

Knotenpunkt: Paul-Greifzu-Straße/ Uttmannstraße/
KV-Terminal Planung

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2025
Uhrzeit: Spitzenstunde

Lage: Innerorts, Ballungsraum

Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Zufahrt D: Z 205 - Vorfahrt beachten

Knotenverkehrsstärke: 581 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität C_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
1 (2)	14	207	1088	1088	0,01	0,879	3,3	A
2 (1)	168	0	1800	1800	0,09	1,000	0,0	A
3 (1)	26	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
4 (4)	44	369	585	434	0,10	-	9,2	A
5 (3)	4	382	558	419	0,01	0,990	8,6	A
6 (2)	132	162	789	789	0,17	0,833	5,4	A
7 (2)	7	174	1130	1130	0,01	0,853	3,2	A
8 (1)	185	0	1800	1800	0,10	1,000	0,0	A
9 (1)	68	0	1800	1800	0,04	1,000	0,0	A
10 (4)	32	492	498	309	0,10	-	12,3	B
11 (3)	2	377	562	422	0,00	0,995	8,6	A
12 (2)	6	190	761	761	0,01	0,992	4,7	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g [-]	Kapazitäts- reserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N _S [Pkw-E]	I _{STAU} [m]
1 + 2 + 3	208	1724	0,12	1516	2,4	A	95	1	6
4 + 5	48	433	0,11	385	9,3	A	95	1	6
6	132	789	0,17	657	5,4	A	95	1	6
7 + 8 + 9	260	1772	0,15	1512	2,4	A	95	1	6
10 + 11 + 12	40	344	0,12	304	11,8	B	95	1	6

Pkw-E/h Pkw-Einheiten pro Stunde
Fz/h Fahrzeuge pro Stunde

Leistungsfähigkeit Vorfahrtknoten
Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße/KV-Terminal Planung
Variante 1

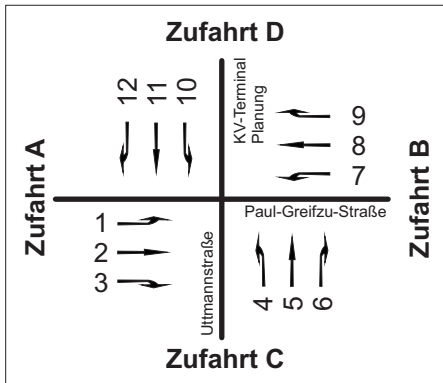


Bearbeiter: Hahn
Datum: 07/2014
Auftrags-Nr.: 251D146812

Anlage 6.1.1

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Dresden





Knotenpunkt: Paul-Greifzu-Straße/ Uttmannstraße/
KV-Terminal Planung

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2025
Uhrzeit: Spitzenstunde

Lage: Innerorts, Ballungsraum

Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Zufahrt D: Z 205 - Vorfahrt beachten

Knotenverkehrsstärke: 581 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $Q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $Q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand $p_0, p_0^* \text{ oder } p_0^{**}$ [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
1 (2)	14	175	1129	1129	0,01	0,880	3,2	A
2 (1)	168	0	1800	1800	0,09	1,000	0,0	A
3 (1)	26	0	1800	1800	0,01	1,000	0,0	A
4 (4)	44	368	586	429	0,10	-	9,3	A
5 (3)	68	350	581	454	0,15	0,850	8,6	A
6 (2)	132	162	789	789	0,17	0,833	5,4	A
7 (2)	7	174	1130	1130	0,01	0,889	3,2	A
8 (1)	185	0	1800	1800	0,10	1,000	0,0	A
9 (1)	4	0	1800	1800	0,00	1,000	0,0	A
10 (4)	2	508	488	279	0,01	-	12,9	B
11 (3)	32	361	573	448	0,07	0,929	8,3	A
12 (2)	6	174	777	777	0,01	0,992	4,7	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke Q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g [-]	Kapazitäts- reserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N _S [Pkw-E]	I _{STAU} [m]
1 + 2 + 3	208	1731	0,12	1523	2,4	A	95	1	6
4 + 5	112	444	0,25	332	10,8	B	95	2	12
6	132	789	0,17	657	5,4	A	95	1	6
7 + 8 + 9	196	1763	0,11	1567	2,3	A	95	1	6
10 + 11 + 12	40	464	0,09	424	8,5	A	95	1	6

Pkw-E/h Pkw-Einheiten pro Stunde
Fz/h Fahrzeuge pro Stunde

Leistungsfähigkeit Vorfahrtknoten
Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße/KV-Terminal Planung
Variante 2



