelastungen

Verkehrsarten

Knotenpunktbelastungen

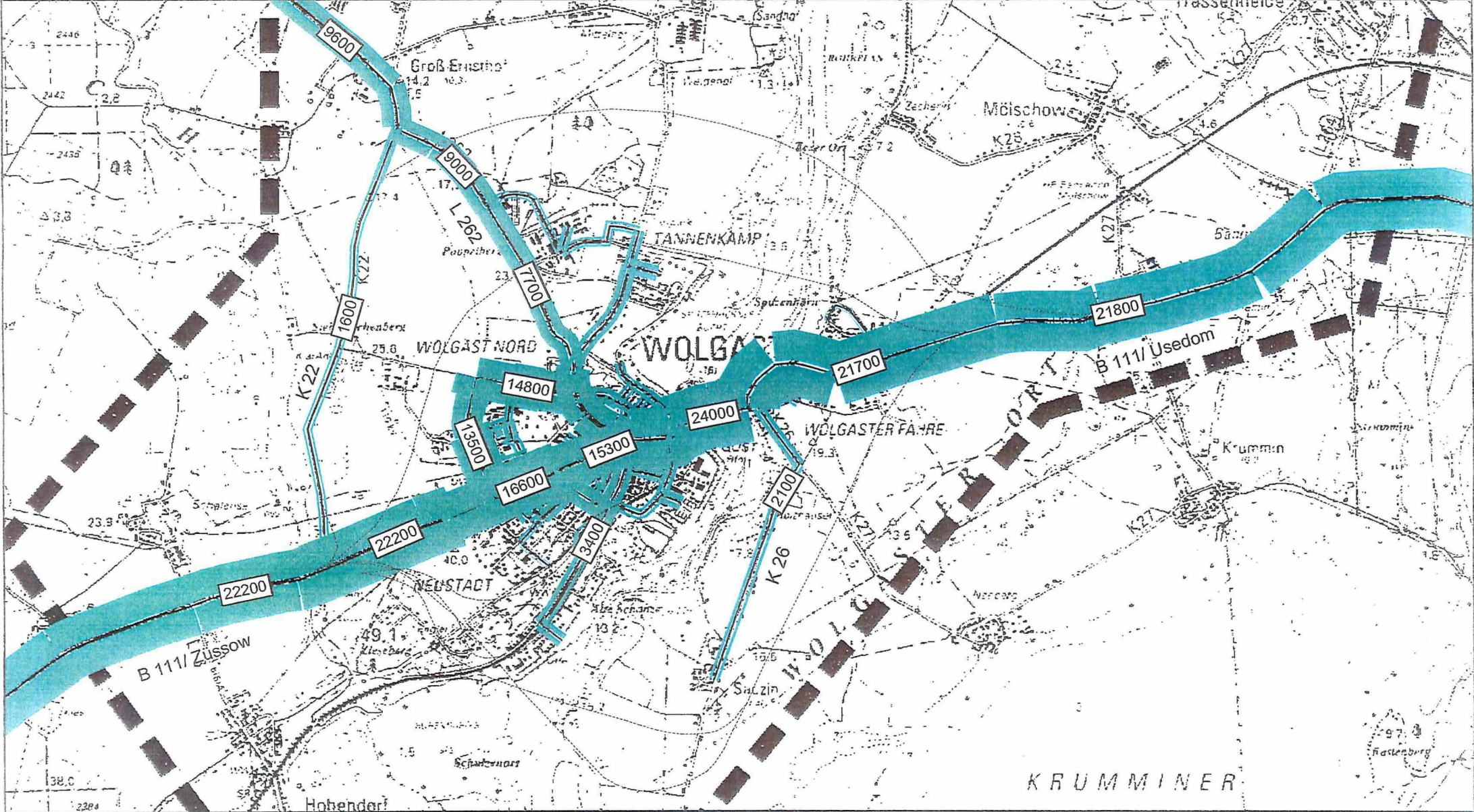
Schwerverkehr

Querschnittsbelastungen

Knotenpunktbelastungen

Gesamtverkehr

