

B 192 OU Waren (Müritz)
Innerstädtische Varianten

Verkehrsplanerische Untersuchung
Prognose 2025

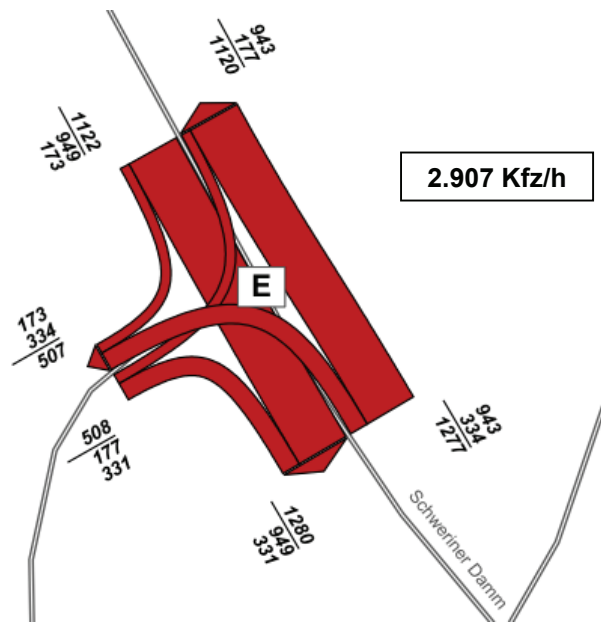
Anlage 15

Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten E
Schweriner Damm / Zur Steinmole

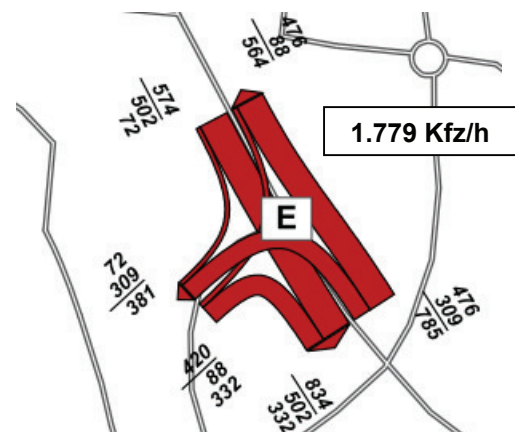
| | |
|---|----------------|
| Knotenströme | Blatt 0 |
| Variante 1 – Spangenlösung | Blatt 1.0-1.08 |
| Variante 2 – 2+2 - Lösung | Blatt 2.0-2.11 |
| Variante 3 – 2+2 – Lösung ohne Westspange | Blatt 3.0-3.11 |

MSV – Knoten E (Kfz/h)

