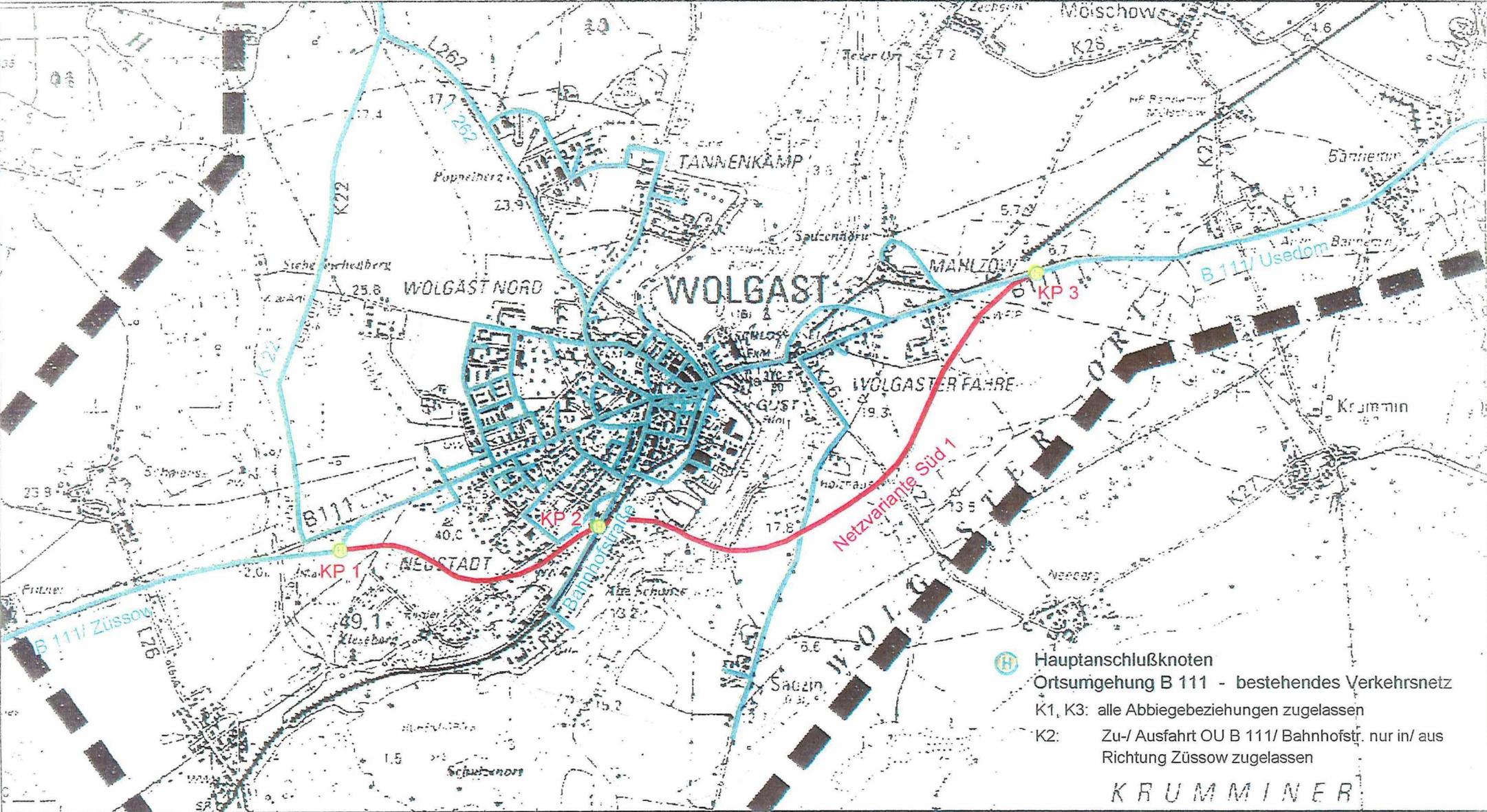


Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



-  Hauptanschlußknoten
- Ortsumgehung B 111 - bestehendes Verkehrsnetz
- K1, K3: alle Abbiegebeziehungen zugelassen
- K2: Zu-/ Ausfahrt OU B 111/ Bahnhofstr. nur in/ aus Richtung Züssow zugelassen

K R U M M I N E R

PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Netzvariante SÜD 1	SV1_Systemskizze
erstellt am: 03.04.02	Verkehrsnetz und Anschluß-KP der OU B 111 an das vorhandene Netz	1: 35000

Belastungsfall: DTV

Durchschnittlicher täglicher Verkehr

Gesamtverkehr

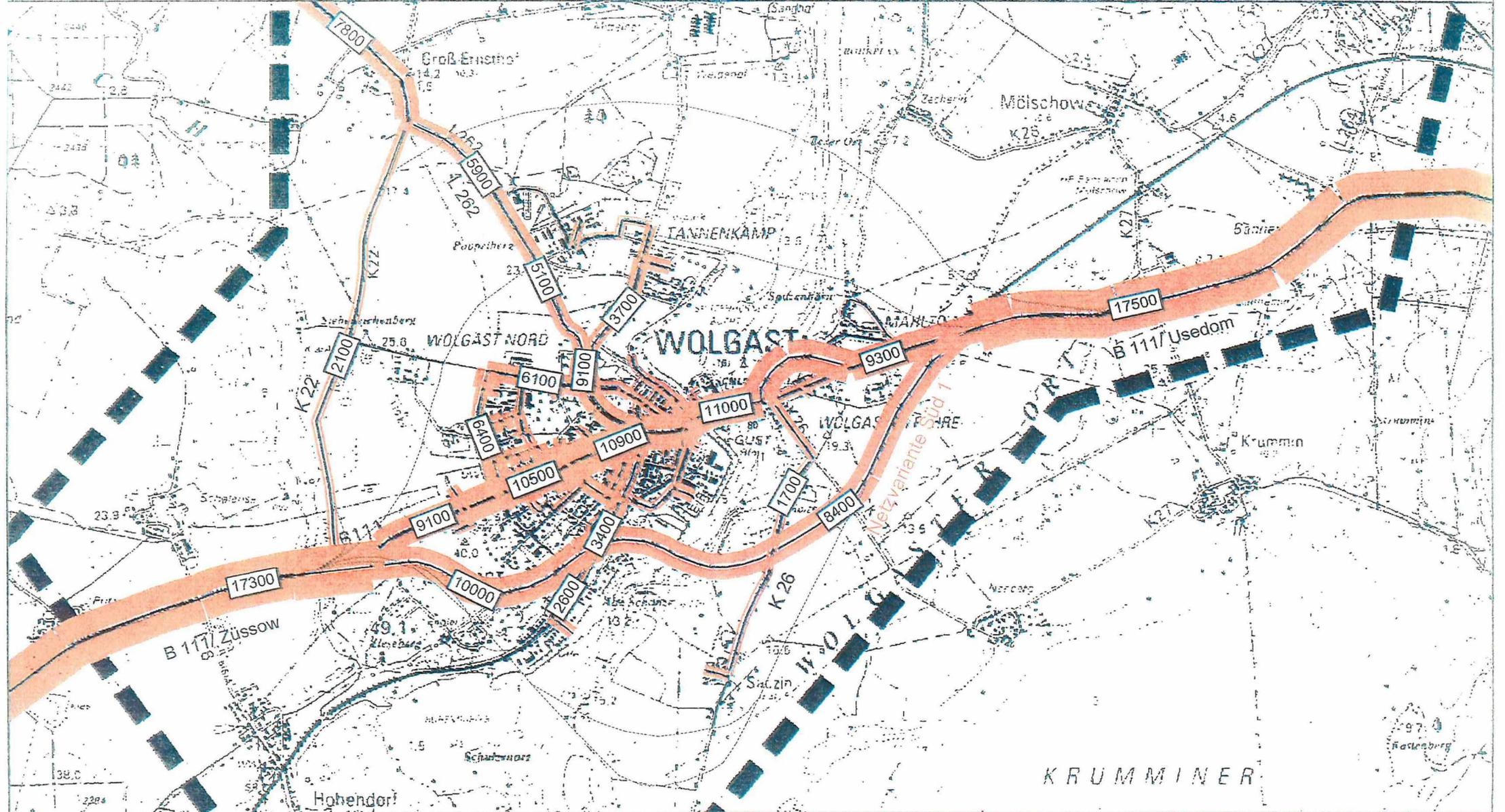
Querschnittsbelastungen

Verkehrsarten

Schwerverkehr

Querschnittsbelastungen

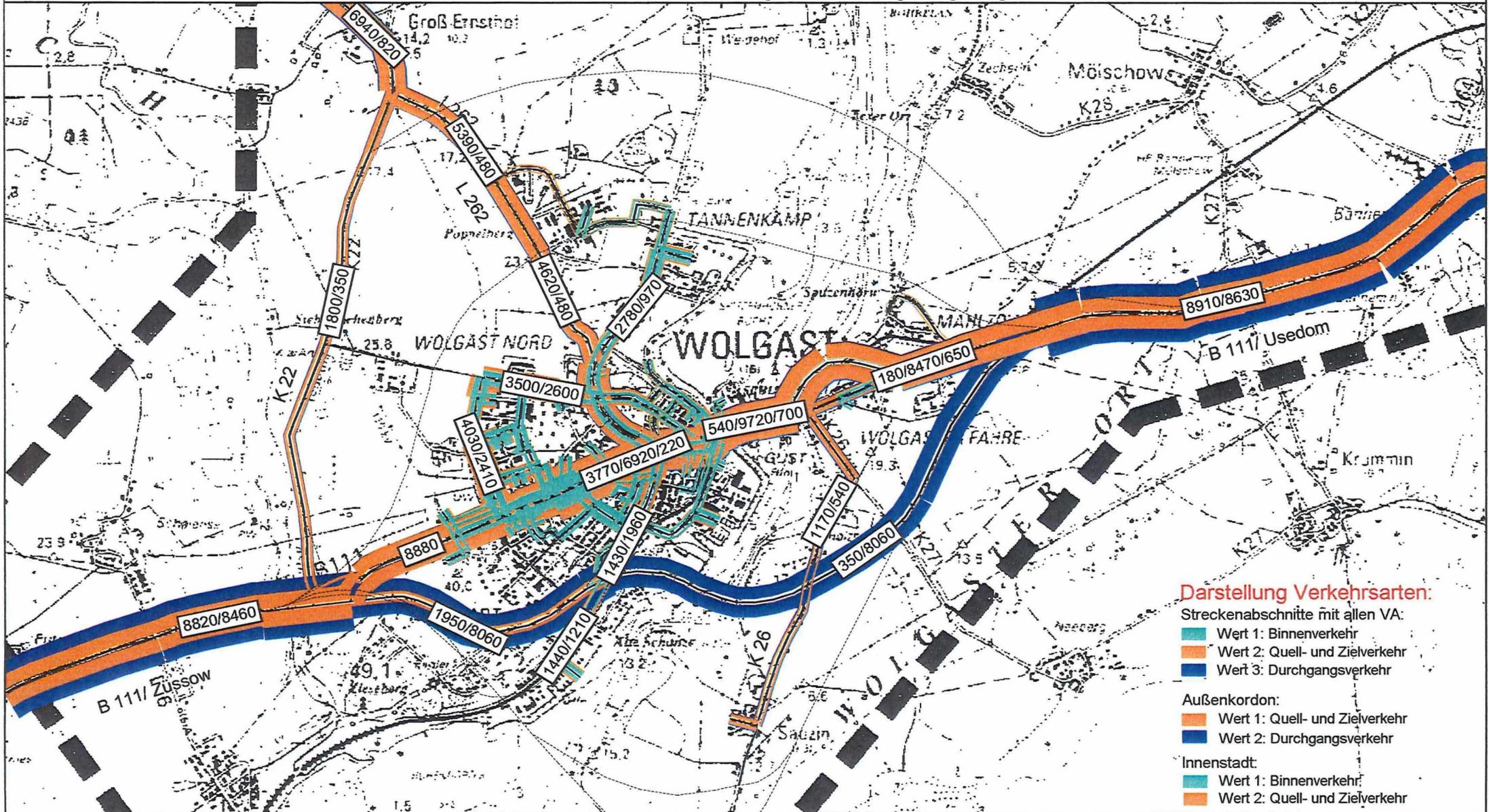
Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



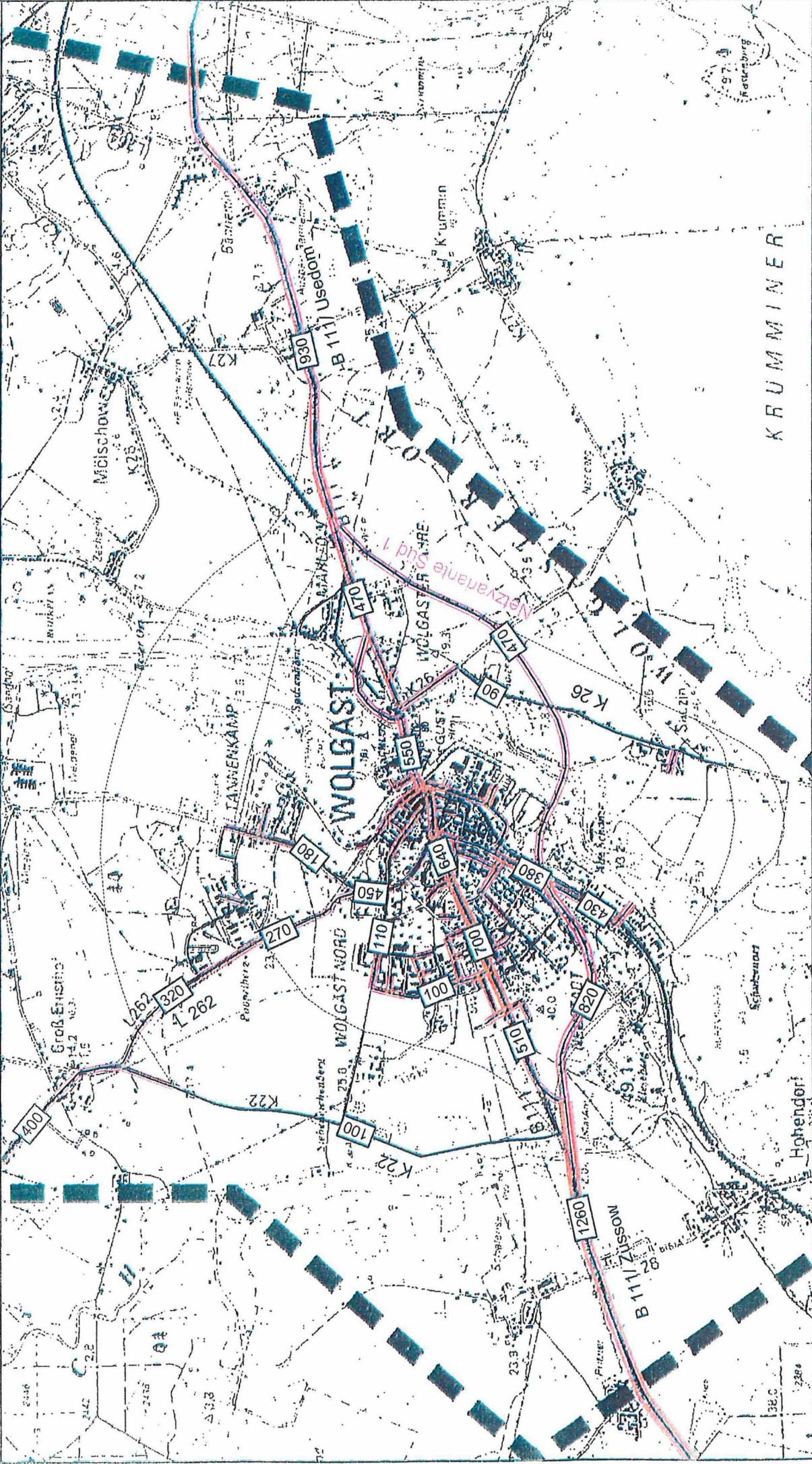
KRUMMINER

PLANIVER GmbH Neubrandenburg erstellt am: 28.04.02	Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h) Netzvariante Süd 1/ mit Stadtanschluß über Bahnhofstr. - DTV	Sued_1_DTVmZV 1 : 40000
---	--	----------------------------

