

LSA:**Knotenpunkt:**

Variante:

Lageplan-Nr:

ZWD:

LSA-Typ:

Steuerungsverfahren:

Neuenfelder Hauptdeich/Am Rosengarten**2544****5_LF VZ 2019**

15/2544-04-00/02

K

OMCT

VD-Nr.:

1876a

Steuergerät:

Geräte-Ausstattung:

Gerätetechn.Funktion der LSA:

Erfassungs-Einrichtungen:

Funkuhr:

C940V

Ja

ja

Gruppennummer:

Anwahl-Nr:

Verkehrsr.:

VSR-Kabel:

16210

F1

Kostenträger:

Projekt-Nr:

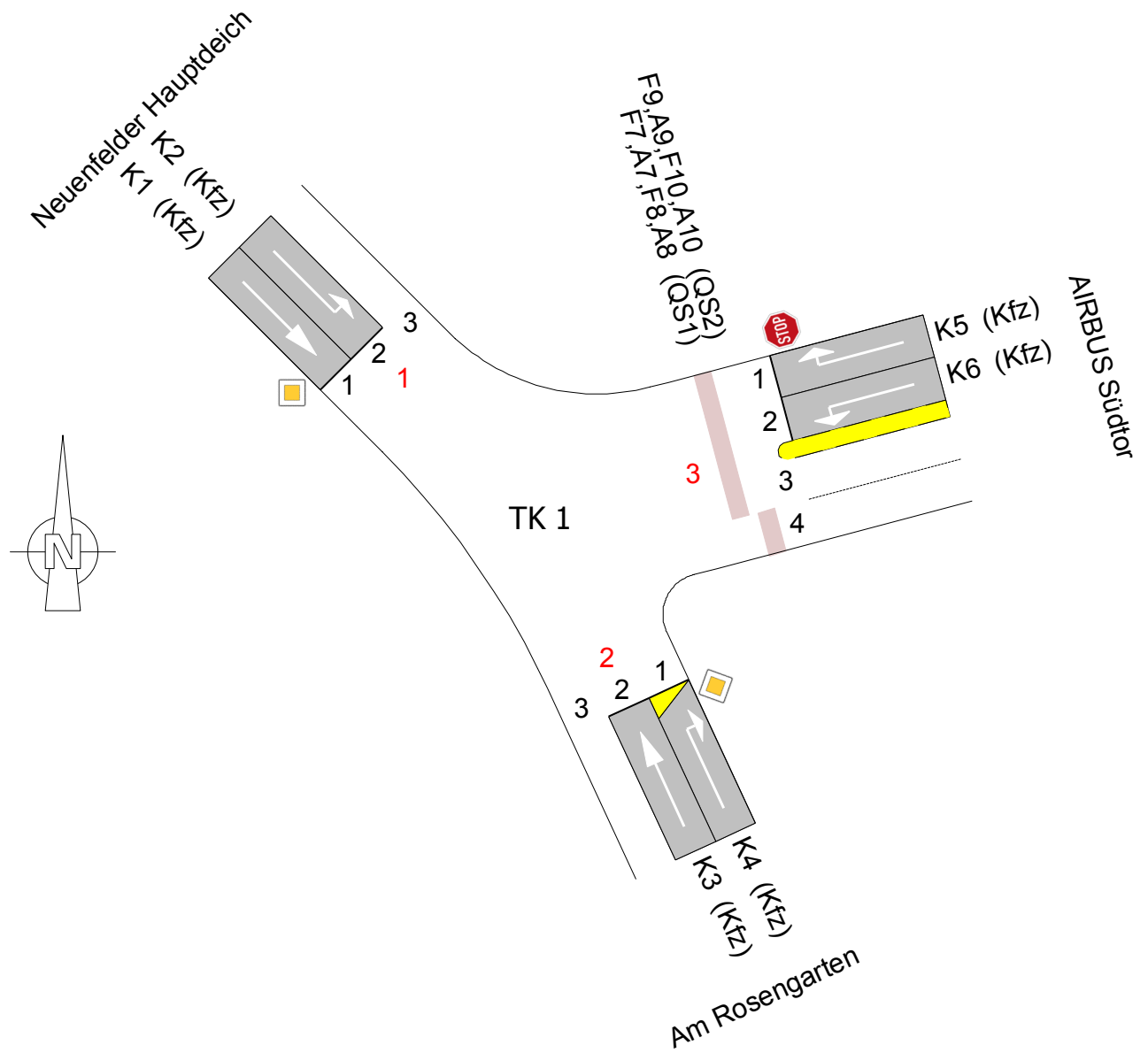
Kontrakt-Nr:

HHVA-Straßenschlüssel:

Einschalt-Datum:

Bemerkungen:

Leistungsfähigkeitsuntersuchung VZ 2019

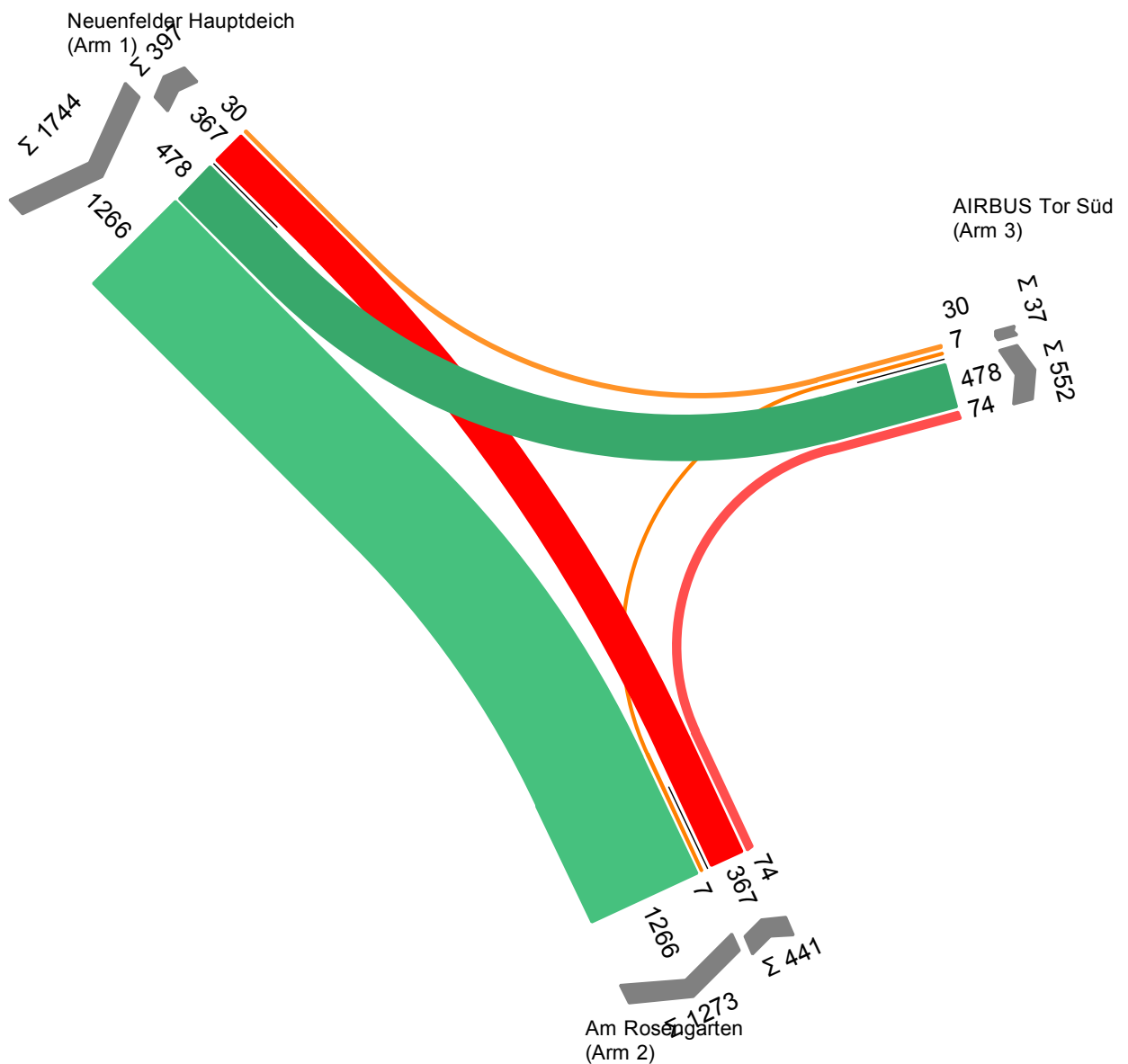
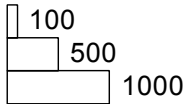


Knotenpunkt	2544 - Neuenfelder Hauptdeich/Am Rosengarten - 15/2544-04-00/02				
Variante	5_LF VZ 2019 - LF mit VZ 2019	Koord.			
Bearbeiter	Helmis	Status	Entwurf	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	2

