

**B 192 OU Waren (Müritz)**  
**Innerstädtische Varianten**

**Verkehrsplanerische Untersuchung**  
**Prognose 2025**

**Anlage 11**

**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten A**  
B 192n / B 192alt (West)

Knotenströme	Blatt 0
Variante 1 – Spangenlösung	Blatt 1.0-1.14
Variante 2 – 2+2 - Lösung	Blatt 2.0-2.14

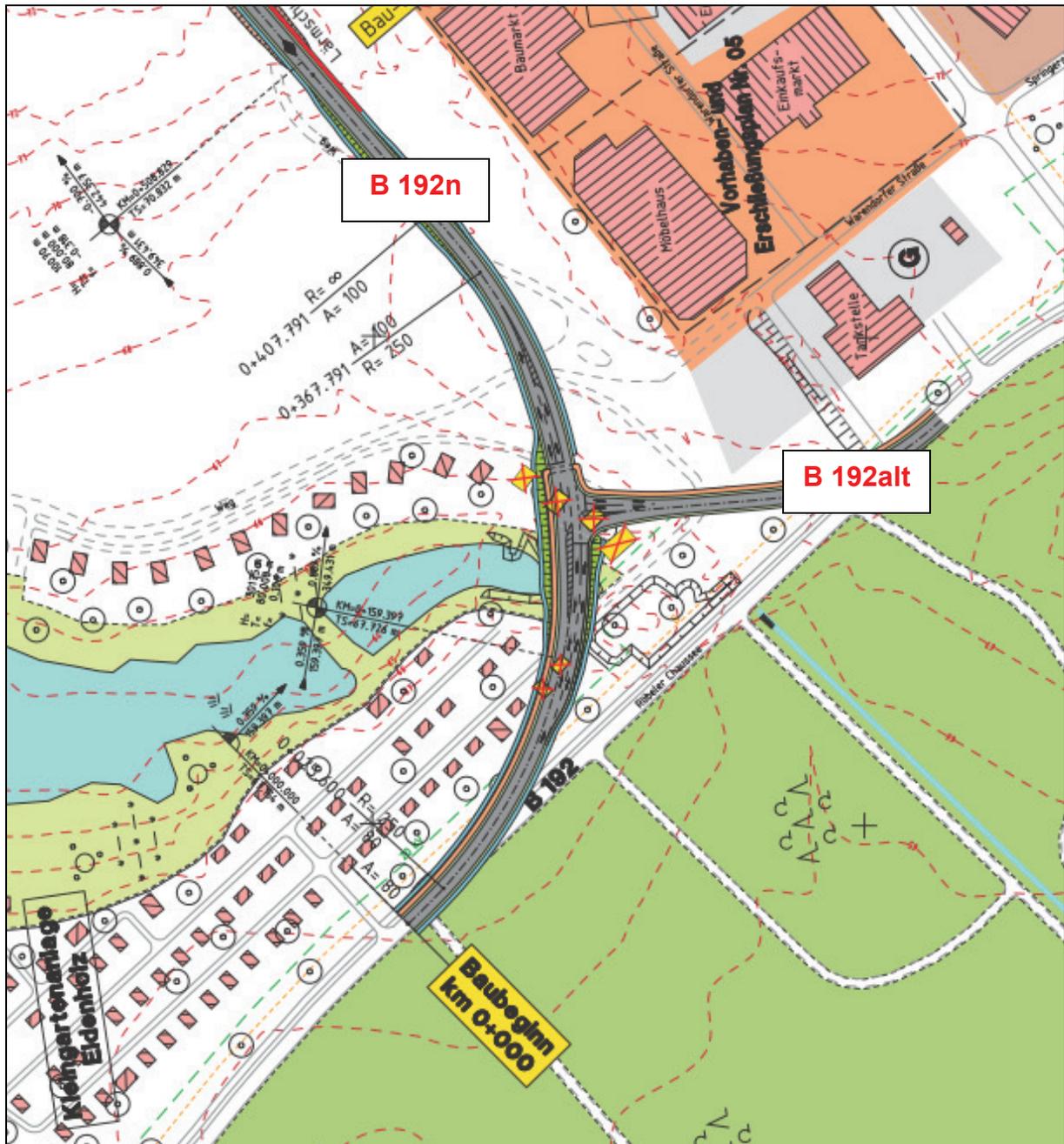
### MSV – Knoten A (Kfz/h)