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast

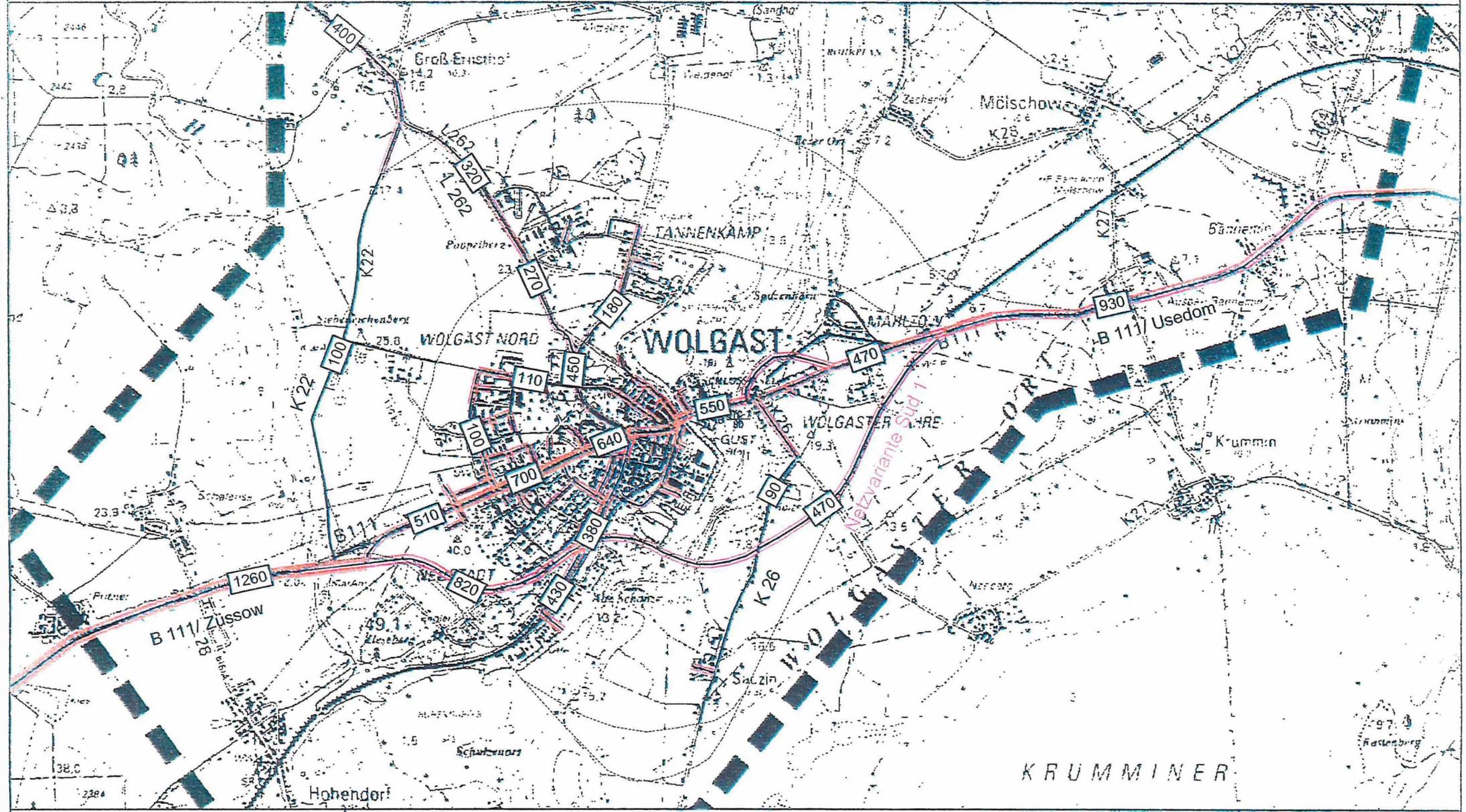


Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/24h)	Sued_1_DTV-SmZV
erstellt am: 28.04.02	Netzvarianante Süd 1/ mit Stadtschluß über Bahnhofstr. - DTV	1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgebung Wolgast

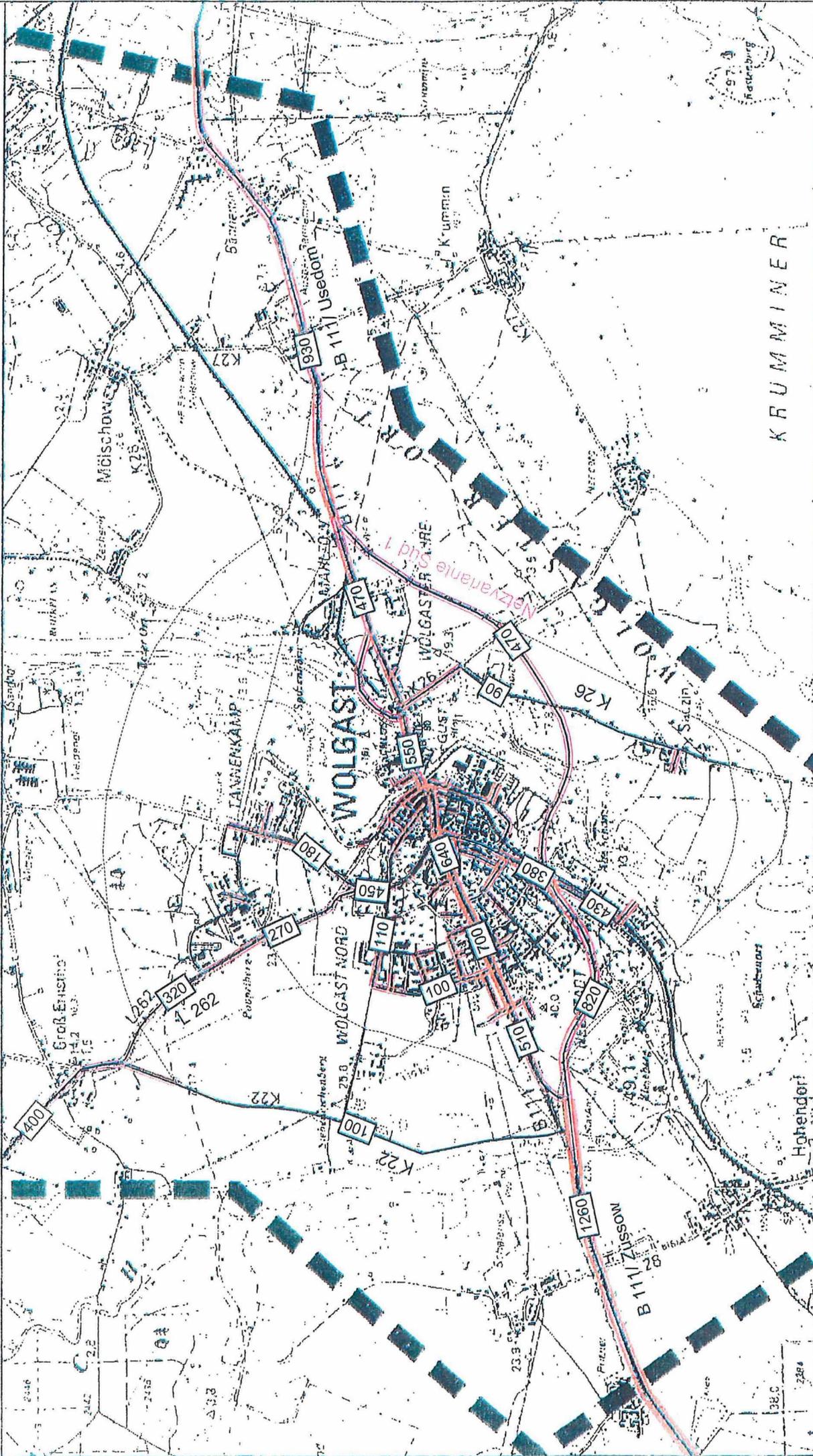


PLANIVER GmbH Neubrandenburg
 erstellt am: 28.04.02

Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)
 Netzvariante Süd 1/ mit Stadtschluß über Bahnhofstr. - DTV

Sued_1_DTV-SmZV
 1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast

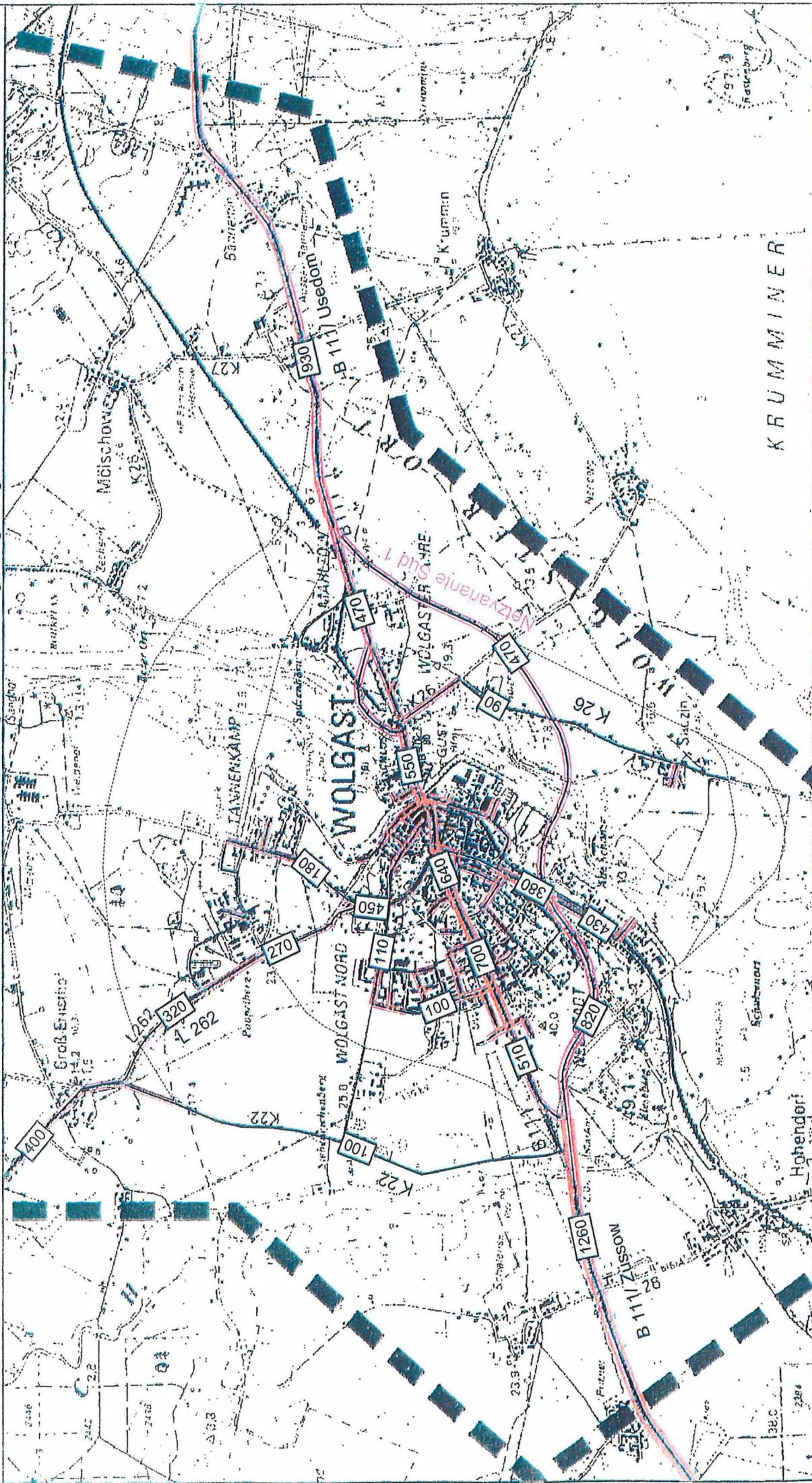


PLANIVER GmbH Neubrandenburg
 -erstellt am: 28.04.02

Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)
 Netzvariante Süd 1/ mit Stadtschluß über Bahnhofstr. - DTW

Sued_1_DTV-SmZV
 1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast

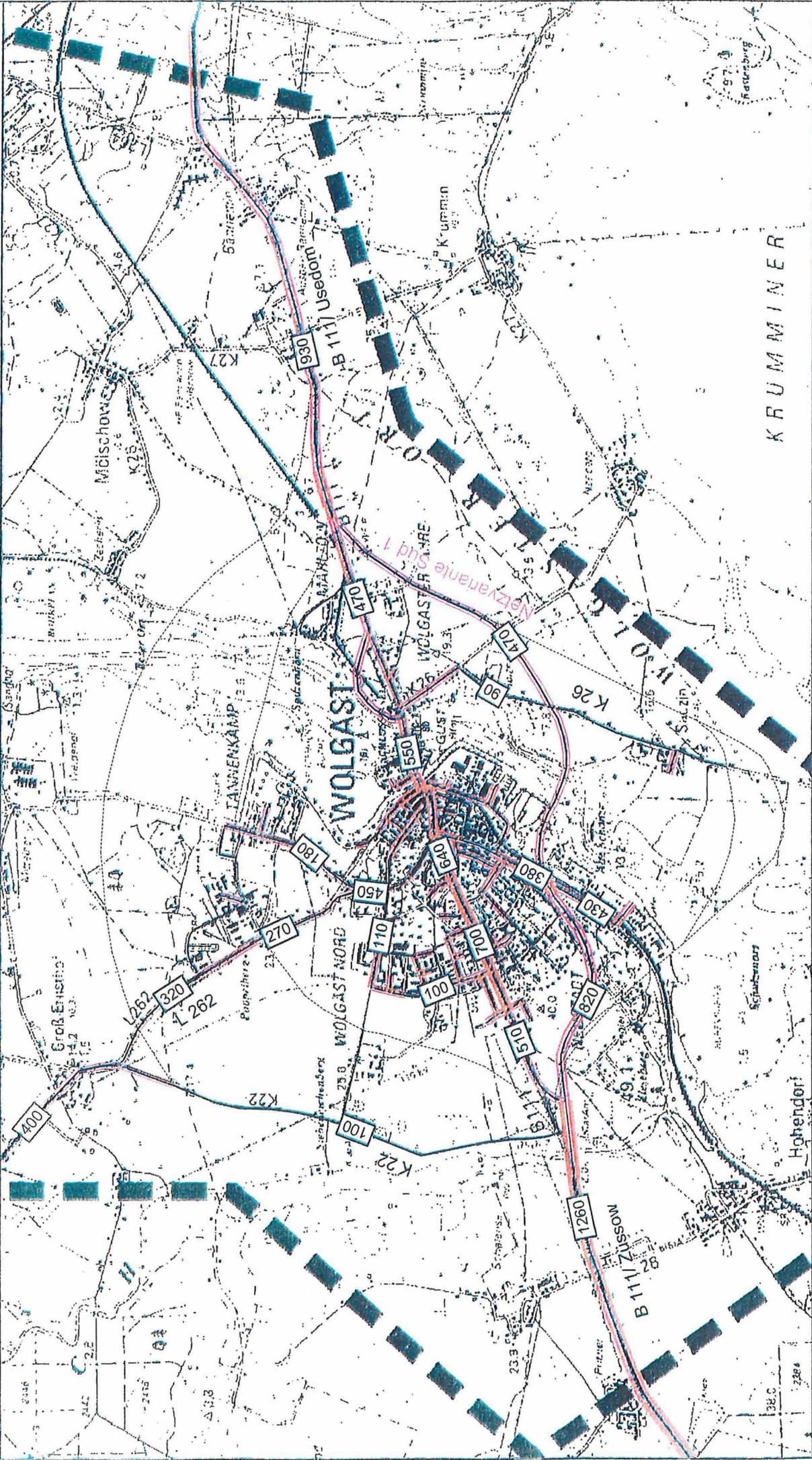


PLANIVER GmbH Neubrandenburg
 erstellt am: 28.04.02

Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)
 Netzvariante Süd 1/ mit Stadtschluß über Bahnhofstr. - DTU