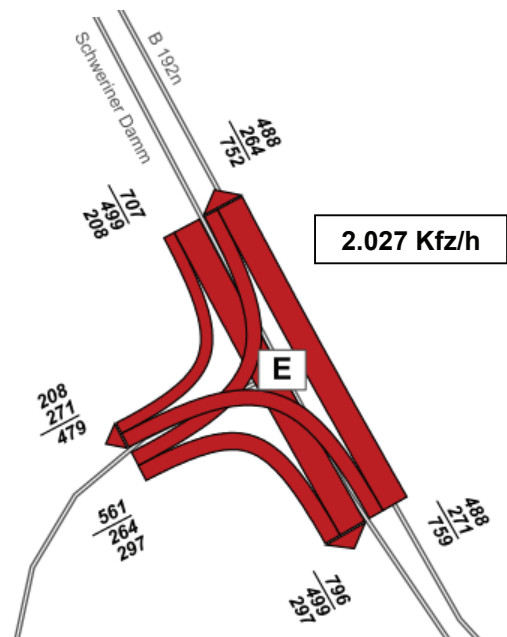
Variante 1: Spangenzlösung

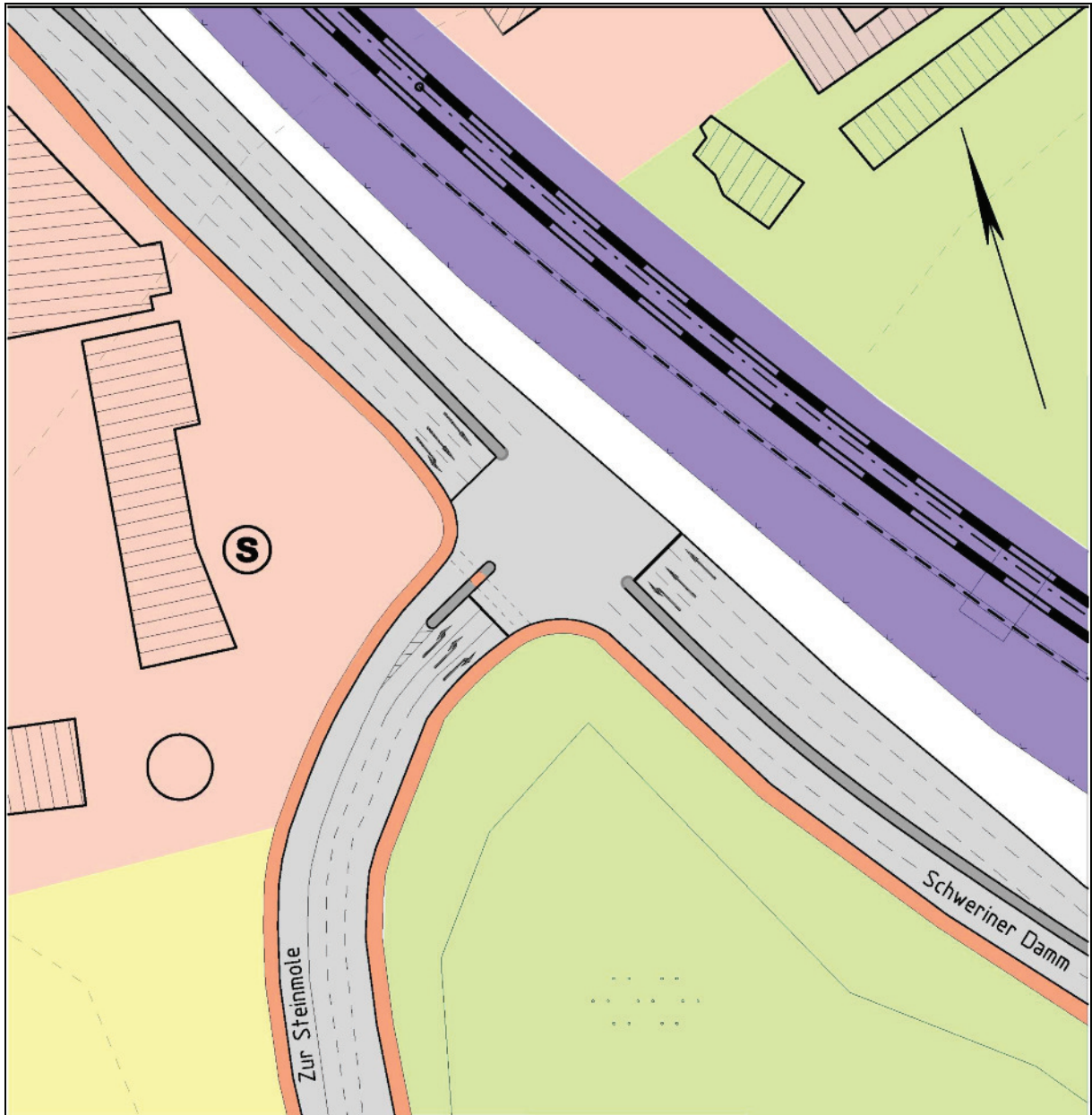


Variante 2: 2+2 – Lösung



Variante 3: 2+2 – Lösung ohne Westspange





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

Variante 1: Spangenzlösung

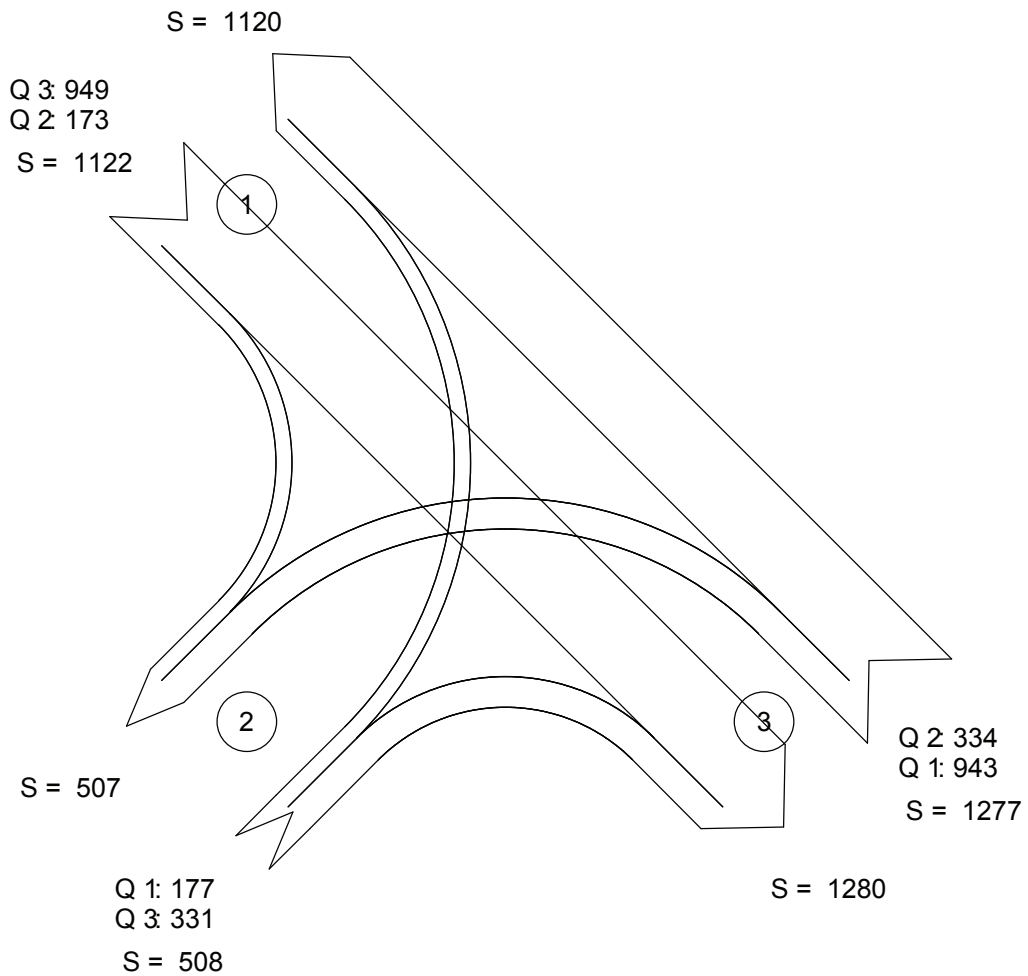
Knoten E: Schweriner Damm / Zur Steinmole

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : INNER_E1.krs
Projekt : B 192 ÖU Waren (Müritz)
Knoten : Spangellösung - Knoten E
Stunde : Spitzenstunde (10 % DTV)

Kraftfahrzeuge

0 1000 Kfz/h
| | | | |



Zufahrt 1: B 192/Schweriner Damm
Zufahrt 2: Zur Steinmole
Zufahrt 3: B 192/Schweriner Damm

B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

Knoten E - B 192 / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E1

Konflikt-Matrix

gedruckt am: 23.02.2010

Zeilenüberschrift: räumender Verkehrsstrom

Spaltenüberschrift: einfahrender Verkehrsstrom

| | K11 | K13 | K21 | K22 | K32 | K33 | FR3 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| K11 | | | | XX | XX | XX | |
| K13 | | | | XX | | | XX |
| K21 | | | | | XX | | |
| K22 | XX | XX | | | XX | | XX |
| K32 | XX | | XX | XX | | | XX |
| K33 | XX | | | | | | XX |
| FR3 | | XX | | XX | XX | XX | |

B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

Knoten E - B 192 / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E1

Zwischenzeiten-Matrix

gedruckt am: 23.02.2010

Zeilenüberschrift: räumender Verkehrsstrom

Spaltenüberschrift: einfahrender Verkehrsstrom

| | K11 | K13 | K21 | K22 | K32 | K33 | FR3 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| K11 | | | | 5 | 5 | 6 | |
| K13 | | | | 5 | | | 7 |
| K21 | | | | | 5 | | |
| K22 | 7 | 7 | | | 6 | | 7 |
| K32 | 5 | | 7 | 7 | | | 5 |
| K33 | 6 | | | | | | 5 |
| FR3 | | 7 | | 7 | 7 | 7 | |

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

Geändert von: Kosin

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, NEUSTRELITZ

Geändert am: 23.02.2010

Seite 1 / 1

B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

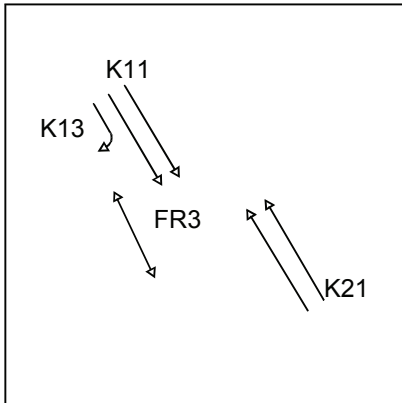
Knoten E - B 192 / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E1

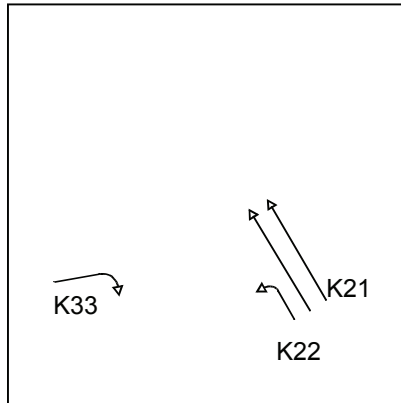
Phasenplan graphisch

gedruckt am: 23.02.2010

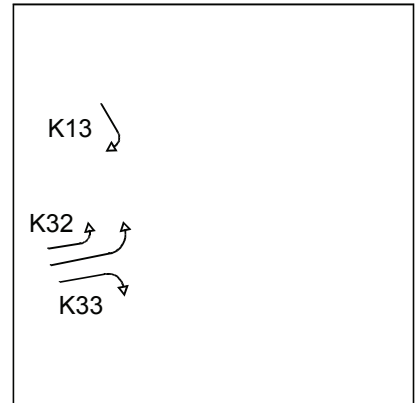
1



2



3



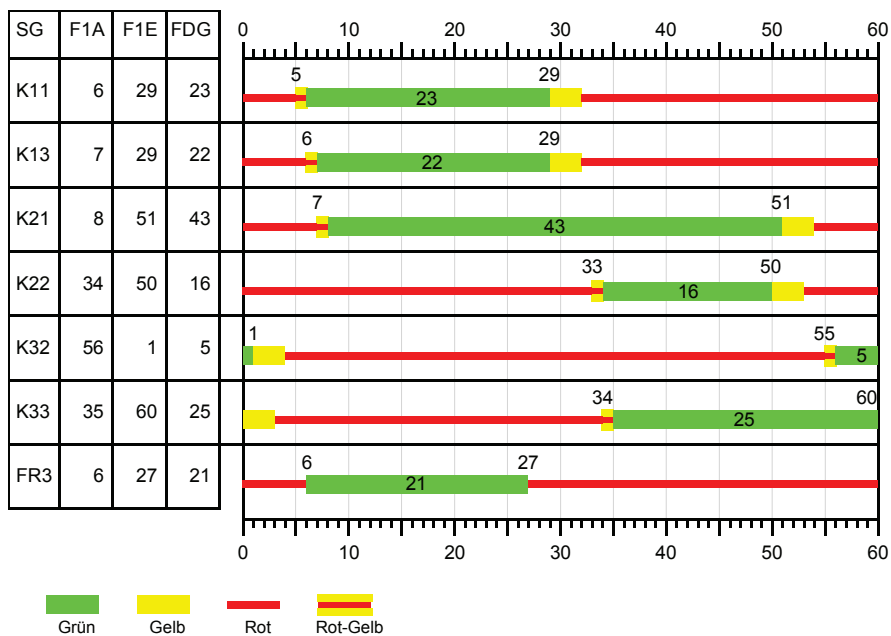
B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

