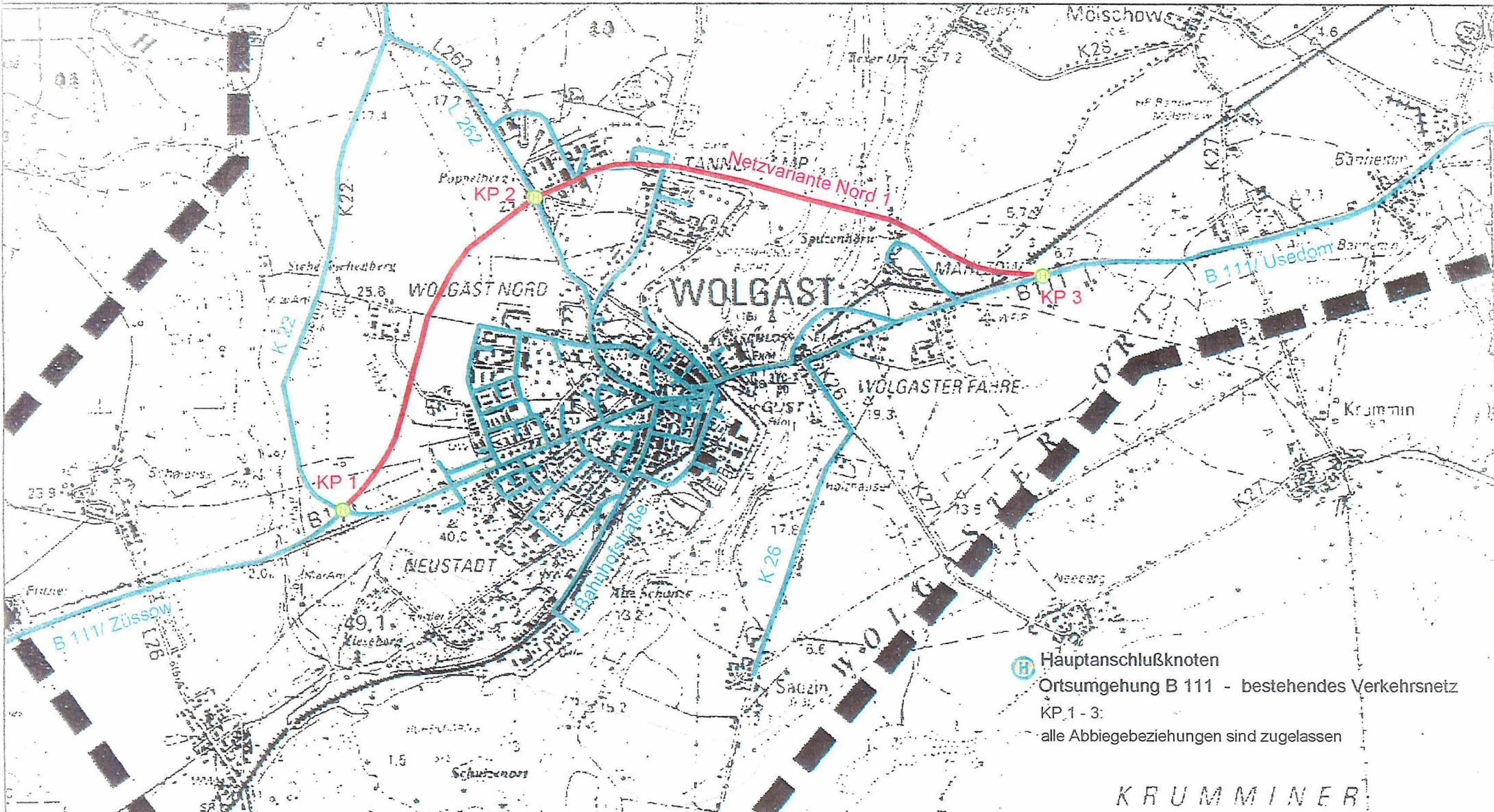


Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg

Netzvariante NORD 1

NV1_Systemskizze

erstellt am: 03.04.02

Verkehrsnetz und Anschluß-KP der OU B 111 an das bestehende Netz

1 : 35000

Belastungsfall: DTV

Durchschnittlicher täglicher Verkehr

Gesamtverkehr

Querschnittsbelastungen

Verkehrsarten

Schwerverkehr

Querschnittsbelastungen

Verkehrswirtschaftliche Ortsumgehung B 111 Ortsumgehung Wolgast

Netzvariante Nord 1

WOLGAST

WOLGASTER FÄHRE

NEUSTADT

Krummin

B 111/ Züssow

B 111/ Usedom

K 22

K 26

K 27

K 25

K 24

K 23

K 22

K 21

K 20

K 19

K 18

K 17

K 16

K 15

K 14

K 13

K 12

K 11

K 10

K 9

K 8

K 7

K 6

K 5

K 4

K 3

K 2

K 1

K 0

K -1

K -2

K -3

K -4

K -5

K -6

K -7

K -8

K -9

K -10

K -11

K -12

K -13

K -14

K -15

K -16

K -17

K -18

K -19

K -20

K -21

K -22

K -23

K -24

K -25

K -26

K -27

K -28

K -29

K -30

K -31

K -32

K -33

K -34

K -35

K -36

K -37

K -38

K -39

K -40

K -41

K -42

K -43

K -44

K -45

K -46

K -47

K -48

K -49

K -50

K -51

K -52

K -53

K -54

K -55

K -56

K -57

K -58

K -59

K -60

K -61

K -62

K -63

K -64

K -65

K -66

K -67

K -68

K -69

K -70

K -71

K -72

K -73

K -74

K -75

K -76

K -77

K -78

K -79

K -80

K -81

K -82

K -83

K -84

K -85

K -86

K -87

K -88

K -89

K -90

K -91

K -92

K -93

K -94

K -95

K -96

K -97

K -98

K -99

K -100

K -101

K -102

K -103

K -104

K -105

K -106

K -107

K -108

K -109

K -110

K -111

K -112

K -113

K -114

K -115

K -116

K -117

K -118

K -119

K -120

K -121

K -122

K -123

K -124

K -125

K -126

K -127

K -128

K -129

K -130

K -131

K -132

K -133

K -134

K -135

K -136

K -137

K -138

K -139

K -140

K -141

K -142

K -143

K -144

K -145

K -146

K -147

K -148

K -149

K -150

K -151

K -152

K -153

K -154

K -155

K -156

K -157

K -158

K -159

K -160

K -161

K -162

K -163

K -164

K -165

K -166

K -167

K -168

K -169

K -170

K -171

K -172

K -173

K -174

K -175

K -176

K -177

K -178

K -179

K -180

K -181

K -182

K -183

K -184

K -185