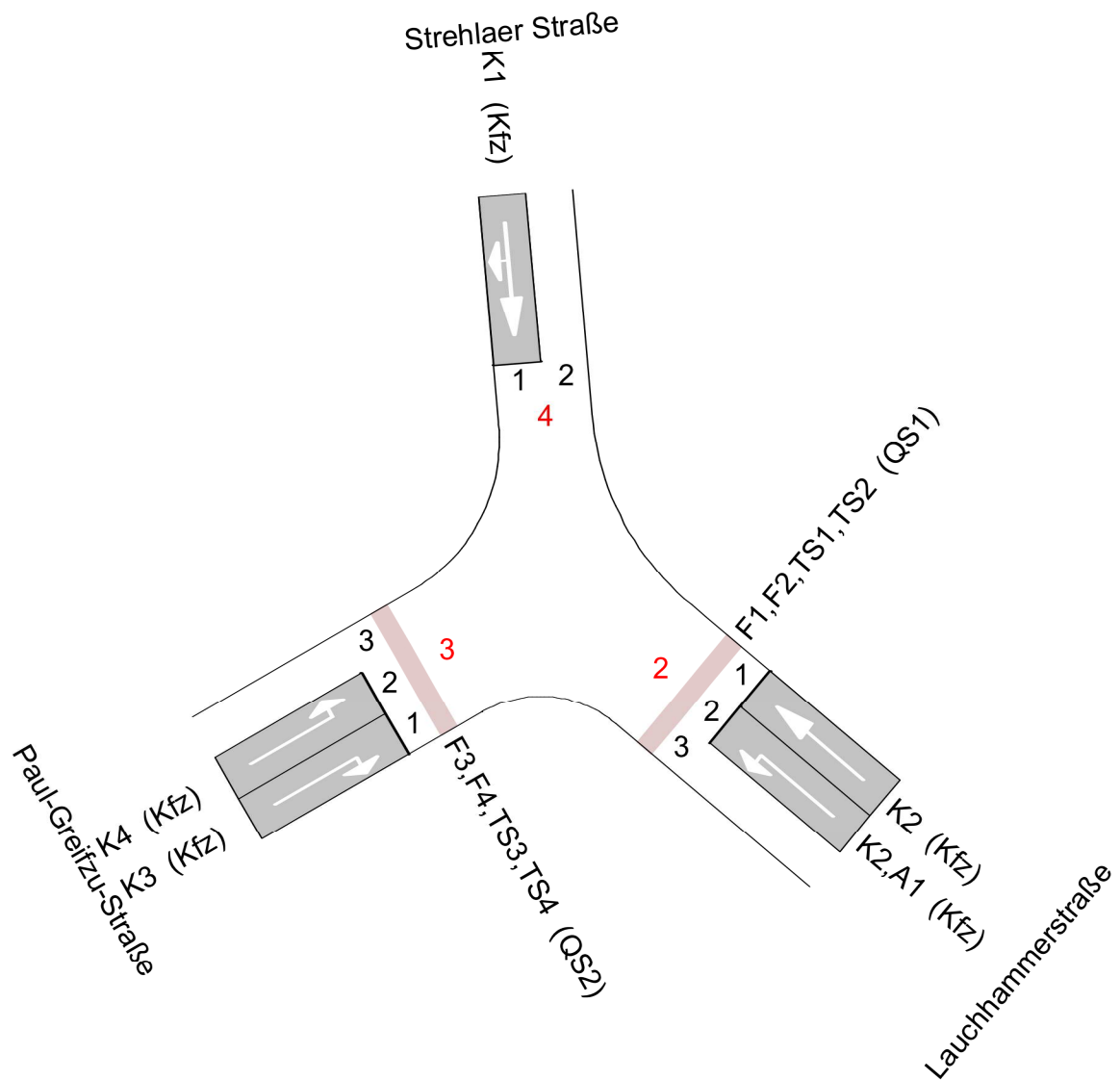
Bearbeiter: Hahn
Datum: 07/2014
Auftrags-Nr.: 251D146812

Anlage 6.1.2

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Dresden



LISA+



K...Kraftfahrzeug-Signalgeber
F...Fußgänger-Signalgeber
TS...Tonsignalgeber
QS...Querstrom





























Projekt	Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen				
Knoten	Paul-Greifzu-Straße/Lauchhammerstraße				
Auftr.-Nr.	D1468	Variante	1.1	Datum	31.07.2014
Bearbeiter	Hahn	Signum		Blatt	6.2.1