Knoten E - B 192 / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E1

Signalprogramm

gedruckt am: 23.02.2010



TU = 60

Spangenzählung

geändert am: 23.02.2010

erstellt von: Kosin

Signalprogramm 1 Variante 3

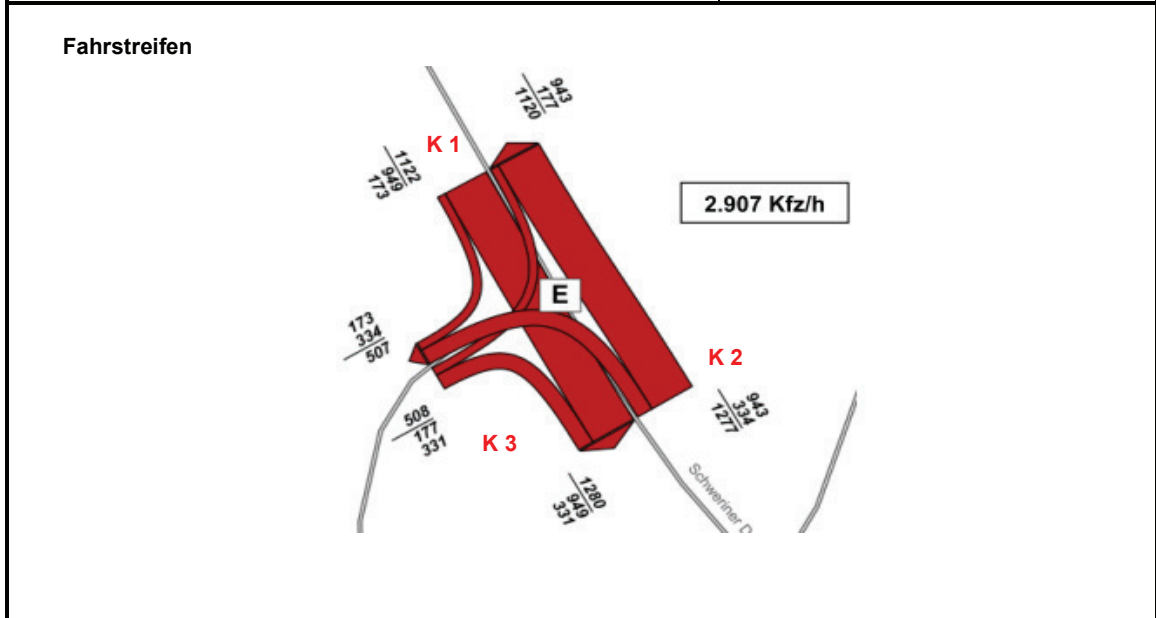
erstellt am: 23.02.2010

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, NEUSTRELITZ

Seite 1 / 1

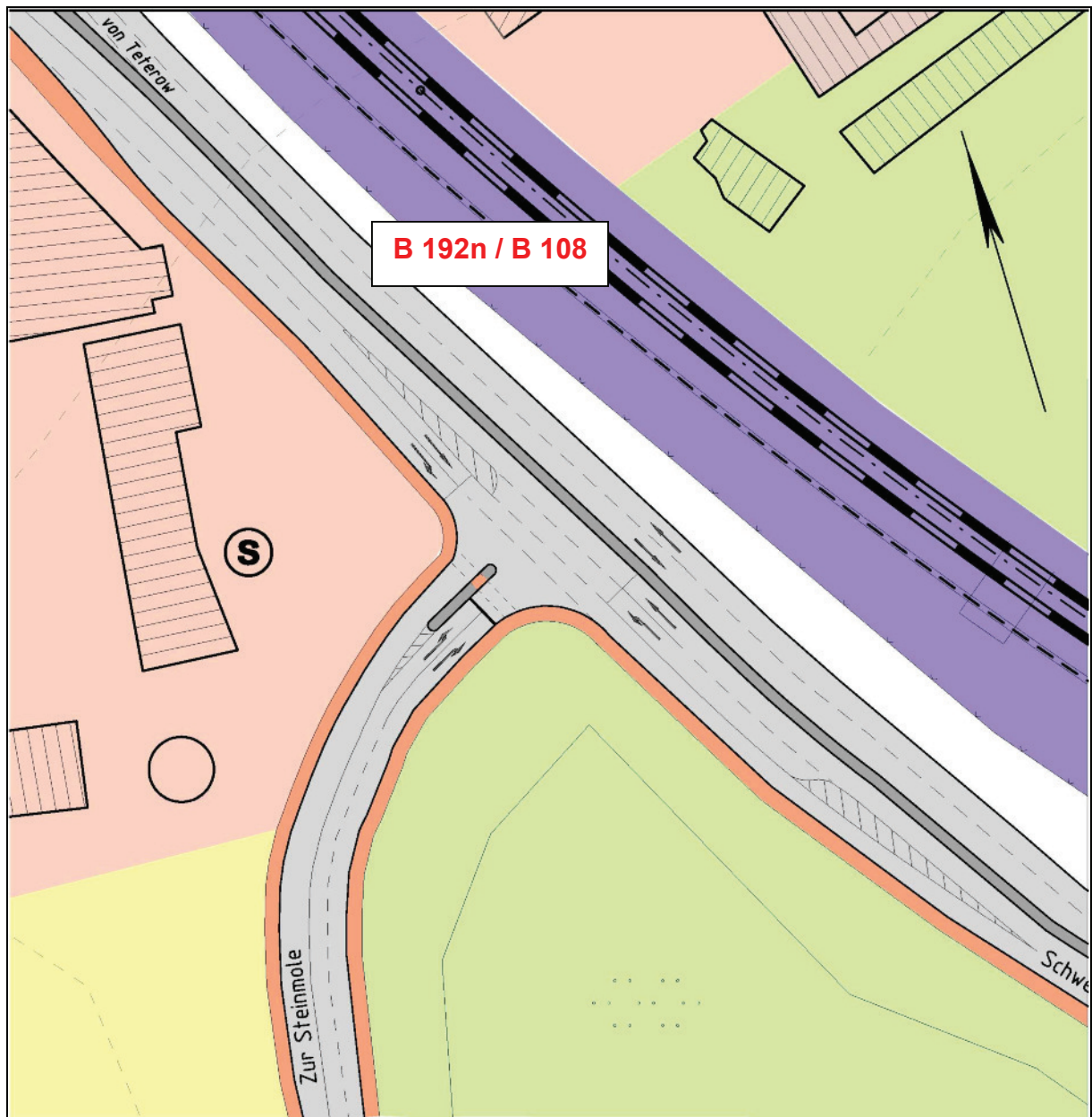
| | |
|--------------------|--|
| Formblatt 1 | Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage |
| | Ausgangsdaten |