Sued_1_DTV-SmZV
 1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



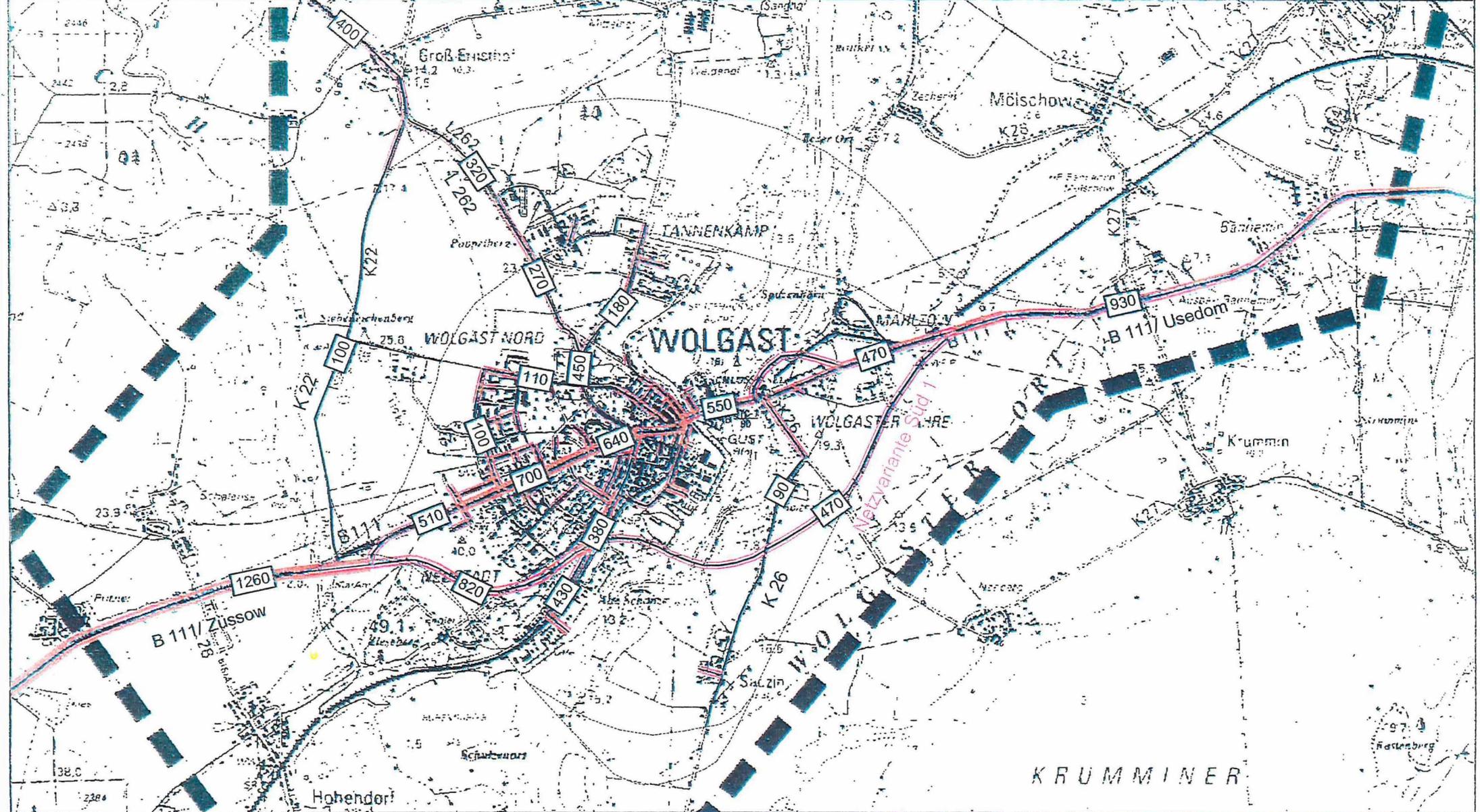
PLANIVER GmbH Neubrandenburg
 -erstellt am: 28.04.02

Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)
 Netzvariannte Süd 1/ mit Stadtschluß über Bahnhofstr. - DTV

Sued_1_DTV-SmZV
 1 : 40000

K R U M M I N E R

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast

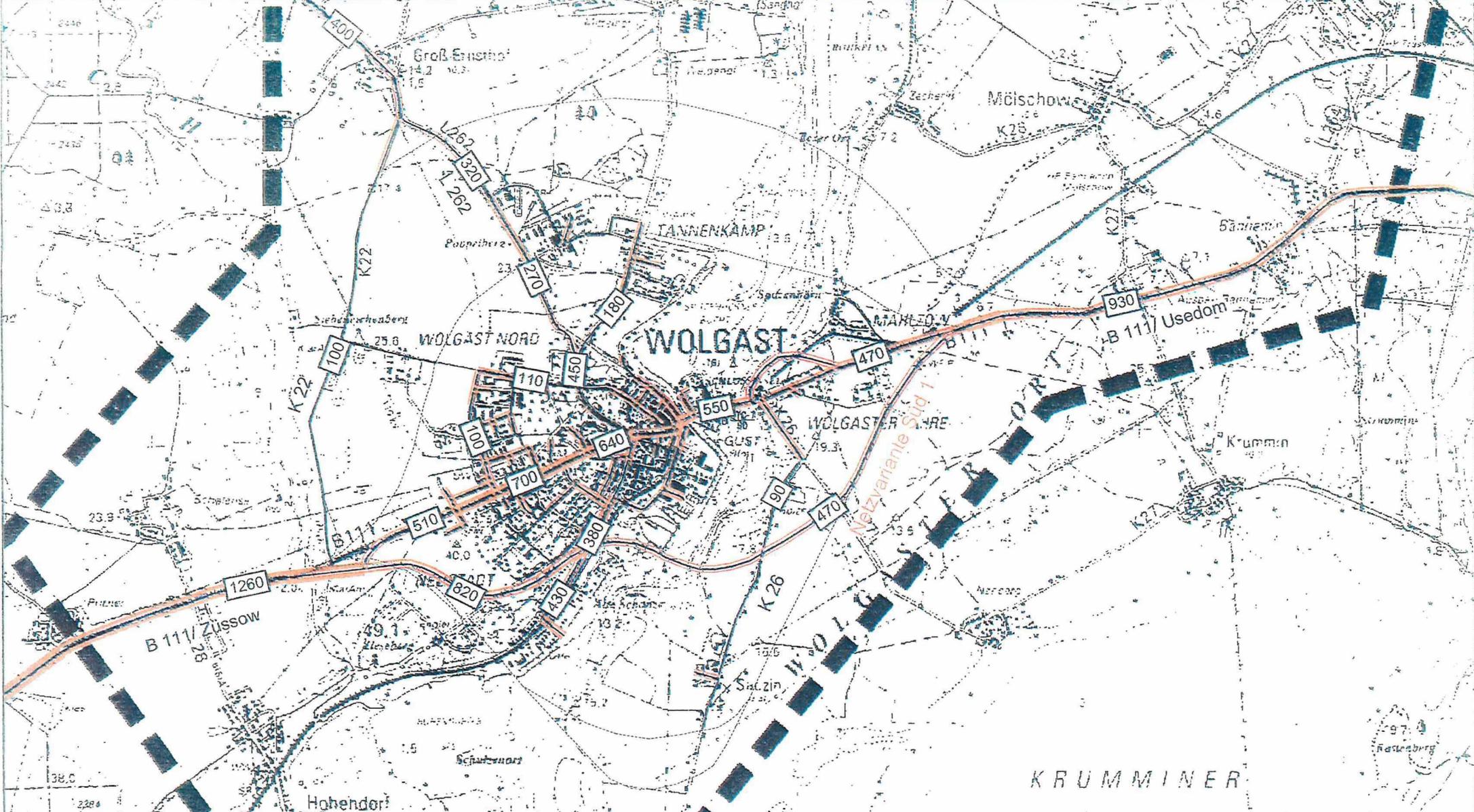


PLANIVER GmbH Neubrandenburg
 erstellt am: 28.04.02

Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)
 Netzvariante Süd 1/ mit Stadtanschluß über Bahnhofstr. - DTV

Sued_1_DTV-SmZV
 1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg erstellt am: 28.04.02	Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h) Netzvariante Süd 1/ mit Stadtanschluß über Bahnhofstr. - DTV	Sued_1_DTV-SmZV 1 : 40000
---	--	------------------------------

Belastungsfall: DTV_S
(Sonn- und Feiertage)

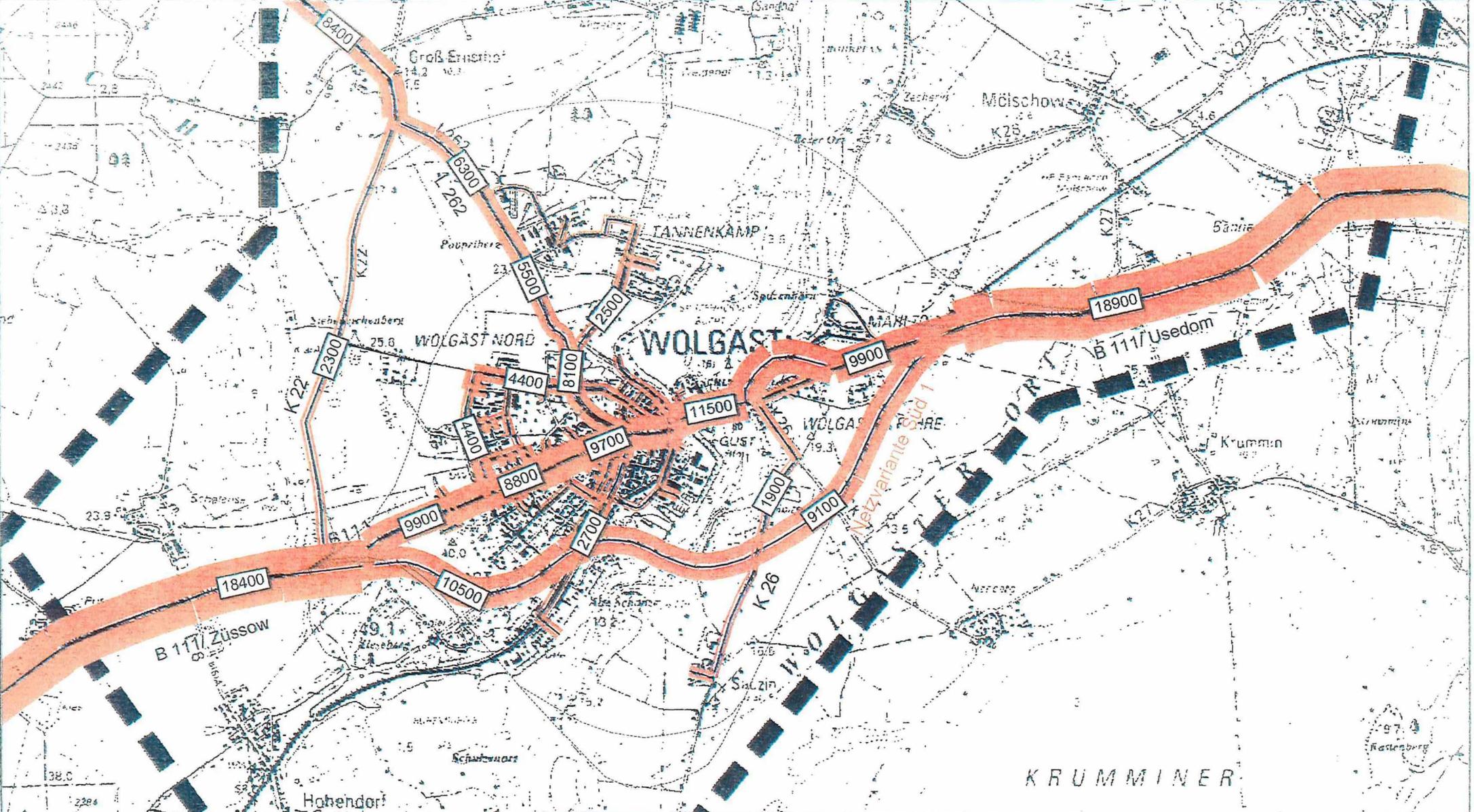
**Modifizierte Definition für Verkehrswirtschaftliche
Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast:**

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

Querschnittsbelastungen

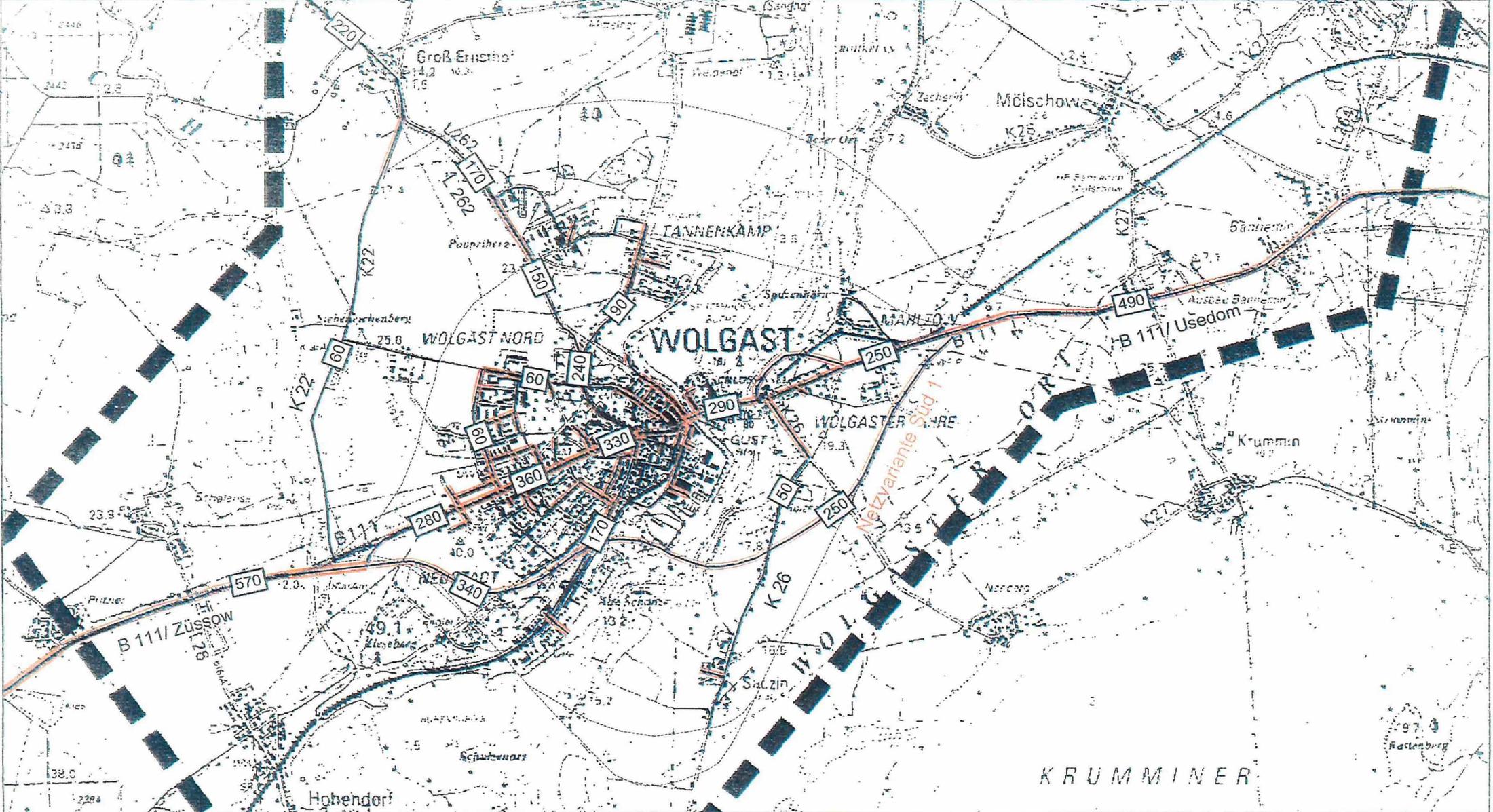
Gesamtverkehr
Schwerverkehr

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg erstellt am: 04.04.02	Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h) Süd 1/ mit Stadtanschluß über Bahnhofstr. - Wochenendverkehr (Saison)	Sued_1_WEV 1: 40000
---	---	------------------------