Zwischenzeitenmatrix



DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

LISA+

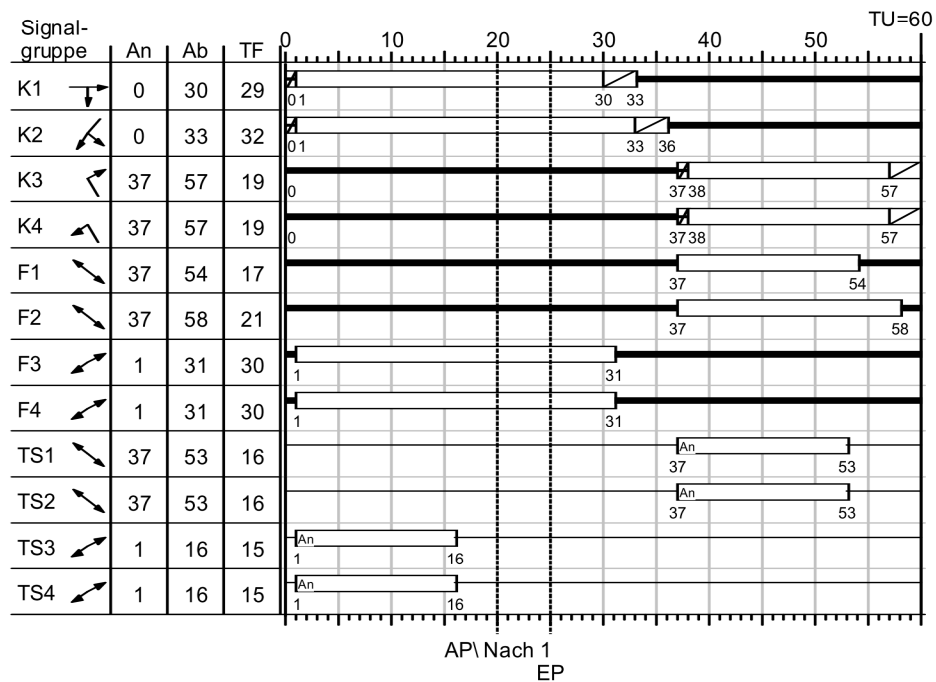
		EINFAHREND															
		K1	K2	K3	K4	A1	F1	F2	F3	F4	BL1	TS1	TS2	TS3	TS4		
RÄUMEND	K1			-	8	4	6	-	7	-	-	-	-	7	-	-	
	K2		-		-	5	-	4	-	-	-	-	4	-	-	-	
	K3		3	-		-	-	-	-	4	-	-	-	-	4	-	
	K4		4	4	-		5	-	-	4	-	-	-	-	4	-	
	A1		7	-	-	5		4	-	-	8	-	4	-	-	8	
	F1		-	7	-	-	7		-	-	-	-	-	-	-	-	
	F2		3	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	
	F3		-	-	7	7	-	-	-		-	-	-	-	-	-	
	F4		-	-	-	-	4	-	-	-		-	-	-	-	-	
	BL1		-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	
	TS1		-	8	-	-	8	-	-	-	-	-		-	-	-	
	TS2		4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	
	TS3		-	-	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-		-	
	TS4		-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-		

K...Kraftfahrzeug-Signalgeber
A...Räumsignal (Diagonalgrün)
F...Fußgänger-Signalgeber
BL...Blinker
TS...Tonsignalgeber

Projekt	Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen				
Knoten	Paul-Greifzu-Straße/Lauchhammerstraße				
Auftr.-Nr.	D1468	Variante	1.1	Datum	31.07.2014
Bearbeiter	Hahn	Signum		Blatt	6.2.2

LISA+

SZP2.0








K...Kraftfahrzeug-Signalgeber
 F...Fußgänger-Signalgeber
 TS...Tonsignalgeber
 An...Anwurf
 Ab...Abwurf
 TF...Freigabezeit
 AP...Ausschaltplan / Ausschaltprogramm / Ausschaltplanpunkt
 EP...Einschaltplan / Einschaltprogramm / Einschaltplanpunkt

Projekt	Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen				
Knoten	Paul-Greifzu-Straße/Lauchhammerstraße				
Auftr.-Nr.	D1468	Variante	1.1	Datum	31.07.2014
Bearbeiter	Hahn	Signum		Blatt	6.2.3

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP2.0 (TU=60)

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _f [s]	SV [%]	q _{s,st} [Fz/h]	f1		f2		f3		q _s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
2	1		K2	32	6,21	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil					1938	
	2		K2	32	33,78	2000	0,66	Schwerverkehrsanteil					1328	
3	2		K4	19	18,09	2000	0,79	Schwerverkehrsanteil					1574	
	1		K3	19	15,31	2000	0,81	Schwerverkehrsanteil					1626	
4	1		K1	29	9,29	2000	0,94	Schwerverkehrsanteil					1884	