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg

erstellt am: 17.03.02

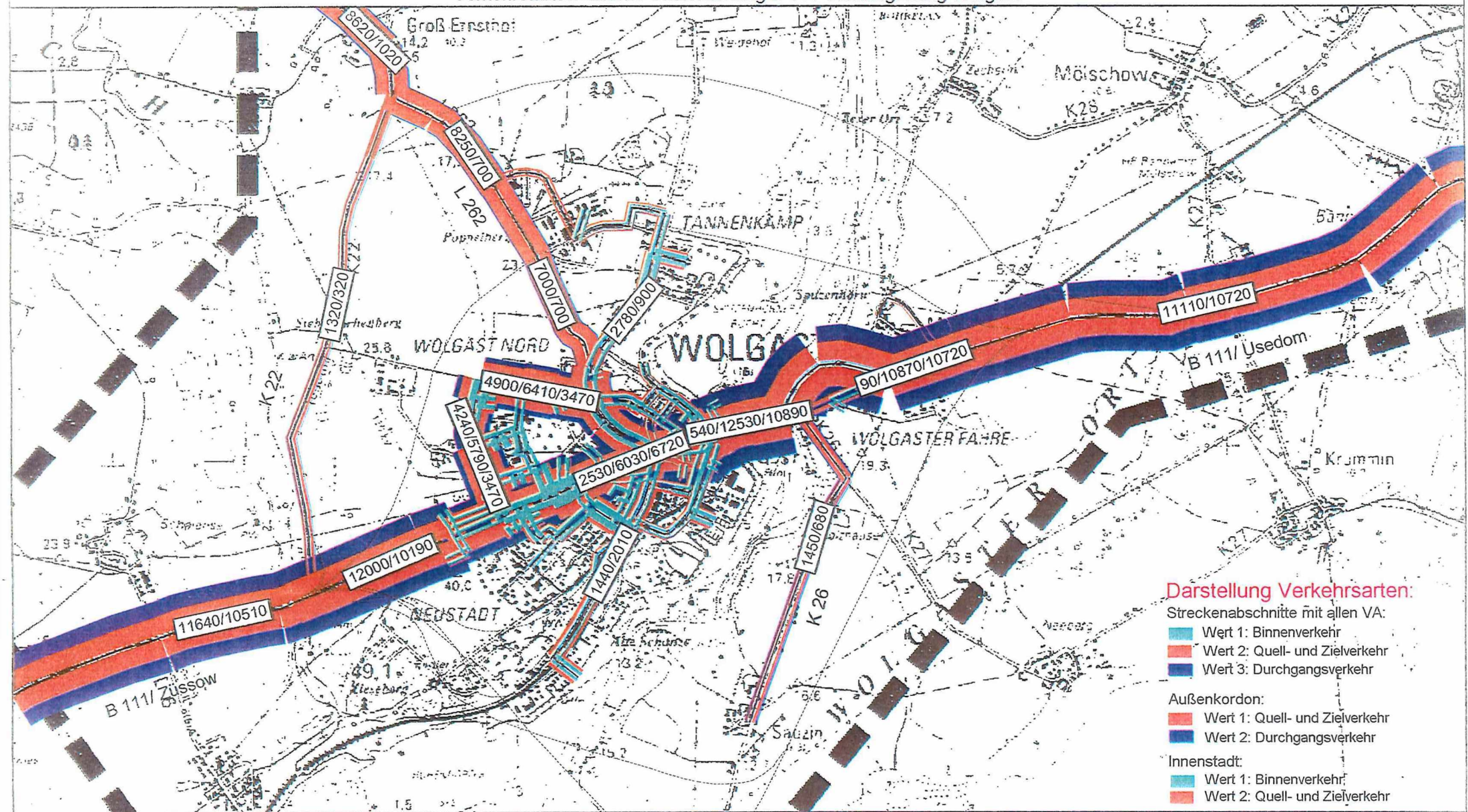
Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h)

Ohnefall - Urlaubswerktage (UWT)