| | |
|---|---|
| Projekt: B 192 OU Waren (Müritz) Knotenpunkt: KP E - Spangellösung Zeitabschnitt: 10 % DTV 2025 | Stadt: Waren (Müritz) Datum: 23.02.2010 Bearbeiter: Kosin |
|---|---|



| Nr. | Bez. | Richtung | q _{maßg} | q _{S,st} | SV | f ₁ | Bez. | f ₂ | Bez. | q _S | q _{maßg} | q _{gew.} | q _{maßg} | Bemerkungen |
|-----|------|----------|-------------------|-------------------|----|----------------|------|----------------|------|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------|
| | | | [Fz/h] | [Pkw/h] | | | | | | | [-] | | [Fz/h] | |
| 1 | K11 | gerade | 475 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 1 | | 1864,44 | 0,25 | | | |
| 2 | K11 | gerade | 477 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 1 | | 1864,44 | 0,26 | | | 1 |
| 3 | K13 | rechts | 173 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,9 | R | 1678 | 0,10 | | | |
| 4 | K21 | gerade | 471 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 1 | | 1864,44 | 0,25 | | | |
| 5 | K21 | gerade | 471 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 1 | | 1864,44 | 0,25 | | | |
| 6 | K22 | links | 334 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,95 | R | 1771,22 | 0,19 | | | 2 |
| 7 | K32 | links | 88 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,95 | R | 1771,22 | 0,05 | | | 3 |
| 8 | K32 | links | 87 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,95 | R | 1771,22 | 0,05 | | | |
| 9 | K33 | rechts | 331 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,9 | R | 1678 | 0,20 | | | |
| 10 | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|----------|-----------------------|-----------------------|
| B = 0,49 | T _z = 20 s | t _U = 60 s |
|----------|-----------------------|-----------------------|



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

Variante 2: 2+2 - Lösung

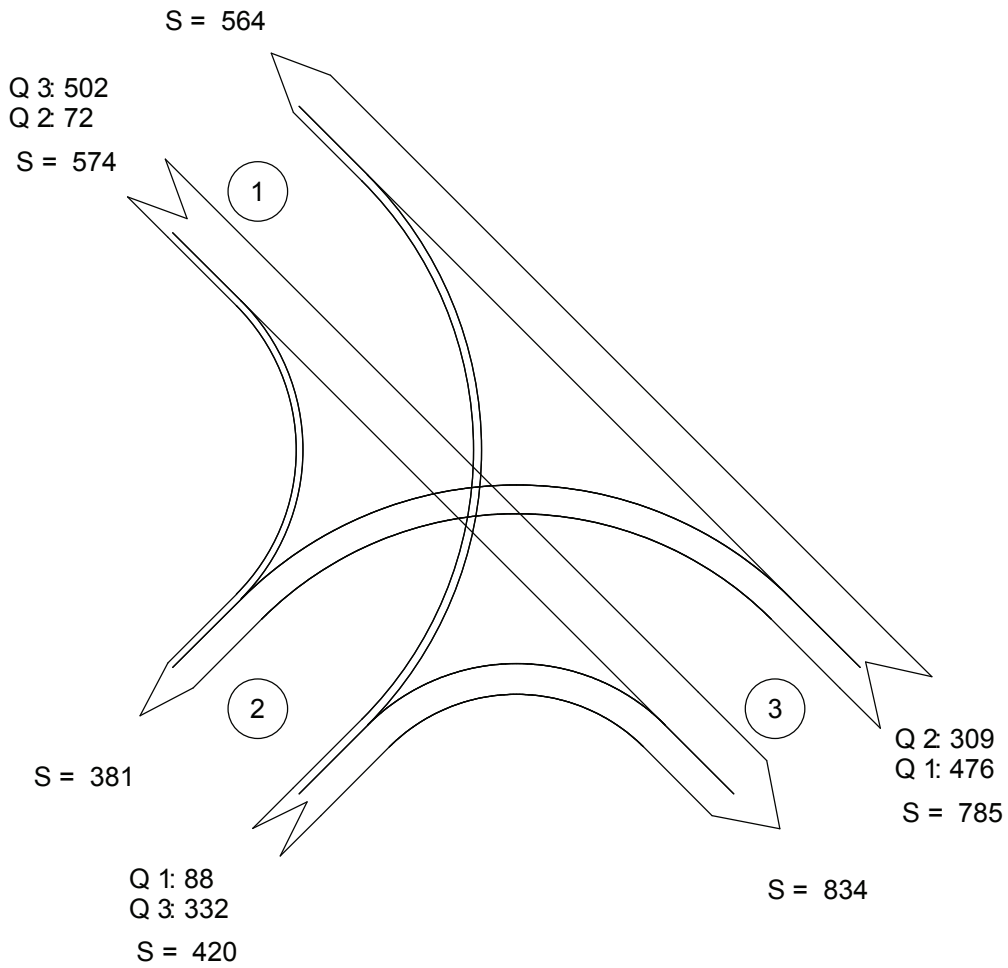
Knoten E: Schweriner Damm / Zur Steinmole

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : INNER_E2.KRS
Projekt : B 192 ÖU Waren (Müritz)
Knoten : 2+2 - Lösung - Knoten E
Stunde : Spitzenstunde (10 % DTV)

Kraftfahrzeuge

0 1000 Kfz/h
| | | | |

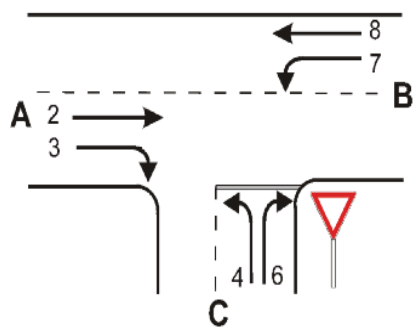


Summe = 1779

Zufahrt 1: B 192/Schweriner Damm
Zufahrt 2: Zur Steinmole
Zufahrt 3: B 192/Schweriner Damm

Formblatt 1a:

Beurteilung einer Einmündung



Knotenpunkt: A-B Schweriner Damm / C Zur Steinmole
 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 | 0 | | |
| C | 4 | 1 | | |
| | 6 | 0 | | |
| B | 7 | 1 | 10 | |
| | 8 | 1 | | |

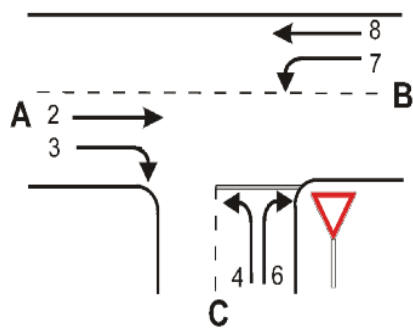
Verkehrsstärken



| 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 | 502 | 0 | 0 | 0 | 0 | 502 | |
| | 3 | 72 | 0 | 0 | 0 | 0 | 72 | |
| C | 4 | 88 | 0 | 0 | 0 | 0 | 88 | 97 |
| | 6 | 332 | 0 | 0 | 0 | 0 | 332 | 366 |
| B | 7 | 309 | 0 | 0 | 0 | 0 | 309 | 340 |
| | 8 | 476 | 0 | 0 | 0 | 0 | 476 | 524 |



Formblatt 1b:

Beurteilung einer Einmündung



Knotenpunkt: A -B Schweriner Damm / C Zur Steinmole
 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 | 524 | 1800 | 0,291 |

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 | 340 | 574 | 709 |
| 6 | 366 | 538 | 486 |
| 4 | 97 | 1323 | 168 |

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 | 709 | 0,479 | 3 | 0,52 |
| 6 | 486 | 0,753 | | |