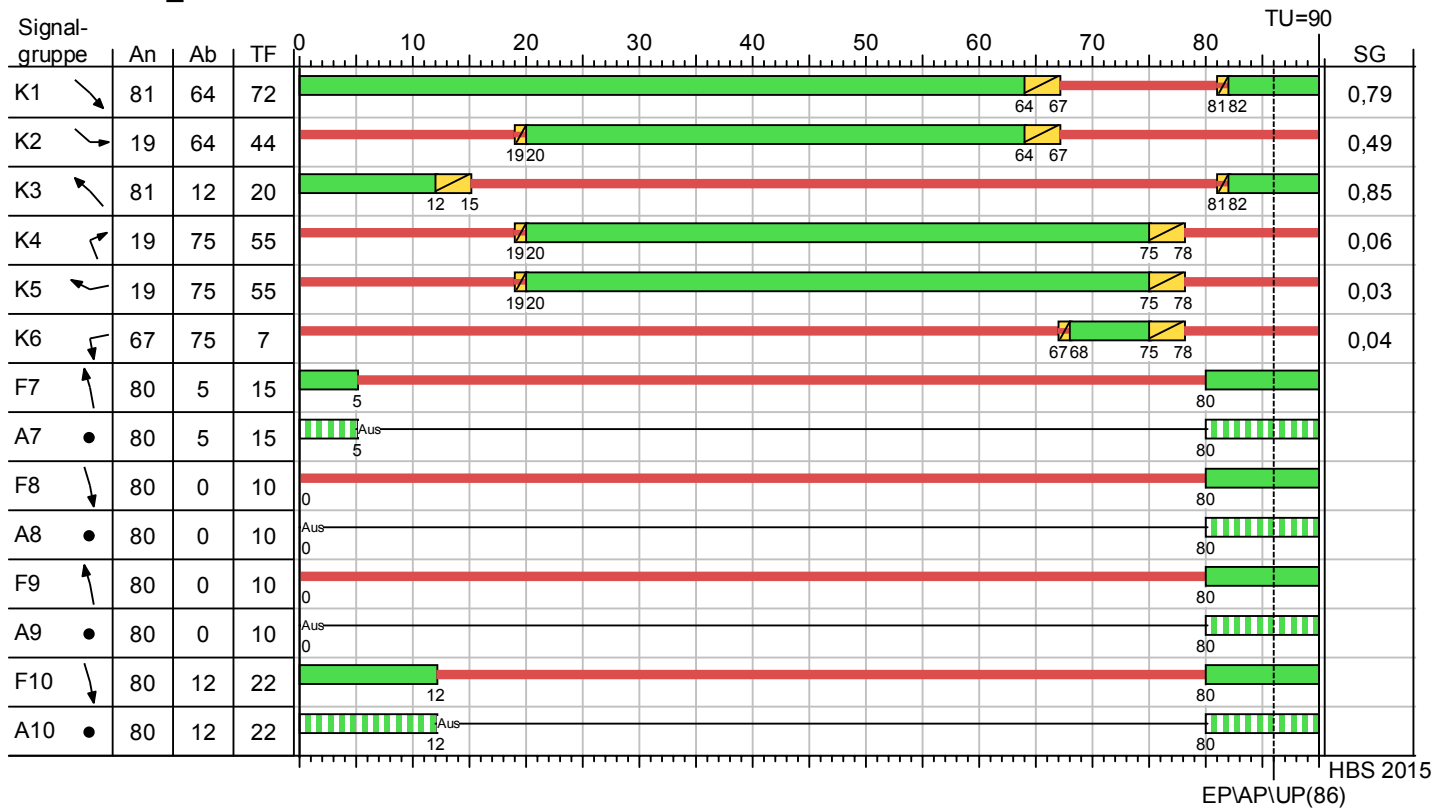
LISA+

2019_03_21_Morgenspitze BVM (6:45-7:45 Uhr)

von\nach	1	2	3
1		1266	478
2	367		74
3	30	7	



Knotenpunkt	2544 - Neuenfelder Hauptdeich/Am Rosengarten - 15/2544-04-00/02				
Variante	5_LF VZ 2019 - LF mit VZ 2019	Koord.			
Bearbeiter	Helmis	Status	Entwurf	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	3

5_BVM

Leistungsfähigkeitsnachweis mit Spitzenstunde BVM

Knotenpunkt	2544 - Neuenfelder Hauptdeich/Am Rosengarten - 15/2544-04-00/02				
Variante	5_LF VZ 2019 - LF mit VZ 2019	Koord.			
Bearbeiter	Helmis	Status	Entwurf	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	4

MIV - 5_BVM (TU=90) - 2019_03_21_Morgenspitze BVM (6:45-7:45 Uhr)

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>n_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung
1	2		K2	44	45	46	0,500	478	11,950	1,859	1937	-	24	968	0,494	17,142	0,592	8,527	13,466	83,462	A	
	1		K1	72	73	18	0,811	1266	31,650	1,831	1966	-	40	1594	0,794	11,892	3,267	20,067	27,643	168,678	A	
2	2		K3	20	21	70	0,233	367	9,175	1,940	1856	-	11	432	0,850	71,319	4,597	13,372	19,556	126,488	E	
	1		K4	55	56	35	0,622	74	1,850	1,874	1921	-	30	1195	0,062	6,799	0,037	0,764	2,242	14,004	A	
3	1		K5	55	56	35	0,622	30	0,750	1,980	1818	-	28	1131	0,027	6,588	0,015	0,303	1,234	8,144	A	
	2		K6	7	8	83	0,089	7	0,175	1,993	1806	-	4	161	0,043	38,049	0,025	0,185	0,912	6,058	C	
Knotenpunktssummen:								2222						5481								
Gewichtete Mittelwerte:															0,702	22,678						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	2544 - Neuenfelder Hauptdeich/Am Rosengarten - 15/2544-04-00/02				
Variante	5_LF VZ 2019 - LF mit VZ 2019		Koord.		
Bearbeiter	Helmis		Status	Entwurf	Datum 01.03.2022
Signum				Blatt	5

Fußgängerverkehr - 5_ BVM (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tW 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tW 2, Insel [s]	tW max [s]	QSV	Bemerkung
3	QS1, QS2	F7, F9	Geteilte Furt	-	75	0,000	80	0,000	80,000	E	