Prognose 2025 (Variante 1), SZP2.0






Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _f [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
2	1		K2	32	564	1938	1034	0,55	0	0	6	0	90,0	7	42	9,22	A
	2		K2	32	148	1328	234	0,63	0	0	2	0	90,0	3	18	22,91	B
3	2		K4	19	94	1574	498	0,19	0	0	1	0	90,0	3	18	14,90	A
	1		K3	19	209	1626	515	0,41	0	0	3	0	90,0	5	30	16,07	A
4	1		K1	29	538	1884	911	0,59	0	0	6	0	90,0	8	48	11,21	A
Knotenpunktssummen:					1553		3192										
Gewichtete Mittelwerte:								0,53								12,48	
TU = 60 s T = 3600 s																	

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
q _{s,st}	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
N _{GE}	Mittlere Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
N _{GE}	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n _H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N _{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N _{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
TU	Umlaufzeit	[s]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen

Knoten Paul-Greifzu-Straße/Lauchhammerstraße

Auftr.-Nr. D1468

Variante 1.1

Datum

31.07.2014

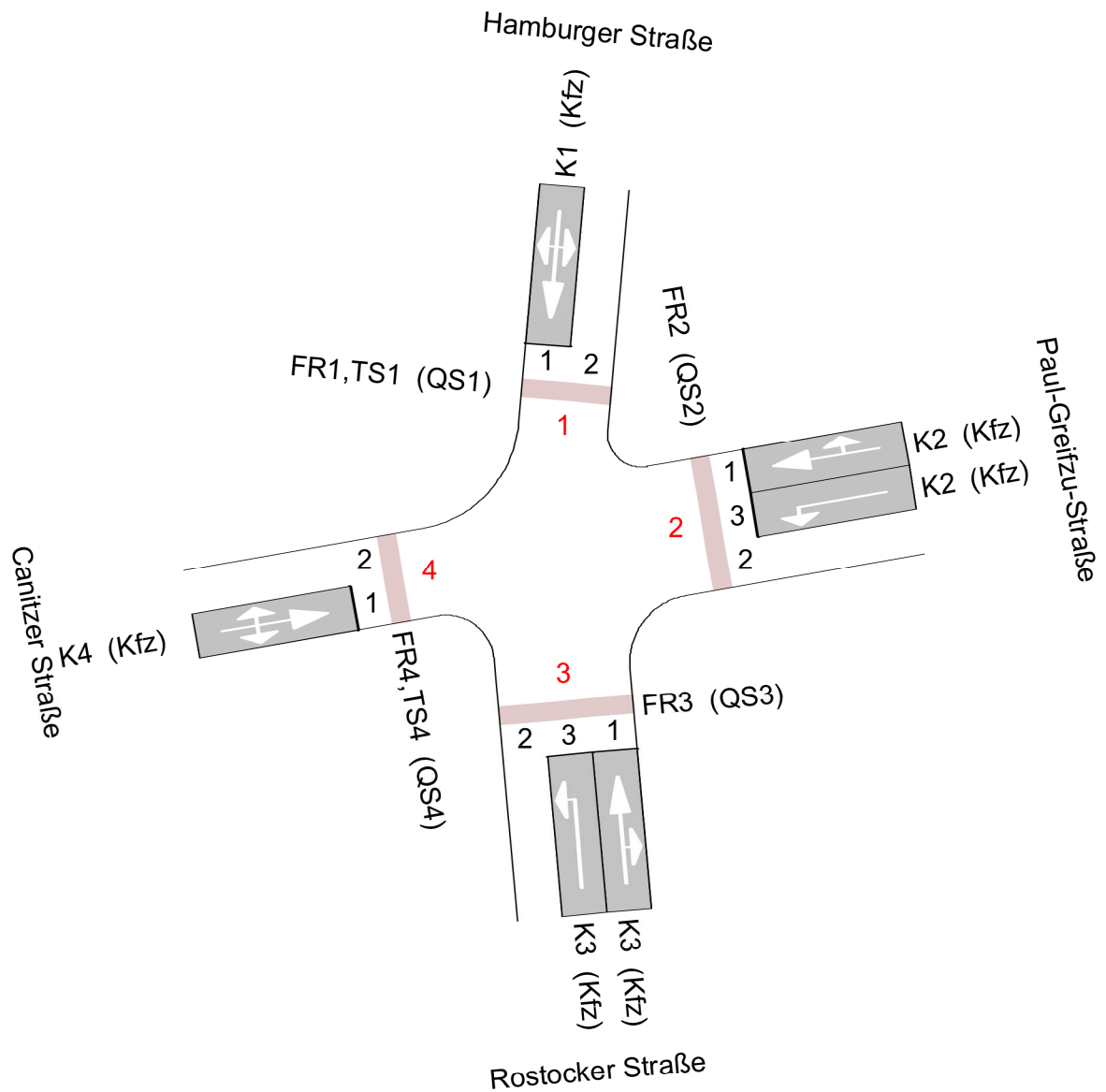
Bearbeiter Hahn

Signum

Blatt

6.2.4

LISA+