K -186

K -187

K -188

K -189

K -190

K -191

K -192

K -193

K -194

K -195

K -196

K -197

K -198

K -199

K -200

K -201

K -202

K -203

K -204

K -205

K -206

K -207

K -208

K -209

K -210

K -211

K -212

K -213

K -214

K -215

K -216

K -217

K -218

K -219

K -220

K -221

K -222

K -223

K -224

K -225

K -226

K -227

K -228

K -229

K -230

K -231

K -232

K -233

K -234

K -235

K -236

K -237

K -238

K -239

K -240

K -241

K -242

K -243

K -244

K -245

K -246

K -247

K -248

K -249

K -250

K -251

K -252

K -253

K -254

K -255

K -256

K -257

K -258

K -259

K -260

K -261

K -262

K -263

K -264

K -265

K -266

K -267

K -268

K -269

K -270

K -271

K -272

K -273

K -274

K -275

K -276

K -277

K -278

K -279

K -280

K -281

K -282

K -283

K -284

K -285

K -286

K -287

K -288

K -289

K -290

K -291

K -292

K -293

K -294

K -295

K -296

K -297

K -298

K -299

K -300

K -301

K -302

K -303

K -304

K -305

K -306

K -307

K -308

K -309

K -310

K -311

K -312

K -313

K -314

K -315

K -316

K -317

K -318

K -319

K -320

K -321

K -322

K -323

K -324

K -325

K -326

K -327

K -328

K -329

K -330

K -331

K -332

K -333

K -334

K -335

K -336

K -337

K -338

K -339

K -340

K -341

K -342

K -343

K -344

K -345

K -346

K -347

K -348

K -349

K -350

K -351

K -352

K -353

K -354

K -355

K -356

K -357

K -358

K -359

K -360

K -361

K -362

K -363

K -364

K -365

K -366

K -367

K -368

K -369

K -370

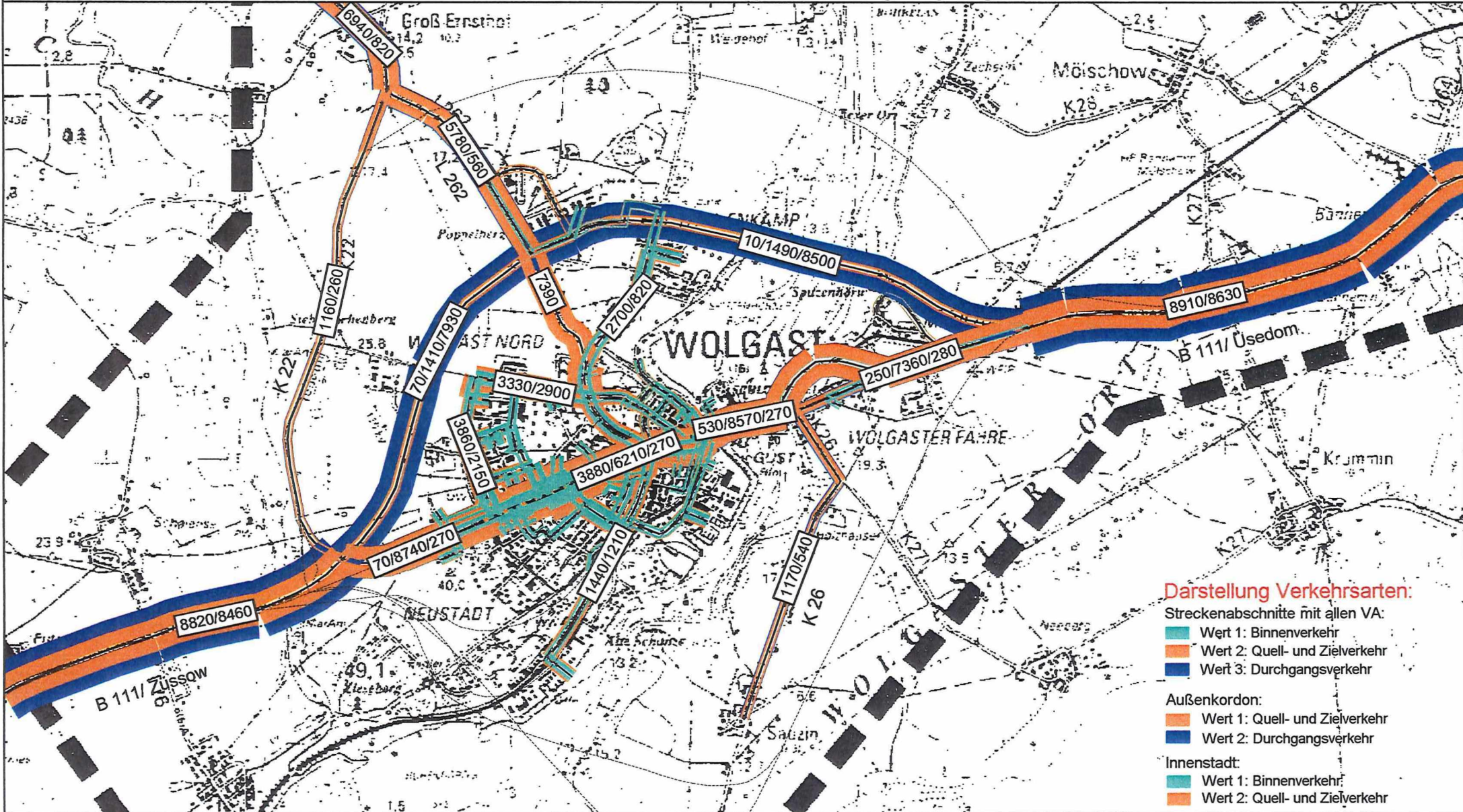
K -371

erstellt am: 27.04.02

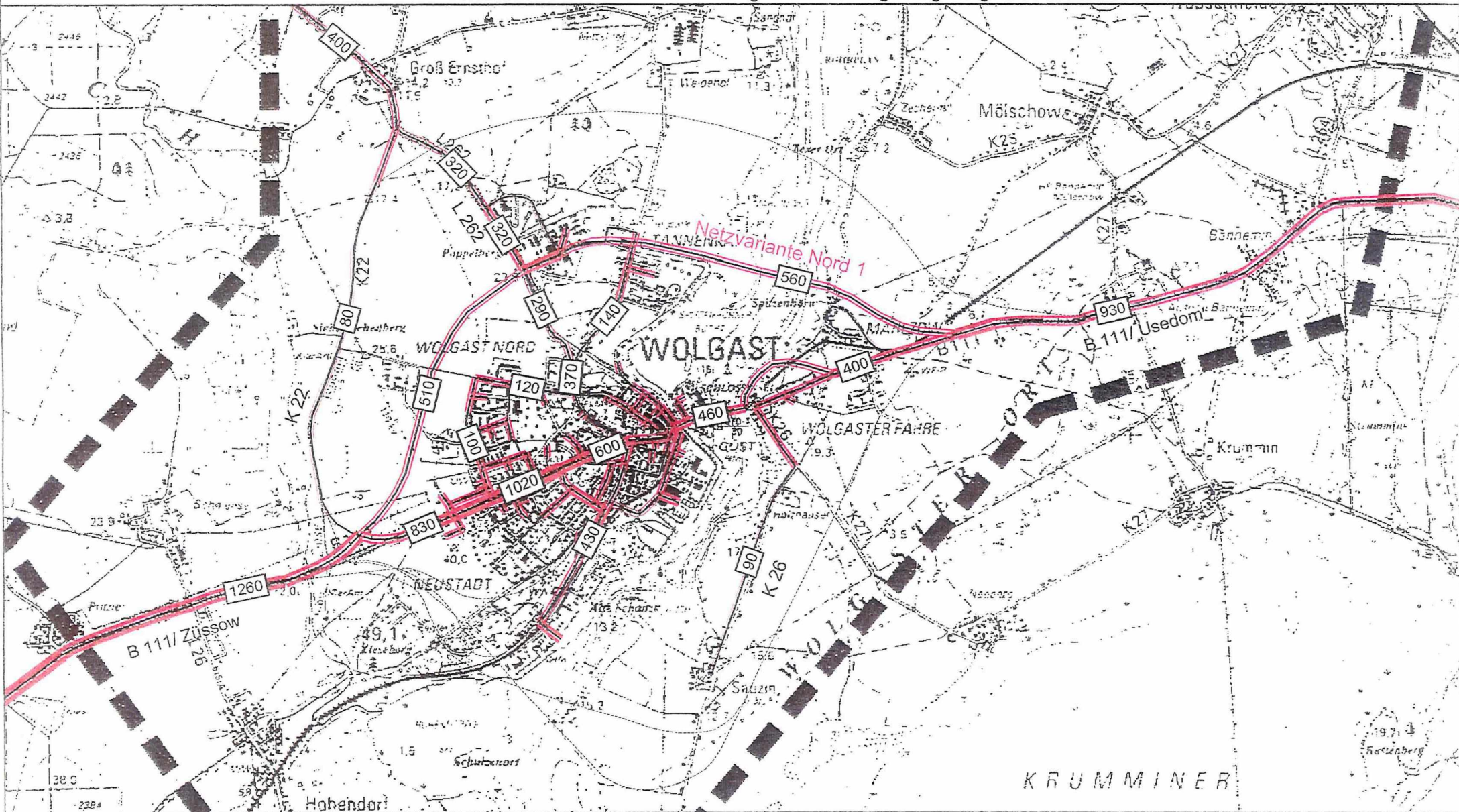
Netzvariante Nord 1 - DTV

1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg
erstellt am: 28.04.02

Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)
Netzvariante Nord 1 - DTV

Nord_1_DTV-SmZV
1 : 40000

Belastungsfall: DTV_S
(Sonn- und Feiertage)

**Modifizierte Definition für Verkehrswirtschaftliche
Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast:**

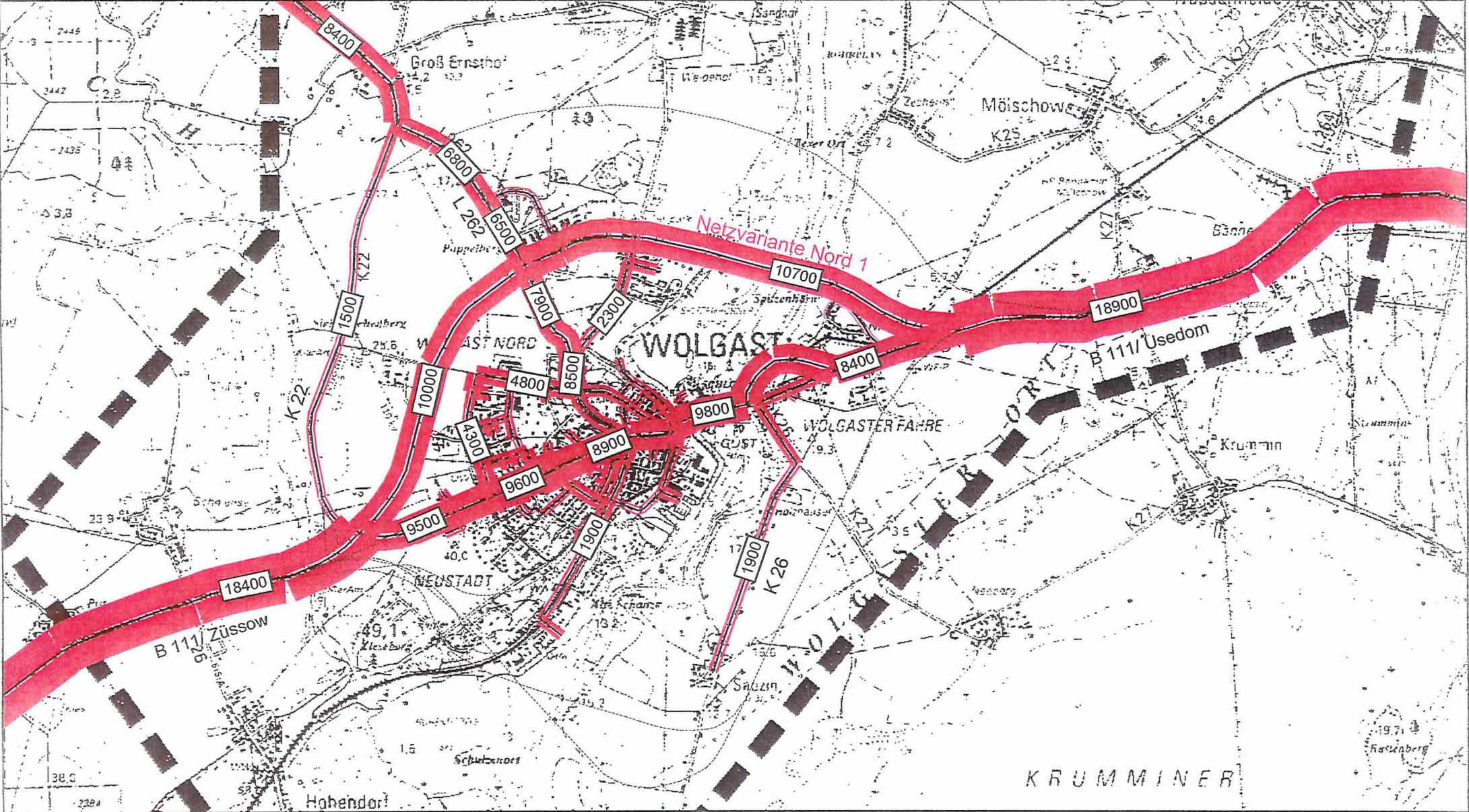
DTV_{S-Saison}: alle Sa, So, Feiertage M-V (15.6. - 15.9.)
(Wochenendverkehr Saison)