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg erstellt am: 04.04.02	Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h) Süd 1/ mit Stadtanschluß über Bahnhofstr. - Wochenendverkehr (Saison)	Sued_1_WEV-S 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

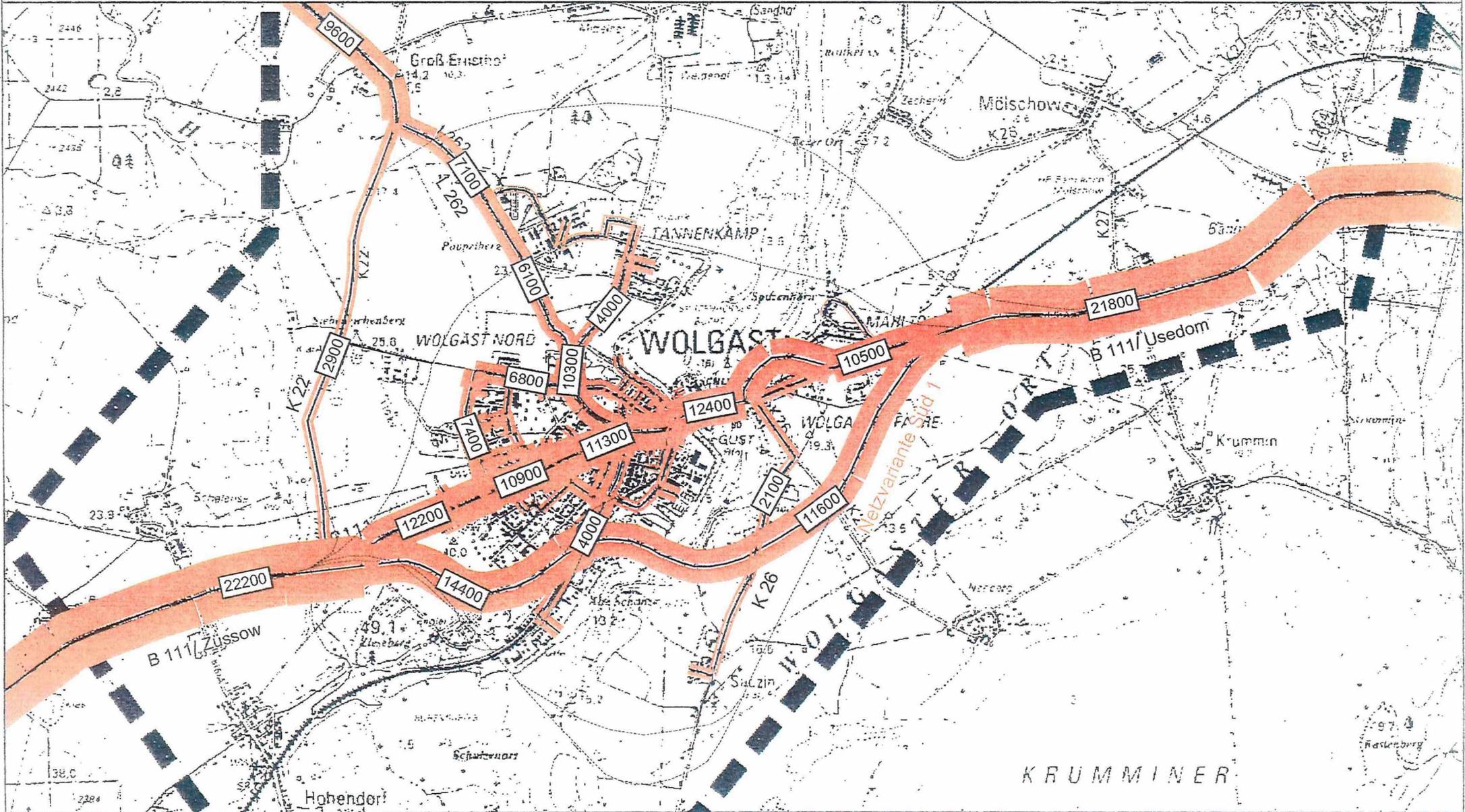
Querschnittsbelastungen
Verkehrsarten
Differenzbelastungen zum Ohnefall
Knotenpunktbelastungen

Schwerverkehr

Querschnittsbelastungen
Knotenpunktbelastungen

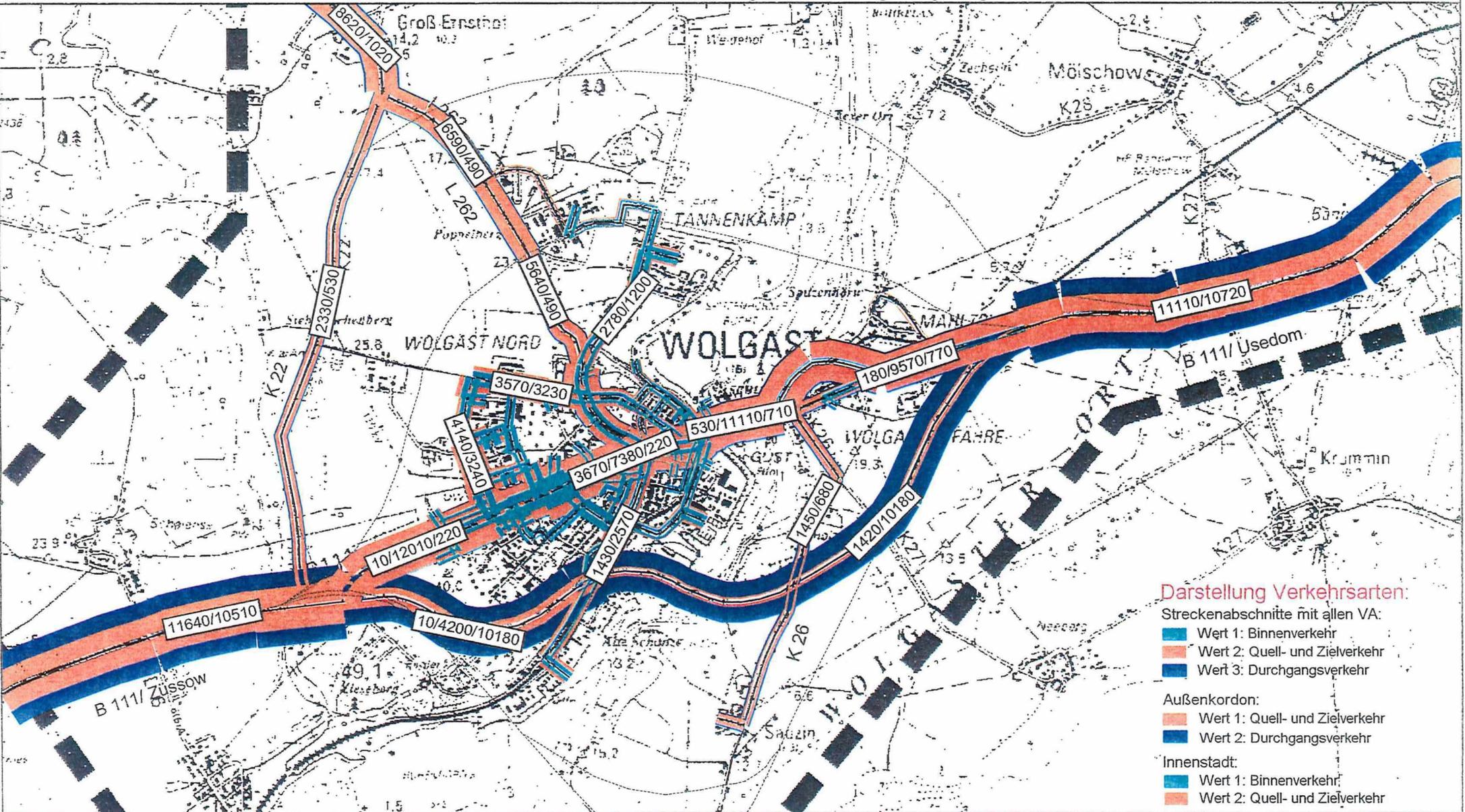
Gesamtverkehr

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgebung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg erstellt am: 17.03.02	Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h) Netzvariante Süd 1/ mit Stadtanschluß über Bahnhofstr. - Urlaubswerktag (UWT)	Sued_1_UWT 1 : 40000
---	---	-------------------------

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



Darstellung Verkehrsarten:

Streckenabschnitte mit allen VA:

- Wert 1: Binnverkehr
- Wert 2: Quell- und Zielverkehr
- Wert 3: Durchgangsverkehr

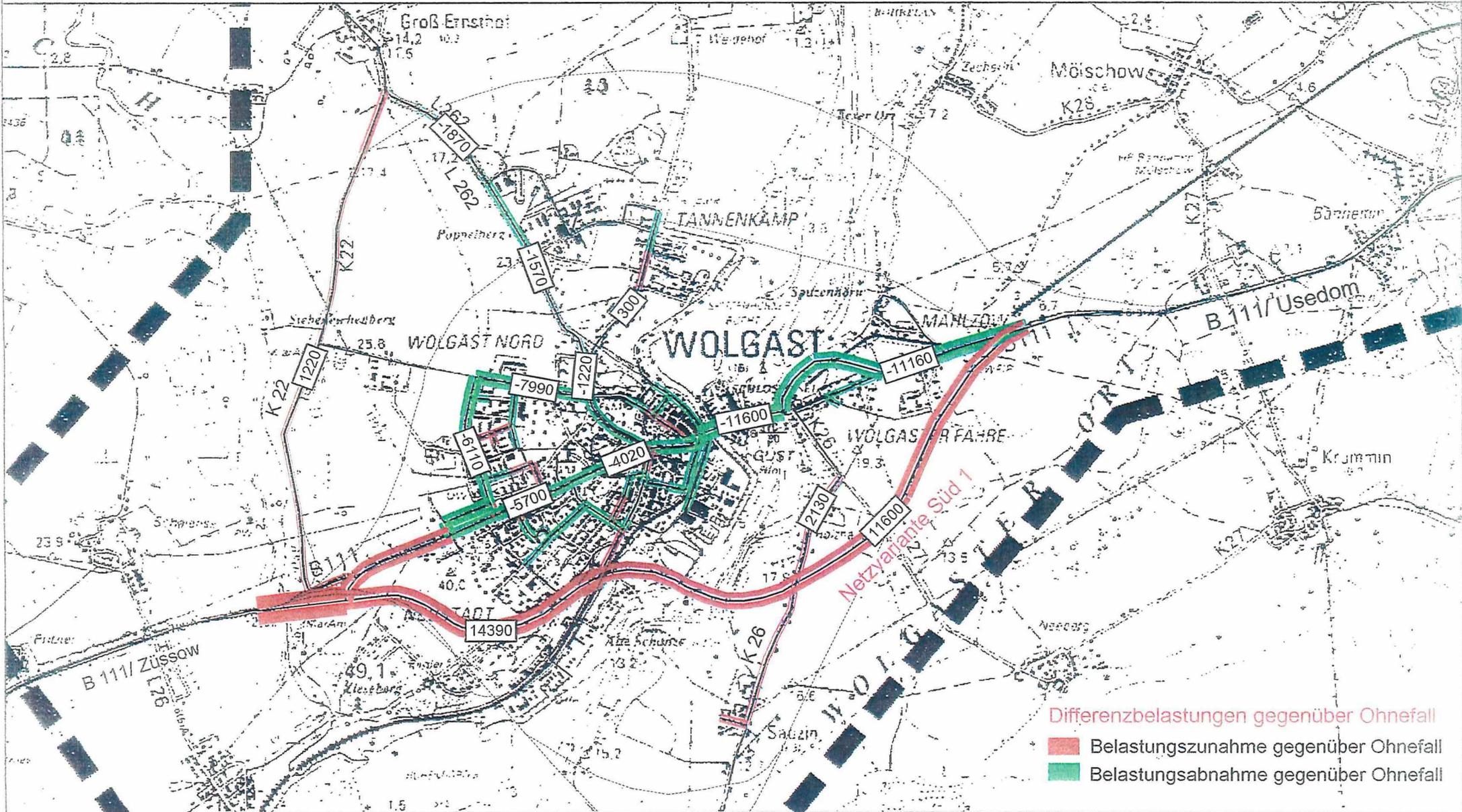
Außenkordon:

- Wert 1: Quell- und Zielverkehr
- Wert 2: Durchgangsverkehr

Innenstadt:

- Wert 1: Binnverkehr
- Wert 2: Quell- und Zielverkehr

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast

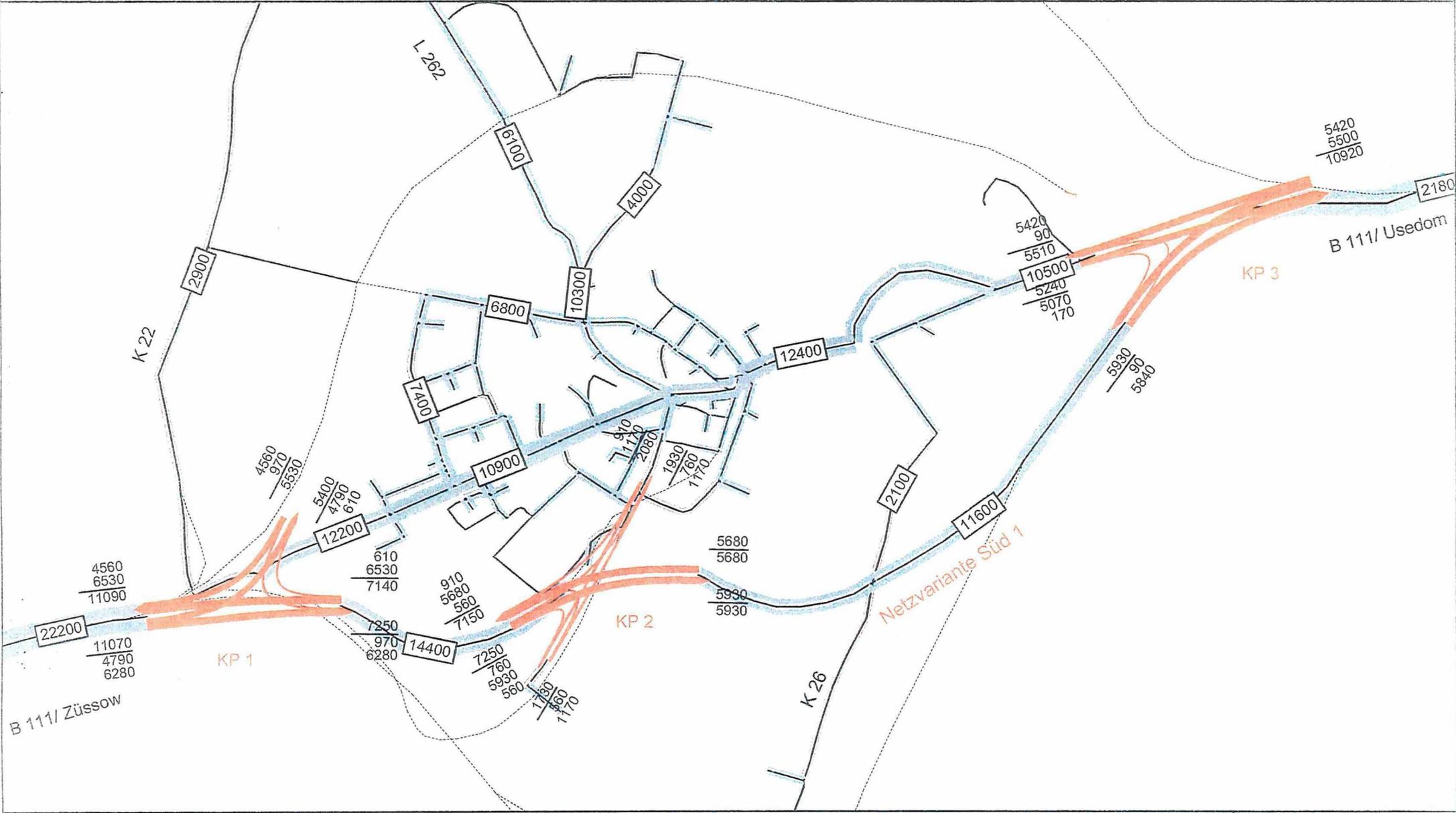


PLANIVER GmbH Neubrandenburg
 erstellt am: 03.04.02

Prognose 2015 - Gesamtverkehr (Kfz/ 24h)
 Netzvariante Süd 1 - Differenzbelastungen im UWT (Urlaubswerktage)