K...Kraftfahrzeug-Signalgeber
 FR...kombinierter Signalgeber Fußgänger / Rad
 TS...Tonsignalgeber
 QS...Querstrom





















Projekt	Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen				
Knoten	Paul-Greifzu-Straße/Rostocker Straße				
Auftr.-Nr.	D1468	Variante	1.1	Datum	31.07.2014
Bearbeiter	Hahn	Signum		Blatt	6.3.1

Zwischenzeitenmatrix



DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

LISA+

		EINFAHREND										
		K1	K2	K3	K4	FR1	FR2	FR3	FR4	TS1	TS4	
RÄUMEND	K1			4	-	7	4	-	7	-	4	-
	K2		6		7	-	-	5	-	8	-	8
	K3		-	4		5	7	-	4	-	7	-
	K4		5	-	6		-	7	-	4	-	4
	FR1		13	-	11	-		-	-	-	-	-
	FR2		-	11	-	8	-		-	-	-	-
	FR3		11	-	13	-	-	-		-	-	-
	FR4		-	8	-	11	-	-	-		-	-
	TS1		15	-	13	-	-	-	-	-		-
	TS4		-	10	-	13	-	-	-	-	-	

K...Kraftfahrzeug-Signalgeber
FR...kombinierter Signalgeber Fußgänger / Rad
TS...Tonsignalgeber

Projekt Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen

Knoten Paul-Greifzu-Straße/Rostocker Straße

Auftr.-Nr. D1468

Variante

1.1

Datum

31.07.2014

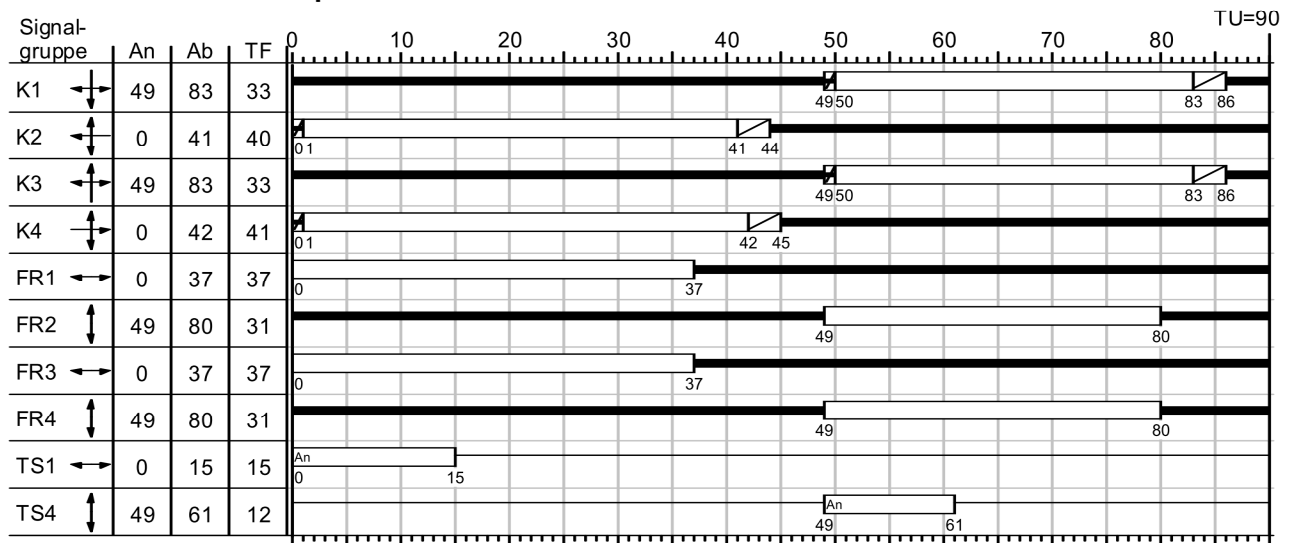
Bearbeiter Hahn

Signum

Blatt

6.3.2

LISA+

SZP 1 Frühspitzenverkehr


K...Kraftfahrzeug-Signalgeber
 FR...kombinierter Signalgeber Fußgänger / Rad
 TS...Tonsignalgeber
 An...Anwurf
 Ab...Abwurf
 TF...Freigabezeit