Variante 1: Spangenzlösung



Variante 2: 2+2 - Lösung





**B 192 OU Waren (Müritz)  
Innerstädtische Varianten**

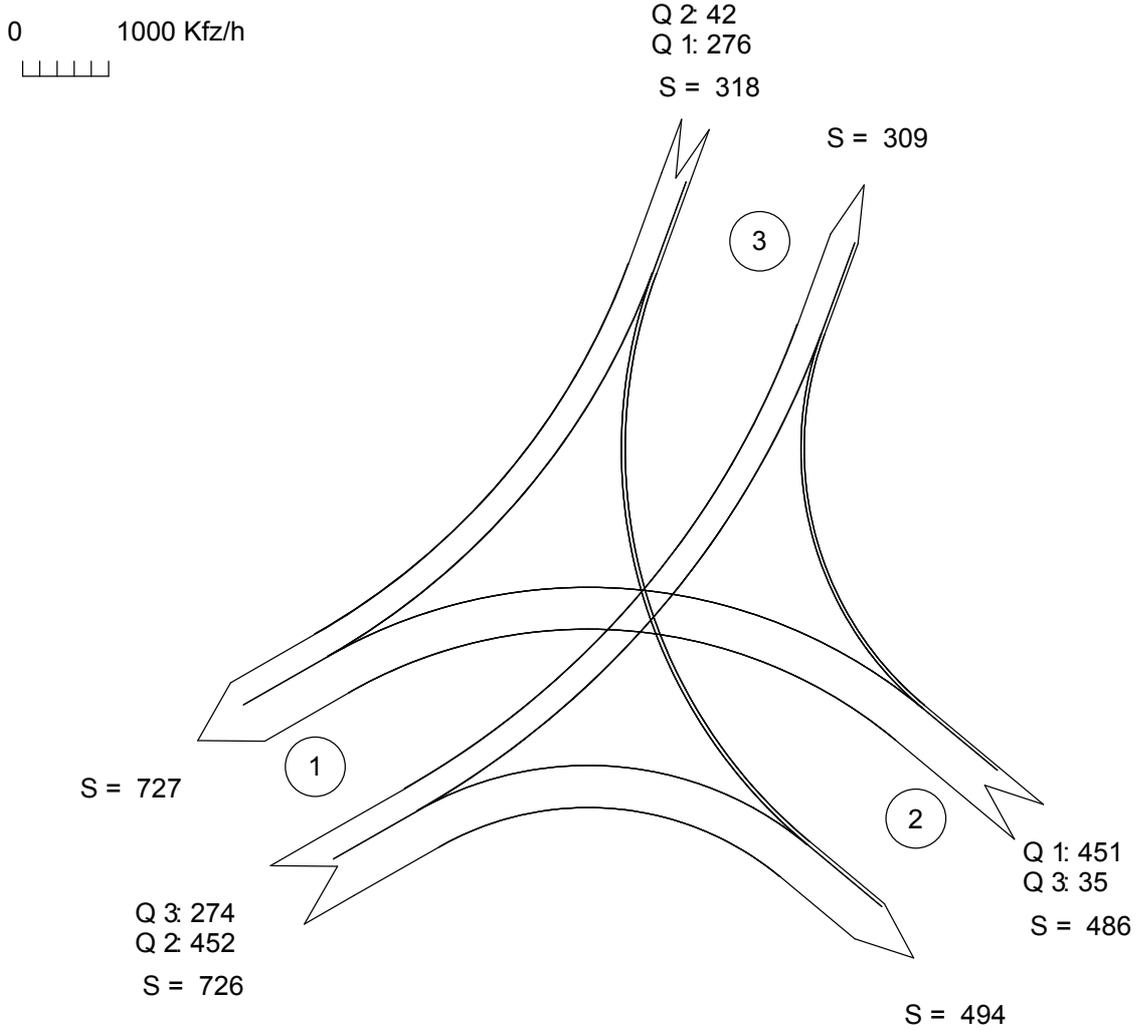
**Variante 1: Spangenzlösung**

**Knoten A: B 192n / B 192alt**

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : INNER\_A1.KRS  
Projekt : B 192 ÖU Waren (Müritz)  
Knoten : Spangellösung - Knoten A  
Stunde : Spitzenstunde (10 % DTV)

Kraftfahrzeuge

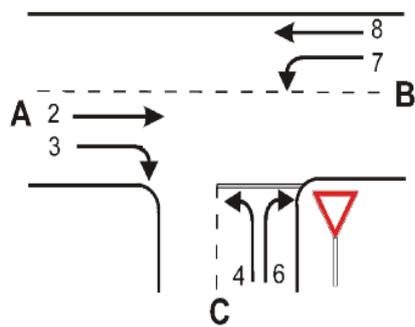


Summe = 1530

Zufahrt 1: B 192  
Zufahrt 2: Röbbeler Chaussee  
Zufahrt 3: B 192 ÖU Waren (Müritz)

**Formblatt 1a:**

**Beurteilung einer Einmündung**



Knotenpunkt: A -B B 192 / C Röbeler Chaussee  
 Verkehrsdaten: Datum 2025  
 Uhrzeit MSV  Planung  Analyse  
 Lage:  innerorts  
 außerorts  außerh. von Ballungsr.  innerh. von Ballungsr.  
 Verkehrsregelung:     
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Geometrische Randbedingungen**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen		Dreiecksinsel (ja/nein)
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [ Pkw-E ]	
		1	2	3
A	2	1		
	3	1		
C	4	1		
	6	1		
B	7	1	3	
	8	1		

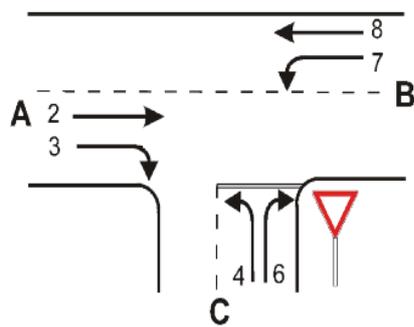
**Verkehrsstärken**

Zufahrt	Verkehrsstrom	$q_{Pkw, i}$	$q_{Lkw, i}$	$q_{Lz, i}$	$q_{Kr, i}$	$q_{Rad, i}$	$q_{Fz, i}$	$q_{PE, i}$
		[Pkw/h]	[Lkw/h]	[Lz/h]	[Kr/h]	[Rad/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h] (Tab. 7-2)
		4	5	6	7	8	9	10
A	2	274	0	0	0	0	274	
	3	452	0	0	0	0	452	
C	4	451	0	0	0	0	451	497
	6	35	0	0	0	0	35	39
B	7	42	0	0	0	0	42	47
	8	276	0	0	0	0	276	304



**Formblatt 1b:**

**Beurteilung einer Einmündung**



Knotenpunkt: A -B **B 192** / C **Röbeler Chaussee**  
 Verkehrsdaten: Datum **2025**  
 Uhrzeit **MSV**  Planung  Analyse  
 Lage:  innerorts  
 außerorts  außerh. von Ballungsr.  innerh. von Ballungsr.  
 Verkehrsregelung:     
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w =$  **45** s Qualitätsstufe **D**

**Kapazität des Verkehrsstroms ersten Ranges**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10)	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad $g_i$ [-] (Sp. 11 : Sp. 12)
	11	12	13
8	<b>304</b>	<b>1800</b>	<b>0,168</b>

**Grundkapazität der untergeordneten Verkehrsströme**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10)	maßg. Hauptstrombelastung $q_{p,i}$ [Fz/h] (Tab. 7-3)	Grundkapazität $G_i$ [Pkw-E/h] (Abb. 7-3, 7-4 oder 7-6)
	14	15	16
7	<b>47</b>	<b>274</b>	<b>852</b>
6	<b>39</b>	<b>274</b>	<b>750</b>
4	<b>497</b>	<b>592</b>	<b>415</b>

**Kapazität der zweitrangigen Verkehrsströme**

Verkehrsstrom	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-2)	Sättigungsgrad $g_i$ [-] (Sp. 14 : Sp. 17)	95%-Staulänge $N_{95}$ [Pkw-E/h] (Abb. 7-20)	Wahrscheinlichk. d. staufreien Zustands $p_{0,7} \cdot p_{0,7}^*$ oder $p_{0,7}^{**}$ [-] (Gl. 7-3, 7-16 oder 7-14)
	17	18	19	20
7	<b>852</b>	<b>0,055</b>	<b>0</b>	<b>0,944</b>
6	<b>750</b>	<b>0,052</b>		

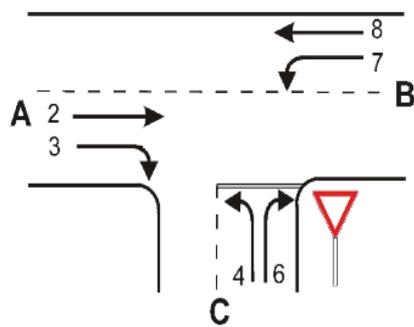
**Kapazität der drittrangigen Verkehrsströme**

Verkehrsstrom	Kapazität $C_4$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-4 unter Beachtung von Gl. 7-14)	Sättigungsgrad $g_4$ [-] (Sp. 14 : Sp. 21)
	21	22
4	<b>392</b>	<b>1,268</b>



**Formblatt 1c:**

**Beurteilung einer Einmündung**



Knotenpunkt: A -B B 192 / C Röbeler Chaussee  
 Verkehrsdaten: Datum 2025  
 Uhrzeit MSV  Planung  Analyse  
 Lage:  innerorts  
 außerorts  außerh. von Ballungsr.  innerh. von Ballungsr.  
 Verkehrsregelung:     
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Mischströme**

Zufahrt	Beteiligte Verkehrsströme	Sättigungsgrade $g_i$ [-] (Sp. 13, 18, 22)	mögliche Aufstellplätze $n$ [Pkw-E] (Sp. 2)	Verkehrsstärken $\Sigma q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10)	Kapazität $C_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-8 bis 7-15)
		23	24	25	26
B	7				
	8				
C	4				
	6				