Querschnittsbelastungen

Gesamtverkehr

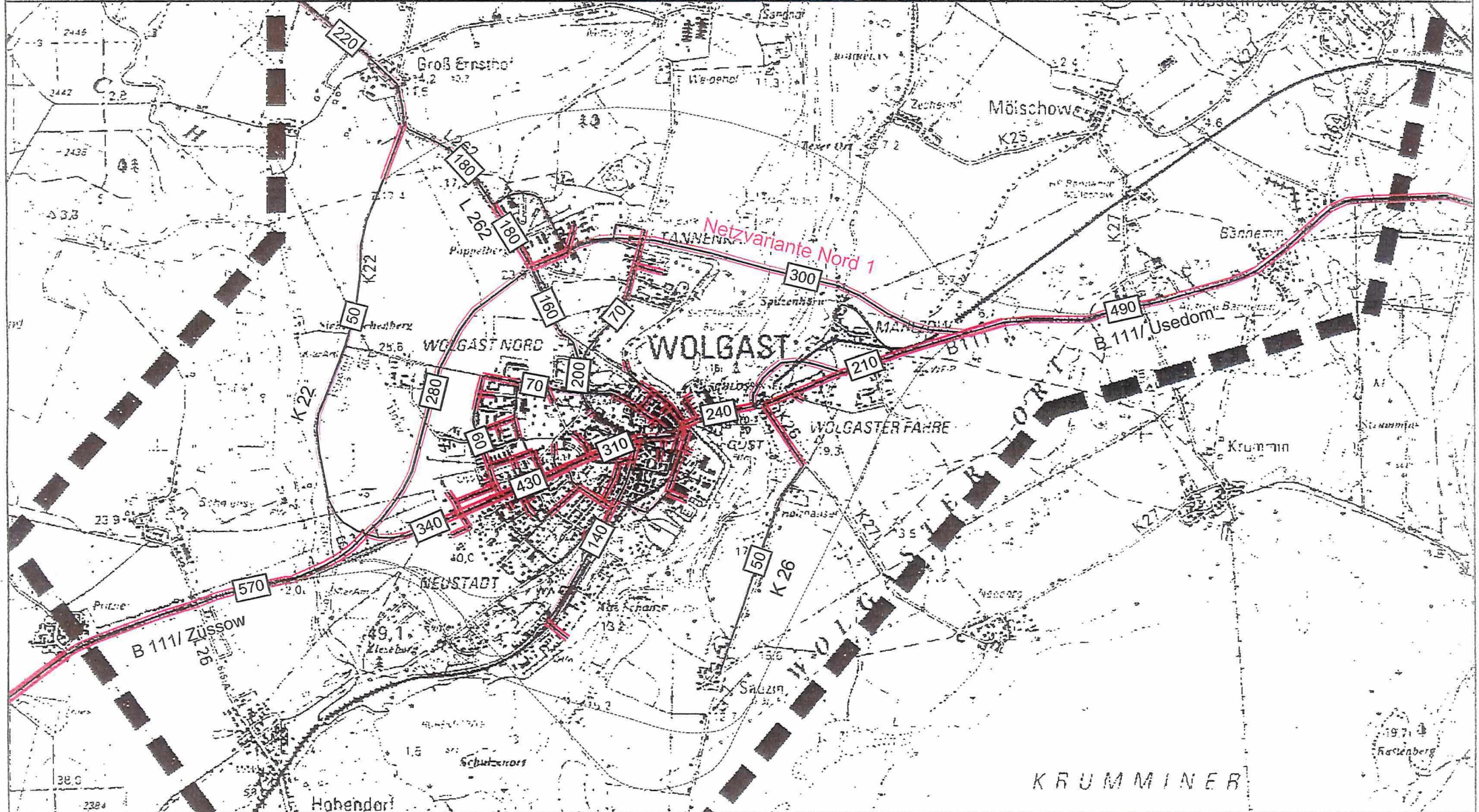
Schwerverkehr

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h)	Nord_1_WEV
erstellt am: 04.04.02	Netzvariante Nord 1 - Wochenendverkehr (Saison)	1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg

Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)

Nord_1_WEV-S

erstellt am: 04.04.02

Netzvariante Nord 1 - Wochenendverkehr (Saison)

1 : 40000

Belastungsfall: DTV_U
(Urlaubswerktage)

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

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

Gesamtverkehr

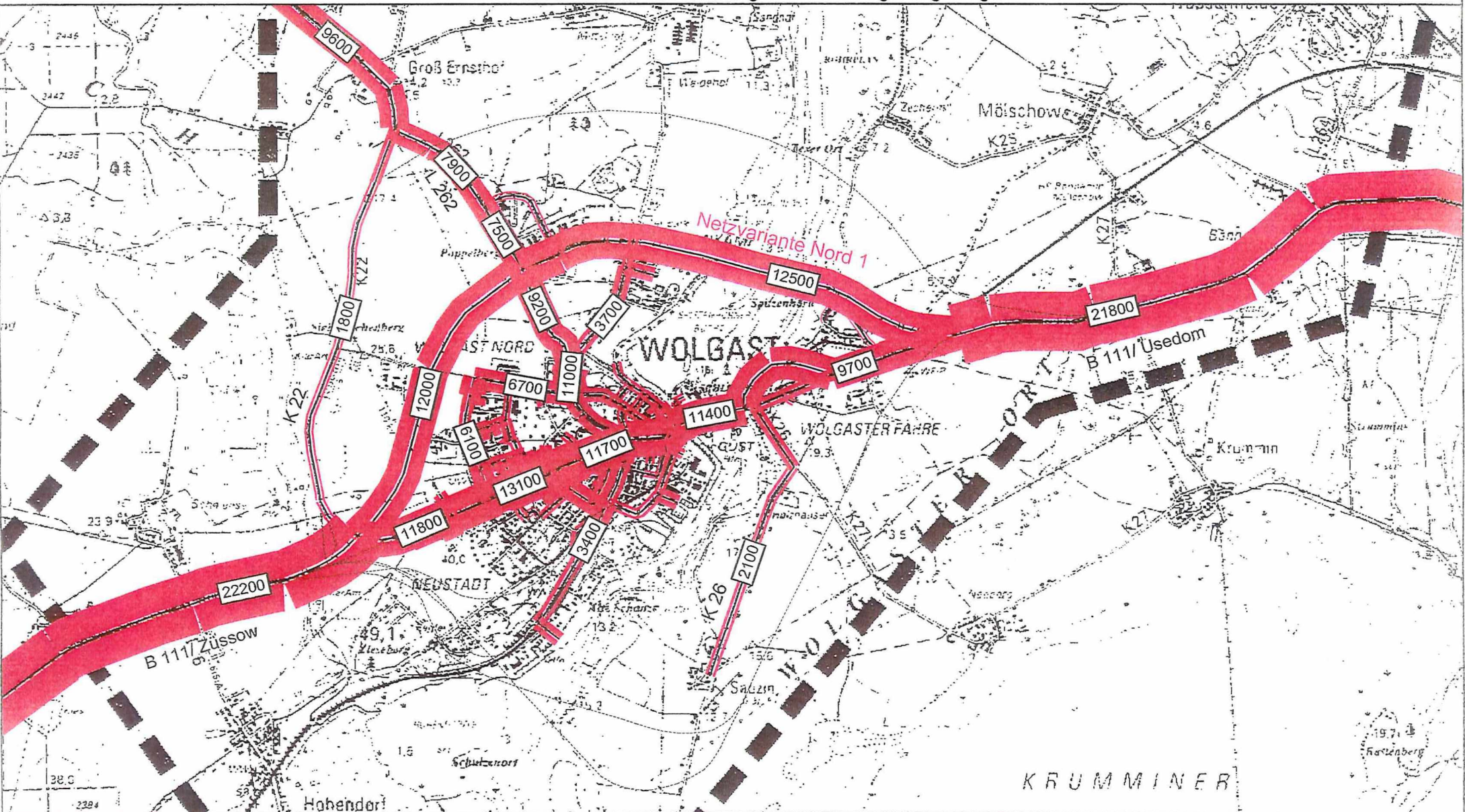
Querschnittsbelastungen
Verkehrsarten
Differenzbelastungen zum Ohnefall
Knotenpunktbelastungen