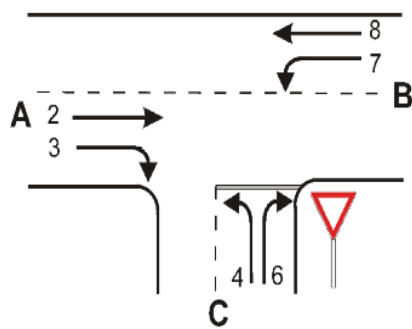
Kapazität der drittrangigen Verkehrsströme

| 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 | 88 | 1,106 |



Formblatt 1c:

Beurteilung einer Einmündung



Knotenpunkt: A -B Schweriner Damm / C Zur Steinmole
 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 | 1,107 | 0 | 463 | 249 |
| | 6 | 0,754 | | | |

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs

| Verkehrsstrom | 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 | 369 | 9,6 | << 45 | A |
| 6 | 120 | 28,6 | < 45 | C |
| 4 | -9 | 419,2 | > 45 | F |
| 7 + 8 | | | | |
| 4 + 6 | -214 | 999 | > 45 | F |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges} | | | | F |



B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

Knoten E - Schweriner Damm / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E2

Konflikt-Matrix

gedruckt am: 23.02.2010

Zeilenüberschrift: räumender Verkehrsstrom

Spaltenüberschrift: einfahrender Verkehrsstrom

| | K11 | K13 | K21 | K22 | K32 | K33 | FR3 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| K11 | | | | XX | XX | XX | |
| K13 | | | | XX | | | XX |
| K21 | | | | | XX | | |
| K22 | XX | XX | | | XX | | XX |
| K32 | XX | | XX | XX | | | XX |
| K33 | XX | | | | | | XX |
| FR3 | | XX | | XX | XX | XX | |

B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

Knoten E - Schweriner Damm / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E2

Zwischenzeiten-Matrix

gedruckt am: 23.02.2010

Zeilenüberschrift: räumender Verkehrsstrom

Spaltenüberschrift: einfahrender Verkehrsstrom

| | K11 | K13 | K21 | K22 | K32 | K33 | FR3 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| K11 | | | | 5 | 5 | 6 | |
| K13 | | | | 5 | | | 7 |
| K21 | | | | | 5 | | |
| K22 | 7 | 7 | | | 6 | | 7 |
| K32 | 5 | | 7 | 7 | | | 5 |
| K33 | 6 | | | | | | 5 |
| FR3 | | 7 | | 7 | 7 | 7 | |

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

B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

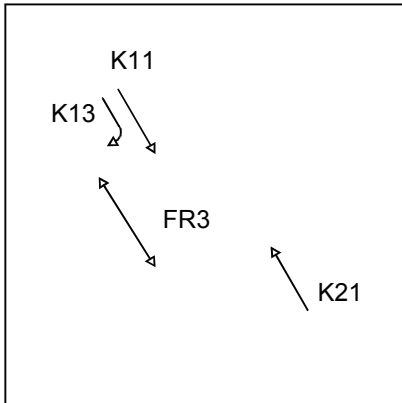
Knoten E - Schweriner Damm / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E2

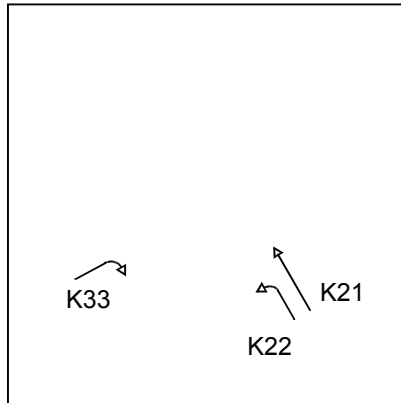
Phasenplan graphisch

gedruckt am: 23.02.2010

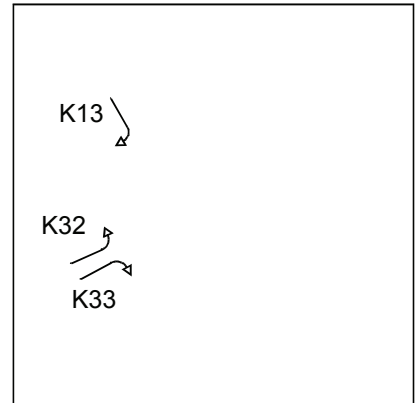
1



2



3



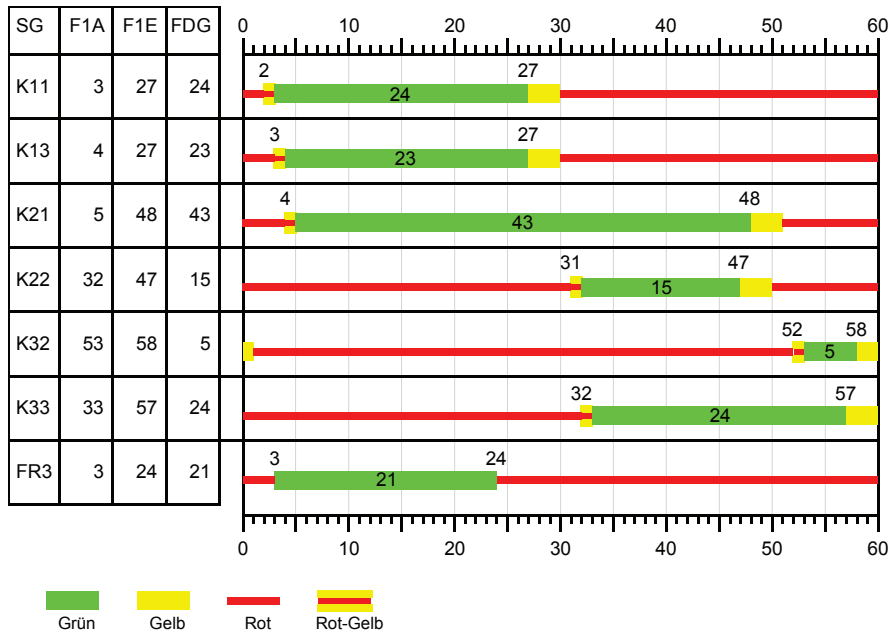
B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

Knoten E - Schweriner Damm / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E2