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs**

Verkehrstrom	Kapazitätsreserve $R_i$ und $R_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)	mittlere Wartezeit $w_i$ und $w_{m,i}$ [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit $w$	Qualitätsstufe QSV [-]
	27	28	29	30
7	<b>805</b>	<b>4,4</b>	<b>&lt;&lt; 45</b>	<b>A</b>
6	<b>711</b>	<b>5</b>	<b>&lt;&lt; 45</b>	<b>A</b>
4	<b>-105</b>	<b>811</b>	<b>&gt; 45</b>	<b>E</b>
7 + 8				
4 + 6				
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>				<b>F</b>



# B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

## Knoten A - OU B 192/Anschluss West

Kurzbezeichnung: A

Konflikt-Matrix

gedruckt am: 17.02.2010

Zeilenüberschrift: räumender Verkehrsstrom

Spaltenüberschrift: einfahrender Verkehrsstrom

	K11	K13	K22	K23	K31	K32
K11			XX	XX		XX
K13						XX
K22	XX				XX	XX
K23	XX					
K31			XX			
K32	XX	XX	XX			

# B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

## Knoten A - OU B 192/Anschluss West

Kurzbezeichnung: A

Zwischenzeiten-Matrix

gedruckt am: 17.02.2010

Zeilenüberschrift: räumender Verkehrsstrom

Spaltenüberschrift: einfahrender Verkehrsstrom

	K11	K13	K22	K23	K31	K32
K11	5		5	6		5
K13		5				5
K22	7		5		7	6
K23	6			5		
K31			5		5	
K32	7	7	6			5

	Diagonale
	Zwischenzeit nicht möglich
	Zwischenzeit ist möglich
xx	Zwischenzeit ist versorgt
xx	Zwischenzeit mit Schutz
	Symmetriefehler
xx	Bedingt verträglich

Geändert von: Kosin

Geändert am: 15.02.2010

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, NEUSTRELITZ

Seite 1 / 1

# B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

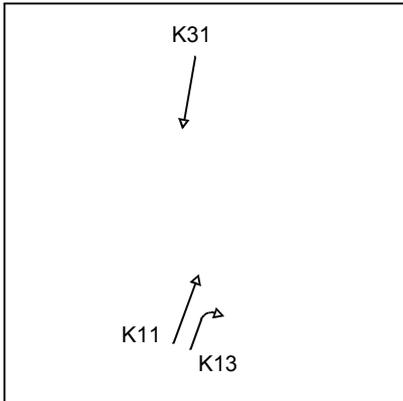
## Knoten A - OU B 192/Anschluss West

Kurzbezeichnung: A

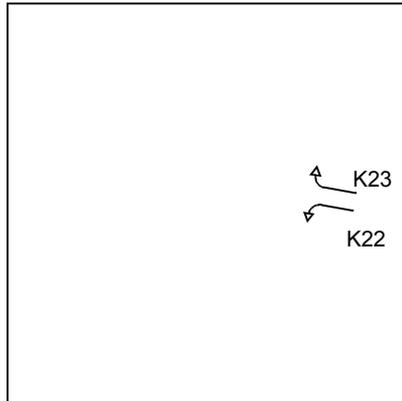
Phasenplan graphisch

gedruckt am: 17.02.2010

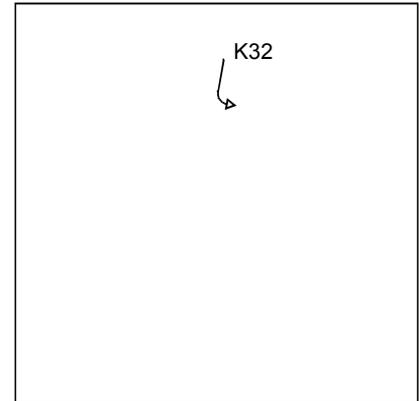
1



2



3



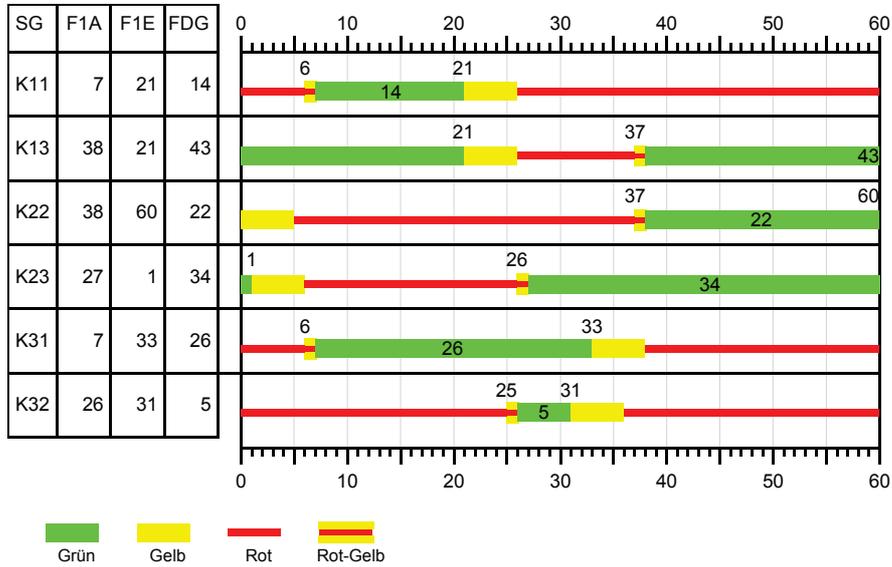
# B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

## Knoten A - OU B 192/Anschluss West

Kurzbezeichnung: A

Signalprogramm

gedruckt am: 17.02.2010



TU = 60

Spangenzählung

geändert am: 16.02.2010

erstellt von: Kosin

Signalprogramm 1 Variante 5

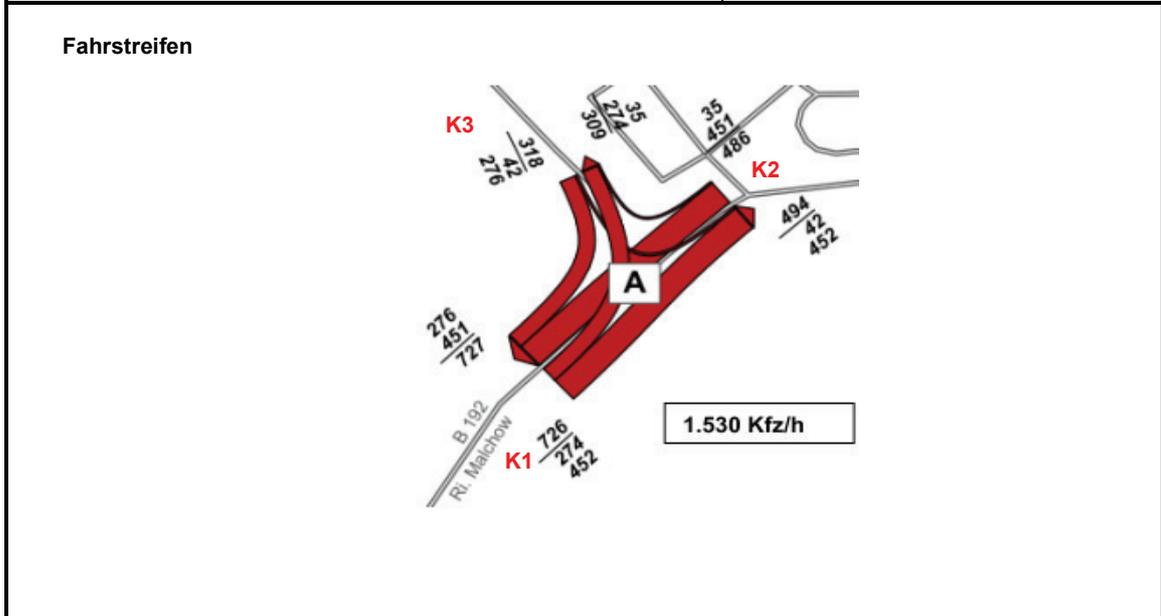
erstellt am: 16.02.2010

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, NEUSTRELITZ

Seite 1 / 1

<b>Formblatt 1</b>	<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>
	<b>Ausgangsdaten</b>