Schwerverkehr

Querschnittsbelastungen
Knotenpunktbelastungen

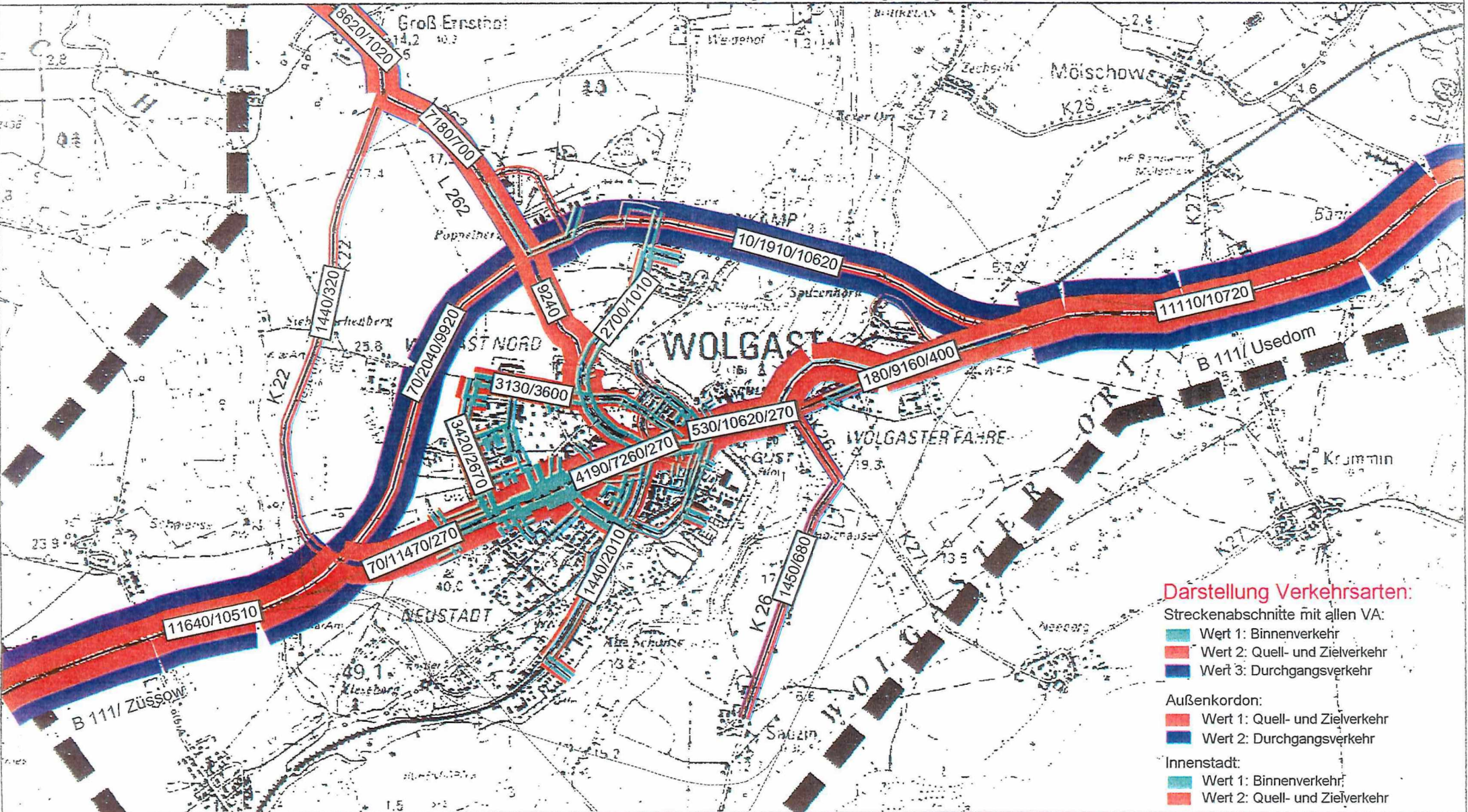
Gesamtverkehr

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h)	Nord_1_UWT
erstellt am: 17.03.02	Netzvariante Nord 1 - Urlaubswerktage (UWT)	1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast

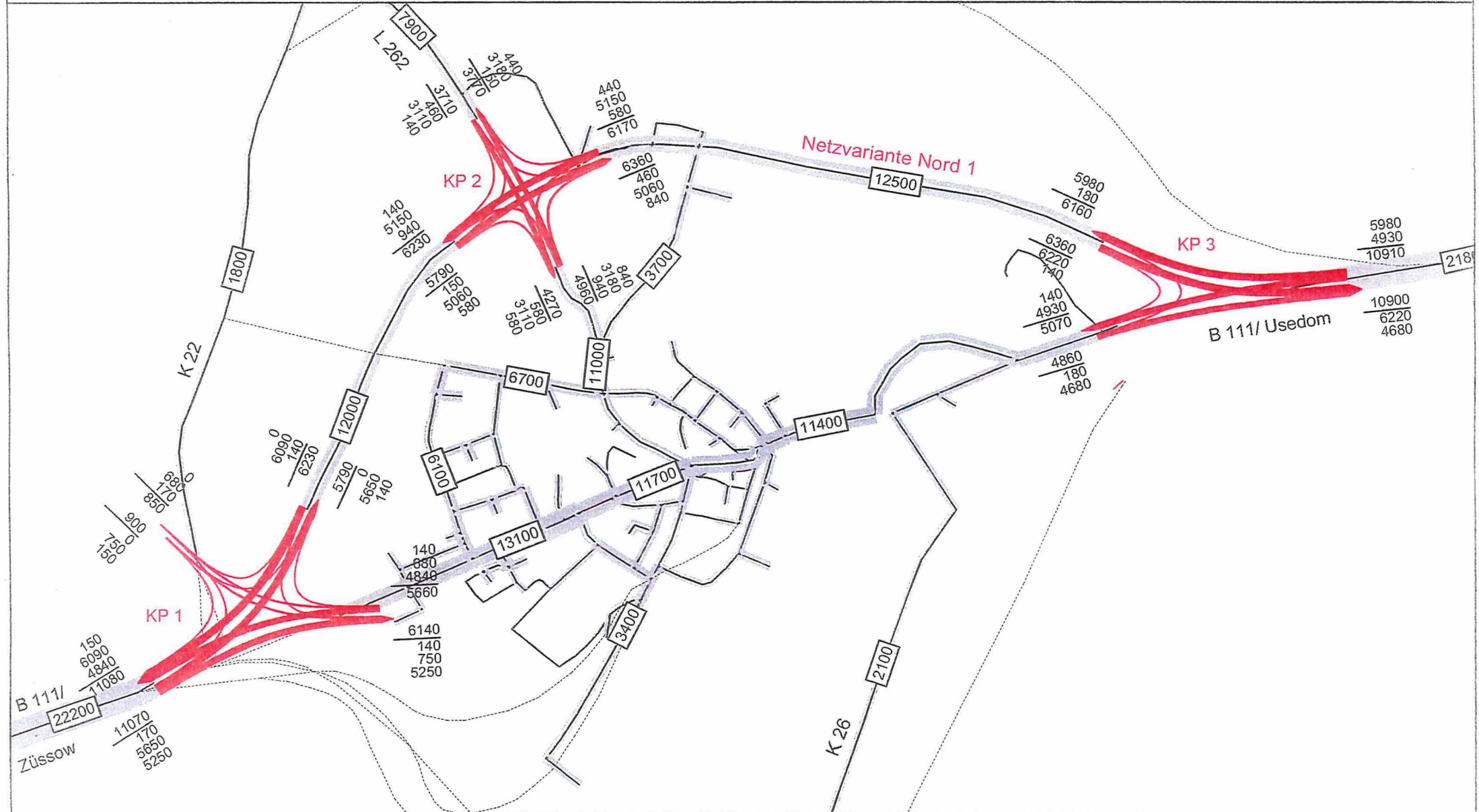


PLANIVER GmbH Neubrandenburg
erstellt am: 03.04.02

Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h)
Nord 1 - Darstellung Verkehrsarten - Urlaubswerktag (UWT)

Nord_1_UWT_VA
1 : 35000

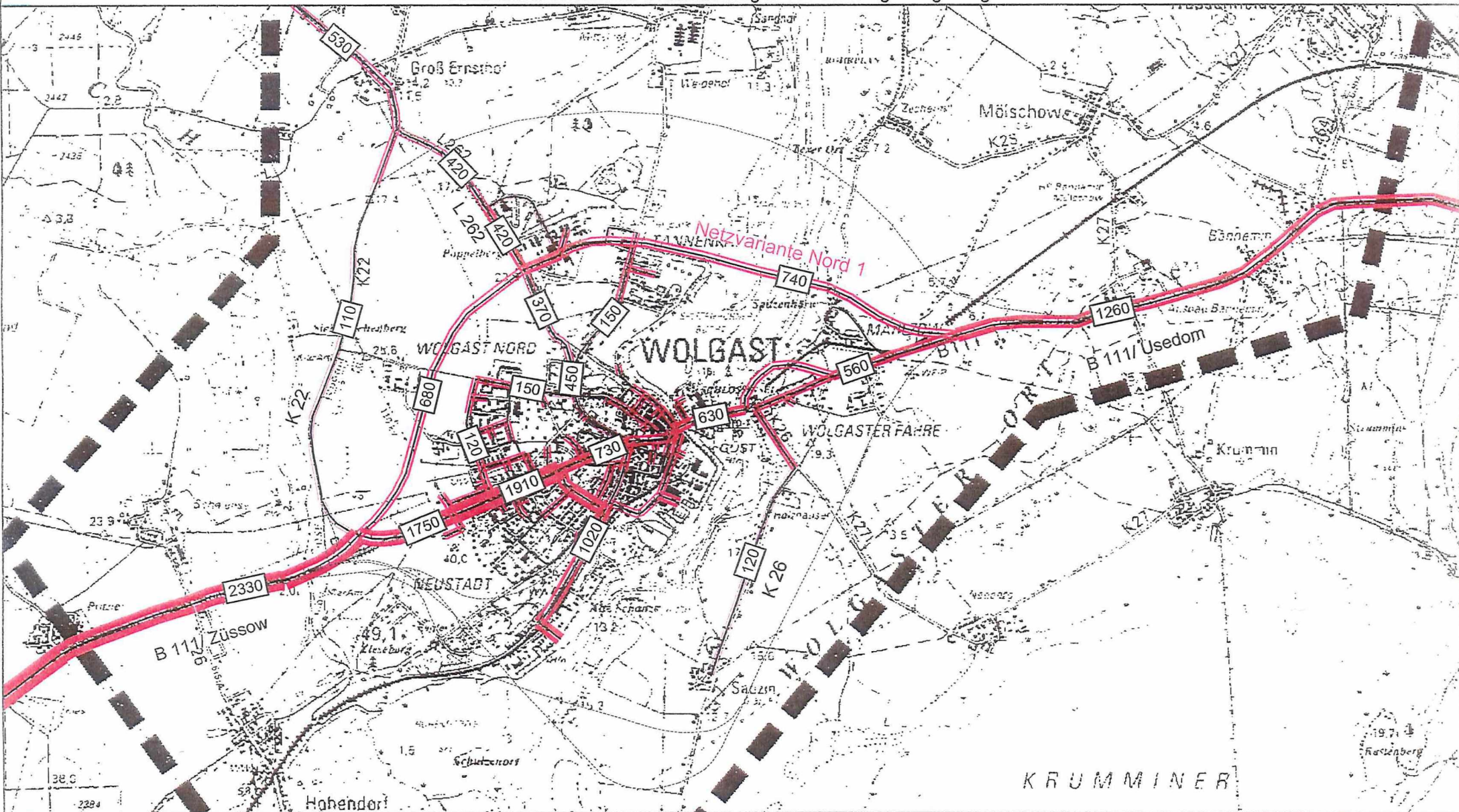
Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h)	Nord_1_UWT_KP
erstellt am: 04.04.02	Netzvariante Nord 1 - Urlaubswerktage (UWT)	1 : 25000