Signalprogramm

gedruckt am: 23.02.2010



TU = 60

2+2 - Lösung

geändert am: 23.02.2010

erstellt von: Kosin

Signalprogramm 1 Variante 4

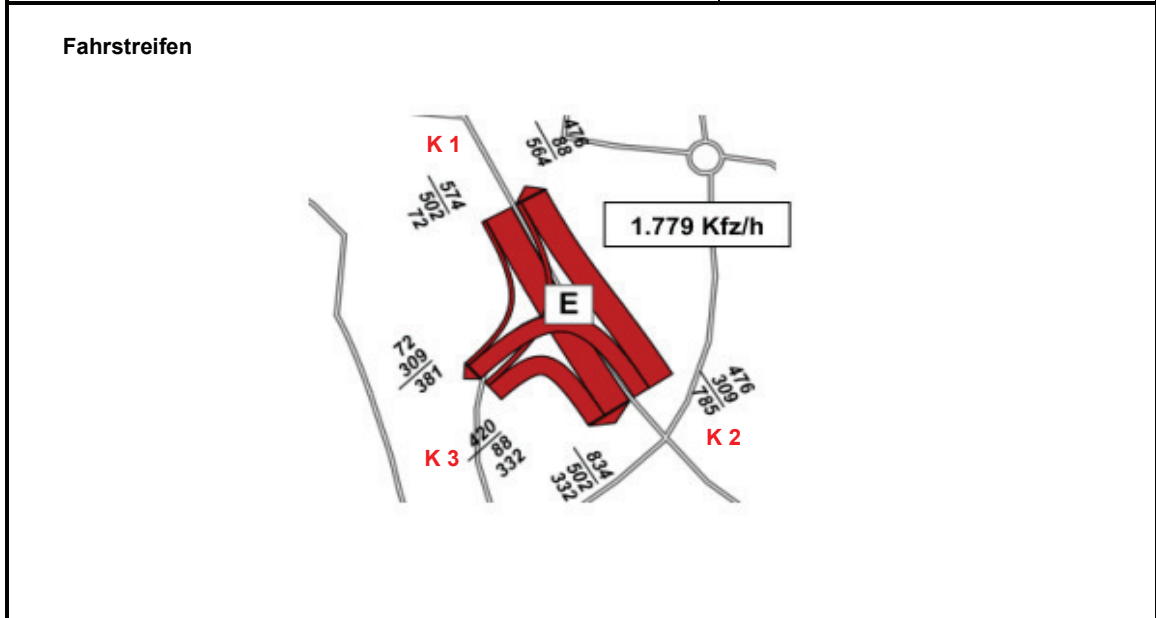
erstellt am: 23.02.2010

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, NEUSTRELITZ

Seite 1 / 1

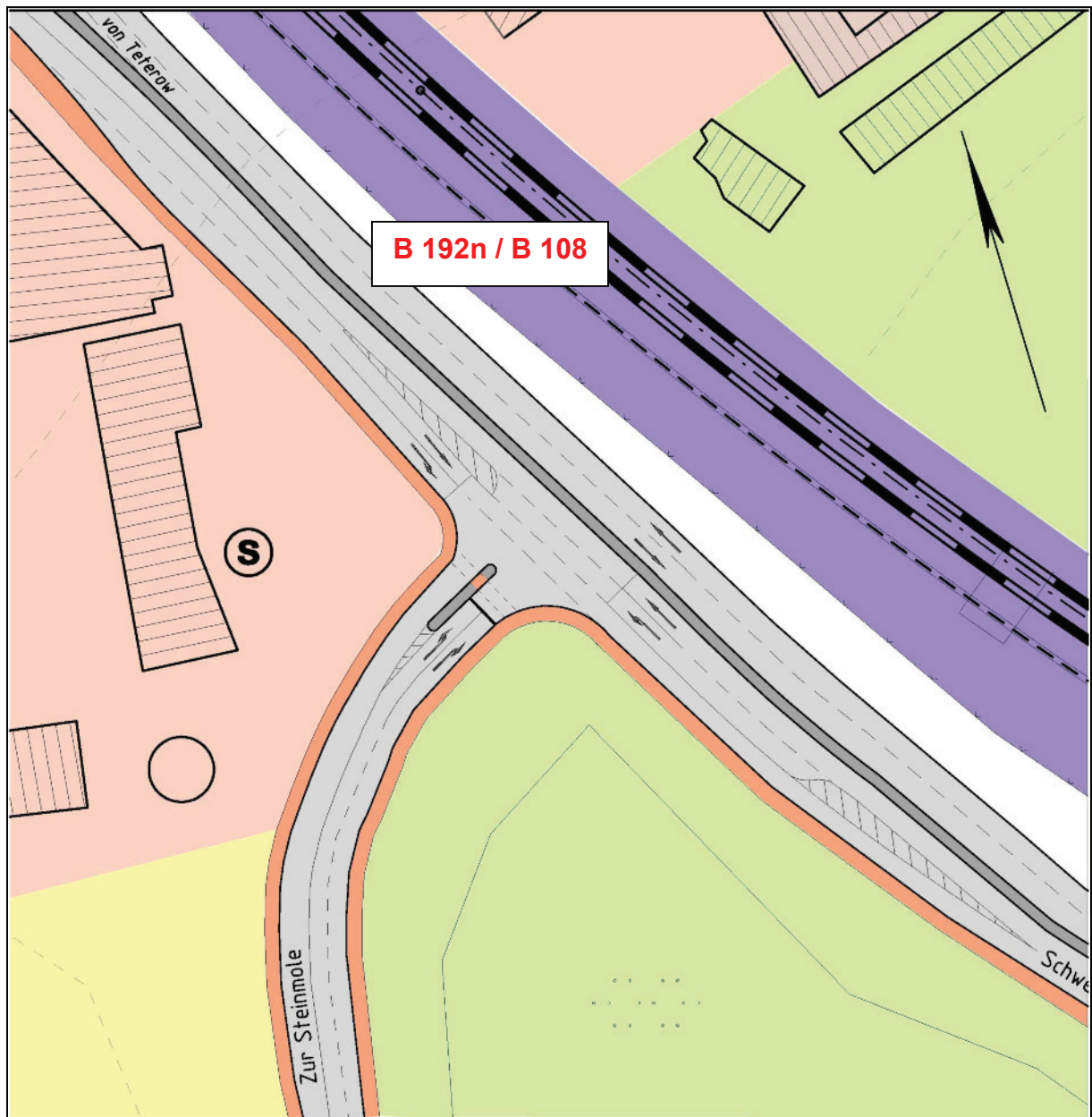
| | |
|--------------------|--|
| Formblatt 1 | Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage |
| | Ausgangsdaten |

| | |
|--|---|
| Projekt: B 192 OU Waren (Müritz) Knotenpunkt: KP E - 2+2 - Lösung Zeitabschnitt: 10 % DTV 2025 | Stadt: Waren (Müritz) Datum: 23.02.2010 Bearbeiter: Kosin |
|--|---|



| Nr. | Bez. | Richtung | q _{maßg} | q _{S,st} | SV | f ₁ | Bez. | f ₂ | Bez. | q _S | q _{maßg} | q _{gew.} | q _{maßg} | Bemerkungen |
|-----|------|----------|-------------------|-------------------|----|----------------|------|----------------|------|----------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------|
| | | | [Fz/h] | [Pkw/h] | | | | | | | q _S | | g · q _S | |
| 1 | K11 | gerade | 502 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 1 | | 1864,44 | 0,27 | | | 1 |
| 2 | K13 | rechts | 72 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,9 | R | 1678 | 0,04 | | | |
| 3 | K21 | gerade | 476 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 1 | | 1864,44 | 0,26 | | | |
| 4 | K22 | links | 309 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,95 | R | 1771,22 | 0,17 | | | 2 |
| 5 | K32 | links | 88 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,95 | R | 1771,22 | 0,05 | | | 3 |
| 6 | K33 | rechts | 332 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,9 | R | 1678 | 0,20 | | | |
| 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|----------|-----------------------|-----------------------|
| B = 0,49 | T _z = 20 s | t _U = 60 s |
|----------|-----------------------|-----------------------|