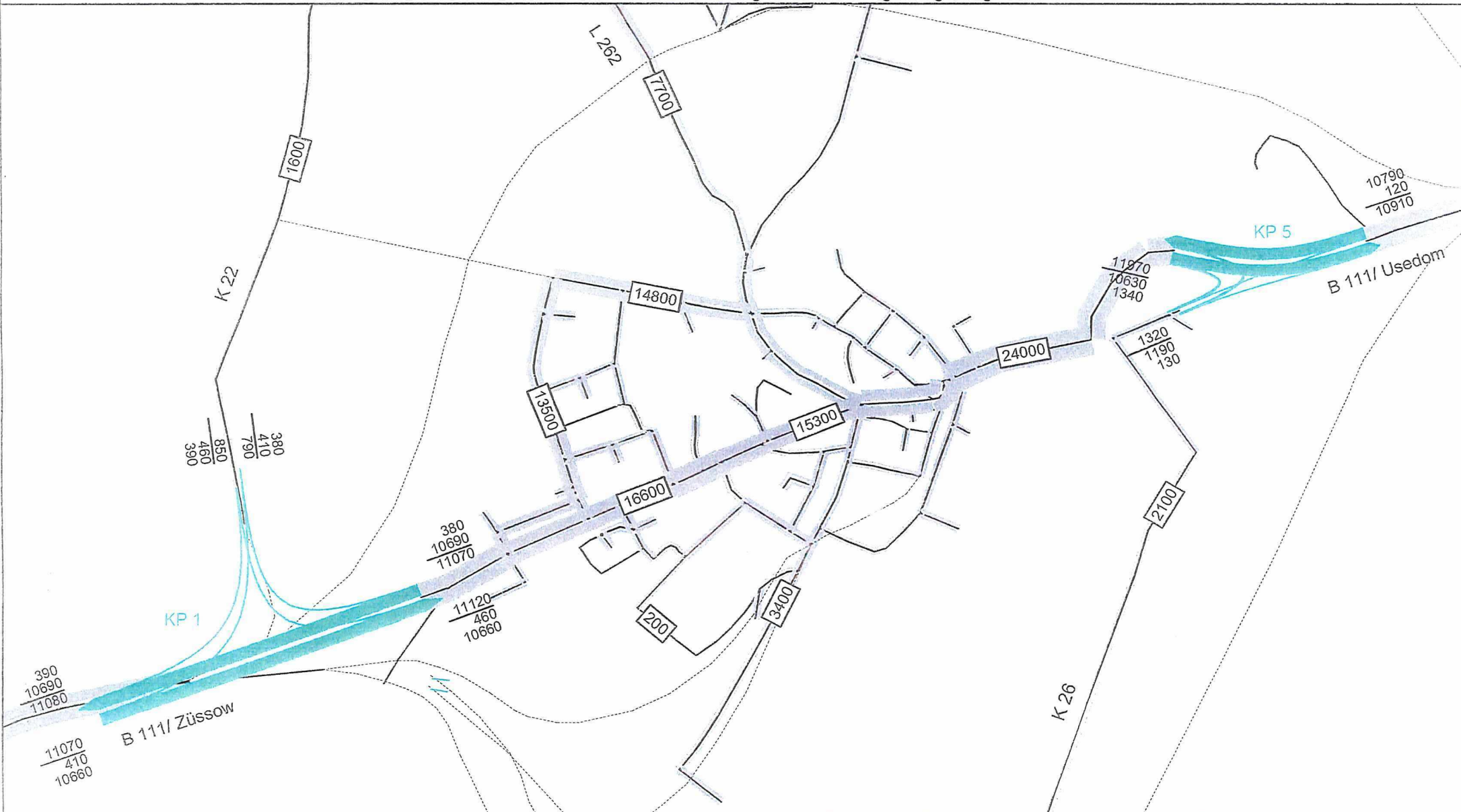
OF_UWT

1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



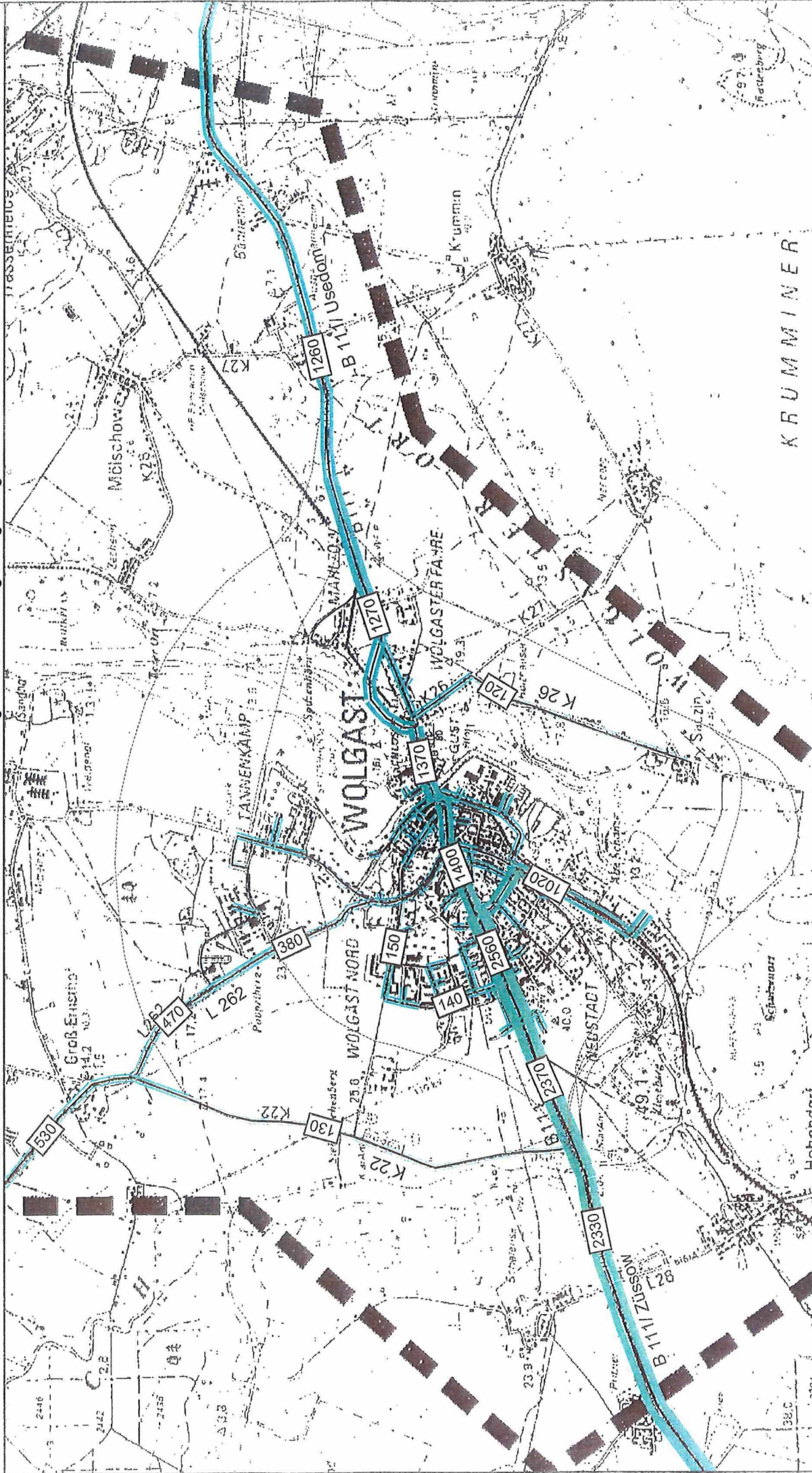
PLANIVER GmbH Neubrandenburg
erstellt am: 04.04.02

Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h)
Ohnefall - Urlaubswerktage (UWT)

OF_UWT_KP
1 : 20000

Schwerverkehr

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/24h)	OF_UWT-S
erstellt am: 17.03.02	Ohnefall - Urlaubswerktage (UWT)	1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)	OF_UWT_KP
erstellt am: 04.04.02	Ohnefall - Urlaubsverkfrage (UWT)	1 : 20000

Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

Maßgebende Verkehrsbelastungen:

- Prognose 2015
- Urlaubswerktage
- Spitzenstundenverkehr (8,5%) in Pkw-E/h

Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast

Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Erklärungen :

Strom-Nr= Nummer der Ströme
n = Anzahl der Spuren der Ströme
Art = Fahrbewegung der Nebenströme:
0 = Kein Nebenstrom
1 = Linksabbieger von der Hauptstraße
2 = Rechtseinbieger aus der Nebenstraße
3 = Kreuzen aus der Nebenstraße
4 = Linkseinbieger aus der Nebenstraße
Rang = Rang der Ströme
tg = Grenzzeitlücke der Ströme in Sekunde
tf = Folgezeitlücke der Ströme in Sekunde
Qh = Verkehrsstärke der bevorrechtigten Ströme in Kfz/h
Ln = Maximale Leistungsfähigkeit der Ströme in Pkw-E/h
Qn = Vorhandene Verkehrsstärke der Ströme in Pkw-E/h
R = Reserve der Ströme in Pkw-E/h
Ln-m = Maximale Leistungsfähigkeit der (Misch-)Spuren in Pkw-E/h
Qn-m = Vorhandene Verkehrsstärke der (Misch-)Spuren in Pkw-E/h
R-m = Reserve der (Misch-)Spuren in Pkw-E/h
Wzt. = Mittlere Wartezeit pro Pkw-E in Sekunde
Rst. = Mittlere Rückstaulänge in Pkw-E
P0 = Wahrscheinlichkeit des rückstaufreien Zustandes
P0-m = Wahrscheinlichkeit des rückstaufreien Zustandes
der (Misch-)Spuren
Vzt. = Mittlere Verlustzeit einschließlich Abbremsung
und Beschleunigung in Sekunde
95%-Rst. = Rückstaulänge in Pkw-E, die zu 95% aller Zeit nicht
überschritten wird