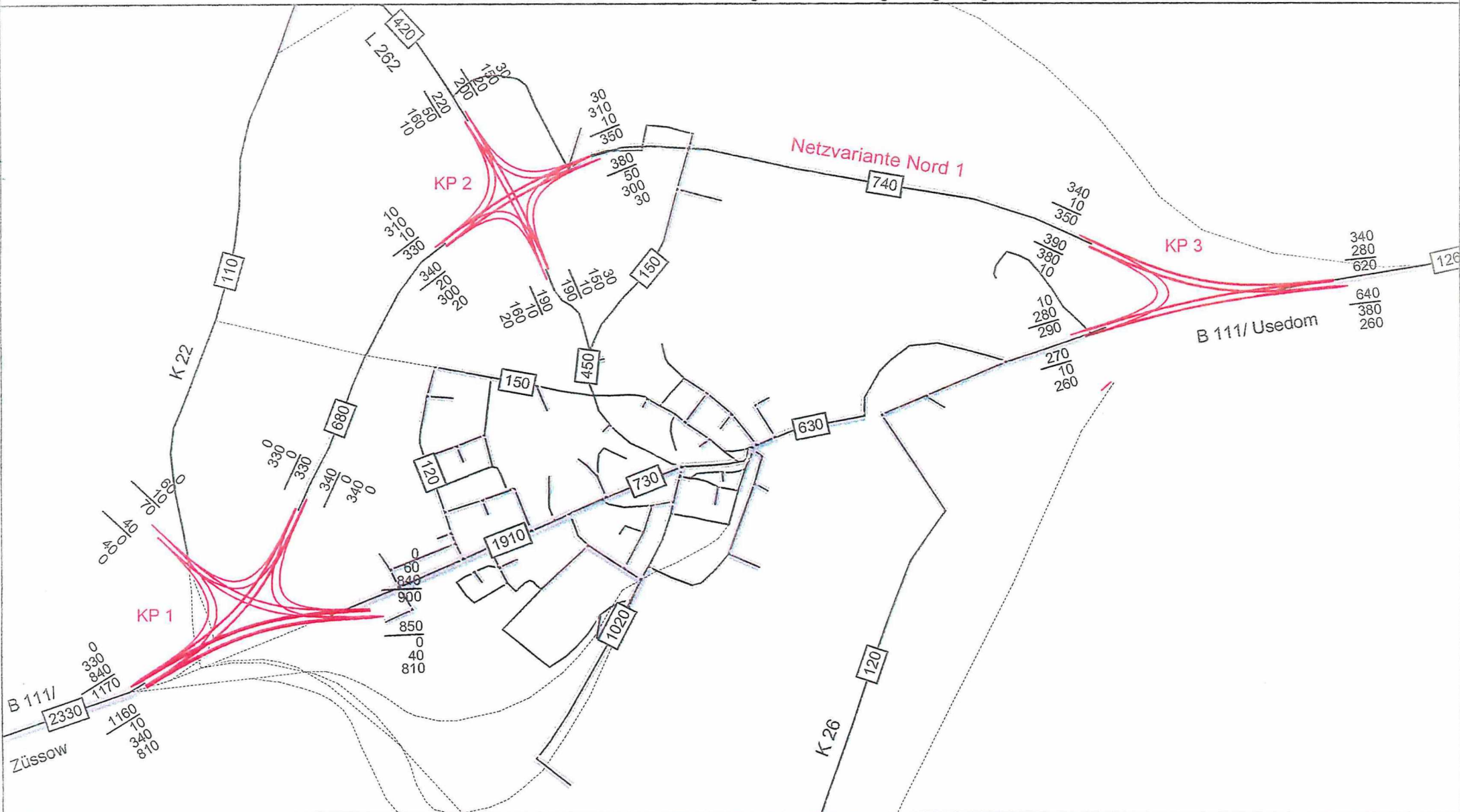
Schwerverkehr

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)	Nord_1_UWT-S
erstellt am: 17.03.02	Netzvariante Nord 1 - Urlaubswerktage (UWT)	1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)	Nord_1_UWT_KP
erstellt am: 04.04.02	Netzvariante Nord 1 - Urlaubswerktage (UWT)	1 : 25000

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

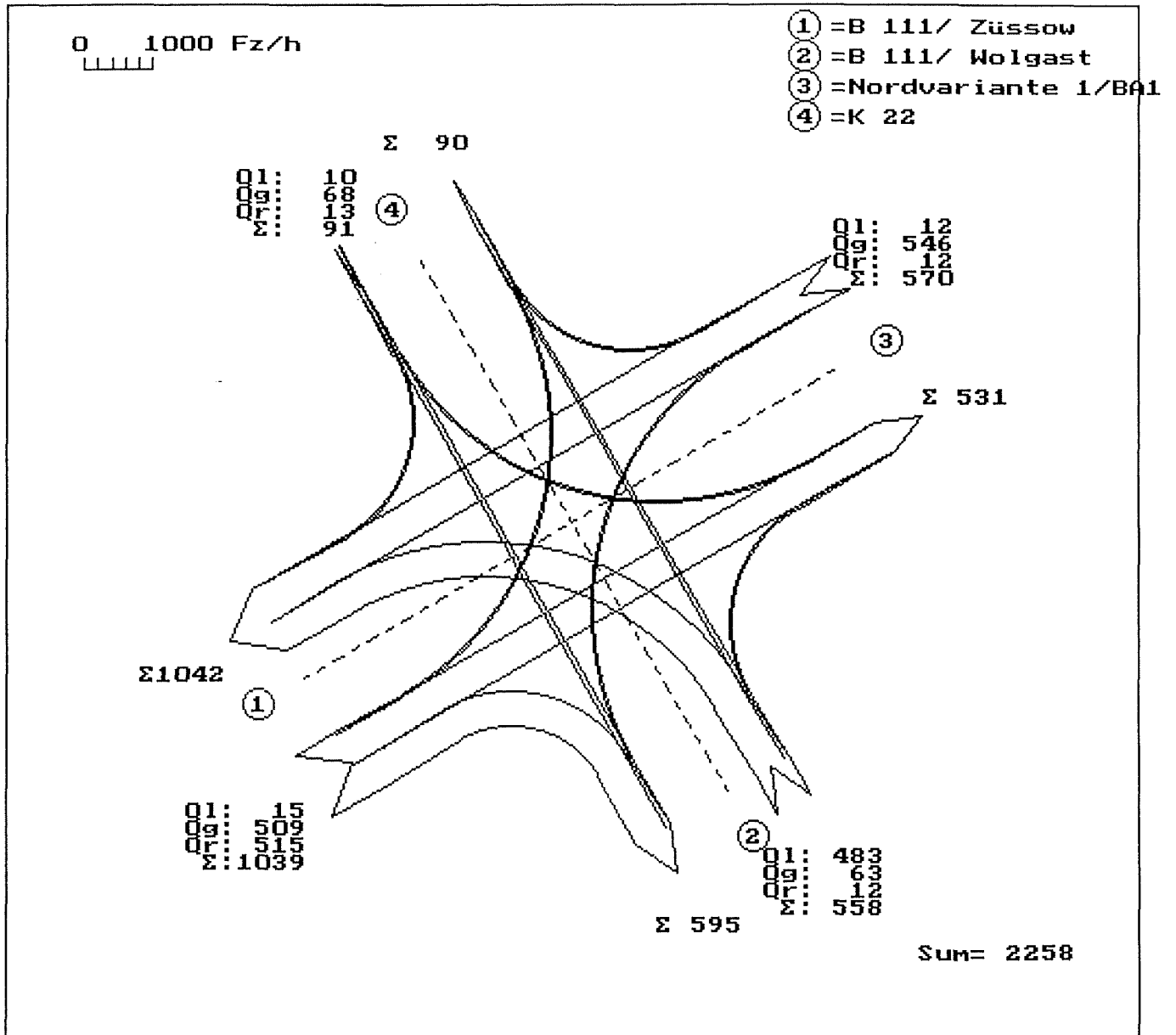
PLANIVER GmbH Neubrandenburg

Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

Knotenpunkt 1

Verkehrsfluß-Diagramm

Projekt : OU B 111 Wolgast
 Knotenpunkt : B 111/ NV1_BA 1
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)
 Dateiname : N1_KP1KN