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

Variante 3: 2+2 – Lösung ohne Westspange

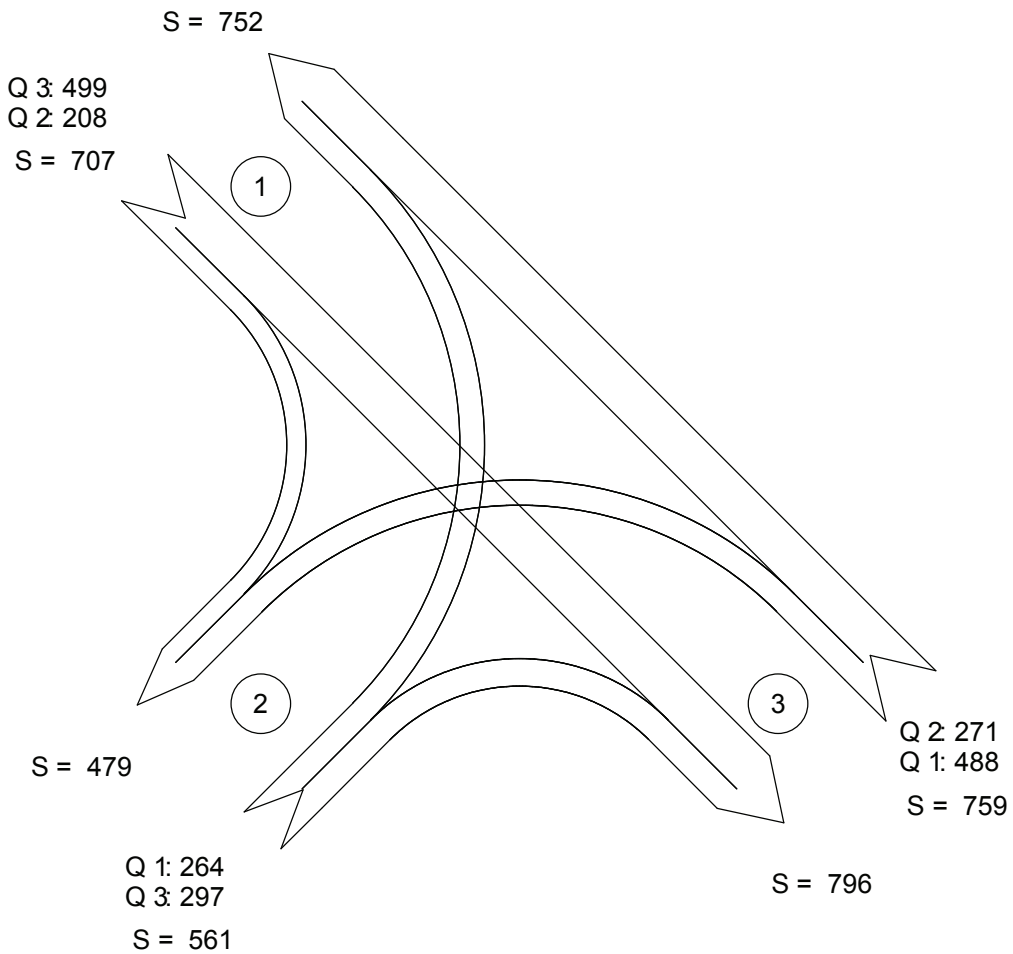
Knoten E: Schweriner Damm / Zur Steinmole

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : INNER_E3.KRS
Projekt : B 192 ÖU Waren (Müritz)
Knoten : 2+2 - Lösung ohne Westspange - Knoten E
Stunde : Spitzenstunde (10 % DTV)

Kraftfahrzeuge

0 1000 Kfz/h
| | | | |

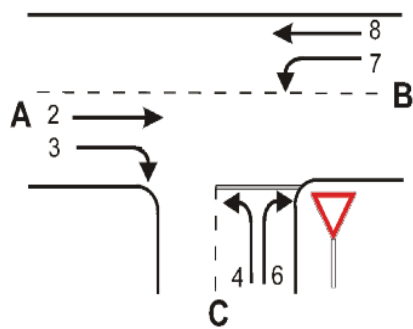




Summe = 2027

Zufahrt 1: B 192/Schweriner Damm
Zufahrt 2: Zur Steinmole
Zufahrt 3: B 192/Schweriner Damm

Formblatt 1a:

Beurteilung einer Einmündung



Knotenpunkt: A-B Schweriner Damm / C Zur Steinmole
 Verkehrsdaten: Datum V3 - 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 | 0 | | nein |
| C | 4 | 1 | | |
| | 6 | 0 | 0 | nein |
| B | 7 | 1 | 10 | |
| | 8 | 1 | | |

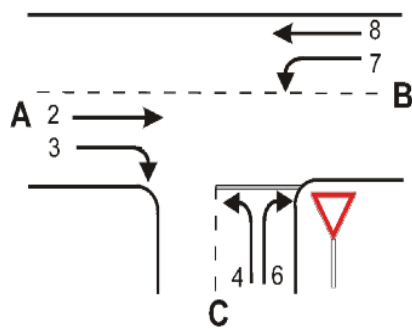
Verkehrsstärken

| 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 | 499 | 0 | 0 | 0 | 0 | 499 | |
| | 3 | 208 | 0 | 0 | 0 | 0 | 208 | |
| C | 4 | 264 | 0 | 0 | 0 | 0 | 264 | 291 |
| | 6 | 297 | 0 | 0 | 0 | 0 | 297 | 327 |
| B | 7 | 271 | 0 | 0 | 0 | 0 | 271 | 299 |
| | 8 | 488 | 0 | 0 | 0 | 0 | 488 | 537 |



Formblatt 1b:

Beurteilung einer Einmündung



Knotenpunkt: A -B Schweriner Damm / C Zur Steinmole
 Verkehrsdaten: Datum V3 - 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 | 537 | 1800 | 0,298 |

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 | 299 | 707 | 607 |
| 6 | 327 | 603 | 447 |
| 4 | 291 | 1362 | 160 |

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 | 607 | 0,492 | 3 | 0,507 |
| 6 | 447 | 0,732 | | |

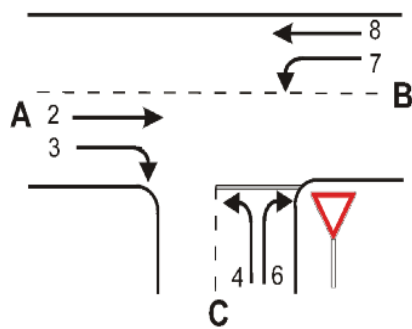
Kapazität der drittrangigen Verkehrsströme

| 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 | 81 | 3,583 |



Formblatt 1c:

Beurteilung einer Einmündung



Knotenpunkt: A -B Schweriner Damm / C Zur Steinmole
 Verkehrsdaten: Datum V3 - 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 | 3,584 | 0 | 618 | 143 |
| | 6 | 0,732 | | | |

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs

| Verkehrsstrom | 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 | 308 | 11,6 | << 45 | B |
| 6 | 120 | 28,7 | < 45 | C |
| 4 | -210 | 999 | > 45 | F |
| 7 + 8 | | | | |
| 4 + 6 | -475 | 999 | > 45 | F |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges} | | | | F |



B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

Knoten E - Schweriner Damm / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E2

Konflikt-Matrix

gedruckt am: 23.02.2010

Zeilenüberschrift: räumender Verkehrsstrom

Spaltenüberschrift: einfahrender Verkehrsstrom

| | K11 | K13 | K21 | K22 | K32 | K33 | FR3 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| K11 | | | | XX | XX | XX | |
| K13 | | | | XX | | | |
| K21 | | | | | XX | | |
| K22 | XX | XX | | | XX | | XX |
| K32 | XX | | XX | XX | | | XX |
| K33 | XX | | | | | | XX |
| FR3 | | | | XX | XX | XX | |

B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

Knoten E - Schweriner Damm / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E2

Zwischenzeiten-Matrix

gedruckt am: 23.02.2010

Zeilenüberschrift: räumender Verkehrsstrom

Spaltenüberschrift: einfahrender Verkehrsstrom

| | K11 | K13 | K21 | K22 | K32 | K33 | FR3 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| K11 | 5 | | | 5 | 5 | 6 | |
| K13 | | 5 | | 5 | | | 7 |
| K21 | | | 5 | | 5 | | |
| K22 | 7 | 7 | | 5 | 6 | | 7 |
| K32 | 5 | | 7 | 7 | 5 | | 5 |
| K33 | 6 | | | | | 5 | 5 |
| FR3 | | 7 | | 7 | 7 | 7 | 5 |

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

B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

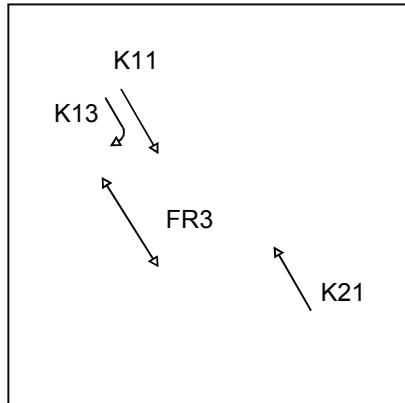
Knoten E - Schweriner Damm / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E2