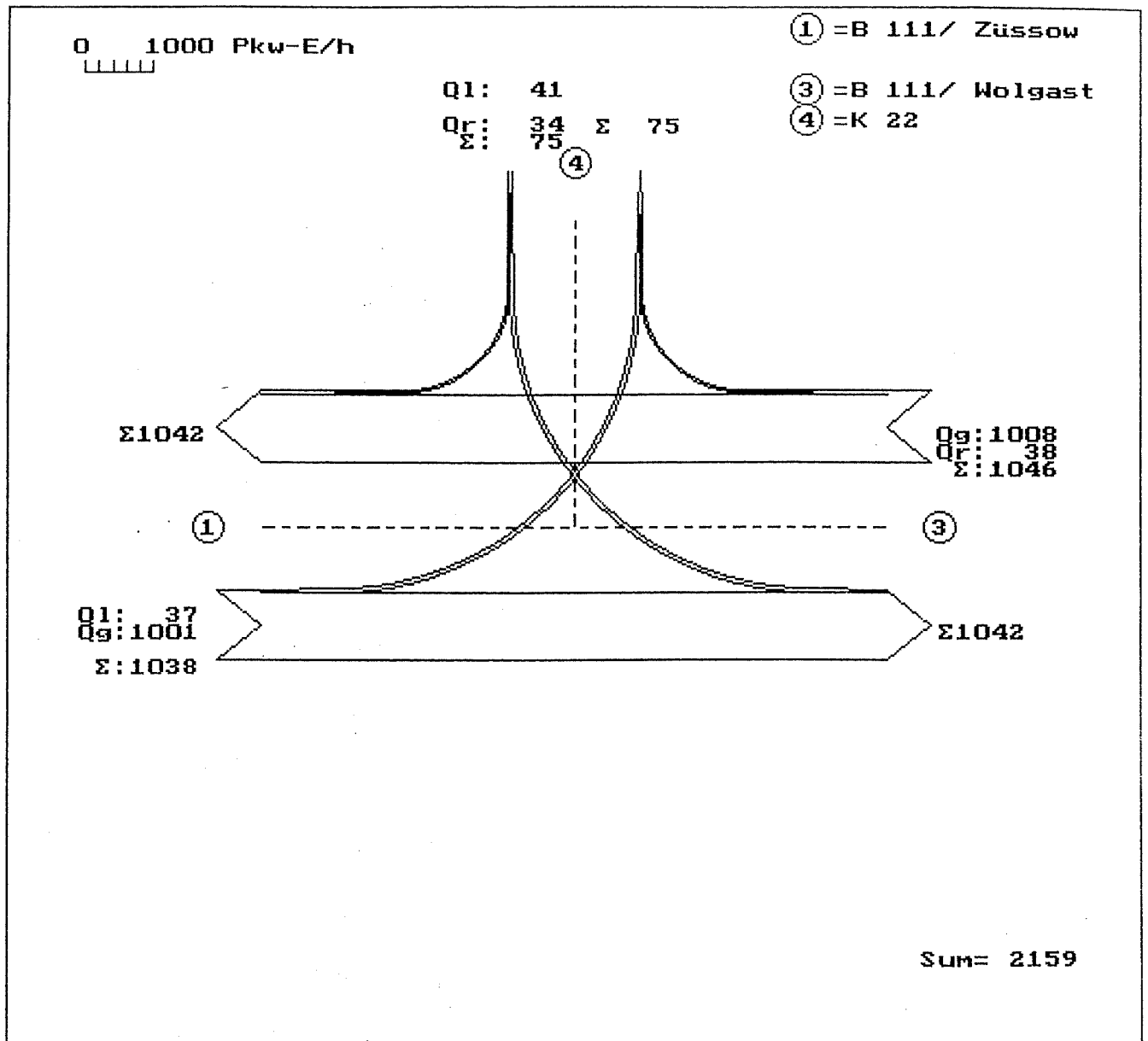
PLANIVER GmbH Neubrandenburg

Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

Knotenpunkt 1

Verkehrsfluß-Diagramm

Projekt : OU B 111 Wolgast
 Knotenpunkt : B 111/ K 22
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)
 Dateiname : OF_KP1KN