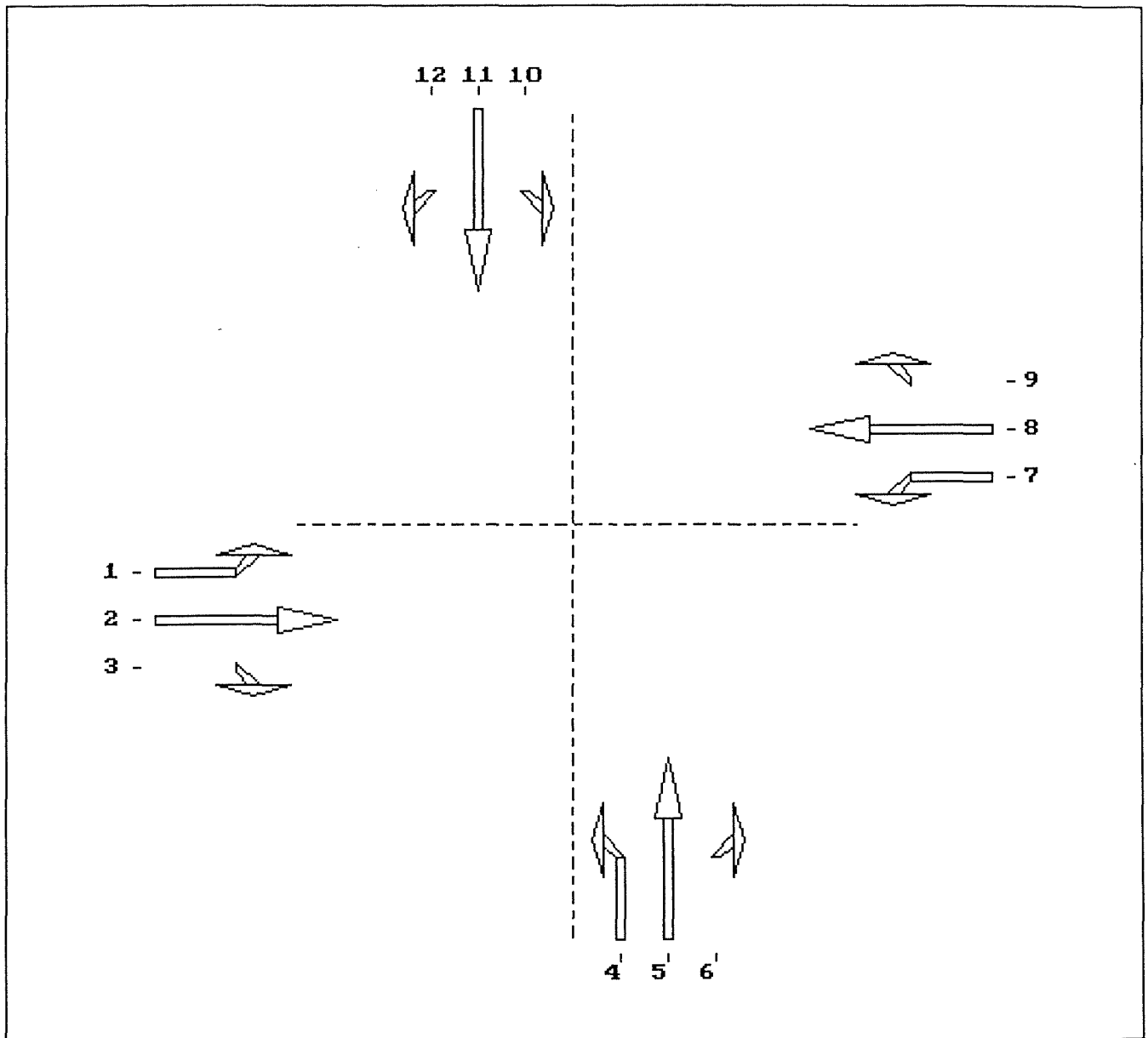


Verkehrsstärke (Fz/h)

von/nach	1	2	3	4	Summe
1	--	515	509	15	1039
2	483	--	12	63	558
3	546	12	--	12	570
4	13	68	10	--	91
Summe	1042	595	531	90	2258

Definition der Ströme

Dateinamen : N1_KP1KN
Projekt : OU B 111 Wolgast
Knotenpunkt : B 111/ NV1_BA 1
Stunde : Spitzenstd. (8,5%)



Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast
 Knoten : B 111/ NV1_BA 1
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Datei : N1_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	558	479	17	462	479	17	462	7.8	0.0
2	1	0	1			1800	560	1240	1800	1127	673	0.0	0.0	
3	0	0	1			1800	567	1233						
4	1	4	4	8.8	5.1	1346	0	532	-532	0	532	-532	999.0	999.0
5	1	3	3	8.0	5.3	1352	82	70	12	92	84	8	220.7	5.1
6	0	2	2	7.9	4.1	767	252	14	238					
7	1	1	2	7.1	3.2	1024	235	14	221	235	14	221	16.3	0.1
8	1	0	1			1800	601	1199	1800	615	1185	0.0	0.0	
9	0	0	1			1800	14	1786						
10	0	4	4	8.8	5.1	1346	17	11	6					
11	1	3	3	8.0	5.3	1603	56	75	-19	50	101	-51	999.0	112.6
12	0	2	2	7.9	4.1	552	358	15	343					

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

Strom Nr	P0 (-)	P0-m (-)	Vzt. (s)	95%- Rst. (Pkw)
1	0.96	0.96	15.8	1.0
2				
3				
4	0.00	0.00	999.0	999.0
5	0.15	0.09	228.7	9.0
6	0.94			
7	0.94	0.94	24.3	1.0
8				
9				
10	0.35			
11	0.00	0.00	999.0	999.0
12	0.96			

Verlustzeit = Wartezeit + 8 sec.

stop 12 11 10 └┐┌┐┐ 9 1└┐┐┐┐ 8 2┐┐┐┐┐ 7 3┐┐┐┐┐┐┐ stop 4 5 6				V e r k e h r s s t ä r k e n - Strom 1. Ranges: q2= 509 q3= 515 q8= 546 q9= 12 Kfz/h - Wartepflichtige Ströme: Zeile 3 und 4					Knotenpunkt (Kreuzung) OU B 111 Wolgast B 111/ NV1 BA 1 Spitzenstd. (8,5% Vm= 70 km/h		
1	Nebenstrom-Nr./Rang			1/2	7/2	4/4	5/3	6/2	12/2	11/3	10/4
2	Bild			A └┐	┐ V	<┐ s┐	A ┐ s	┐> s	s┐ <┐	s┐ V	┐ s >
3	Ver- kehrs- stärken	qn	Kfz/h	15	12	483	63	12	13	68	10
4			PKW-E/h	17	14	532	70	14	15	75	11
5		maßg. H-Strom qp Kfz/h		558	1024	1346	1352	767	552	1603	1346
6	Grundleist.fähigkeit Gn PKW-E/h			479 =	235 =	68	91	252 =	358 =	62	68
7	Maximale Leistungsfähigkeit Ln PKW-E/h			479	235	Pz11 · P012 · G4 = 0	Px · G5 = 82	252	358	Px · G11 = 56	Pz5 P06 · G10 = 17
8	Wahr- schein- lich- keit des rück- stau- freien Zu- standes	P0n = 1-qn/Ln		0.965	0.940	■■■■■■	0.146	0.944	0.958	0.000	■■■■■■
9		P0n°		0.965	0.940	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■
10		Px = P01·P07		0.907		■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■
11		Pyn = Px·P0n		■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	0.133	■■■■■■	■■■■■■	0.000	■■■■■■
12		Pzn = f(Pyn)		■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	0.263	■■■■■■	■■■■■■	0.000	■■■■■■
13	Leistungs- fähigkeit der Mischspur	bn = qn/qm		■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	0.83	0.17	0.15	0.74	0.11
		Lm PKW-E/h		■■■■■■	■■■■■■	92			50		
14	Leistungsreserve Rn (=Ln-qn) PKW-E/h			462	221	-532	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■
a	Rm (=Lm-qm)			8			-51				
14	Prakt. Leistungsfgkt. Pn (=Ln-100) PKW-E/h			379	135	-100	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■
b	Pm (=Lm-100)			-8			-50				
15	Wartezeit bzw. Beurteilung			7.8	16.3	999	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■
				220.			999				
16	Beurteilungsvorschlag			Insgesamt sehr kritisch (LOS F)							

N1_KP1KN Leistungsfähigkeit nach HBS 1994

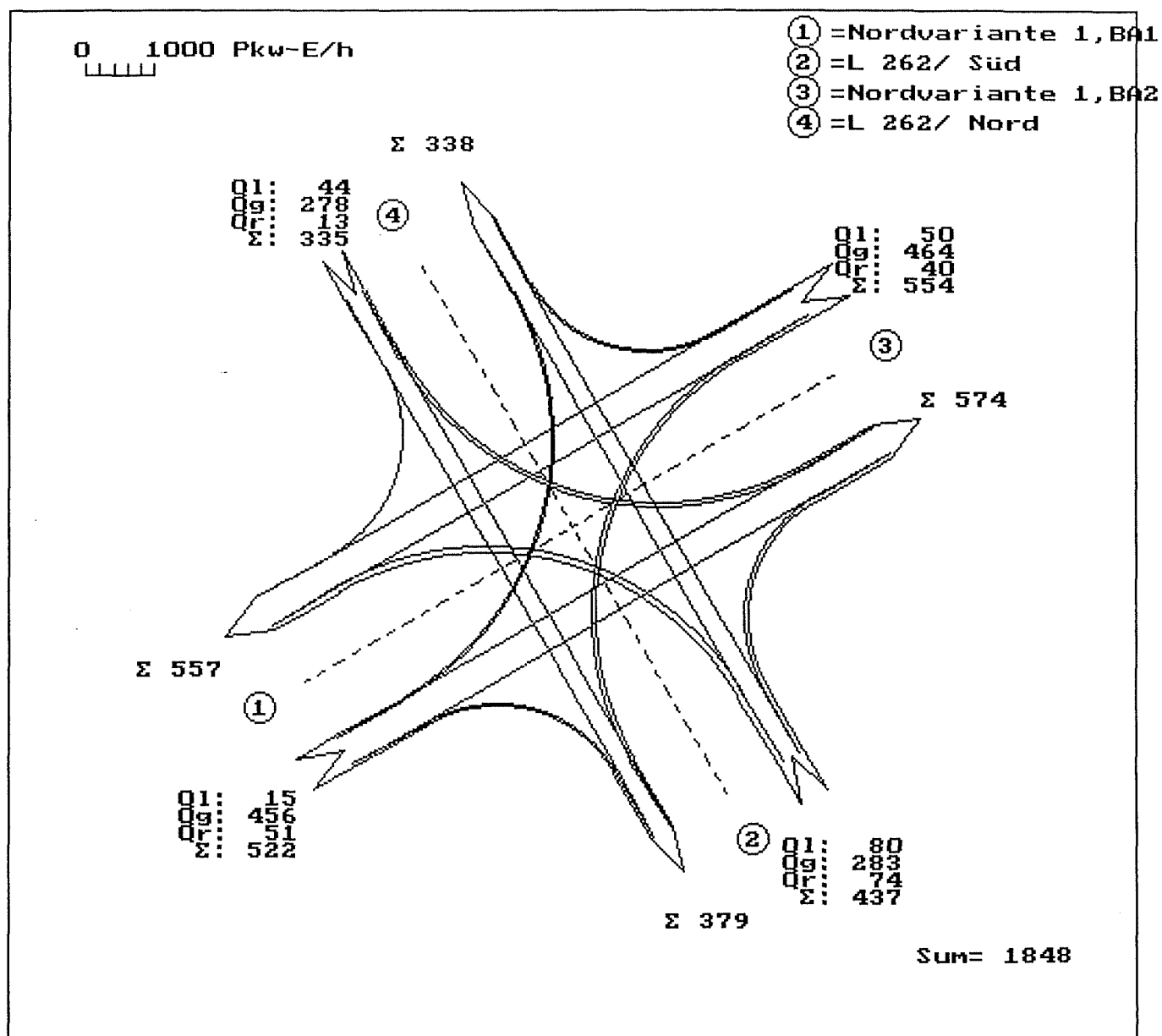
PLANIVER GmbH Neubrandenburg

Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

Knotenpunkt 2

Verkehrsfluß-Diagramm

Projekt : OU B 111 Wolgast
 Knotenpunkt : NV1 BA 1u2/ L 262
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)
 Dateiname : N1_KP2KN

