

Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen
Tektur zum Verkehrsplanerischen Gutachten, 1. Tektur

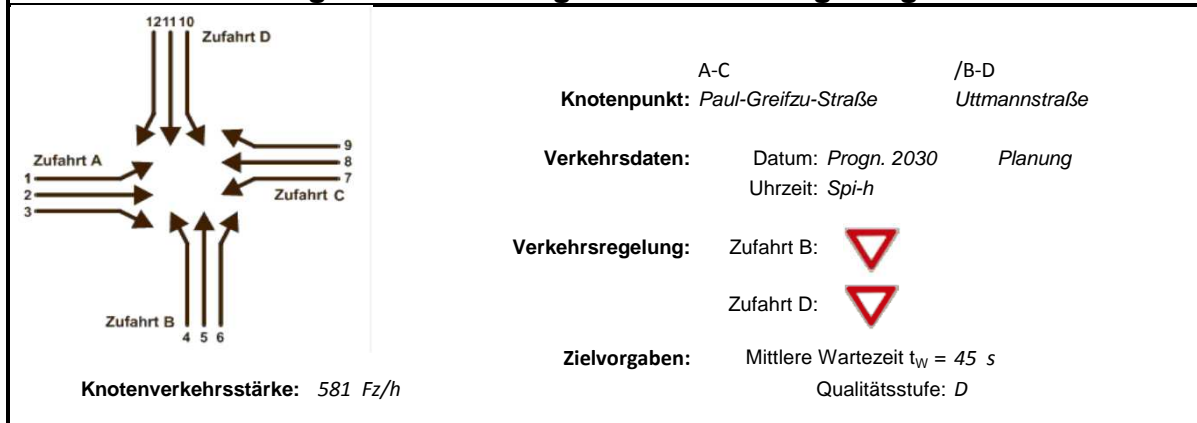
ANLAGE 3

Qualitätsnachweis HBS 2015 - Paul-Greifzu-Straße/ Uttmannstraße (KP 2)



brenner BERNARD ingenieure GmbH

ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts**Kapazitäten der Einzelströme**

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	207	1016	1,000	1016	0,014	0,985	0,977
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,093	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,016	1,000	---
B	4 (4)	370	680	1,000	658	0,067	---	---
	5 (3)	383	638	1,000	623	0,006	0,994	0,971
	6 (2)	163	984	1,000	984	0,134	0,866	---
C	7 (2)	174	1055	1,000	1055	0,007	0,992	0,977
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,103	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,043	1,000	---
D	10 (4)	492	576	1,000	484	0,066	---	---
	11 (3)	377	643	1,000	628	0,003	0,997	0,974
	12 (2)	190	951	1,000	951	0,006	0,994	---

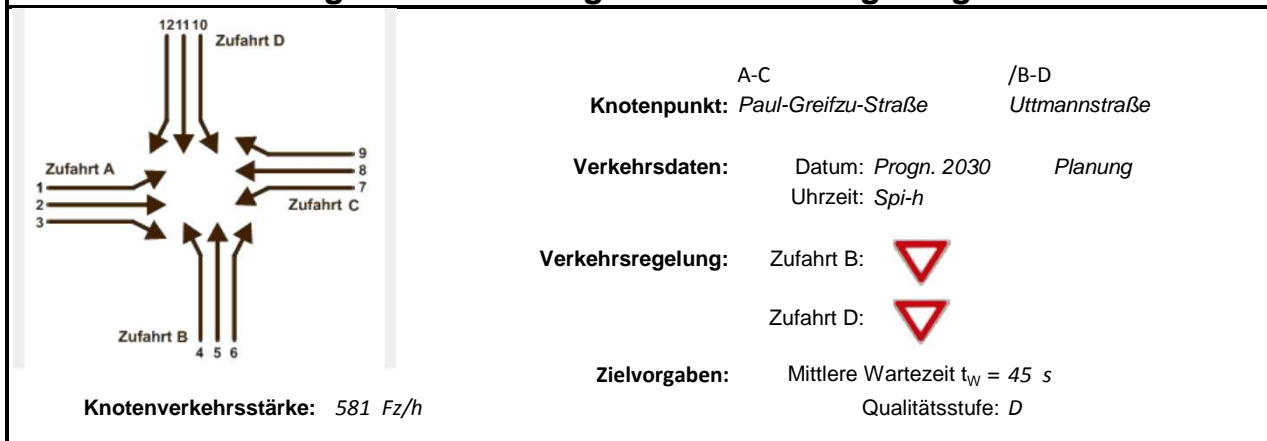
Hinweis: Mit dem HBS 2015 ändern sich die Zeitlücken und damit die darauf aufbauenden Angaben der Grundkapazität gegenüber dem Verkehrsplanerischen Gutachten vom 31.07.2014.