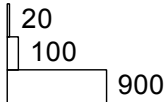
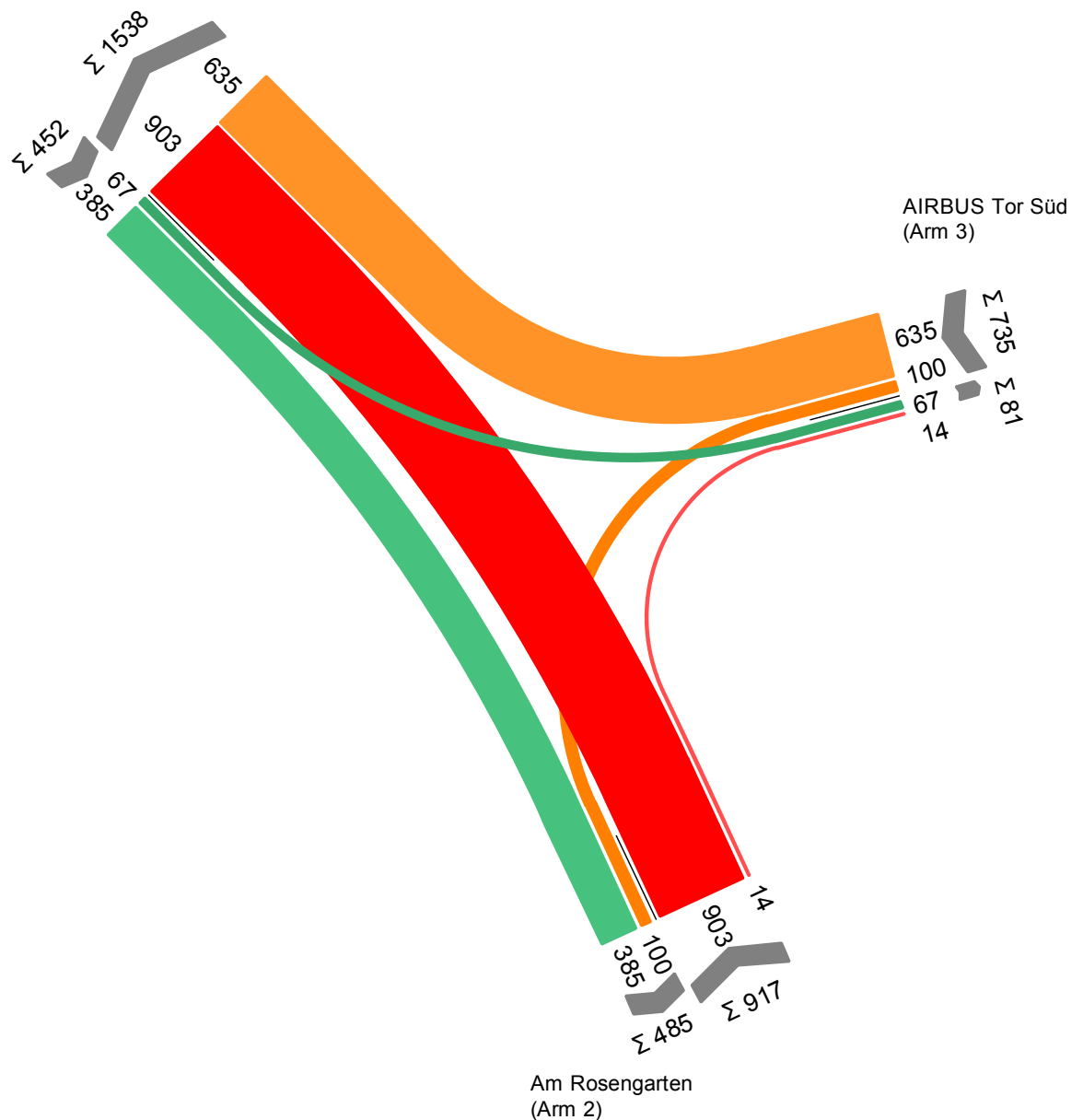
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tW 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tW 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tW max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	2544 - Neuenfelder Hauptdeich/Am Rosengarten - 15/2544-04-00/02				
Variante	5_LF VZ 2019 - LF mit VZ 2019	Koord.			
Bearbeiter	Helmis	Status	Entwurf	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	6