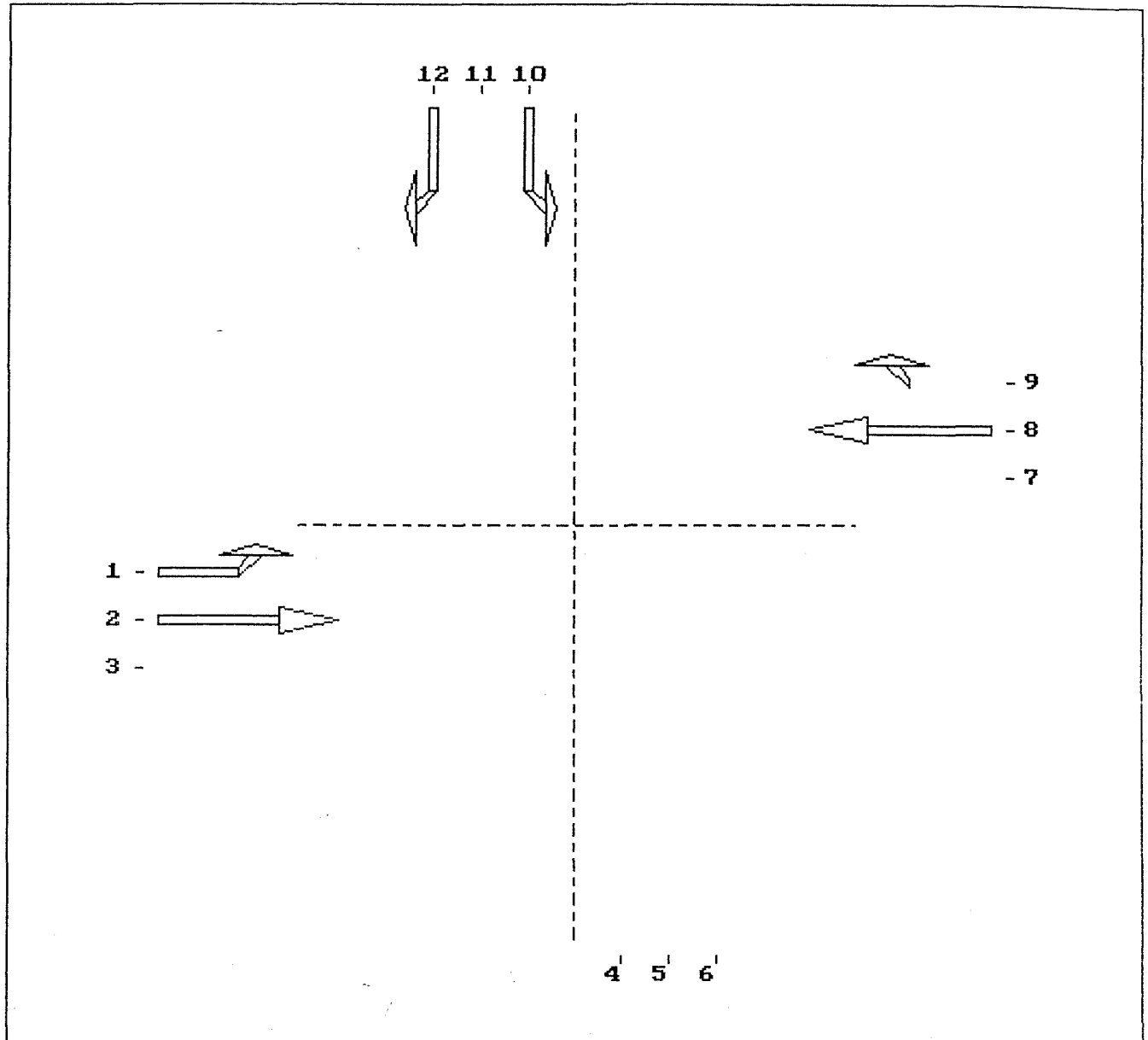


Verkehrsstärke (Pkw-E/h)

von/nach	1	2	3	4	Summe
1	--	--	1001	37	1038
2	--	--	--	--	0
3	1008	--	--	38	1046
4	34	--	41	--	75
Summe	1042	0	1042	75	2159

Definition der Ströme

Dateinamen : OF_KP1KN
Projekt : OU B 111 Wolgast
Knotenpunkt : B 111/ K 22
Stunde : Spitzenstd. (8,5%)



Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast
 Knoten : B 111/ K 22
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Datei : OF_KP1KN

Mittlere Geschwindigkeit auf der Hauptstraße : 70 km/h

Strom Nr	Art n	Rang	tg (s)	tf (s)	Qh (Kfz /h)	Ln (Pkw /h)	Qn (Pkw /h)	R (Pkw /h)	Ln-m (Pkw /h)	Qn-m (Pkw /h)	R-m (Pkw /h)	mittl. Wzt. Rst. (s) (Pkw)		
1	1	1	2	7.1	3.2	1046	227	37	190	227	37	190	18.9	0.2
2	1	0	1				1800	1001	799	1800	1001	799	0.0	0.0
3														
4														
5														
6														
7														
8	1	0	1				1800	1008	792	1800	1046	754	0.0	0.0
9	0	0	1				1800	38	1762					
10	1	4	3	8.8	5.1	2065	16	41	-25	16	41	-25	999.0	113.9
11														
12	1	2	2	7.9	4.1	1027	165	34	131	165	34	131	27.4	0.3

Wartezeitberechnung nach Kimber-Hollis mit T = 1 F = .8
 Leistungsfähigkeit nach HBS 1994

Strom Nr	P0 (-)	P0-m (-)	Vzt. (s)	95%- Rst. (Pkw)
1	0.84	0.84	26.9	1.0
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10	0.00	0.00	999.0	999.0
11				
12	0.79	0.79	35.4	1.0

Verlustzeit = Wartezeit + 8 sec.

stop12 10 └┐ └┐ └┐ 9 1 └┐ ─ 8 2 ─				Verkehrsstärken - Ströme 1. Ranges q8=1008 q9= 38 q2=1001 Kfz/h - Wartepflichtige Ströme: Zeile 3 u.4		Knotenpunkt (Einmündung) OU B 111 Wolg B 111/ K 22 Spitzenstd. (Vm= 70 km/h	
1	Nebenstrom-Nr. / Rang			1/2	12/2	10/3	
2	Bild			A └┐	s └┐ ←┐	└┐ └	