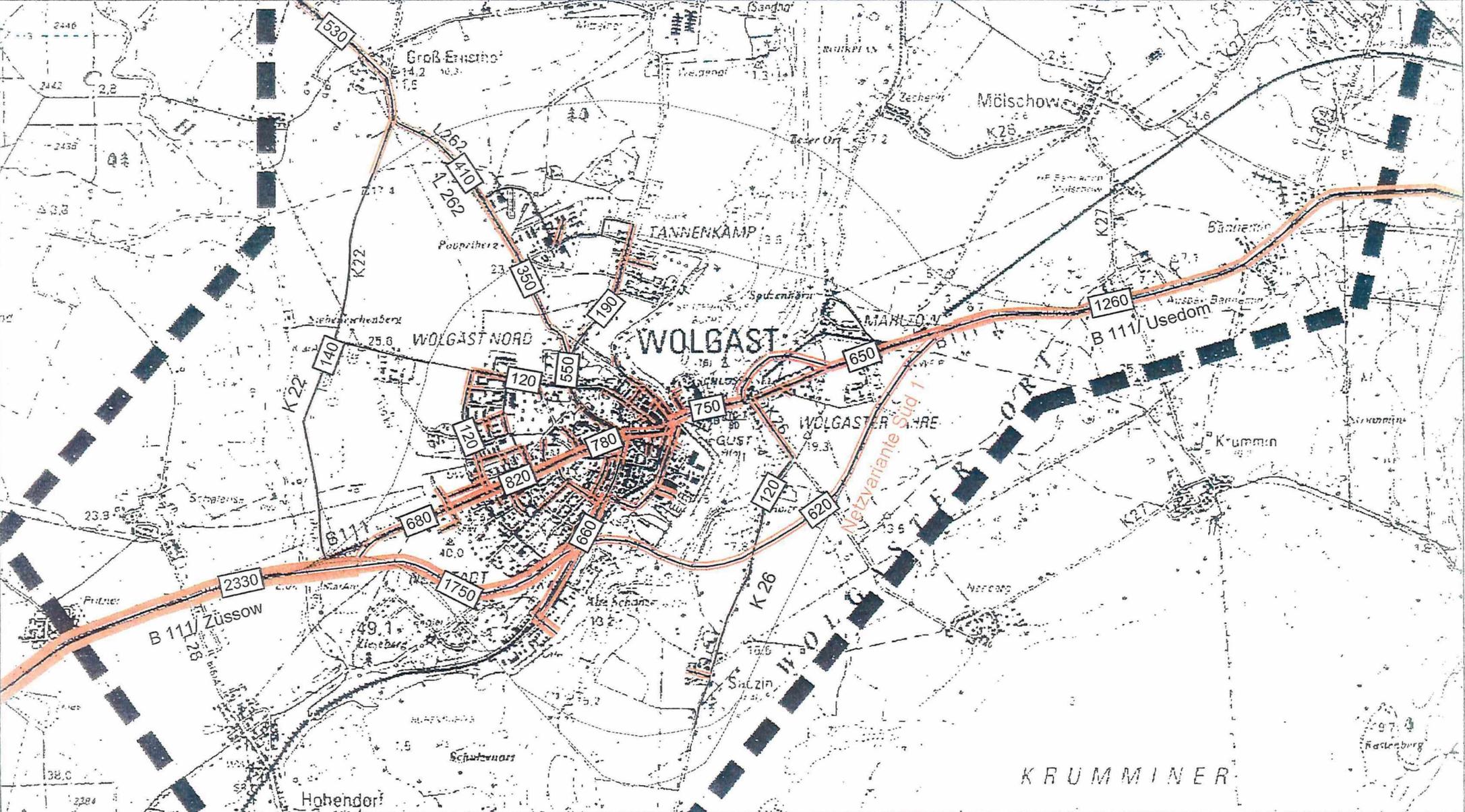
Sued_1_UWT - OF_UWT
 1 : 35000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



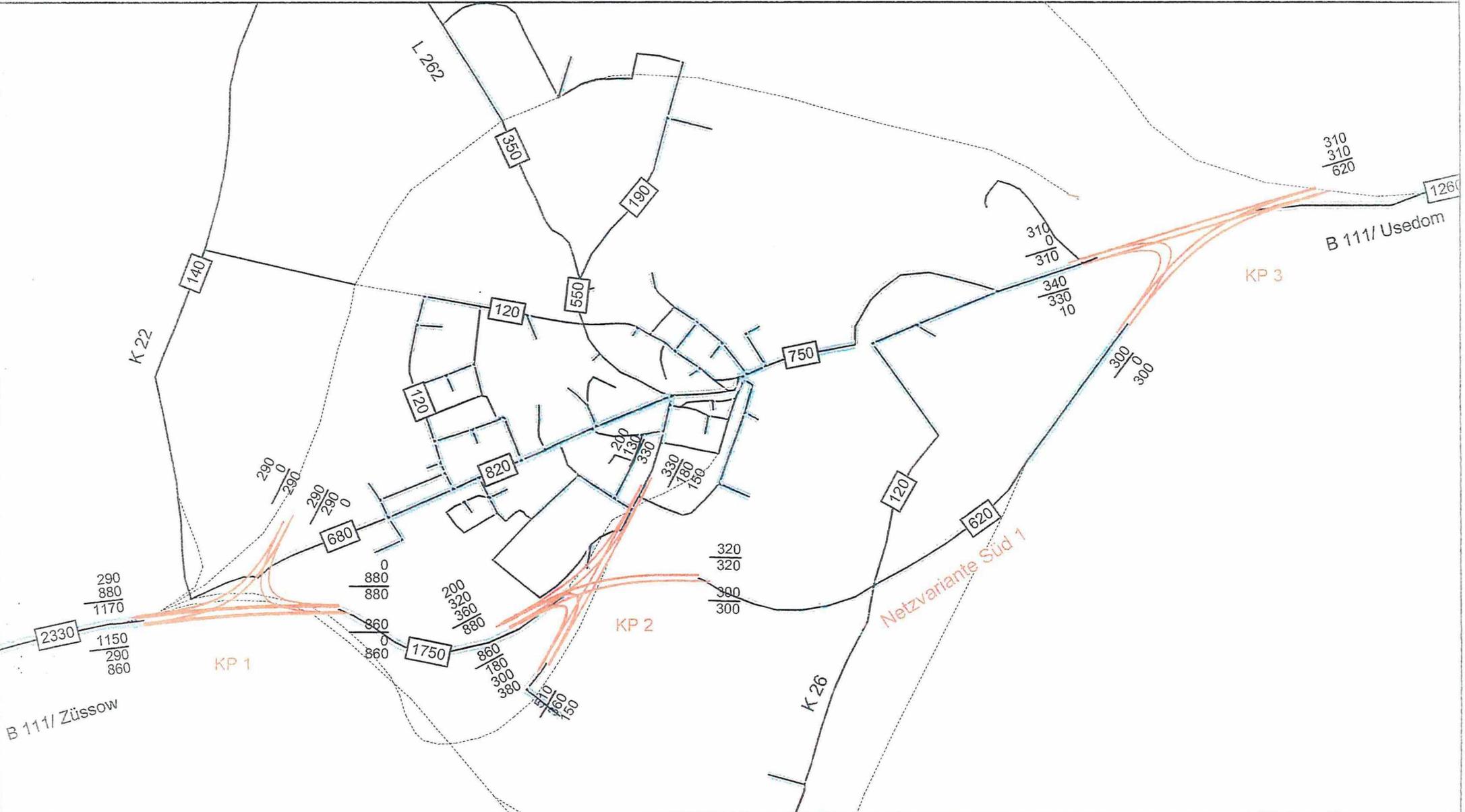
Schwerverkehr

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



PLANIVER GmbH Neubrandenburg	Prognose 2015 - Schwerverkehr (Kfz/ 24h)	Sued_1_UWT-S
erstellt am: 17.03.02	Netzvariante Süd 1/ mit Stadtanschluß über Bahnhofstr. - Urlaubswerktag (UWT)	1 : 40000

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 Ortsumgehung Wolgast



**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

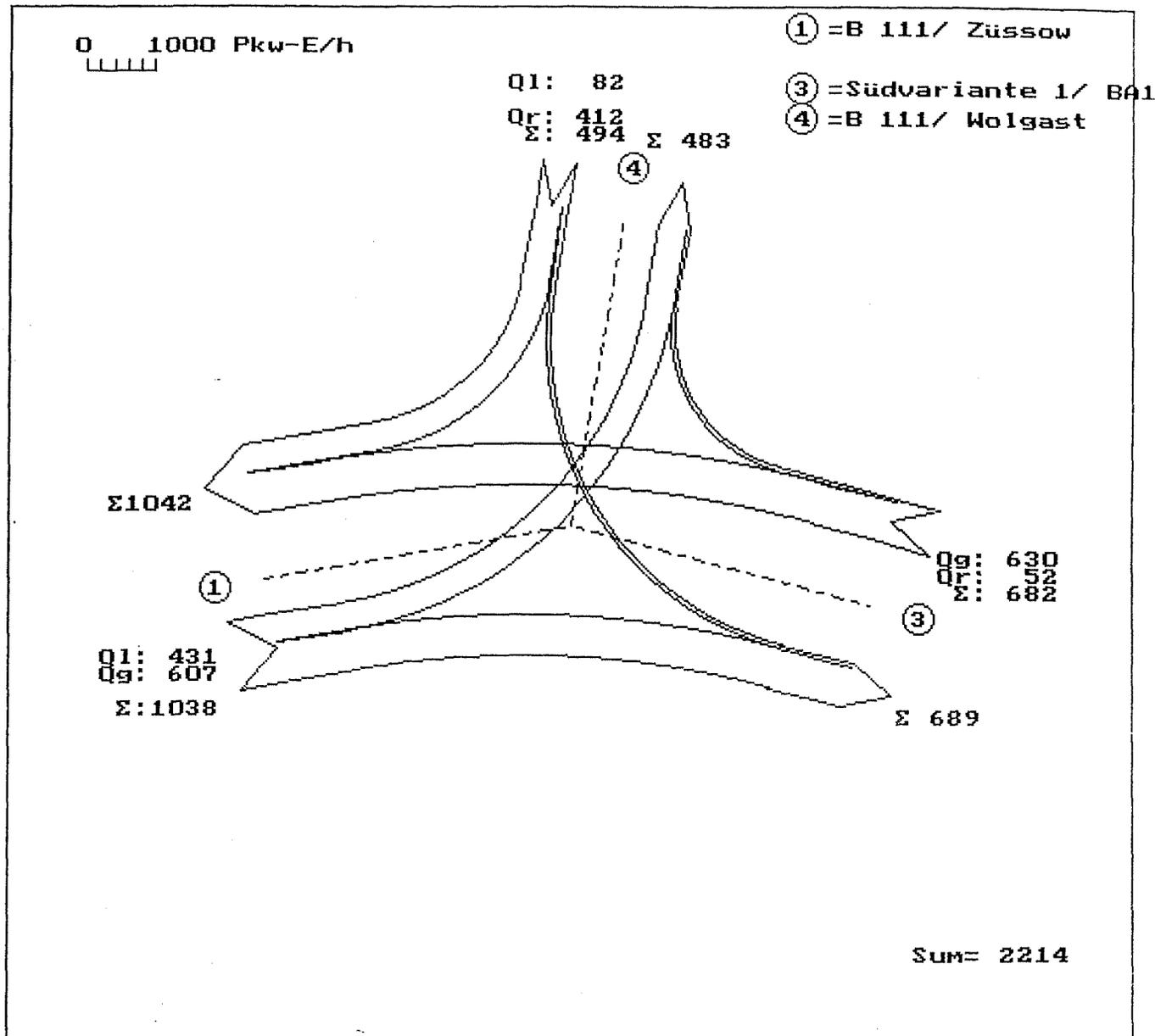
PLANIVER GmbH Neubrandenburg

Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

Knotenpunkt 1

Verkehrsfluß-Diagramm

Projekt : OU B 111 Wolgast
 Knotenpunkt : B111/ SV1, BA1
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)
 Dateiname : S1_KP1KN

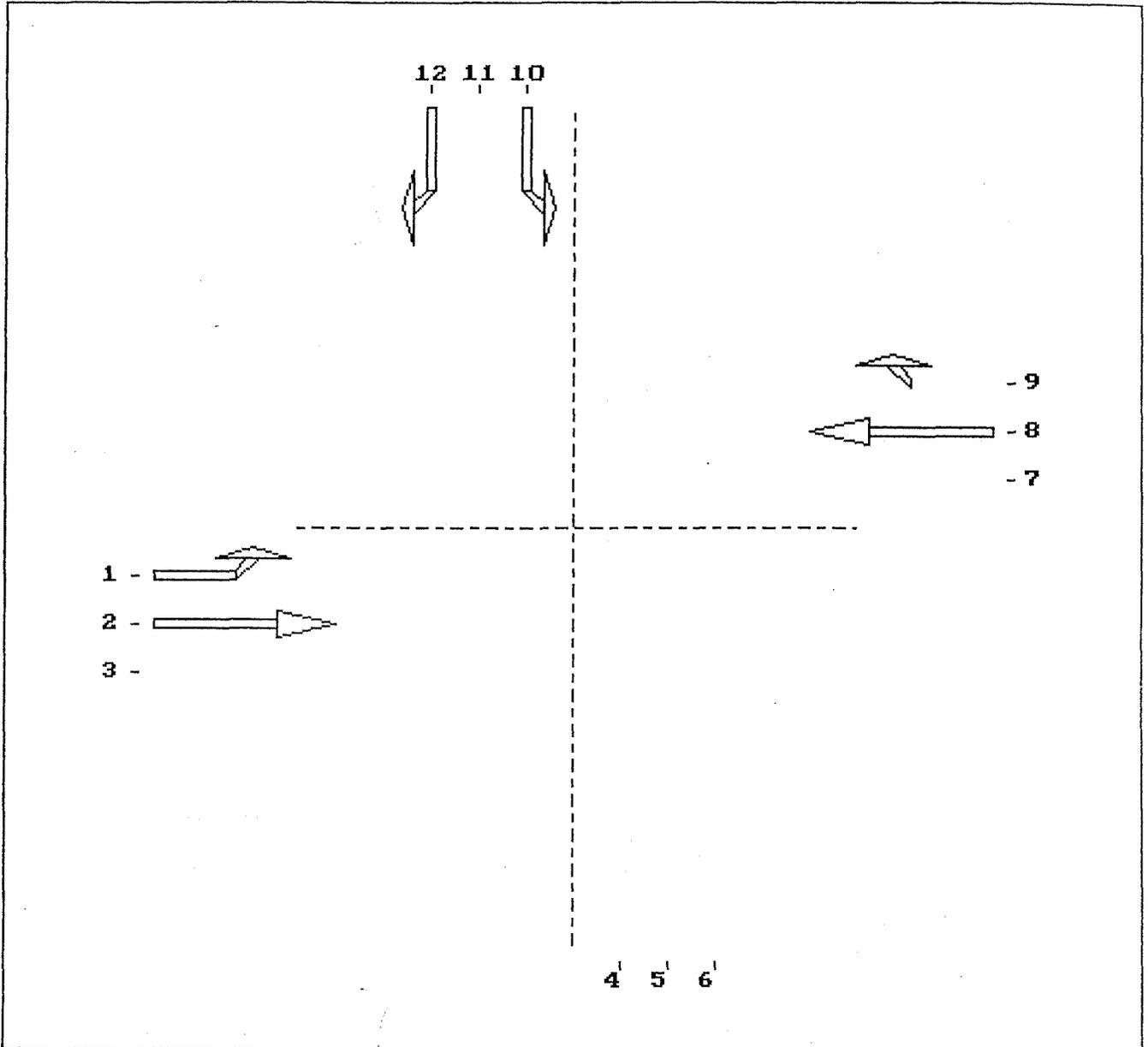


Verkehrsstärke (Pkw-E/h)

von/nach	1	2	3	4	Summe
1	--	--	607	431	1038
2	--	--	--	--	0
3	630	--	--	52	682
4	412	--	82	--	494
Summe	1042	0	689	483	2214