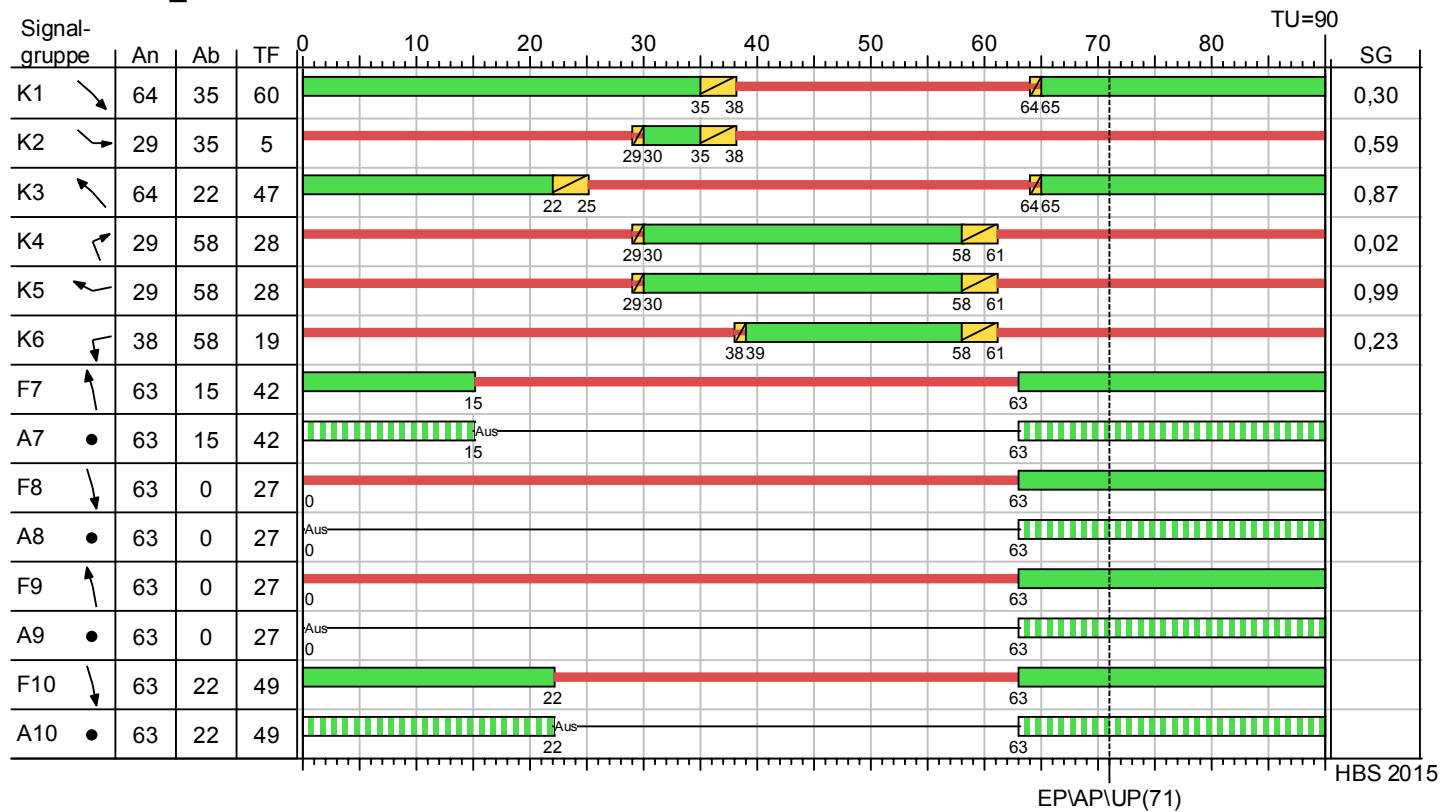
LISA+

2019_03_21 Abendspitze BVM (14:00-15:00 Uhr)

von\nach	1	2	3
1		385	67
2	903		14
3	635	100	

Neuenfelder Hauptdeich
(Arm 1)

Knotenpunkt	2544 - Neuenfelder Hauptdeich/Am Rosengarten - 15/2544-04-00/02				
Variante	5_LF VZ 2019 - LF mit VZ 2019	Koord.			
Bearbeiter	Helmis	Status	Entwurf	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	7

7_BVM

Leistungsfähigkeitsnachweis mit Spitzenstunde BVM

Knotenpunkt	2544 - Neuenfelder Hauptdeich/Am Rosengarten - 15/2544-04-00/02				
Variante	5_LF VZ 2019 - LF mit VZ 2019	Koord.			
Bearbeiter	Helmis	Status	Entwurf	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	8

MIV - 7_BVM (TU=90) - 2019_03_21 Abendspitze BVM (14:00-15:00 Uhr)

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung
1	2	✓	K2	5	6	85	0,067	67	1,675	2,142	1681	-	3	113	0,593	68,542	0,871	2,498	5,171	36,921	D	
	1	↘	K1	60	61	30	0,678	385	9,625	1,895	1900	-	32	1288	0,299	6,537	0,245	4,132	7,570	47,827	A	
2	2	↖	K3	47	48	43	0,533	903	22,575	1,843	1953	-	26	1041	0,867	42,093	6,896	26,496	35,202	216,281	C	
	1	↗	K4	28	29	62	0,322	14	0,350	1,897	1898	-	15	611	0,023	20,917	0,013	0,252	1,101	6,963	B	
3	1	↙	K5	28	29	62	0,322	635	15,875	1,800	2000	-	16	644	0,986	145,989	20,694	36,464	46,677	280,062	E	
	2	↘	K6	19	20	71	0,222	100	2,500	1,814	1985	-	11	441	0,227	30,038	0,166	2,214	4,730	28,607	B	
Knotenpunktssummen:								2104						4138								
Gewichtete Mittelwerte:															0,754	67,072						
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																						

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	2544 - Neuenfelder Hauptdeich/Am Rosengarten - 15/2544-04-00/02				
Variante	5_LF VZ 2019 - LF mit VZ 2019	Koord.			
Bearbeiter	Helmis	Status	Entwurf	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	9

Fußgängerverkehr - 7_ BVM (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
3	QS1, QS2	F7, F9	Geteilte Furt	-	48	0,000	63	0,000	63,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Knotenpunkt	2544 - Neuenfelder Hauptdeich/Am Rosengarten - 15/2544-04-00/02				
Variante	5_LF VZ 2019 - LF mit VZ 2019	Koord.			
Bearbeiter	Helmis	Status	Entwurf	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	10

LSA:**Knotenpunkt:**

Variante:

Lageplan-Nr:

ZWD:

LSA-Typ:

Steuerungsverfahren:

K17304**1876_2021****3**

VD-Nr.:

1876a

Steuergerät:

Geräte-Ausstattung:

Gerätetechn.Funktion der LSA:

Erfassungs-Einrichtungen:

Funkuhr:

ja

Gruppennummer:

Anwahl-Nr:

Verkehrsr.:

VSR-Kabel:

Kostenträger:

Projekt-Nr:

Kontrakt-Nr:

HHVA-Straßenschlüssel:

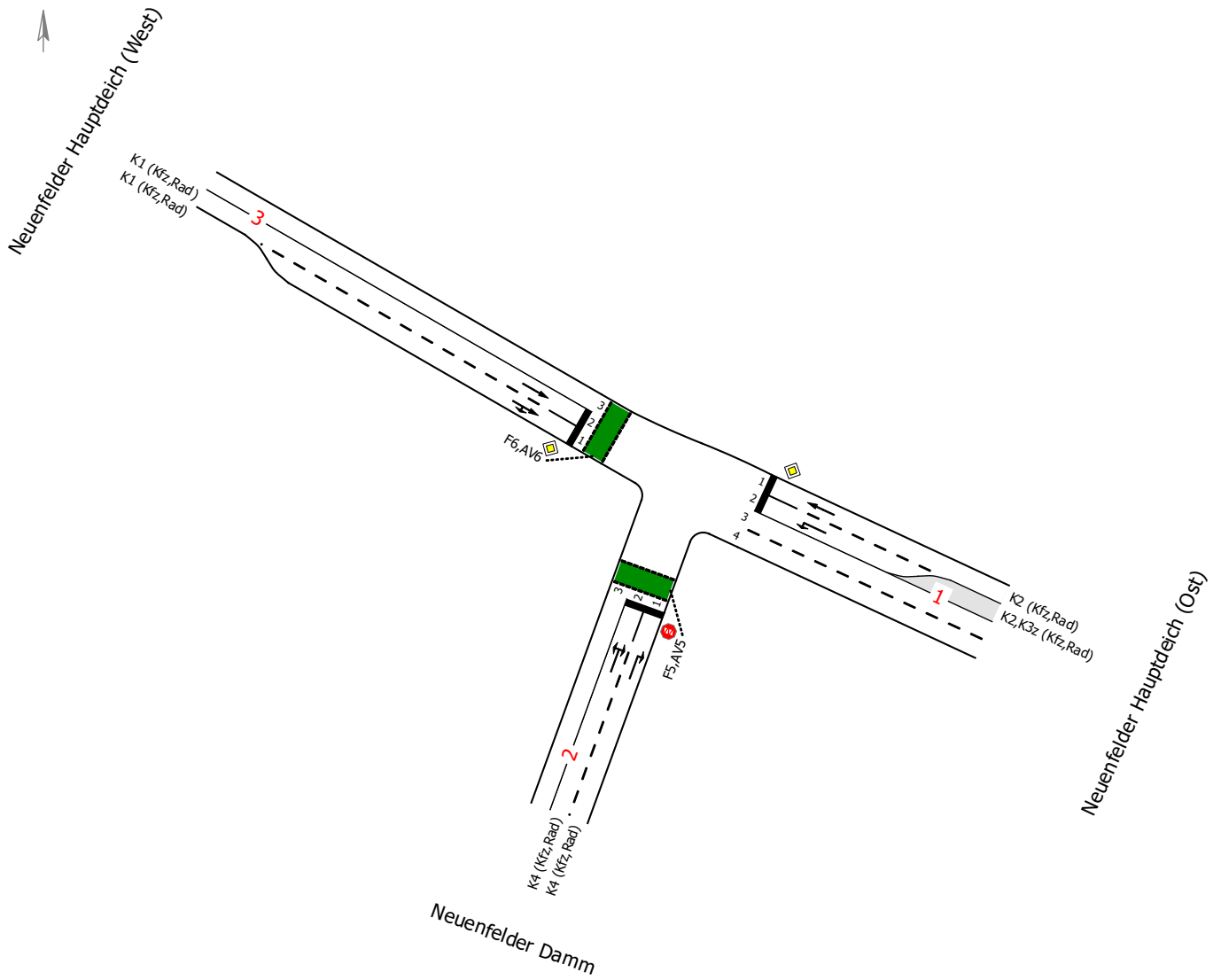
Einschalt-Datum:

Bemerkungen:

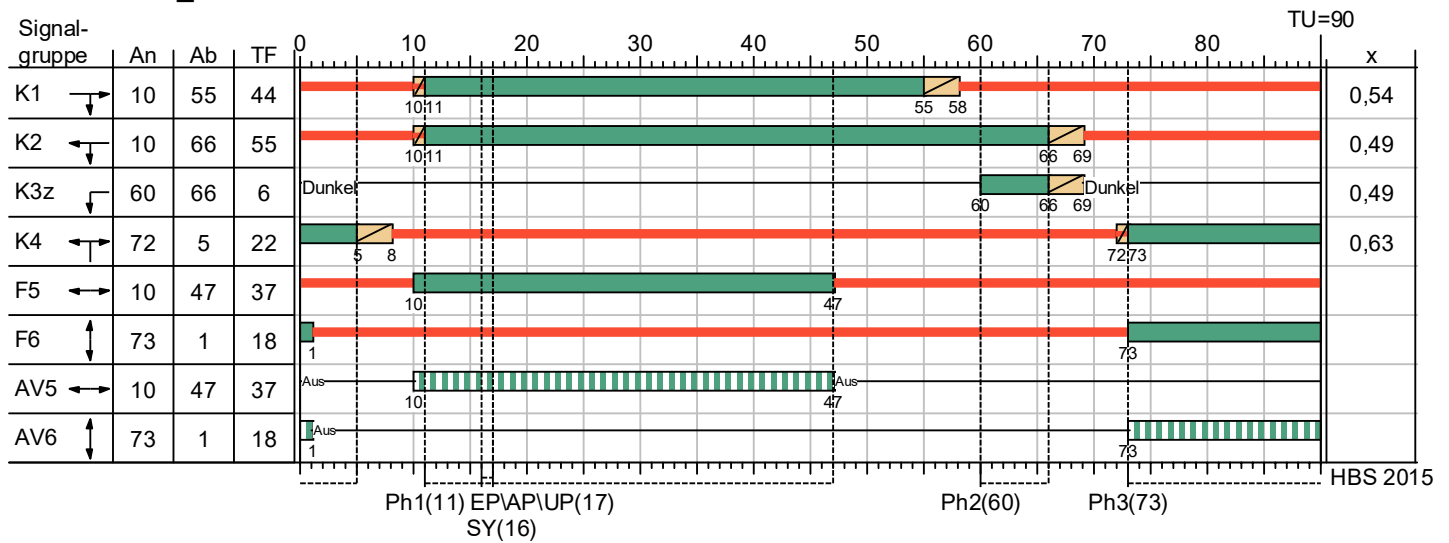
Aufstelllängen nach HBS 2015
BWVI und Airbus Spitzenstunden

LISA

K17304



Knotenpunkt	Hamburg - 1876_2021 - K17304				
Variante	3 - Aufstelllängen nach HBS 2015	Koord.			
Bearbeiter	Jakob	Status	Bearbeitung	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	2

5_BVM**Festzeitprogramm**

Hinweis: Alle Ergebnisse beruhen aus der Bewertung nach HBS 2015

Planerische Austelllängen:

K1 Kombifahrtstreifen Neuenfelder Hauptdeich Ri. Ost (Airbus) = 133 m







K2 Linksabbieger Ri. Neuenfelder Damm = 59 m

K4 Kombifahrtstreifen Neuenfelder Damm = 91 m

Aufteilung der Kfz Verkehre K1 und K4 jeweils 50% zu 50%.