OF_KP1KN Leistungsfähigkeit nach HBS 1994

Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

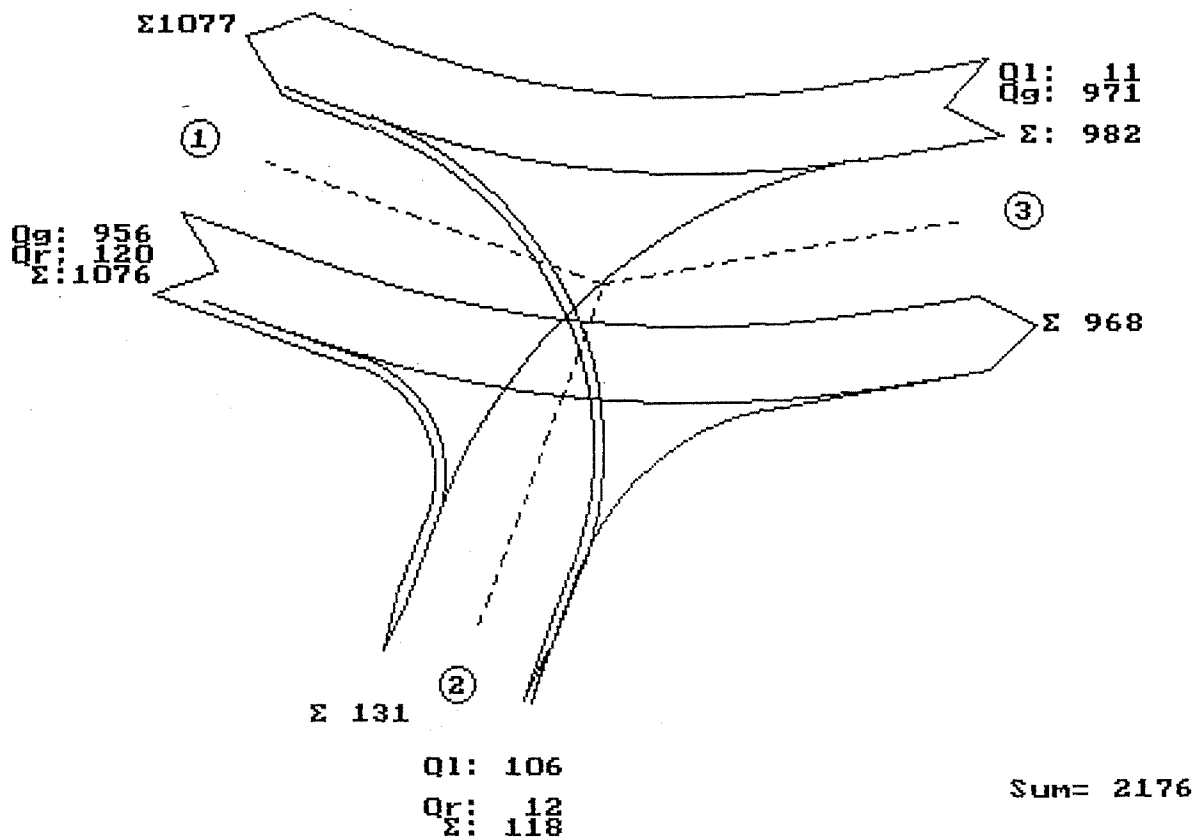
Knotenpunkt 5

Verkehrsfluß-Diagramm

Projekt : OU B 111 Wolgast
 Knotenpunkt : B 111/ K 26 (Sauzin)
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)
 Dateiname : OF_KP5KN