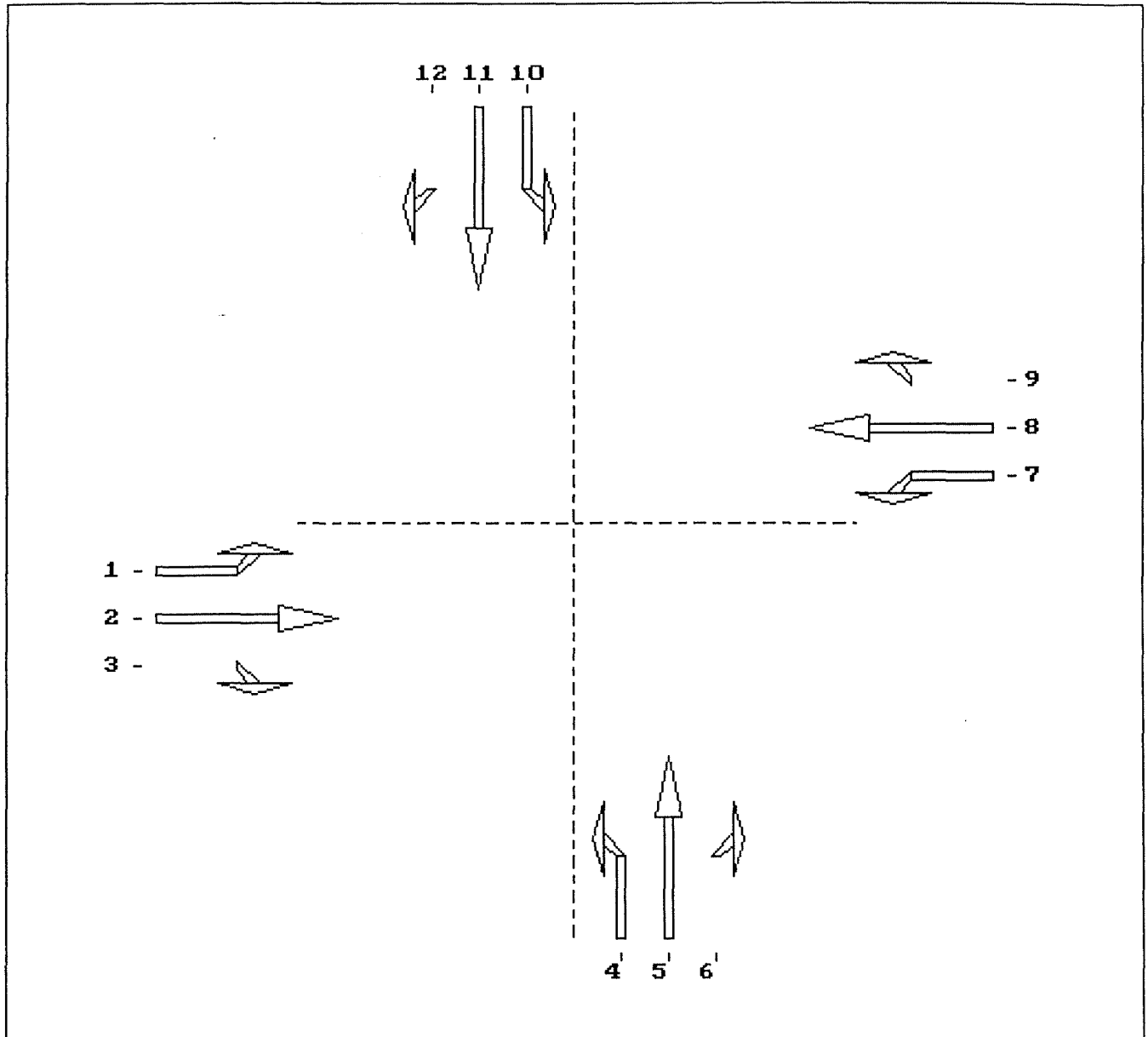


Verkehrsstärke (Pkw-E/h)

von/nach	1	2	3	4	Summe
1	--	51	456	15	522
2	80	--	74	283	437
3	464	50	--	40	554
4	13	278	44	--	335
Summe	557	379	574	338	1848

Definition der Ströme

Dateinamen : N1_KP2KN
Projekt : OU B 111 Wolgast
Knotenpunkt : NV1 BA 1u2/ L 262
Stunde : Spitzenstd. (8,5%)



Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast
 Knoten : NV1 BA 1u2/ L 262
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Datei : N1_KP2KN

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	504	520	15	505	520	15	505	7.1	0.0
2	1	0	1				1800	456	1344	1800	507	1293	0.0	0.0
3	0	0	1				1800	51	1749					
4	1	4	4	8.8	5.1	1031	0	80	-80	0	80	-80	999.0	222.2
5	1	3	3	8.0	5.3	1051	125	283	-158	146	357	-211	999.0	991.6
6	0	2	2	7.9	4.1	482	401	74	327					
7	1	1	2	7.1	3.2	507	518	50	468	518	50	468	7.7	0.1
8	1	0	1				1800	464	1336	1800	504	1296	0.0	0.0
9	0	0	1				1800	40	1760					
10	1	4	4	8.8	5.1	1031	0	44	-44	0	44	-44	999.0	122.2
11	1	3	3	8.0	5.3	1056	124	278	-154	128	291	-163	999.0	808.3
12	0	2	2	7.9	4.1	484	399	13	386					

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

Strom Nr	P0 (-)	P0-m (-)	Vzt. (s)	95%- Rst. (Pkw)
1	0.97	0.97	15.1	1.0
2				
3				
4	0.00	0.00	999.0	999.0
5	0.00	0.00	999.0	999.0
6	0.82			
7	0.90	0.90	15.7	1.0
8				
9				
10	0.00	0.00	999.0	999.0
11	0.00	0.00	999.0	999.0
12	0.97			

Verlustzeit = Wartezeit + 8 sec.

PLANIVER GmbH Neubrandenburg

stop 12 11 10 └┐┌┐┐ 9 1└┐┐┐┐ 8 2┐┐┐┐┐ 7 3┐┐┐┐┐ 4 5 6 stop				Verkehrsstärken - Strom 1.Ranges: q2= 456 q3= 51 q8= 464 q9= 40 Kfz/h - Wartepflichtige Ströme: Zeile 3 und 4					Knotenpunkt (Kreuzung) OU B 111 Wolgast NV1 BA 1u2/ L 262 Spitzenstd. (8,5% Vm= 70 km/h		
1	Nebenstrom-Nr./Rang			1/2	7/2	4/4	5/3	6/2	12/2	11/3	10/4
2	Bild			A └┐	V └┐	<└┐ s	A s	└┐> s	s └┐	s V	s └┐>
3	Ver- kehrs- stärken	qn	Kfz/h	15	50	80	283	74	13	278	44
4			PKW-E/h	15	50	80	283	74	13	278	44
5		maßg.H-Strom qp	Kfz/h	504	507	1031	1051	482	484	1056	1031
6	Grundleist.fähigkeit Gn PKW-E/h			520 =	518 =	117	142	401 =	399 =	141	117
7	Maximale Leistungsfähigkeit Ln PKW-E/h			520	518	Pz11 ·P012 ·G4 = 0	Px ·G5 = 125	401	399	Px ·G11 = 124	Pz5 P06 ·G10 = 0
8	Wahr- schein- lich- keit des rück- stau- freien Zu- standes	P0n = 1-qn/Ln	0.971	0.903	■■■■■■	0.000	0.815	0.967	0.000	■■■■■■	
9		P0n°	0.971	0.903	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	
10		Px = P01·P07	0.877		■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	
11		Pyn = Px·P0n	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	0.000	■■■■■■	■■■■■■	0.000	■■■■■■	
12		Pzn = f(Pyn)	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	0.000	■■■■■■	■■■■■■	0.000	■■■■■■	
13	Leistungs- fähigkeit der Mischspur	bn = qn/qm	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	0.79	0.21	0.04	0.96	■■■■■■	
		Lm PKW-E/h	■■■■■■	■■■■■■	146			128			
14	Leistungsreserve Rn (=Ln-qn) PKW-E/h a Rm (=Lm-qm)			505	468	-80	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	-44
						-211			-163		
14	Prakt.Leistungsfgkt. Pn (=Ln-100) PKW-E/h b Pm (=Lm-100)			420	418	-100	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	-100
						46			28		
15	Wartezeit bzw. Beurteilung			7.1	7.7	999	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	■■■■■■	999
						999			999		
16	Beurteilungsvorschlag			Insgesamt sehr kritisch (LOS F)							