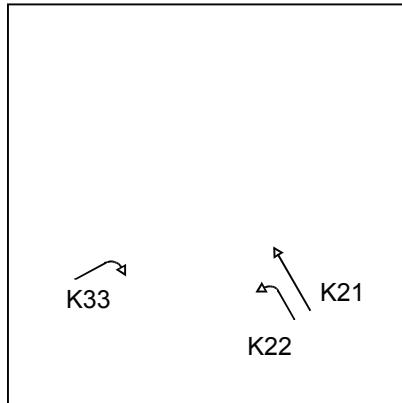
Phasenplan graphisch

gedruckt am: 23.02.2010

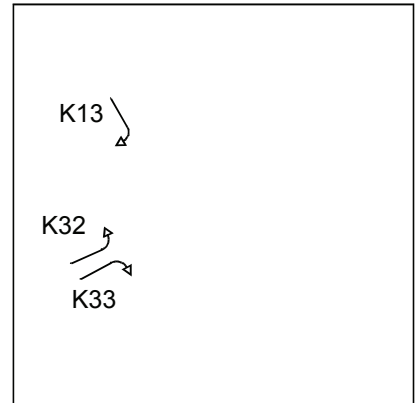
1



2



3



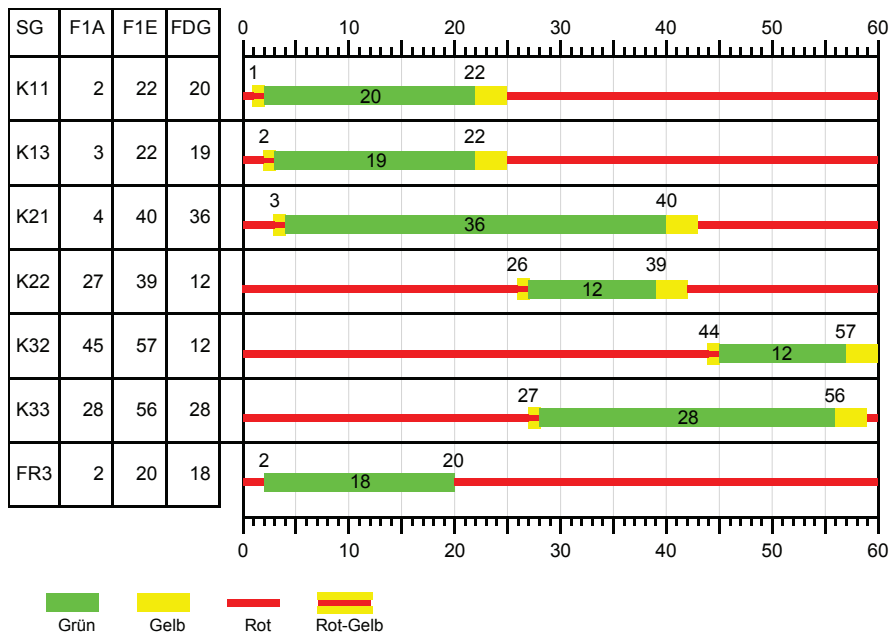
B 192 OU Waren (Müritz) - innerstädtische Varianten

Knoten E - Schweriner Damm / Zur Steinmole

Kurzbezeichnung: E2

Signalprogramm

gedruckt am: 23.02.2010



TU = 60

2+2 - Lösung ohne Westspange

geändert am: 23.02.2010

erstellt von: Kosin

Signalprogramm 1 Variante 5

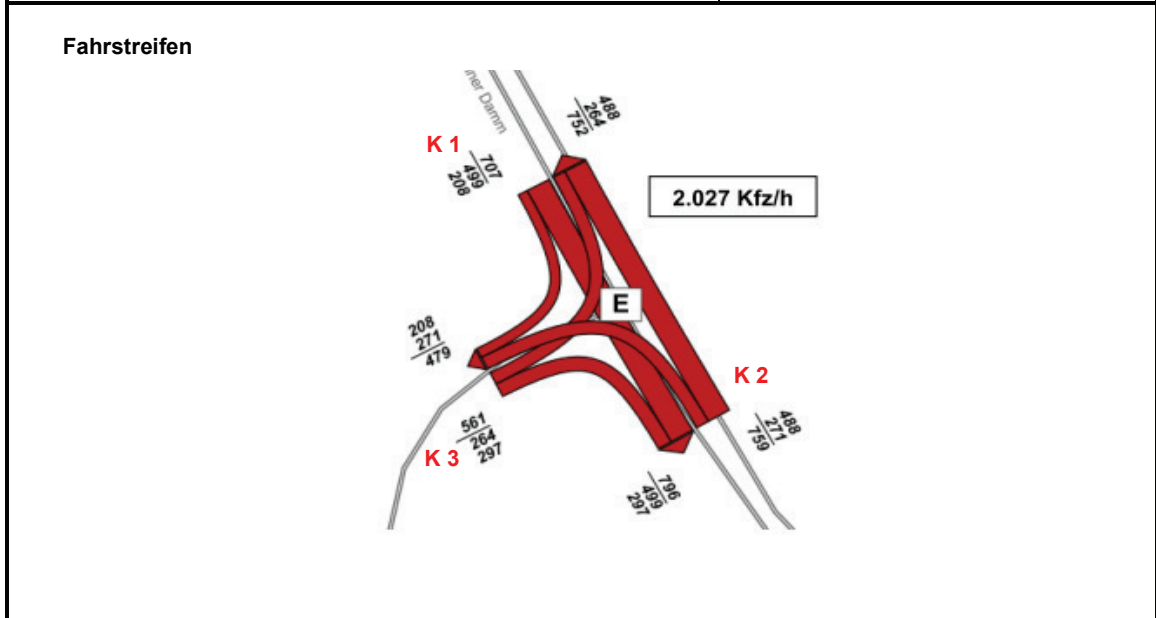
erstellt am: 23.02.2010

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, NEUSTRELITZ

Seite 1 / 1

| | |
|--------------------|--|
| Formblatt 1 | Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage |
| | Ausgangsdaten |

| | |
|--|---|
| Projekt: B 192 OU Waren (Müritz) Knotenpunkt: KP E - 2+2 - Lösung ohne Westspange Zeitabschnitt: 10 % DTV 2025 | Stadt: Waren (Müritz) Datum: 23.02.2010 Bearbeiter: Kosin |
|--|---|



| Nr. | Bez. | Richtung | q _{maßg} | q _{s,st} | SV | f ₁ | Bez. | f ₂ | Bez. | q _s | q _{maßg} | q _{gew.} | q _{maßg} | Bemerkungen |
|-----|------|----------|-------------------|-------------------|----|----------------|------|----------------|------|----------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------|
| | | | [Fz/h] | [Pkw/h] | | | | | | | q _s | | g · q _s | |
| 1 | K11 | gerade | 499 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 1 | | 1864,44 | 0,27 | | | 1 |
| 2 | K13 | rechts | 208 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,9 | R | 1678 | 0,12 | | | |
| 3 | K21 | gerade | 488 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 1 | | 1864,44 | 0,26 | | | |
| 4 | K22 | links | 271 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,95 | R | 1771,22 | 0,15 | | | 2 |
| 5 | K32 | links | 264 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,95 | R | 1771,22 | 0,15 | | | 3 |
| 6 | K33 | rechts | 297 | 2000 | 10 | 0,93 | SV | 0,9 | R | 1678 | 0,18 | | | |
| 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|----------|-----------------------|-----------------------|
| B = 0,30 | T _z = 20 s | t _U = 60 s |
|----------|-----------------------|-----------------------|