0 1000 Pkw-E/h

- ① = B 111/ Wolgast
- ② = K 26/ Sauzin
- ③ = B 111/ Usedom

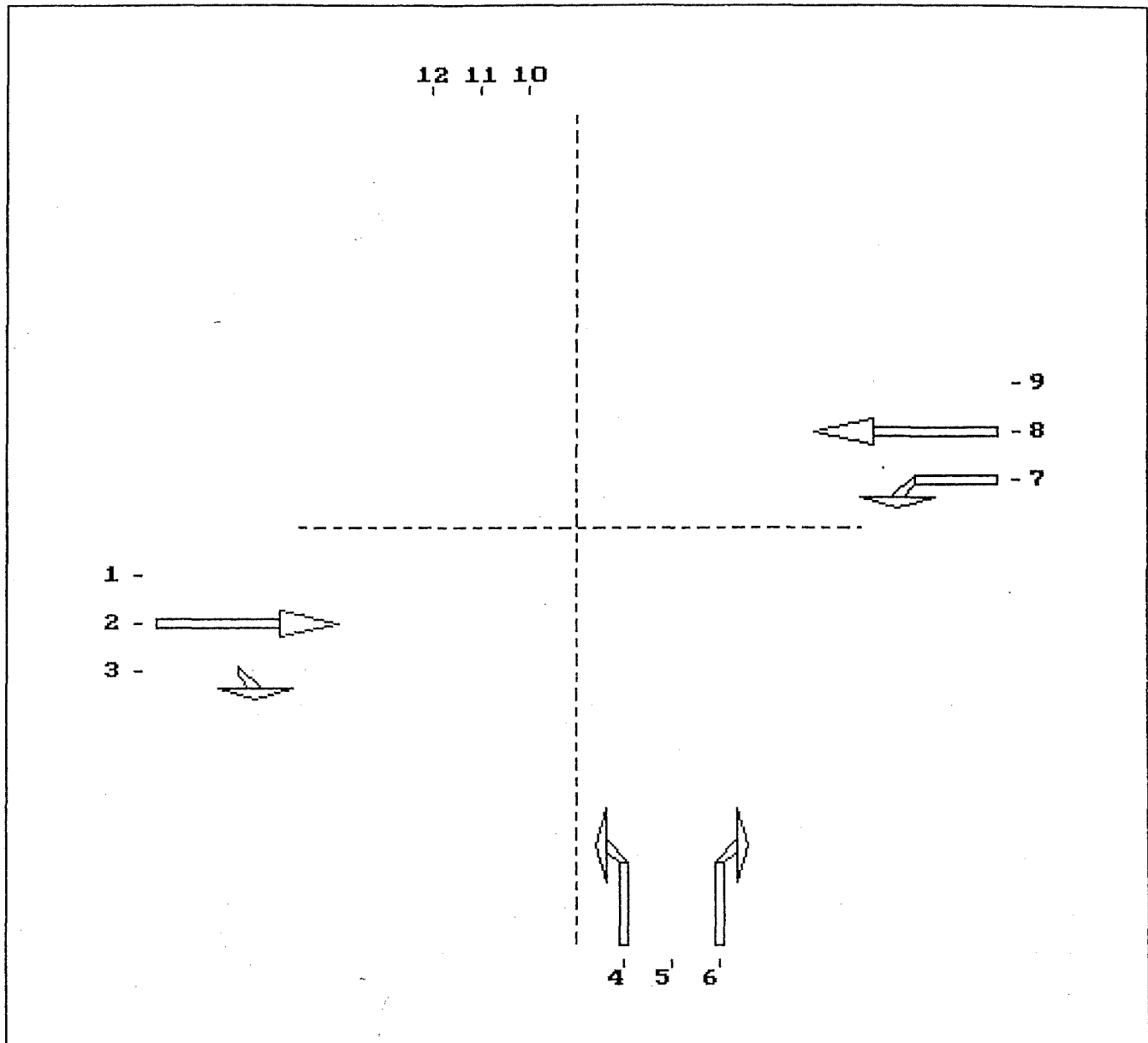


Verkehrsstärke (Pkw-E/h)

von/nach	1	2	3	4	Summe
1	--	120	956	--	1076
2	106	--	12	--	118
3	971	11	--	--	982
4	--	--	--	--	0
Summe	1077	131	968	0	2176

Definition der Ströme

Dateinamen : OF_KP5KN
Projekt : OU B 111 Wolgast
Knotenpunkt : B 111/ K 26 (Sauzin)
Stunde : Spitzenstd. (8,5%)



Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast
 Knoten : B 111/ K 26 (Sauzin)
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Datei : OF_KP5KN

Mittlere Geschwindigkeit auf der Hauptstraße : 70 km/h

Strom Nr	Art n	Rang	tg (s)	tf (s)	Qh (Kfz /h)	Ln (Pkw /h)	Qn (Pkw /h)	R (Pkw /h)	Ln-m (Pkw /h)	Qn-m (Pkw /h)	R-m (Pkw /h)	mittl. Wzt. Rst. (s) (Pkw)		
1														
2	1	0	1			1800	956	844	1800	1076	724	0.0	0.0	
3	0	0	1			1800	120	1680						
4	1	4	3	8.8	5.1	1998	20	106	-86	20	106	-86	999.0	294.4
5														
6	1	2	2	7.9	4.1	1016	168	12	156	168	12	156	23.1	0.1
7	1	1	2	7.1	3.2	1076	217	11	206	217	11	206	17.5	0.1
8	1	0	1				1800	971	829	1800	971	829	0.0	0.0
9														
10														
11														
12														

Wartezeitberechnung nach Kimber-Hollis mit T = 1 F = .8
 Leistungsfähigkeit nach HBS 1994

Strom Nr	P0 (-)	P0-m (-)	Vzt. (s)	95%- Rst. (Pkw)
1				
2				
3				
4	0.00	0.00	999.0	999.0
5				
6	0.93	0.93	31.1	1.0
7	0.95	0.95	25.5	1.0
8				
9				
10				
11				
12				

Verlustzeit = Wartezeit + 8 sec.

PLANIVER GmbH Neubrandenburg

2 — 3 ↘ — 8 ┐ 7 ┐ 4 ┐ 6 stop				Verkehrsstärken - Ströme 1. Ranges q2= 956 q3= 120 q8= 971 Kfz/h - Wartepflichtige Ströme: Zeile 3 u. 4		Knotenpunkt (Einmündung) OU B 111 Wolg B 111/ K 26 (Spitzenstd. (V _m = 70 km/h	
1	Nebenstrom-Nr. / Rang			7/2	6/2	4/3	
2	Bild			┐ V	┐ s	┐ s	
3	Verkehrsstärken	qn	Kfz/h	11	12	106	
4			PKW-E/h	11	12	106	
5		maßg. H-Strom qp Kfz/h		1076	1016	1998	
6	Grundleistungsfähigkeit Gn PKW-E/h			217 =	168 =	21	
7	Maximale Leistungsfähigkeit Ln PKW-E/h			217	168	P07 · G4 = 20	
8	Wahrscheinlichkeit des rückstaufreien Zustandes	P0n (=1-qn/Ln)		0.949			
9		P0n°		0.949			
10	Leistungsfähigkeit der Mischspur	bn (=1-qn/Ln)					
		Lm PKW-E/h					
11 a	Leistungsreserve Rn (=Ln-qn) PKW-E/h Rm (=Lm-qm)			206	156	-86	
11 b	Prakt. Leistungsfähigkeit Pn (=Ln-100) PKW-E/h Pm (=Lm-100)			117	68	-80	
12	Wartezeit bzw. Beurteilung			17.5	23.1	999	
13	Beurteilungsvorschlag			Insgesamt sehr kritisch (LOS F)			

OF_KP5KN

Leistungsfähigkeit nach HBS 1994

PLANIVER GmbH Neubrandenburg