Projekt: B 192 OU Waren (Müritz) Knotenpunkt: KP A - Spangellösung Zeitabschnitt: 10 % DTV 2025	Stadt: Waren (Müritz) Datum: 17.02.2010 Bearbeiter: Kosin
---	---



Nr.	Bez.	Richtung	q <sub>maßg</sub>	q <sub>S,st</sub>	SV	f <sub>1</sub>	Bez.	f <sub>2</sub>	Bez.	q <sub>S</sub>	q <sub>maßg</sub>	q <sub>gew.</sub>	q <sub>maßg</sub>	Bemerkungen
			[Fz/h]	[Pkw/h]							q <sub>S</sub>		g · q <sub>S</sub>	
1	K11	gerade	274	2000	10	0,93	SV	1		1864,44	0,15			1
2	K13	rechts	452	2000	10	0,93	SV	0,9	R	1678	0,27			
3	K22	links	451	2000	10	0,93	SV	0,95	R	1771,22	0,25			2
4	K23	rechts	35	2000	10	0,93	SV	0,9	R	1678	0,02			
5	K31	gerade	276	2000	10	0,93	SV	1		1864,44	0,15			
6	K32	links	42	2000	10	0,93	SV	0,95	R	1771,22	0,02			3
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														

B = 0,43	T <sub>z</sub> = 18 s	t <sub>U</sub> = 60 s
----------	-----------------------	-----------------------





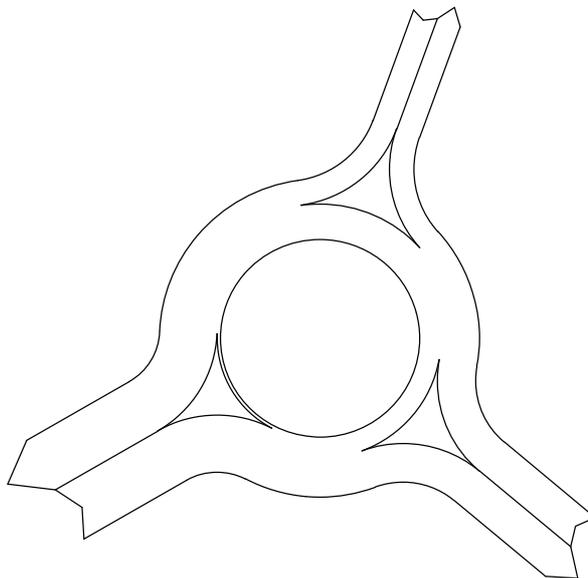
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: INNER\_A1.KRS  
Projekt: B 192 ÖU Waren (Müritz)  
Projekt-Nummer:  
Knoten: Spangenzlösung - Knoten A  
Stunde: Spitzenstunde (10 % DTV)

0 1000 alle Kraftfahrzeuge / h  
|\_|\_|\_|\_|

alle Kraftfahrzeuge

3 : B 192 ÖU Waren (Müritz)  
Qa = 309  
Qe = 318  
Qc = 451

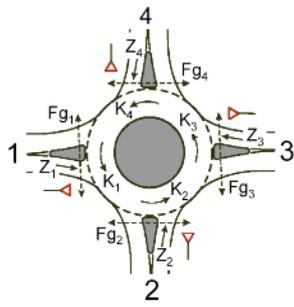


1 : B 192  
Qa = 727  
Qe = 726  
Qc = 42

2 : Röbbeler Chaussee  
Qa = 494  
Qe = 486  
Qc = 274

Sum = 1530

HBS 2001, Formblatt 3a: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes - mit Fußgängereinfluss



Datei: INNER\_A1.KRS  
 Kreisverkehrsplatz: B 192 OU Waren (Müritz)  
 Spangenzug - Knoten A  
 Stunde: Spitzenstunde (10 % DTV)  
 Zielvorgaben:  
 Mittlere Wartezeit  $w = 45 \text{ s}$       Qualitätsstufe D

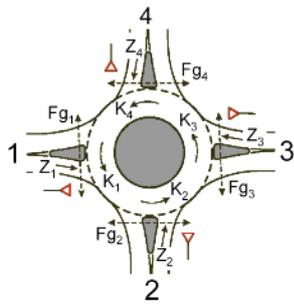
**Matrix der Ströme/Verkehrsstärken [Fz/h]**

von Zufahrt	nach Zufahrt						Summe der Verkehrsstärken in der Zufahrt $q_{z,i}$	Summe der Verkehrsstärken im Kreis $q_{k,i}$
	1	2	3	4	5	6		
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0	452	274	-	-	-	726	42
2	451	0	35	-	-	-	486	274
3	276	42	0	-	-	-	318	451
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-

**Geometrische Randbedingungen**

Zufahrt (Straßenname)	Zufahrt-Nr.	Verkehrsstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)	Anzahl der Fahrstreifen (1/2/3)
			9
B 192	1	Z <sub>1</sub>	1
		K <sub>1</sub>	1
Röbeler Chaussee	2	Z <sub>2</sub>	1
		K <sub>2</sub>	1
B 192 OU Waren (Müritz)	3	Z <sub>3</sub>	1
		K <sub>3</sub>	1
-	-	Z <sub>4</sub>	-
		K <sub>4</sub>	-
-	-	Z <sub>5</sub>	-
		K <sub>5</sub>	-
-	-	Z <sub>6</sub>	-
		K <sub>6</sub>	-

HBS 2001, Formblatt 3b : Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes - mit Fußgängereinfluss



Datei: INNER\_A1.KRS  
 Kreisverkehrsplatz: B 192 OU Waren (Müritz)  
 Spangenzug - Knoten A  
 Stunde: Spitzenstunde (10 % DTV)  
 Zielvorgaben:  
 Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s      Qualitätsstufe D

**Verkehrsstärken**

Zufahrt	Verkehrsstrom	$q_{Pkw,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw,i}$ [Lkw/h]	$q_{Lz,i}$ [Lz/h]	$q_{Kr,i}$ [Kr/h]	$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]
-	-	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Z <sub>1</sub>	726	0	0	0	0	726	798	0
	K <sub>1</sub>	42	0	0	0	0	42	46	-
2	Z <sub>2</sub>	486	0	0	0	0	486	535	0
	K <sub>2</sub>	274	0	0	0	0	274	301	-
3	Z <sub>3</sub>	318	0	0	0	0	318	350	100
	K <sub>3</sub>	451	0	0	0	0	451	496	-
4	Z <sub>4</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-
	K <sub>4</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Z <sub>5</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-
	K <sub>5</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Z <sub>6</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-
	K <sub>6</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-