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	7	2,000	1016	508	0,014	501	7,2	A
	2	151	1,113	1800	1618	0,093	1467	0,0	A
	3	23	1,130	1600	1415	0,016	1392	0,0	A
B	4	41	1,073	658	613	0,067	572	6,3	A
	5	2	2,000	623	312	0,006	310	11,6	B
	6	124	1,065	984	924	0,134	800	4,5	A
C	7	6	1,167	1055	904	0,007	898	4,0	A
	8	173	1,069	1800	1683	0,103	1510	0,0	A
	9	34	2,000	1600	800	0,043	766	0,0	A
D	10	16	2,000	484	242	0,066	226	15,9	B
	11	1	2,000	628	314	0,003	313	11,5	B
	12	3	2,000	951	476	0,006	473	7,6	A
A	1+2+3	181	1,149	1800	1566	0,116	1385	2,6	A
B	4+5+6	167	1,078	868	805	0,207	638	5,6	A
C	7+8+9	213	1,221	1800	1475	0,144	1262	2,9	A
D	10+11+12	20	2,000	529	265	0,076	245	14,7	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	181	1,149	1566	95	0,39	7
B	4	41	1,073	613	95	0,21	7
	6	124	1,065	924	95	0,46	7
C	7+8+9	213	1,221	1475	95	0,51	8
D	10+11+12	20	2	265	95	0,24	12

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittel- insel	Fußgänger- teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte- zeit [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	2,6	A
		F1	173	354	2,6		
		F2	181				
		F23	---				
B	nein	F23	---	---	---	1,1	A
		F3	1	168	1,1		
		F4	167				
		F45	---				
C	nein	F45	---	---	---	2,7	A
		F5	151	364	2,7		
		F6	213				
		F67	---				
D	nein	F67	---	---	---	0,1	A
		F7	2	22	0,1		
		F8	20				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts**Kapazitäten der Einzelströme**

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	175	1053	1,000	1053	0,013	0,985	0,978
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,093	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,016	1,000	---
B	4 (4)	369	681	1,000	630	0,070	---	---
	5 (3)	351	667	1,000	652	0,104	0,896	0,878
	6 (2)	163	984	1,000	984	0,134	0,866	---
C	7 (2)	174	1055	1,000	1055	0,007	0,993	0,978
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,103	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
D	10 (4)	508	564	1,000	429	0,005	---	---
	11 (3)	361	657	1,000	643	0,050	0,950	0,930
	12 (2)	174	970	1,000	970	0,006	0,994	---

Hinweis: Mit dem HBS 2015 ändern sich die Zeitlücken und damit die darauf aufbauenden Angaben der Grundkapazität gegenüber dem Verkehrsplanerischen Gutachten vom 31.07.2014.

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	7	2,000	1053	527	0,013	520	6,9	A
	2	151	1,113	1800	1618	0,093	1467	0,0	A
	3	23	1,130	1600	1415	0,016	1392	0,0	A
B	4	41	1,073	630	587	0,070	546	6,6	A
	5	34	2,000	652	326	0,104	292	12,3	B
	6	124	1,065	984	924	0,134	800	4,5	A
C	7	6	1,167	1055	904	0,007	898	4,0	A
	8	173	1,069	1800	1683	0,103	1510	0,0	A
	9	2	2,000	1600	800	0,003	798	0,0	A
D	10	1	2,000	429	214	0,005	213	16,9	B
	11	16	2,000	643	321	0,050	305	11,8	B
	12	3	2,000	970	485	0,006	482	7,5	A
A	1+2+3	181	1,149	1800	1566	0,116	1385	2,6	A
B	4+5+6	199	1,226	792	646	0,308	447	8,1	A
C	7+8+9	181	1,083	1800	1662	0,109	1481	2,4	A
D	10+11+12	20	2,000	660	330	0,061	310	11,6	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	181	1,149	1566	95	0,39	7
B	4	41	1,073	587	95	0,22	7
	6	124	1,065	924	95	0,46	7
C	7+8+9	181	1,083	1662	95	0,37	7
D	10+11+12	20	2	330	95	0,19	12

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittel- insel	Fußgänger- teilstrom	Hauptströme q _{p,i} [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte- zeit [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	2,6	A
		F1	173	354	2,6		
		F2	181				
		F23	---				
B	nein	F23	---	---	---	1,4	A
		F3	16	215	1,4		
		F4	199				
		F45	---				
C	nein	F45	---	---	---	2,4	A
		F5	151	332	2,4		
		F6	181				
		F67	---				
D	nein	F67	---	---	---	0,3	A
		F7	34	54	0,3		
		F8	20				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A