Definition der Ströme

Dateinamen : S1_KP1KN
Projekt : OU B 111 Wolgast
Knotenpunkt : B111/ SV1, BA1
Stunde : Spitzenstd. (8,5%)



Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast
 Knoten : B111/ SV1, BA1
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Datei : S1_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. (s)	Rst. (Pkw)	
1	1	1	2	7.1	3.2	682	396	431	-35	396	431	-35	286.8	34.3
2	1	0	1				1800	607	1193	1800	607	1193	0.0	0.0
3														
4														
5														
6														
7														
8	1	0	1				1800	630	1170	1800	682	1118	0.0	0.0
9	0	0	1				1800	52	1748					
10	1	4	3	8.8	5.1	1694	0	82	-82	0	82	-82	999.0	227.8
11														
12	1	2	2	7.9	4.1	656	302	412	-110	302	412	-110	999.0	208.9

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

Strom Nr	P0 (-)	P0-m (-)	Vzt. (s)	95%-Rst. (Pkw)
1	0.00	0.00	294.8	44.0
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10	0.00	0.00	999.0	999.0
11				
12	0.00	0.00	999.0	999.0

Verlustzeit = Wartezeit + 8 sec.

stop12 10 └┘└ └┘└ └┘└ └┘└ └┘└ └┘└			Verkehrsstärken - Ströme 1.Ranges q8= 630 q9= 52 q2= 607 Kfz/h - Wartepflichtige Ströme: Zeile 3 u.4		Knotenpunkt (Einmündung) OU B 111 Wolg B111/ SV1, BA Spitzenstd. (Vm= 70 km/h	
1	Nebenstrom-Nr. / Rang		1/2	12/2	10/3	
2	Bild		A └┘└	s └┘└ └┘└	s └┘└ └┘└	
3	Ver- kehrs- stärken	qn	Kfz/h	431	412	82
4			PKW-E/h	431	412	82
5		maßg.H-Strom qp		Kfz/h	682	656
6	Grundleistungsfähigkeit Gn		PKW-E/h	396	302	37
7	Maximale Leistungsfähigkeit Ln		PKW-E/h	396	302	P07 ·G4 = 0
8	Wahrschein- lichkeit des rück- staufreien Zustandes	P0n (=1-qn/Ln)		0.000		
9		P0n°		0.000		
10	Leistungs- fähigkeit der Misch- spur	bn (=1-qn/Ln)				
		Lm	PKW-E/h			
11	Leistungsreserve Rn (=Ln-qn) PKW-E/h		-35	-110	-82	
a	Rm (=Lm-qm)					
11	Prakt. Leistungsfähigkeit Pn (=Ln-100) PKW-E/h		296	202	-100	
b	Pm (=Lm-100)					
12	Wartezeit bzw. Beurteilung		286.8	999	999	
13	Beurteilungsvorschlag		Insgesamt sehr kritisch (LOS F)			

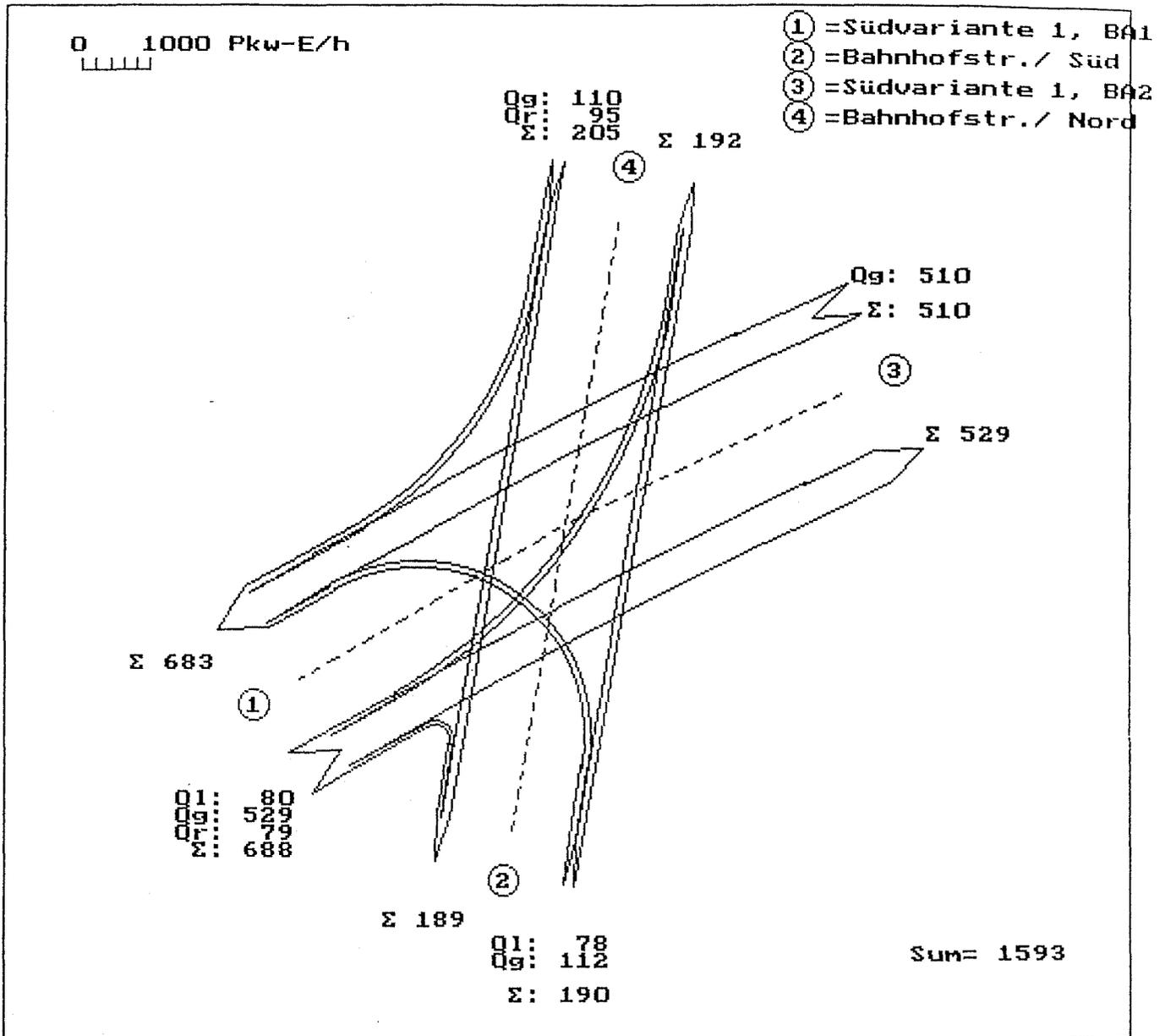
S1_KP1KN Leistungsfähigkeit nach HBS 1994

Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

Knotenpunkt 2

Verkehrsfluß-Diagramm

Projekt : OU B 111 Wolgast
 Knotenpunkt : SV1, BA1u2/ Bahnhofstr.
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)
 Dateiname : S1_KP2KN

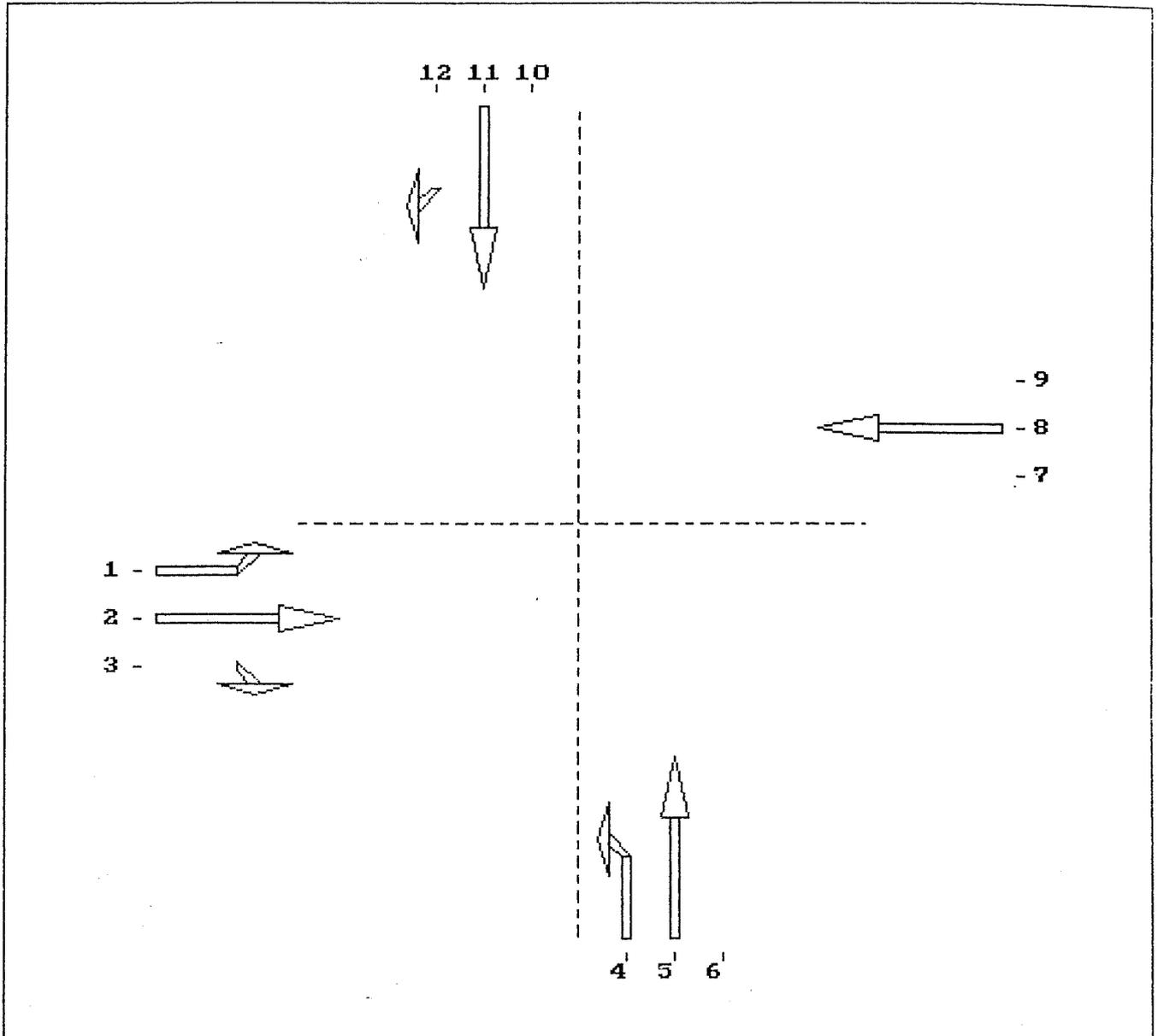


Verkehrsstärke (Pkw-E/h)

von/nach	1	2	3	4	Summe
1	--	79	529	80	688
2	78	--	--	112	190
3	510	--	--	--	510
4	95	110	--	--	205
Summe	683	189	529	192	1593

Definition der Ströme

Dateinamen : S1_KP2KN
Projekt : OU B 111 Wolgast
Knotenpunkt : SV1, BA1u2/ Bahnhofstr.
Stunde : Spitzenstd. (8,5%)



Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast
 Knoten : SV1, BAlu2/ Bahnhofstr.
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Datei : S1_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. (s)	Rst. (Pkw)	
1	1	1	2	7.1	3.2	510	516	80	436	516	80	436	8.3	0.2
2	1	0	1				1800	529	1271	1800	608	1192	0.0	0.0
3	0	0	1				1800	79	1721					
4	1	4	4	8.8	5.1	1159	0	78	-78	0	78	-78	999.0	216.6
5	1	3	3	8.0	5.3	1159	102	112	-10	102	112	-10	435.1	13.5
6														
7														
8	1	0	1				1800	510	1290	1800	510	1290	0.0	0.0
9														
10														
11	1	3	3	8.0	5.3	1198	96	110	-14	147	205	-58	999.0	77.5
12	0	2	2	7.9	4.1	510	383	95	288					

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	16.3	1.0
2				
3				
4	0.00	0.00	999.0	999.0
5	0.00	0.00	443.1	20.0
6				
7				
8				
9				
10				
11	0.00	0.00	999.0	92.0
12	0.75			

Verlustzeit = Wartezeit + 8 sec.

stop 12 11 10 └───┘ xx xx 9 1 └───┘ ─── 8 2 ─── xx 7 3 └───┘ └───┘ xx 4 5 6 stop			V e r k e h r s s t ä r k e n - Strom 1. Ranges: q2= 529 q3= 79 q8= 510 q9= 0 Kfz/h - Wartepflichtige Ströme: Zeile 3 und 4					Knotenpunkt (Kreuzung) OU B 111 Wolgast SV1, BA1u2/ Bahnh 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 └───┘	xxx	<└───┘ s	A s	xxx	s └───┘	s V	xxx	
3	Ver- kehrs- stärken	qn	Kfz/h	80	0	78	112	0	95	110	0
4		qn	PKW-E/h	80	0	78	112	0	95	110	0
5		maßg. H-Strom qp	Kfz/h	510	608	1159	1159	569	510	1198	1159
6	Grundleist.fähigkeit Gn		PKW-E/h	516	0	94	121	0	383	114	0
7	Maximale Leistungsfähigkeit Ln		PKW-E/h	516	0	Pz11 ·P012 ·G4	Px ·G5	0	383	Px ·G11	Pz5 P06 ·G10
8	Wahr- schein- lich- keit des rück- stau- freien Zu- standes	P0n = 1-qn/Ln		0.845	1.000	█	0.000	1.000	0.752	0.000	█
9		P0n°		0.845	1.000	█	█	█	█	█	█
10		Px = P01·P07		0.845		█	█	█	█	█	█
11		Pyn = Px·P0n		█	█	█	0.000	█	█	0.000	█
12		Pzn = f(Pyn)		█	█	█	0.000	█	█	0.000	█
13	Leistungs- fähigkeit der Mischspur	bn = qn/qm		█	█	█	01	00	0.46	0.54	00
		Lm PKW-E/h		█	█	102		147			
14	Leistungsreserve Rn (=Ln-qn) PKW-E/h		436	0	-78	█	█	█	█	█	█
	a Rm (=Lm-qn)				-10		-58				
14	Prakt. Leistungsfgkt. Pn (=Ln-100) PKW-E/h		416	0	-100	█	█	█	█	█	█
	b Pm (=Lm-100)				2		47				
15	Wartezeit bzw. Beurteilung		8.3	0.0	999	█	█	█	█	█	█
					435.		999				
16	Beurteilungsvorschlag		Insgesamt sehr kritisch (LOS F)								