Projekt: Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen

Knoten: Paul-Greifzu-Straße/Rostocker Straße

Auftr.-Nr.: D1468

Variante: 1.1

Datum: 31.07.2014

Bearbeiter: Hahn

Signum:

Blatt: 6.3.3

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 1 Frühspitzenverkehr (TU=90s)

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _F [s]	SV [%]	q _{s,st} [Fz/h]	f1		f2		f3		q _s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
1	1		K1	33	2,68	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil					1970	
2	1		K2	40	2,44	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil					1972	
	3		K2	40	6,38	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil					1936	
3	3		K3	33	0,00	2000	1,00	Schwerverkehrsanteil					2000	
	1		K3	33	3,56	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1964	
4	1		K4	41	5,84	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil					1944	

Prognose 2025 (Variante 1+2), SZP 1 Frühspitzenverkehr







Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _F [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	1		K1	33	224	1970	722	0,31	0	0	4	0	90,0	6	36	23,04	B
2	1		K2	40	164	1972	876	0,19	0	0	2	0	90,0	4	24	15,15	A
	3		K2	40	47	1936	496	0,09	0	0	1	0	90,0	2	12	25,52	B
3	3		K3	33	81	2000	287	0,28	0	0	2	0	90,0	3	18	34,41	B
	1		K3	33	309	1964	720	0,43	0	0	6	0	90,0	8	48	21,42	B
4	1		K4	41	137	1944	886	0,15	0	0	2	0	90,0	4	24	15,64	A
Knotenpunktssummen:					962		3987										
Gewichtete Mittelwerte:								0,29								21,20	
TU = 90 s T = 3600 s																	

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
q _{s,st}	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
N _{GE}	Mittlere Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
N _{GE}	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n _H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N _{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N _{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
TU	Umlaufzeit	[s]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen

Knoten Paul-Greifzu-Straße/Rostocker Straße

Auftr.-Nr. D1468

Variante 1.1

Datum

31.07.2014

Bearbeiter Hahn

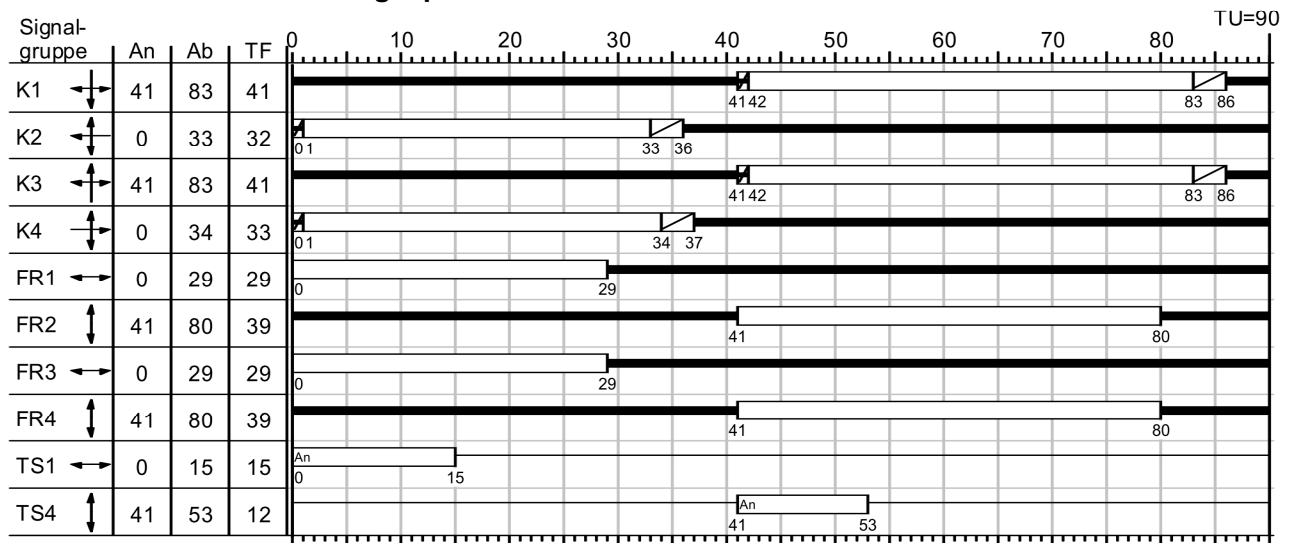
Signum

Blatt

6.3.4

LISA+

SZP 2 Nachmittagsspitzenverkehr



K...Kraftfahrzeug-Signalgeber
 FR...kombinierter Signalgeber Fußgänger / Rad
 TS...Tonsignalgeber
 An...Anwurf
 Ab...Abwurf
 TF...Freigabezeit