**Bestimmung der Kapazität**

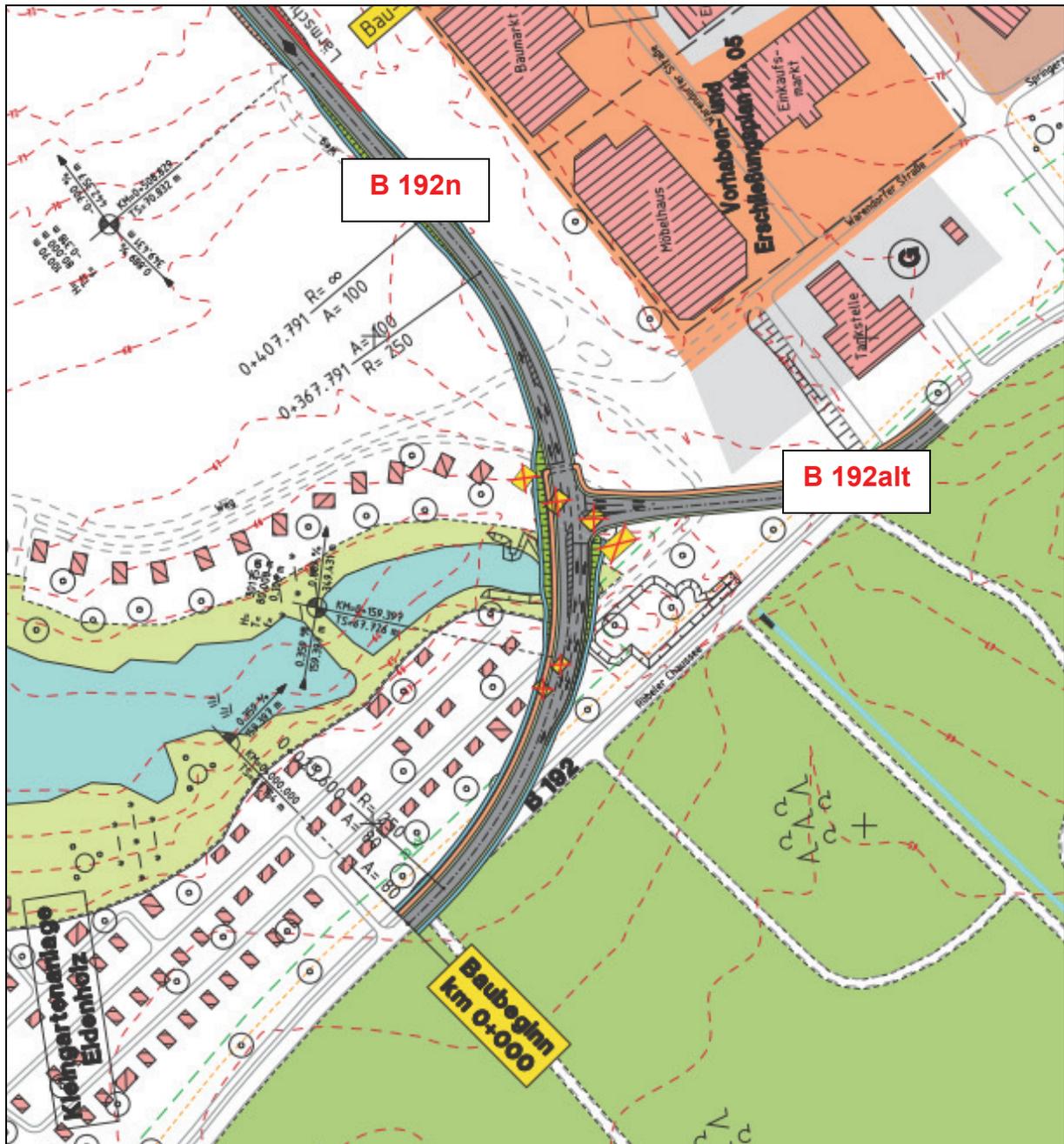
Zufahrt	Verkehrsstärken		Grundkapazität $G_i$ [Pkw-E/h] (Abb. 7-17)	Abminderungsfaktor für Fußgänger $f_f[-]$ (Abb. 7-18a, 7-18b)	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-20)
	$q_{z,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 16)	$q_{k,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 16)			
	18	19	20	21	22
1	798	46	1200	1,000	1200
2	535	301	977	1,000	977
3	350	496	818	0,986	807
4	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-

**Beurteilung der Verkehrsqualität**

Zufahrt	Kapazitätsreserve $R_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)	mittlere Wartezeit $w_i$ [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit $w$	Qualitätsstufe QSV [-]
	23	24	25	26
1	402	9	45	A
2	442	8	45	A
3	457	8	45	A
4	-	-	-	-
5	-	-	-	-
6	-	-	-	-