Knotenpunkt	Hamburg - 1876_2021 - K17304				
Variante	3 - Aufstelllängen nach HBS 2015		Koord.		
Bearbeiter	Jakob	Status	Bearbeitung	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	3

MIV - 5_ BVM (TU=90) - 2018_10_25_Morgenspitze BVM (Anpass. Kfz Aufstelllängen)

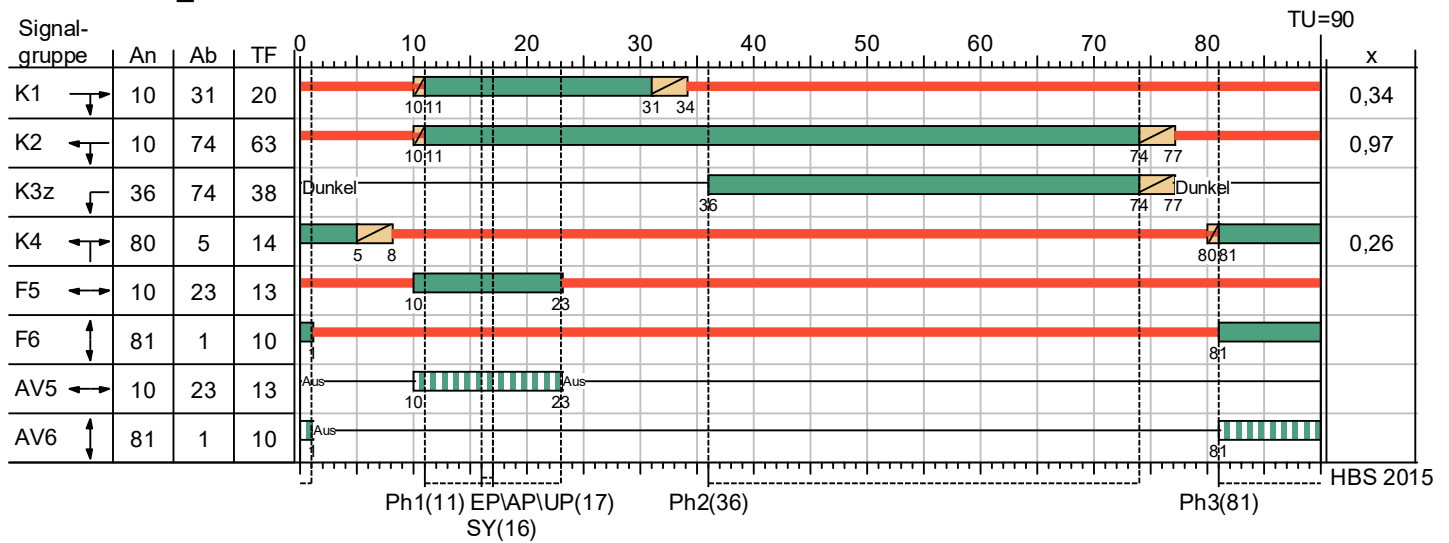
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>nK} [-]	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K2	55	56	35	0,622	280	7,000	1,926	1869	-	29	1163	0,241	8,121	0,180	3,293	6,362	40,844	A	
	2		K2, K3z	55	56	35	0,622	111	2,775	2,079	1732	-	6	225	0,493	45,689	0,581	3,161	6,168	42,744	C	
2	2		K4	22	23	68	0,256	319	7,975	1,822	1976	(x)	13	506	0,630	37,539	1,102	8,176	13,012	79,009	C	
	1		K4	22	23	68	0,256	319	7,975	1,822	1976	-	13	506	0,630	37,539	1,102	8,176	13,012	79,009	C	
3	2		K1	44	45	46	0,500	540	13,500	1,800	2000	-	25	1000	0,540	18,028	0,727	9,974	15,315	91,890	A	
	1		K1	44	45	46	0,500	539	13,475	1,803	1997	(x)	25	999	0,540	18,031	0,727	9,956	15,292	91,752	A	
Knotenpunktssummen:								2108						4399								
Gewichtete Mittelwerte:															0,511	23,276						
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																						
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																						

Fußgängerverkehr - 5_ BVM (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S 1} [s]	t _{W 1, Insel} [s]	t _{S 2} [s]	t _{W 2, Insel} [s]	t _{W max} [s]	QSV	Bemerkung
2	QS2	F5	Einzelne Furt	-	53				53,000	C	
3	QS3	F6	Einzelne Furt	-	72				72,000	E	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{W 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{W 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{W max}	Max. Wartezeit	[s]

Knotenpunkt	Hamburg - 1876_2021 - K17304				
Variante	3 - Aufstelllängen nach HBS 2015		Koord.		
Bearbeiter	Jakob	Status	Bearbeitung	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	4

7_BVM

Festzeitprogramm

Planerische Austelllängen:

K1 Kombifahrtstreifen Neuenfelder Hauptdeich Ri. Ost (Airbus) = 133 m







K2 Linksabbieger Ri. Neuenfelder Damm = 59 m

K4 Kombifahrtstreifen Neuenfelder Damm = 91 m

Aufteilung der Kfz Verkehre K1 und K4 jeweils 50% zu 50%.