S1_KP2KN

Leistungsfähigkeit nach HBS 1994

PLANIVER GmbH Neubrandenburg

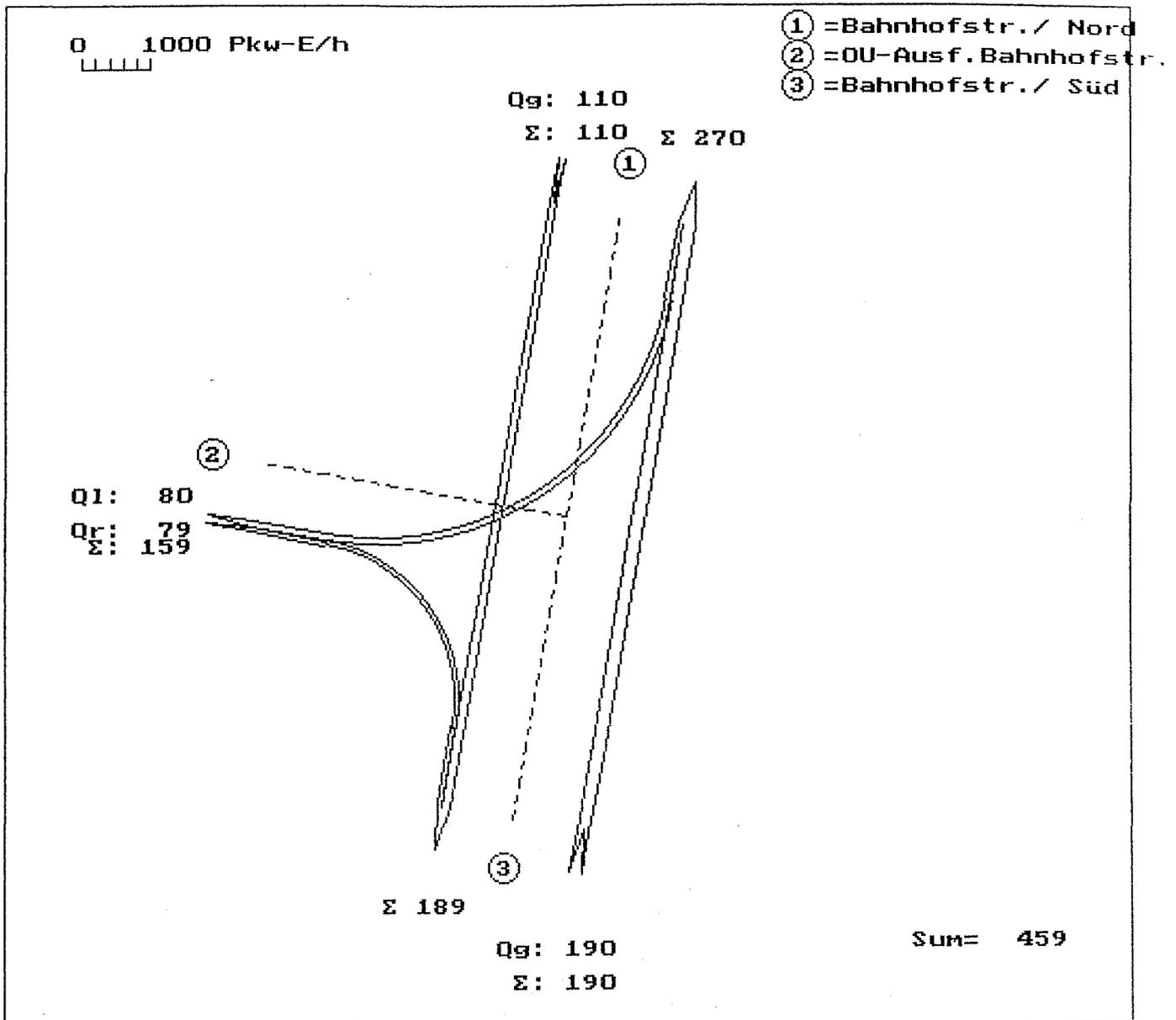
Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

Knotenpunkt 2
Planfreie Führung der OU

Anschlußknoten1
Ausfahrtrampe OU/ Bahnhofstraße

Verkehrsfluß-Diagramm

Projekt : OU B 111 Wolgast
 Knotenpunkt : OU-Ausf. Bahnhofstr.
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)
 Dateiname : S1_K21KN

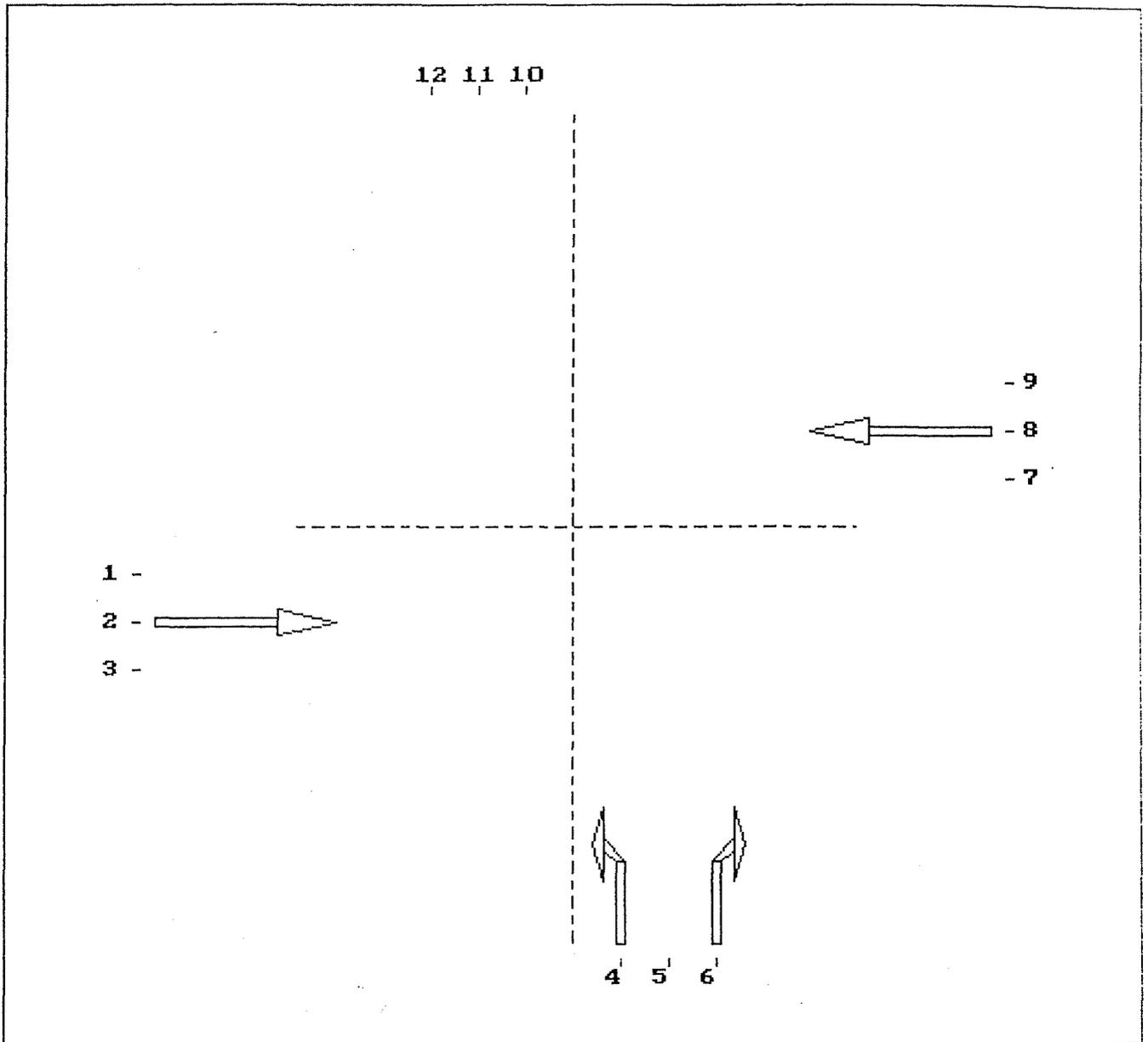


Verkehrsstärke (Pkw-E/h)

von/nach	1	2	3	4	Summe
1	--	--	110	--	110
2	80	--	79	--	159
3	190	--	--	--	190
4	--	--	--	--	0
Summe	270	0	189	0	459

Definition der Ströme

Dateinamen : S1_K21KN
Projekt : OU B 111 Wolgast
Knotenpunkt : OU-Ausf. Bahnhofstr.
Stunde : Spitzenstd. (8,5%)



Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast
 Knoten : OU-Ausf. Bahnhofstr.
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Datei : S1_K21KN

Mittlere Geschwindigkeit auf der Hauptstraße : 50 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. (s)	Rst. (Pkw)
1													
2	1	0	1			1800	110	1690	1800	110	1690	0.0	0.0
3													
4	1	4	2	7.2	3.9	300	595	80	515	595	80	7.0	0.2
5													
6	1	2	2	6.5	3.1	110	998	79	919	998	79	3.9	0.1
7													
8	1	0	1			1800	190	1610	1800	190	1610	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	0.87	0.87	15.0	1.0
5				
6	0.92	0.92	11.9	1.0
7				
8				
9				
10				
11				
12				

Verlustzeit = Wartezeit + 8 sec.

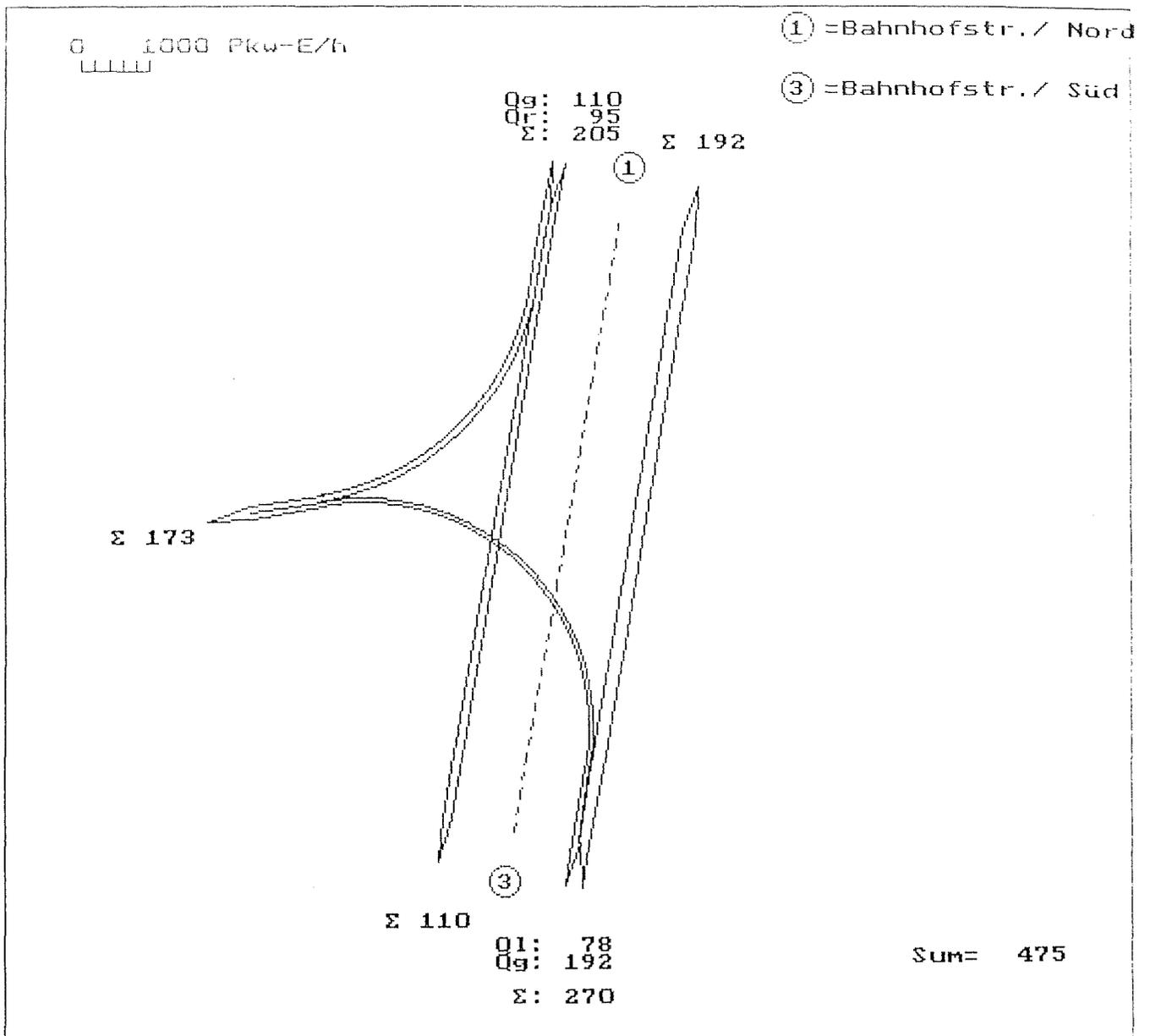
Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

Knotenpunkt 2
Planfreie Führung der OU

Anschlußknoten 2
Bahnhofstraße/ Zufahrtrampe OU

Verkehrsfluß-Diagramm

Projekt : OU B 111 Wolgast
 Knotenpunkt : Bahnhofstr./ OU-Zuf.
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)
 Dateiname : S1_K22KN