Erreichbare Qualitätsstufe  $QSV_{ges}$

A



**B 192 OU Waren (Müritz)  
Innerstädtische Varianten**

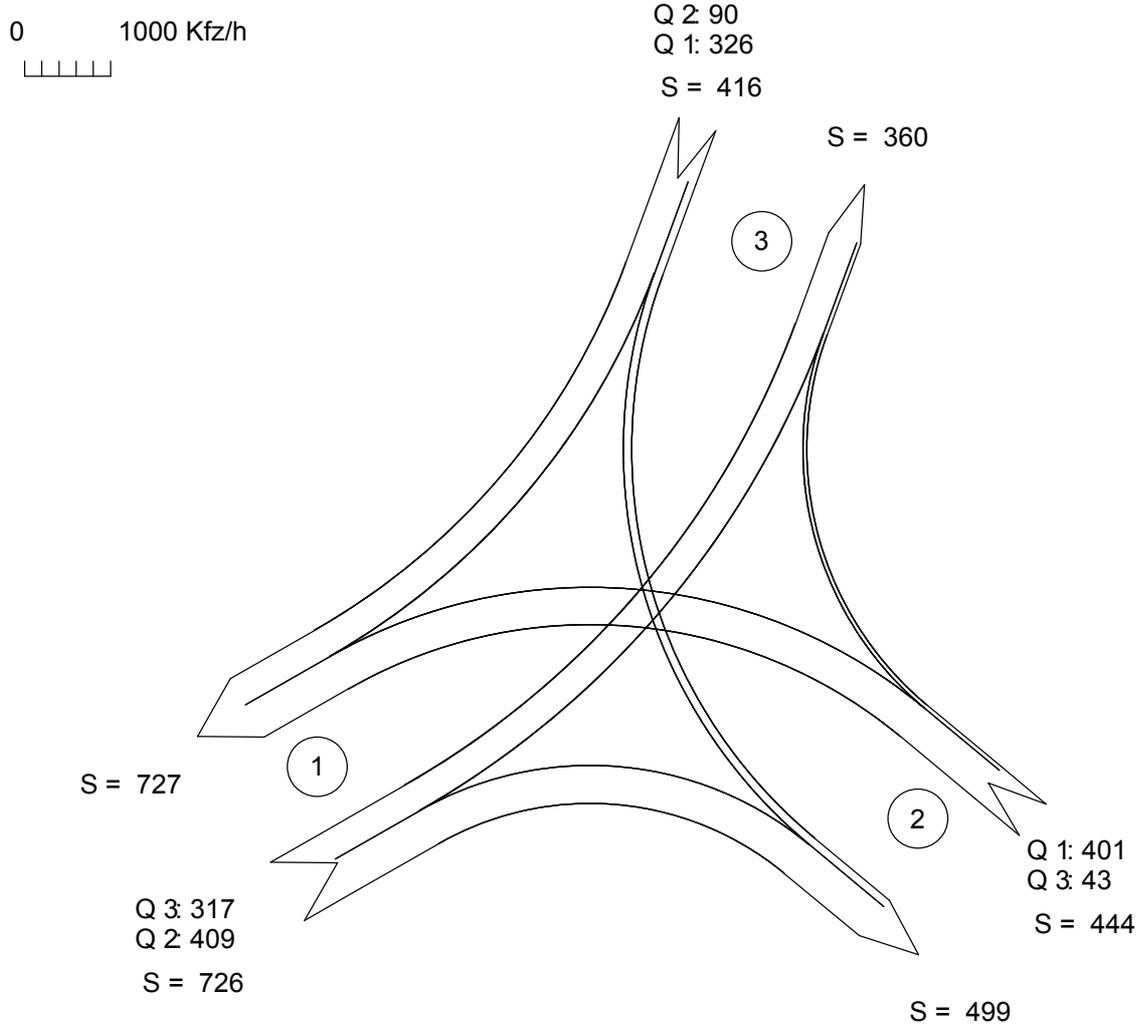
**Variante 2: 2+2 - Lösung**

**Knoten A: B 192n / B 192alt**

# Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : INNER\_A2.KRS  
Projekt : B 192 ÖU Waren (Müritz)  
Knoten : 2+2 - Lösung - Knoten A  
Stunde : Spitzenstunde (10 % DTV)

## Kraftfahrzeuge

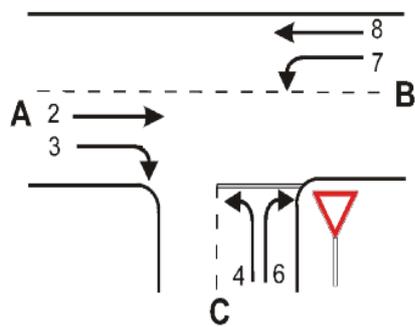


Summe = 1586

Zufahrt 1: B 192  
Zufahrt 2: Röbbeler Chaussee  
Zufahrt 3: B 192 ÖU Waren (Müritz)

**Formblatt 1a:**

**Beurteilung einer Einmündung**



Knotenpunkt: A -B B 192 / C Röbeler Chaussee  
 Verkehrsdaten: Datum V2 - 2025  
 Uhrzeit MSV  Planung  Analyse  
 Lage:  innerorts  
 außerorts  außerh. von Ballungsr.  innerh. von Ballungsr.  
 Verkehrsregelung:     
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Geometrische Randbedingungen**

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen		Dreiecksinsel (ja/nein)
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [ Pkw-E ]	
		1	2	3
A	2	1		
	3	1		
C	4	1		
	6	1		
B	7	1	3	
	8	1		

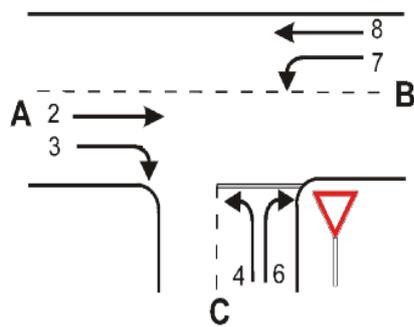
**Verkehrsstärken**

Zufahrt	Verkehrsstrom	$q_{Pkw, i}$	$q_{Lkw, i}$	$q_{Lz, i}$	$q_{Kr, i}$	$q_{Rad, i}$	$q_{Fz, i}$	$q_{PE, i}$
		[Pkw/h]	[Lkw/h]	[Lz/h]	[Kr/h]	[Rad/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h] (Tab. 7-2)
		4	5	6	7	8	9	10
A	2	317	0	0	0	0	317	
	3	409	0	0	0	0	409	
C	4	401	0	0	0	0	401	442
	6	43	0	0	0	0	43	48
B	7	90	0	0	0	0	90	99
	8	326	0	0	0	0	326	359



**Formblatt 1b:**

**Beurteilung einer Einmündung**



Knotenpunkt: A - B **B 192** / C **Röbeler Chaussee**  
 Verkehrsdaten: Datum **V2 - 2025**  
 Uhrzeit **MSV**  Planung  Analyse  
 Lage:  innerorts  
 außerorts  außerh. von Ballungsr.  innerh. von Ballungsr.  
 Verkehrsregelung:     
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w =$  **45** s Qualitätsstufe **D**

**Kapazität des Verkehrsstroms ersten Ranges**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10)	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad $g_i$ [-] (Sp. 11 : Sp. 12)
	11	12	13
8	<b>359</b>	<b>1800</b>	<b>0,199</b>

**Grundkapazität der untergeordneten Verkehrsströme**

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10)	maßg. Hauptstrombelastung $q_{p,i}$ [Fz/h] (Tab. 7-3)	Grundkapazität $G_i$ [Pkw-E/h] (Abb. 7-3, 7-4 oder 7-6)
	14	15	16
7	<b>99</b>	<b>317</b>	<b>803</b>
6	<b>48</b>	<b>317</b>	<b>700</b>
4	<b>442</b>	<b>733</b>	<b>332</b>

**Kapazität der zweitrangigen Verkehrsströme**

Verkehrsstrom	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-2)	Sättigungsgrad $g_i$ [-] (Sp. 14 : Sp. 17)	95%-Staulänge $N_{95}$ [Pkw-E/h] (Abb. 7-20)	Wahrscheinlichk. d. staufreien Zustands $p_{0,7} \cdot p_{0,7}^*$ oder $p_{0,7}^{**}$ [-] (Gl. 7-3, 7-16 oder 7-14)
	17	18	19	20
7	<b>803</b>	<b>0,123</b>	<b>0</b>	<b>0,876</b>
6	<b>700</b>	<b>0,068</b>		

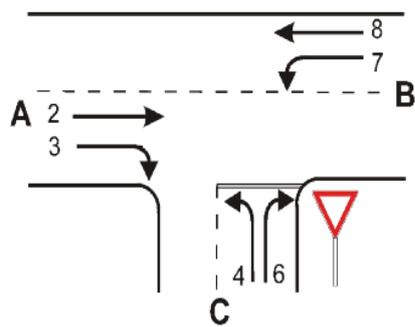
**Kapazität der drittrangigen Verkehrsströme**

Verkehrsstrom	Kapazität $C_4$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-4 unter Beachtung von Gl. 7-14)	Sättigungsgrad $g_4$ [-] (Sp. 14 : Sp. 21)
	21	22
4	<b>291</b>	<b>1,519</b>



**Formblatt 1c:**

**Beurteilung einer Einmündung**



Knotenpunkt: A -B B 192 / C Röbeler Chaussee  
 Verkehrsdaten: Datum V2 - 2025  
 Uhrzeit MSV  Planung  Analyse  
 Lage:  innerorts  
 außerorts  außerh. von Ballungsr.  innerh. von Ballungsr.  
 Verkehrsregelung:     
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Kapazität der Mischströme**