Knotenpunkt	Hamburg - 1876_2021 - K17304				
Variante	3 - Aufstelllängen nach HBS 2015		Koord.		
Bearbeiter	Jakob	Status	Bearbeitung	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	5

MIV - 7_BVM (TU=90) - 2018_10_25_Abendspitze BVM (Anpass. Kfz Aufstelllängen)

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	N _{MS,95>nK} [-]	n _c [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K2	63	64	27	0,711	1036	25,900	1,836	1961	-	35	1394	0,743	13,579	2,173	18,040	25,223	154,365	A	
	2		K2, K3z	63	64	27	0,711	506	12,650	1,861	1934	x	25	1001	0,505	16,395	0,622	8,879	13,918	86,347	A	
	1+2		K2, K3z					1542	38,550	1,844	1952	-	40	1590	0,970	92,170	37,461	71,511	85,813	525,176	E	
2	2		K4	14	15	76	0,167	79	1,975	1,971	1826	(x)	8	306	0,258	34,960	0,198	1,917	4,259	28,212	B	
	1		K4	14	15	76	0,167	79	1,975	1,971	1826	-	8	304	0,260	35,010	0,200	1,920	4,263	28,008	C	
3	2		K1	20	21	70	0,233	147	3,675	1,948	1848	-	11	432	0,340	31,234	0,298	3,359	6,459	41,932	B	
	1		K1	20	21	70	0,233	147	3,675	1,929	1867	(x)	11	435	0,338	31,177	0,295	3,355	6,453	41,738	B	
Knotenpunktssummen:								1994						2871								
Gewichtete Mittelwerte:															0,645	17,874						
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																		
				(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																		

Fußgängerverkehr - 7_BVM (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s 1} [s]	t _{w 1, Insel} [s]	t _{s 2} [s]	t _{w 2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
2	QS2	F5	Einzelne Furt	-	77				77,000	E	
3	QS3	F6	Einzelne Furt	-	80				80,000	E	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Knotenpunkt	Hamburg - 1876_2021 - K17304				
Variante	3 - Aufstelllängen nach HBS 2015			Koord.	
Bearbeiter	Jakob	Status	Bearbeitung	Datum	01.03.2022
Signum				Blatt	6



Datei: Kreisverkehr Neuenfelder Damm_Morgenspitze.krs
 Projekt: Cranzer - Neuenfelder Deich
 Projekt-Nummer: 1876
 Knoten: Kreisverkehr Neuenfelder Damm
 Stunde: Morgenspitze 6.30 Uhr - 7.30 Uhr

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Neuenfelder Hauptdei.	1	1	123	1092	1128	0,97	36	53	E
2	Neuenfelder Damm	1	1	1075	643	380	1,69	-263	9999	F
3	Neuenfelder Hauptdei.	1	1	1	416	1238	0,34	822	4	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Neuenfelder Hauptde.	1	1	123	1092	1128	12,4	32	42	E
2	Neuenfelder Damm	1	1	1075	643	380	133,2	138	142	F
3	Neuenfelder Hauptde.	1	1	1	416	1238	0,4	2	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 2151 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 2108 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 1788,3 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 3054,0 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)



Datei: Kreisverkehr Neuenfelder Damm_Abendspitze.krs
 Projekt: Cranzer - Neuenfelder Deich
 Projekt-Nummer: 1876
 Knoten: Kreisverkehr Neuenfelder Damm
 Stunde: Abendspitze 15:00 Uhr - 16:00 Uhr

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Neuenfelder Hauptdei.	1	1	518	309	795	0,39	486	7	A
2	Neuenfelder Damm	1	1	277	169	994	0,17	825	4	A
3	Neuenfelder Hauptdei.	1	1	15	1568	1226	1,28	-342	9999	F

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Neuenfelder Hauptde.	1	1	518	309	795	0,4	2	3	A
2	Neuenfelder Damm	1	1	277	169	994	0,1	1	1	A
3	Neuenfelder Hauptde.	1	1	15	1568	1226	174,1	184	190	F

Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 2046 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1994 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 4283,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7733,9 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)



Datei: Kreisverkehr Estedeich_Morgenspitze.KRS
 Projekt: Cranzer - Neuenfelder Hauptdeich
 Projekt-Nummer: 1876
 Knoten: Kreisverkehr Estedeich
 Stunde: Morgenspitze 6.30 - 7.30 Uhr

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Cranzer Hauptdeich .	1	1	34	801	1208	0,66	407	9	A
2	Estedeich	1	1	801	187	576	0,32	389	9	A
3	Cranzer Hauptdeich .	1	1	4	289	1236	0,23	947	4	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Cranzer Hauptdeich .	1	1	34	801	1208	1,4	6	9	A
2	Estedeich	1	1	801	187	576	0,3	1	2	A
3	Cranzer Hauptdeich .	1	1	4	289	1236	0,2	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1277 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1252 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,7 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)



Datei: Kreisverkehr Estedeich Abendspitze.KRS
 Projekt: Cranzer - Neuenfelder Hauptdeich
 Projekt-Nummer: 1876
 Knoten: Kreisverkehr Estedeich
 Stunde: Abendspitze 15.00 - 16.00 Uhr

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Cranzer Hauptdeich .	1	1	153	238	1102	0,22	864	4	A
2	Estedeich	1	1	232	49	1033	0,05	984	4	A
3	Cranzer Hauptdeich .	1	1	0	1191	1239	0,96	48	45	D

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Cranzer Hauptdeich .	1	1	153	238	1102	0,2	1	1	A
2	Estedeich	1	1	232	49	1033	0,0	0	0	A
3	Cranzer Hauptdeich .	1	1	0	1191	1239	11,6	32	42	D

Gesamt-Qualitätsstufe : D

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1478 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1412 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 14,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 37,4 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS (2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)