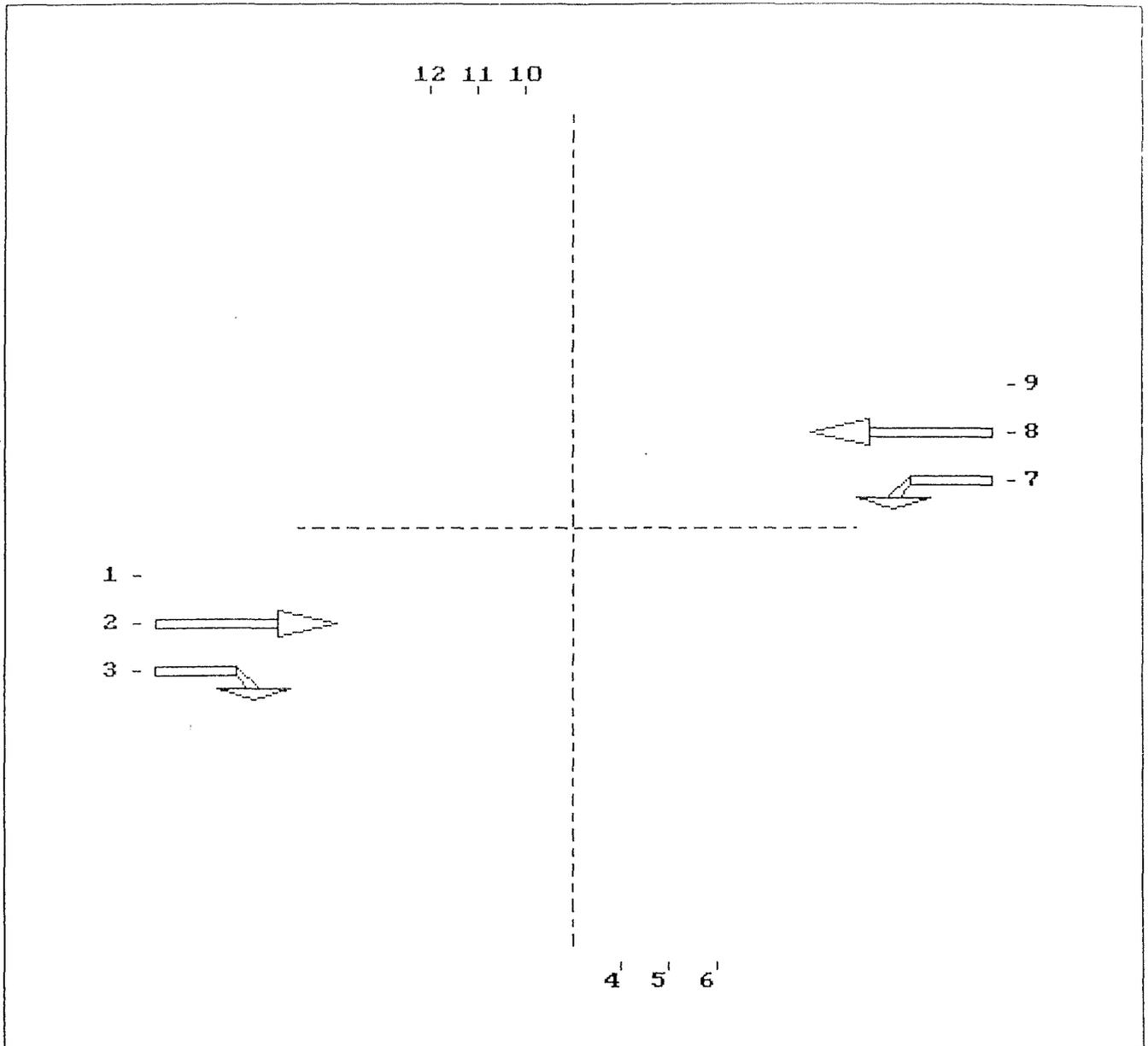


Verkehrsstärke (Pkw-E/h)

von/nach	1	2	3	4	Summe
1	--	95	110	--	205
2	--	--	--	--	0
3	192	78	--	--	270
4	--	--	--	--	0
Summe	192	173	110	0	475

Definition der Ströme

Dateinamen : S1_K22KN
Projekt : OU B 111 Wolgast
Knotenpunkt : Bahnhofstr. / OU-Zuf.
Stunde : Spitzenstd. (8,5%)



Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast
 Knoten : Bahnhofstr./ OU-Zuf.
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Datei : S1_K22KN

Mittlere Geschwindigkeit auf der Hauptstraße : 50 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. (s)	Rst. (Pkw)	
1														
2	1	0	1			1800	110	1690	1800	110	1690	0.0	0.0	
3	1	0	1			1800	95	1705	1800	95	1705	0.0	0.0	
4														
5														
6														
7	1	1	2	5.8	2.5	205	1111	78	1033	1111	78	1033	3.5	0.1
8	1	0	1				1800	192	1608	1800	192	1608	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				
5				
6				
7	0.93	0.93	11.5	1.0
8				
9				
10				
11				
12				

Verlustzeit = Wartezeit + 8 sec.

2 — — 8 3 — — 7 xx xx 4 6 stop			Verkehrsstärken - Ströme 1. Ranges q2= 110 q3= 95 q8= 192 Kfz/h - Wartepflichtige Ströme: Zeile 3 u. 4		Knotenpunkt (Einmündung) OU B 111 Wolg Bahnhofstr./ Spitzenstd. (Vm= 50 km/h	
1	Nebenstrom-Nr. / Rang		7/2	6/2	4/3	
2	Bild			xxx	xxx	
3	Verkehrsstärken	qn	Kfz/h	78	0	0
4			PKW-E/h	78	0	0
5		maßg. H-Strom qp Kfz/h		205	110	380
6	Grundleistungsfähigkeit Gn		PKW-E/h	1111	0	0
7	Maximale Leistungsfähigkeit Ln		PKW-E/h	1111	0	P07 ·G4 = 0
8	Wahrscheinlichkeit des rückstaufreien Zustandes	P0n (=1-qn/Ln)		0.930		
9		P0n°		0.930		
10	Leistungsfähigkeit der Mischspur	bn (=1-qn/Ln)			xxxxx	xxxxx
		Lm PKW-E/h			xxxxx	
11 a	Leistungsreserve Rn (=Ln-qn) PKW-E/h		1033	xxxxx	xxxxx	
	Rm (=Lm-qn)			xxxxx		
11 b	Prakt. Leistungsfähigkeit Pn (=Ln-100) PKW-E/h		1011	xxxxx	xxxxx	
	Pm (=Lm-100)			xxxxx		
12	Wartezeit bzw. Beurteilung		3.5	xxxxx	xxxxx	
				xxxxx		
13	Beurteilungsvorschlag		Insgesamt sehr gut (LOS A)			

S1_K22KN Leistungsfähigkeit nach HBS 1994

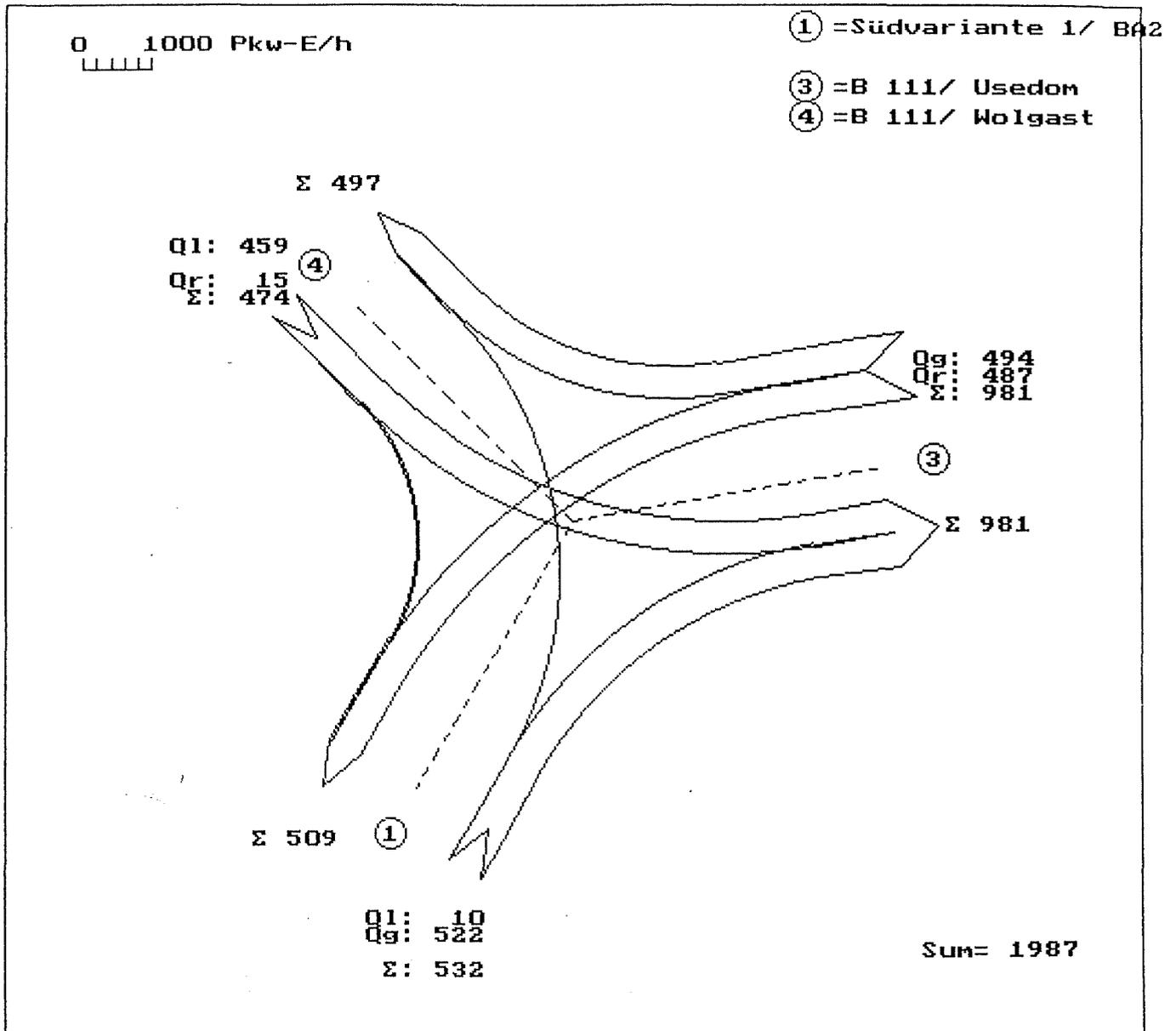
PLANIVER GmbH Neubrandenburg

Leistungsfähigkeitsberechnungen
Plangleiche KP ohne Lichtsignalregelung
(nach HBS 1994)

Knotenpunkt 3

Verkehrsfluß-Diagramm

Projekt : OU B 111 Wolgast
 Knotenpunkt : SV1,BA2/ B 111
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)
 Dateiname : S1_KP3KN

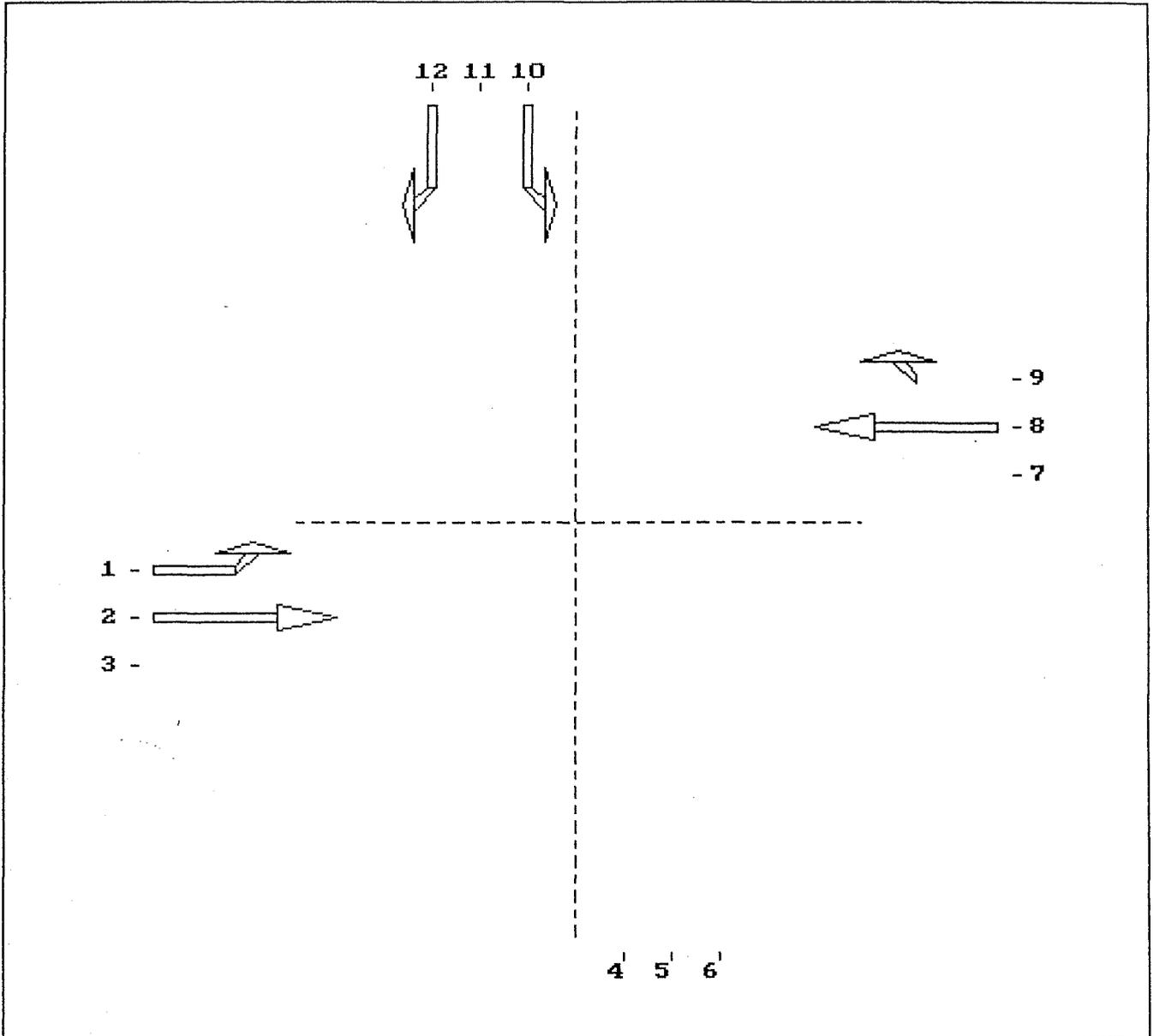


Verkehrsstärke (Pkw-E/h)

von/nach	1	2	3	4	Summe
1	--	--	522	10	532
2	--	--	--	--	0
3	494	--	--	487	981
4	15	--	459	--	474
Summe	509	0	981	497	1987

Definition der Ströme

Dateinamen : S1_KP3KN
Projekt : OU B 111 Wolgast
Knotenpunkt : SV1,BA2/ B 111
Stunde : Spitzenstd. (8,5%)



Nachweis der Leistungsfähigkeit

Projekt: OU B 111 Wolgast
 Knoten : SV1,BA2/ B 111
 Stunde : Spitzenstd. (8,5%)

Datei : S1_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. (s)	Rst. (Pkw)	
1	1	1	2	7.1	3.2	981	251	10	241	251	10	241	14.9	0.0
2	1	0	1				1800	522	1278	1800	522	1278	0.0	0.0
3														
4														
5														
6														
7														
8	1	0	1				1800	494	1306	1800	981	819	0.0	0.0
9	0	0	1				1800	487	1313					
10	1	4	3	8.8	5.1	1270	74	459	-385	74	459	-385	999.0	999.0
11														
12	1	2	2	7.9	4.1	738	264	15	249	264	15	249	14.5	0.1

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	22.9	1.0
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10	0.00	0.00	999.0	999.0
11				
12	0.94	0.94	22.5	1.0

Verlustzeit = Wartezeit + 8 sec.

stop12 10 ┌ ┐ └ ┘		Verkehrsstärken - Ströme 1.Ranges q8= 494 q9= 487 q2= 522 Kfz/h - Wartepflichtige Ströme:Zeile 3 u.4		Knotenpunkt (Einmündung) OU B 111 Wolg SV1,BA2/ B 11 Spitzenstd. (Vm= 70 km/h		
1	Nebenstrom-Nr. / Rang	1/2	12/2	10/3		
2	Bild	A ┌ ┐	s ┌ ┐ < ┐	┌ s └ ┘		
3	Verkehrsstärken	qn	Kfz/h	10	15	459
4			PKW-E/h	10	15	459
5		maßg.H-Strom qp	Kfz/h	981	738	1270
6	Grundleistungsfähigkeit Gn	PKW-E/h	251	264	77	
7	Maximale Leistungsfähigkeit Ln	PKW-E/h	251	264	P07 ·G4 = 74	
8	Wahrscheinlichkeit des rückstaufreien Zustandes	P0n (=1-qn/Ln)	0.960	[Grid]		
9		P0n°	0.960	[Grid]		
10	Leistungsfähigkeit der Mischspur	bn (=1-qn/Ln)	[Grid]	[Grid]		
		Lm PKW-E/h	[Grid]	[Grid]		
11 a	Leistungsreserve Rn (=Ln-qn) PKW-E/h Rm (=Lm-qm)		241	249	-385	
	Prakt. Leistungsfähigkeit Pn (=Ln-100) PKW-E/h Pm (=Lm-100)		151	164	-26	
12	Wartezeit bzw. Beurteilung		14.9	14.5	999	
	Beurteilungsvorschlag			Insgesamt sehr kritisch (LOS F)		

S1_KP3KN Leistungsfähigkeit nach HBS 1994