Zufahrt	Beteiligte Verkehrsströme	Sättigungsgrade $g_i$ [-] (Sp. 13, 18, 22)	mögliche Aufstellplätze $n$ [Pkw-E] (Sp. 2)	Verkehrsstärken $\Sigma q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10)	Kapazität $C_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-8 bis 7-15)
		23	24	25	26
B	7				
	8				
C	4				
	6				

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs**

Verkehrstrom	Kapazitätsreserve $R_i$ und $R_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)	mittlere Wartezeit $w_i$ und $w_{m,i}$ [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit $w$	Qualitätsstufe QSV [-]
	27	28	29	30
7	<b>704</b>	<b>5</b>	<b>&lt;&lt; 45</b>	<b>A</b>
6	<b>652</b>	<b>5,5</b>	<b>&lt;&lt; 45</b>	<b>A</b>
4	<b>-151</b>	<b>999</b>	<b>&gt; 45</b>	<b>E</b>
7 + 8				
4 + 6				
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>				<b>F</b>



# B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

## Knoten A - OU B 192/Anschluss West

Kurzbezeichnung: A

Konflikt-Matrix

gedruckt am: 17.02.2010

Zeilenüberschrift: räumender Verkehrsstrom

Spaltenüberschrift: einfahrender Verkehrsstrom

	K11	K13	K22	K23	K31	K32
K11			XX	XX		XX
K13						XX
K22	XX				XX	XX
K23	XX					
K31			XX			
K32	XX	XX	XX			

# B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

## Knoten A - OU B 192/Anschluss West

Kurzbezeichnung: A

Zwischenzeiten-Matrix

gedruckt am: 17.02.2010

Zeilenüberschrift: räumender Verkehrsstrom

Spaltenüberschrift: einfahrender Verkehrsstrom

	K11	K13	K22	K23	K31	K32
K11	5		5	6		5
K13		5				5
K22	7		5		7	6
K23	6			5		
K31			5		5	
K32	7	7	6			5

	Diagonale
	Zwischenzeit nicht möglich
	Zwischenzeit ist möglich
xx	Zwischenzeit ist versorgt
xx	Zwischenzeit mit Schutz
	Symmetriefehler
xx	Bedingt verträglich

Geändert von: Kosin

Geändert am: 15.02.2010

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, NEUSTRELITZ

Seite 1 / 1

# B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

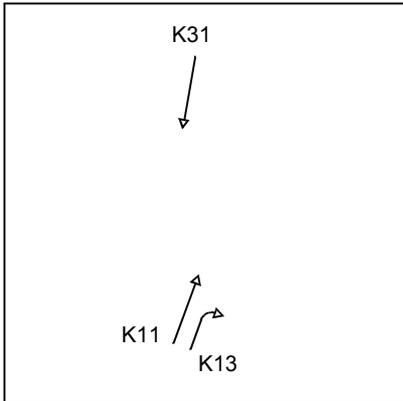
## Knoten A - OU B 192/Anschluss West

Kurzbezeichnung: A

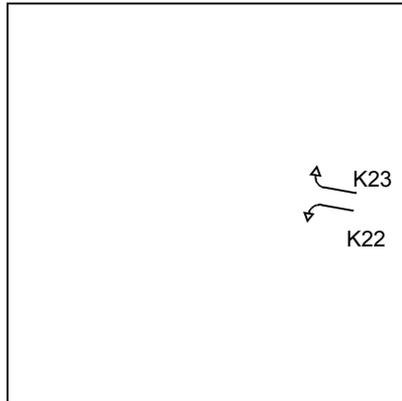
Phasenplan graphisch

gedruckt am: 17.02.2010

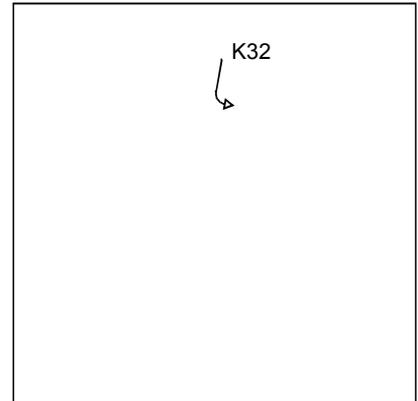
1



2



3



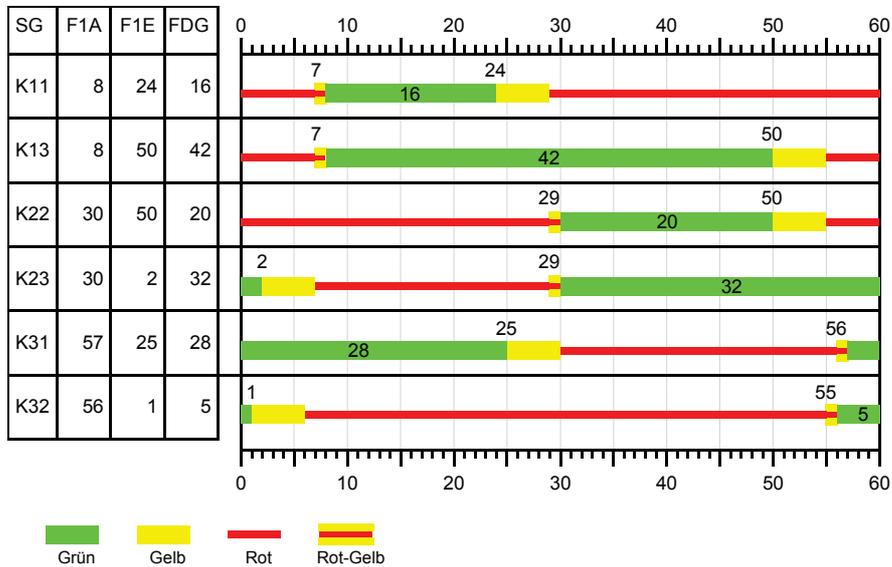
# B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