Projekt	Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen				
Knoten	Paul-Greifzu-Straße/Rostocker Straße				
Auftr.-Nr.	D1468	Variante	1.1	Datum	31.07.2014
Bearbeiter	Hahn	Signum		Blatt	6.3.5

LISA+

Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen, SZP 2 Nachmittagsspitzenverkehr (TU=90s)

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _F [s]	SV [%]	q _{s,st} [Fz/h]	f1		f2		f3		q _s [Fz/h]	Bemerkung
							Faktor	Bez.	Faktor	Bez.	Faktor	Bez.		
1	1		K1	41	2,68	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil					1970	
2	1		K2	32	2,44	2000	0,99	Schwerverkehrsanteil					1972	
	3		K2	32	6,38	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil					1936	
3	3		K3	41	0,00	2000	1,00	Schwerverkehrsanteil					2000	
	1		K3	41	3,56	2000	0,98	Schwerverkehrsanteil					1964	
4	1		K4	33	5,84	2000	0,97	Schwerverkehrsanteil					1944	

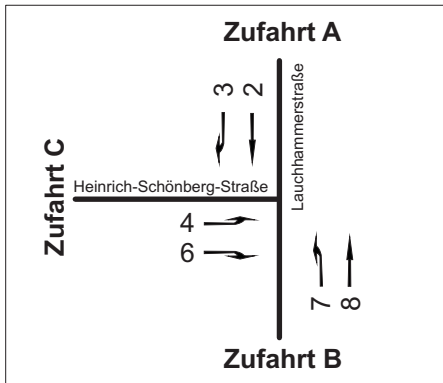
Prognose 2025 (Variante 1+2), SZP 2 Nachmittagsspitzenverkehr

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _F [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	1		K1	41	224	1970	897	0,25	0	0	3	0	90,0	6	36	18,05	A
2	1		K2	32	164	1972	701	0,23	0	0	3	0	90,0	5	30	20,38	B
	3		K2	32	47	1936	393	0,12	0	0	1	0	90,0	2	12	29,30	B
3	3		K3	41	81	2000	387	0,21	0	0	2	0	90,0	3	18	30,51	B
	1		K3	41	309	1964	895	0,35	0	0	5	0	90,0	7	42	15,83	A
4	1		K4	33	137	1944	713	0,19	0	0	2	0	90,0	4	24	20,49	B
Knotenpunktssummen:					962		3986										
Gewichtete Mittelwerte:								0,26								19,68	
TU = 90 s T = 3600 s																	

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
SV	Schwerverkehrsanteil	[%]
q _{s,st}	Sättigungsverkehrsstärke unter Standardbedingungen	[Fz/h]
Faktor	Angleichungsfaktor	[-]
Bez.	Bezeichnung der Einflussgröße	[-]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
f1	Einflussgröße 1	[-]
f2	Einflussgröße 2	[-]
f3	Einflussgröße 3	[-]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
N _{GE}	Mittlere Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
N _{GE}	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n _H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
r	Maximale Anzahl von Vorrückvorgängen	[-]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N _{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N _{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
TU	Umlaufzeit	[s]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen				
Knoten	Paul-Greifzu-Straße/Rostocker Straße				
Auftr.-Nr.	D1468	Variante	1.1	Datum	31.07.2014
Bearbeiter	Hahn	Signum		Blatt	6.3.6



Knotenpunkt: Heinrich-Schönberg-Straße/ Lauchhammerstraße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2025
Uhrzeit: Spitzenstunde

Lage: Innerorts, Ballungsraum

Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Zufahrt D: Z 205 - Vorfahrt beachten

Knotenverkehrsstärke: 1732 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand $p_0, p_0^* \text{ oder } p_0^{**}$ [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
2 (1)	811	0	1800	1800	0,45	1,000	0,0	A
3 (1)	2	0	1800	1800	0,00	1,000	0,0	A
4 (3)	5	1604	117	33	0,15	-	123,7	E
6 (2)	163	739	375	375	0,43	-	14,3	B
7 (2)	144	740	584	584	0,25	0,286	7,5	A
8 (1)	841	0	1800	1800	0,47	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g [-]	Kapazitäts- reserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N _S [Pkw-E]	I _{STAU} [m]
2 + 3	813	1800	0,45	987	0,0	A			
4 + 6	168	287	0,59	119	29,8	C	95	4	24
7 + 8	985	1380	0,71	395	9,0	A	95	8	48