N1_KP2KN Leistungsfähigkeit nach HBS 1994

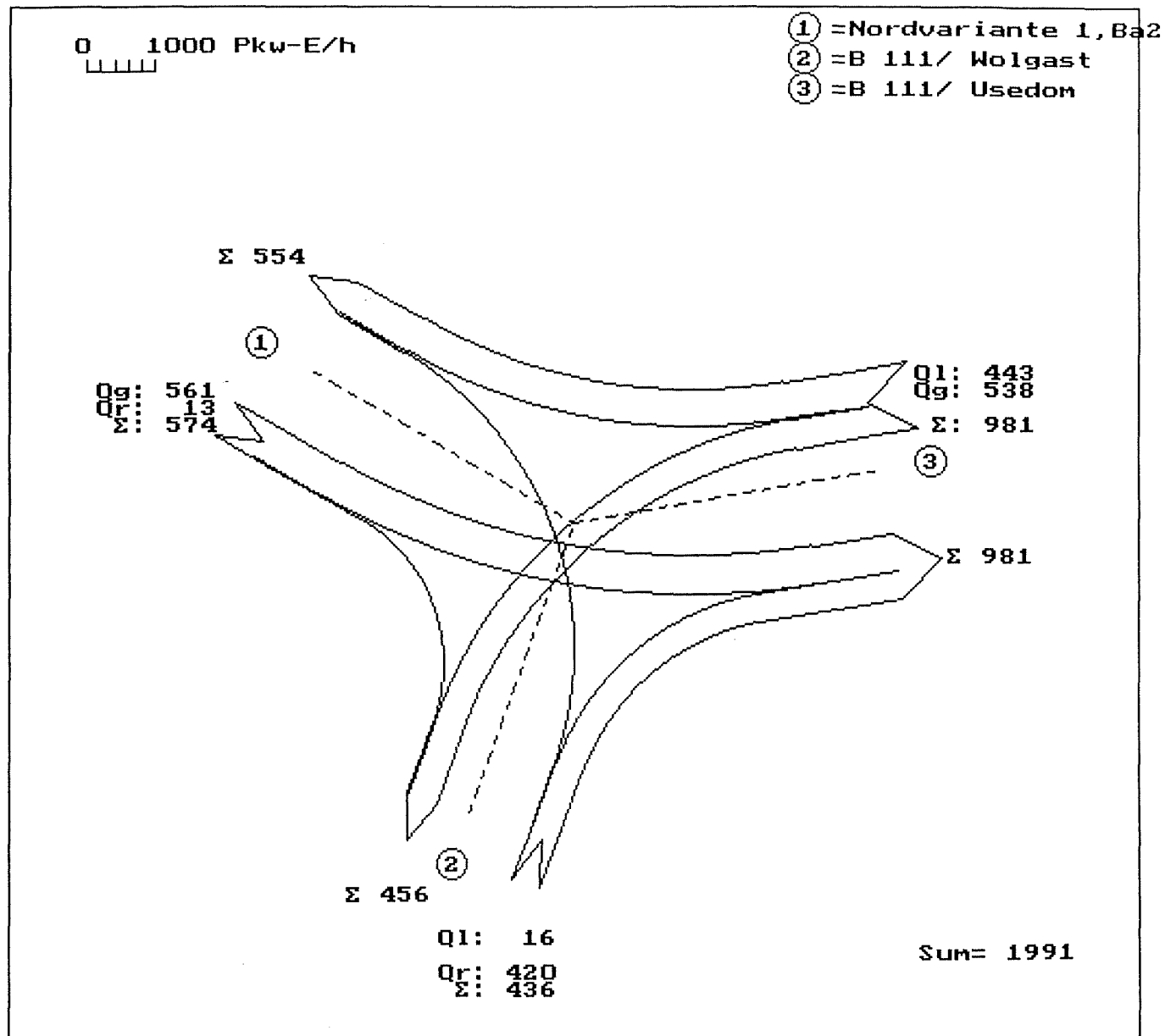
PLANIVER GmbH Neubrandenburg

Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

Knotenpunkt 3

Verkehrsfluß-Diagramm

Projekt : OU B 111 Wolgast
 Knotenpunkt : B 111/ NV1 BA 2
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)
 Dateiname : N1_KP3KN

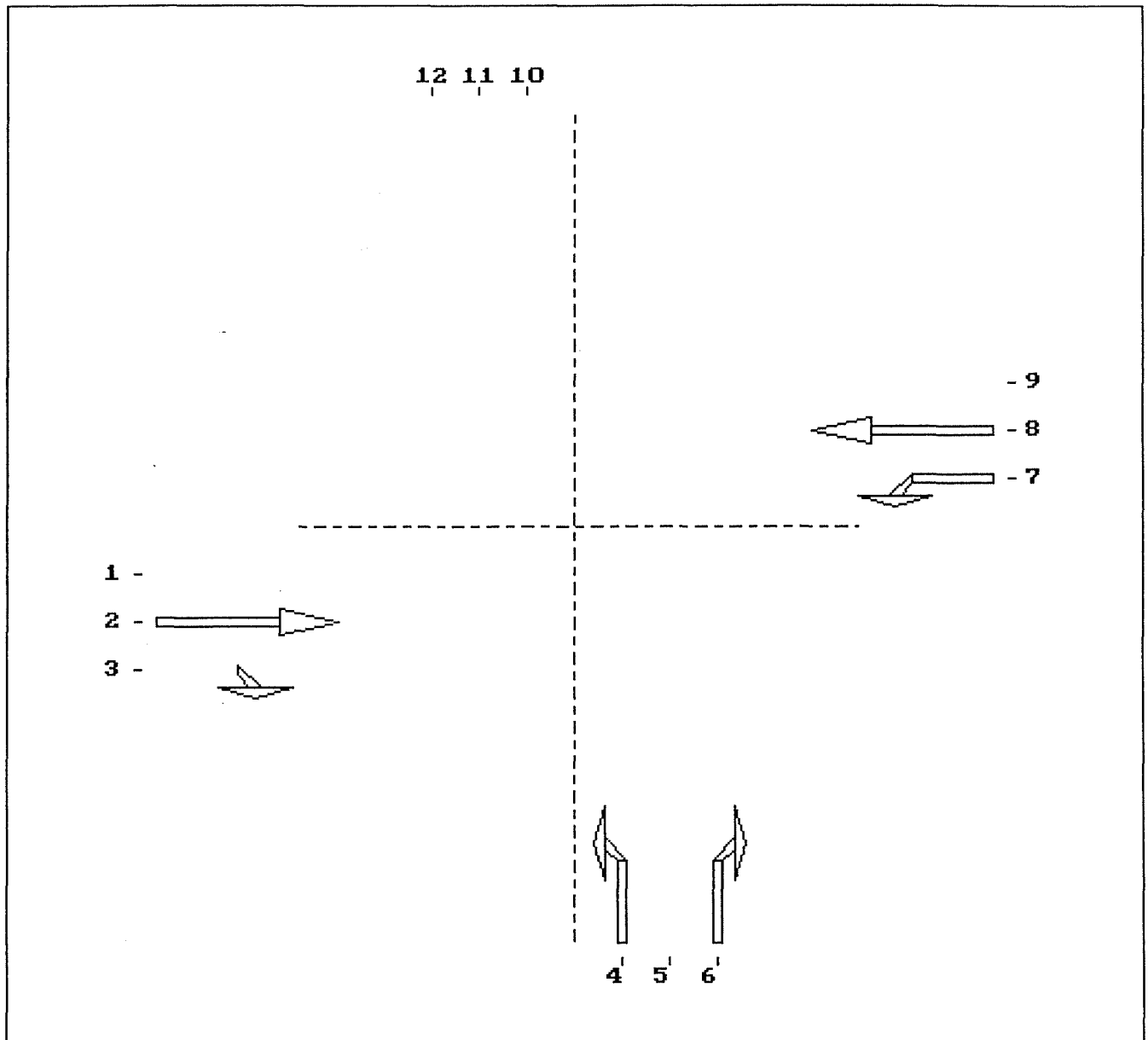


Verkehrsstärke (Pkw-E/h)

von/nach	1	2	3	4	Summe
1	--	13	561	--	574
2	16	--	420	--	436
3	538	443	--	--	981
4	--	--	--	--	0
Summe	554	456	981	0	1991

Definition der Ströme

Dateinamen : N1_KP3KN
Projekt : OU B 111 Wolgast
Knotenpunkt : B 111/ NV1_BA 2
Stunde : Spitzenstd. (8,5%)



Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast
 Knoten : B 111/ NV1_BA 2
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Datei : N1_KP3KN

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	561	1239	1800	574	1226	0.0	0.0	
3	0	0	1			1800	13	1787						
4	1	4	3	8.8	5.1	1549	2	16	-14	2	16	-14	999.0	42.2
5														
6	1	2	2	7.9	4.1	568	349	420	-71	349	420	-71	674.1	78.6
7	1	1	2	7.1	3.2	574	468	443	25	468	443	25	86.5	10.6
8	1	0	1				1800	538	1262	1800	538	1262	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	53.0
5				
6	0.00	0.00	682.1	94.0
7	0.05	0.05	94.5	16.0
8				
9				
10				
11				
12				

Verlustzeit = Wartezeit + 8 sec.

PLANIVER GmbH Neubrandenburg

2 — — 8 3 ┘ ┘ 7 4 ┘ 6 stop			Verkehrsstärken – Ströme 1.Ranges q2= 561 q3= 13 q8= 538 Kfz/h – Wartepflichtige Ströme:Zeile 3 u.4		Knotenpunkt (Einmündung) OU B 111 Wolg B 111/ NV1 BA Spitzenstd. (Vm= 70 km/h	
1	Nebenstrom-Nr. / Rang		7/2	6/2	4/3	
2	Bild		┘ V	┘ s	<┘ s	
3	Ver- kehrs- stärken	qn	Kfz/h	443	420	16
4			PKW-E/h	443	420	16
5		maßg.H-Strom qp Kfz/h		574	568	1549
6	Grundleistungsfähigkeit Gn PKW-E/h		468 =	349 =	47	
7	Maximale Leistungsfähigkeit Ln PKW-E/h		468	349	P07 ·G4 = 2	
8	Wahrschein- lichkeit des rück- staufreien Zustandes	P0n (=1-qn/Ln)		0.053		
9		P0n°		0.053		
10	Leistungs- fähigkeit der Misch- spur	bn (=1-qn/Ln)				
		Lm PKW-E/h				
11 a	Leistungsreserve Rn (=Ln-qn) PKW-E/h Rm (=Lm-qm)		25	-71	-14	
11 b	Prakt. Leistungsfähigkeit Pn (=Ln-100) PKW-E/h Pm (=Lm-100)		368	249	-98	
12	Wartezeit bzw. Beurteilung		86.5	674.1	999	
13	Beurteilungsvorschlag		Insgesamt sehr kritisch (LOS F)			

N1_KP3KN Leistungsfähigkeit nach HBS 1994