## Knoten A - OU B 192/Anschluss West

Kurzbezeichnung: A

Signalprogramm

gedruckt am: 17.02.2010



TU = 60

2+2 - Lösung

geändert am: 17.02.2010

erstellt von: Kosin

Signalprogramm 1 Variante 6

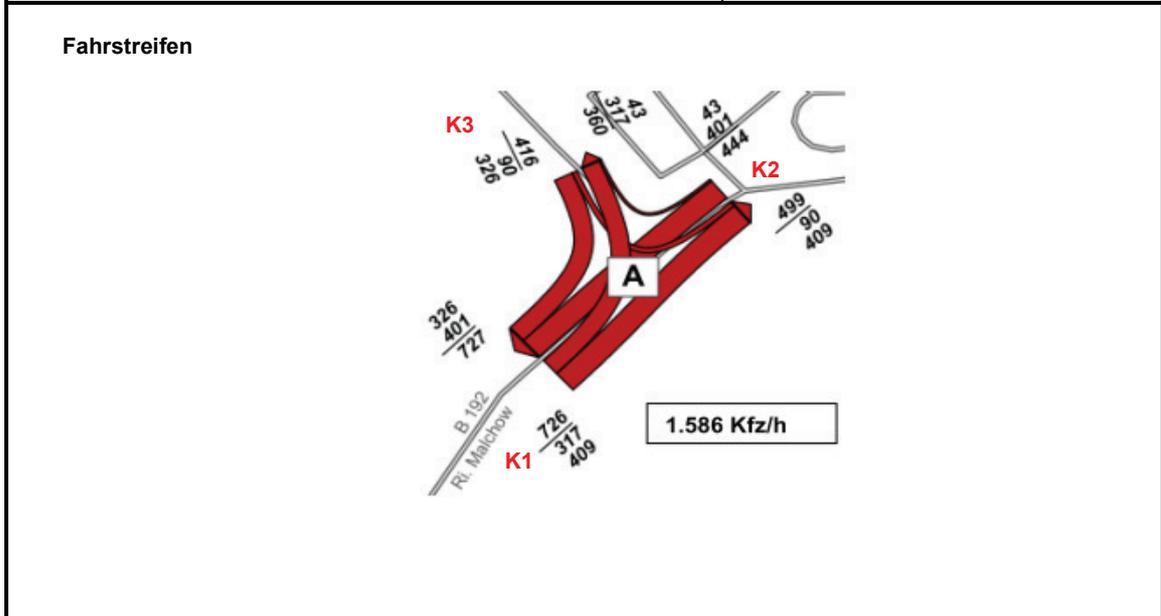
erstellt am: 17.02.2010

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, NEUSTRELITZ

Seite 1 / 1

<b>Formblatt 1</b>	<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>
	<b>Ausgangsdaten</b>

Projekt: B 192 OU Waren (Müritz) Knotenpunkt: KP A - 2+2 - Lösung Zeitabschnitt: 10 % DTV 2025	Stadt: Waren (Müritz) Datum: 17.02.2010 Bearbeiter: Kosin
--	---



Nr.	Bez.	Richtung	q <sub>maßg</sub>	q <sub>s,st</sub>	SV	f <sub>1</sub>	Bez.	f <sub>2</sub>	Bez.	q <sub>s</sub>	q <sub>maßg</sub>	q <sub>gew.</sub>	q <sub>maßg</sub>	Bemerkungen
			[Fz/h]	[Pkw/h]						[%]	[-]		[Fz/h]	
1	K11	gerade	317	2000	10	0,93	SV	1		1864,44	0,17			1
2	K13	rechts	409	2000	10	0,93	SV	0,9	R	1678	0,24			
3	K22	links	401	2000	10	0,93	SV	0,95	R	1771,22	0,23			2
4	K23	rechts	43	2000	10	0,93	SV	0,9	R	1678	0,03			
5	K31	gerade	326	2000	10	0,93	SV	1		1864,44	0,17			
6	K32	links	90	2000	10	0,93	SV	0,95	R	1771,22	0,05			3
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														

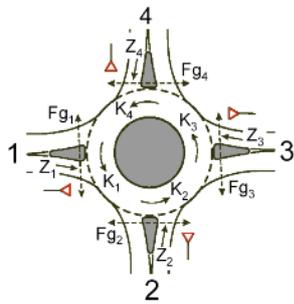
B = 0,45	T <sub>z</sub> = 18 s	t <sub>U</sub> = 60 s
----------	-----------------------	-----------------------







HBS 2001, Formblatt 3a: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes - mit Fußgängereinfluss



Datei: INNER\_A2.KRS  
 Kreisverkehrsplatz: B 192 OU Waren (Müritz)  
 2+2 - Lösung - Knoten A  
 Stunde: Spitzenstunde (10 % DTV)  
 Zielvorgaben:  
 Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s      Qualitätsstufe D

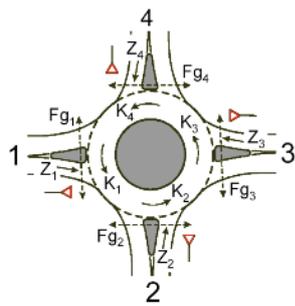
**Matrix der Ströme/Verkehrsstärken [Fz/h]**

von Zufahrt	nach Zufahrt						Summe der Verkehrsstärken in der Zufahrt $q_{z,i}$	Summe der Verkehrsstärken im Kreis $q_{k,i}$
	1	2	3	4	5	6		
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0	409	317	-	-	-	726	90
2	401	0	43	-	-	-	444	317
3	326	90	0	-	-	-	416	401
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-

**Geometrische Randbedingungen**

Zufahrt (Straßenname)	Zufahrt-Nr.	Verkehrsstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)	Anzahl der Fahrstreifen (1/2/3)
			9
B 192	1	Z <sub>1</sub>	1
		K <sub>1</sub>	1
Röbeler Chaussee	2	Z <sub>2</sub>	1
		K <sub>2</sub>	1
B 192 OU Waren (Müritz)	3	Z <sub>3</sub>	1
		K <sub>3</sub>	1
-	-	Z <sub>4</sub>	-
		K <sub>4</sub>	-
-	-	Z <sub>5</sub>	-
		K <sub>5</sub>	-
-	-	Z <sub>6</sub>	-
		K <sub>6</sub>	-

HBS 2001, Formblatt 3b : Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes - mit Fußgängereinfluss



Datei: INNER\_A2.KRS  
 Kreisverkehrsplatz: B 192 OU Waren (Müritz)  
 2+2 - Lösung - Knoten A  
 Stunde: Spitzensunde (10 % DTV)  
 Zielvorgaben:  
 Mittlere Wartezeit  $w = 45$  s      Qualitätsstufe D

**Verkehrsstärken**

Zufahrt	Verkehrsstrom	$q_{Pkw,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw,i}$ [Lkw/h]	$q_{Lz,i}$ [Lz/h]	$q_{Kr,i}$ [Kr/h]	$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]
-	-	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Z <sub>1</sub>	726	0	0	0	0	726	799	0
	K <sub>1</sub>	90	0	0	0	0	90	99	-
2	Z <sub>2</sub>	444	0	0	0	0	444	488	0
	K <sub>2</sub>	317	0	0	0	0	317	349	-
3	Z <sub>3</sub>	416	0	0	0	0	416	458	100
	K <sub>3</sub>	401	0	0	0	0	401	441	-
4	Z <sub>4</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-
	K <sub>4</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Z <sub>5</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-
	K <sub>5</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Z <sub>6</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-
	K <sub>6</sub>	-	-	-	-	-	-	-	-

**Bestimmung der Kapazität**

Zufahrt	Verkehrsstärken		Grundkapazität $G_i$ [Pkw-E/h] (Abb. 7-17)	Abminderungsfaktor für Fußgänger $f_f[-]$ (Abb. 7-18a, 7-18b)	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-20)
	$q_{z,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 16)	$q_{k,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 16)			
	18	19	20	21	22
1	799	99	1152	1,000	1152
2	488	349	937	1,000	937
3	458	441	862	0,986	850
4	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-
6	-	-	-	-	-

**Beurteilung der Verkehrsqualität**

Zufahrt	Kapazitätsreserve $R_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)	mittlere Wartezeit $w_i$ [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit $w$	Qualitätsstufe QSV [-]
	23	24	25	26
1	353	10	45	A
2	449	8	45	A
3	392	9	45	A
4	-	-	-	-
5	-	-	-	-
6	-	-	-	-

Erreichbare Qualitätsstufe  $QSV_{ges}$

A