Pkw-E/h Pkw-Einheiten pro Stunde
Fz/h Fahrzeuge pro Stunde

Leistungsfähigkeit Vorfahrtknoten Heinrich-Schönberg-Straße/Lauchhammerstraße Variante 1

Anlage 6.4.1

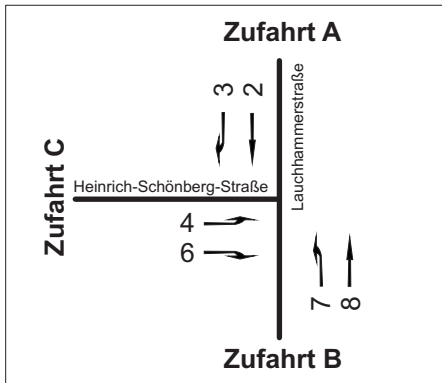


Bearbeiter: Hahn
Datum: 07/2014
Auftrags-Nr.: 251D146812

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Dresden





Knotenpunkt: Heinrich-Schönberg-Straße/ Lauchhammerstraße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2025
Uhrzeit: Spitzenstunde

Lage: Innerorts, Ballungsraum

Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Zufahrt D: Z 205 - Vorfahrt beachten

Knotenverkehrsstärke: 1732 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand p_0, p_0^* oder p_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
2 (1)	781	0	1800	1800	0,43	1,000	0,0	A
3 (1)	2	0	1800	1800	0,00	1,000	0,0	A
4 (3)	5	1589	119	26	0,19	-	162,5	E
6 (2)	193	724	382	382	0,51	-	14,7	B
7 (2)	208	725	594	594	0,35	0,218	7,8	A
8 (1)	777	0	1800	1800	0,43	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g [-]	Kapazitäts- reserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N _S [Pkw-E]	I _{STAU} [m]
2 + 3	783	1800	0,44	1017	0,0	A			
4 + 6	198	284	0,70	86	40,2	D	95	7	42
7 + 8	985	1260	0,78	275	12,8	B	95	11	66

Pkw-E/h Pkw-Einheiten pro Stunde
Fz/h Fahrzeuge pro Stunde

Leistungsfähigkeit Vorfahrtknoten Heinrich-Schönberg-Straße/Lauchhammerstraße Variante 2

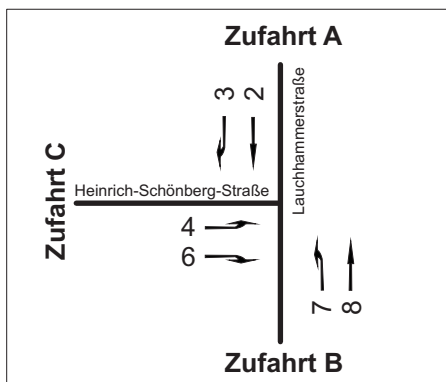
Anlage 6.4.2



Bearbeiter: Hahn
Datum: 07/2014
Auftrags-Nr.: 251D146812

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Dresden





Knotenpunkt: Heinrich-Schönberg-Straße/ Lauchhammerstraße

Verkehrsdaten: Datum: Analyse 2012
Uhrzeit: Spitzenstunde

Lage: Innerorts, Ballungsraum

Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Zufahrt D: Z 205 - Vorfahrt beachten

Knotenverkehrsstärke: 1583 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme								
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität C_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand p_0, p_0^* oder p^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
2 (1)	712	0	1800	1800	0,40	1,000	0,0	A
3 (1)	2	0	1800	1800	0,00	1,000	0,0	A
4 (3)	5	1445	144	55	0,09	-	70,5	E
6 (2)	165	651	420	420	0,39	-	12,5	B
7 (2)	127	652	647	647	0,20	0,385	6,5	A
8 (1)	753	0	1800	1800	0,42	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g [-]	Kapazitäts- reserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N _S [Pkw-E]	I _{STAU} [m]
2 + 3	714	1800	0,40	1086	0,0	A			
4 + 6	170	351	0,48	181	19,8	B	95	3	18
7 + 8	880	1432	0,61	552	6,5	A	95	5	30

Pkw-E/h Pkw-Einheiten pro Stunde
Fz/h Fahrzeuge pro Stunde

**Leistungsfähigkeit Vorfahrtknoten
Heinrich-Schönberg-Straße/Lauchhammerstraße
Analyse 2012**



Bearbeiter: Hahn
Datum: 07/2014
Auftrags-Nr.: 251D146812

Anlage 6.4.3

**DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**
Dresden

