

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1

Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Parameter für die Bewertung von Signalzeitenplänen

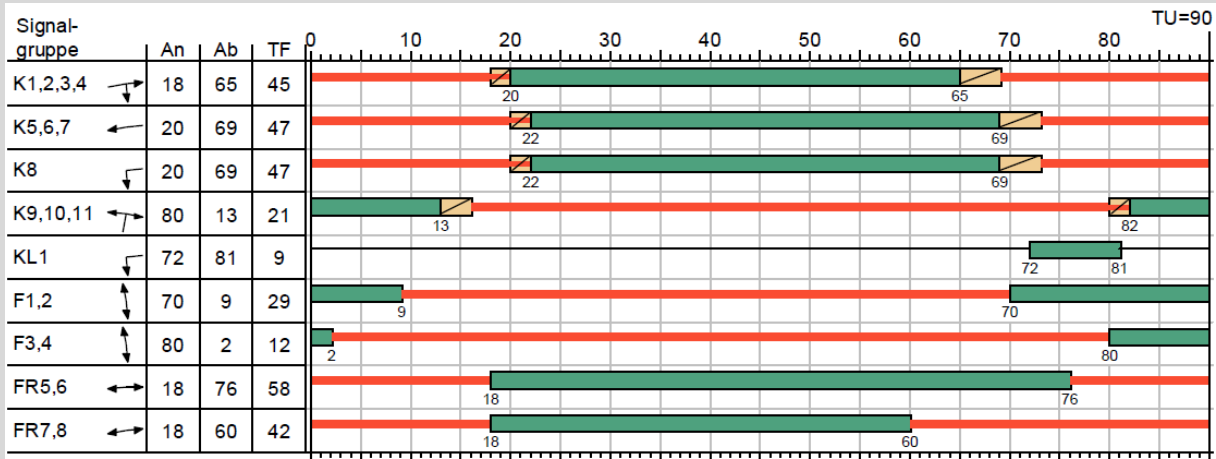
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
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]

Parameter für die Bewertung von Signalzeitenplänen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

LSA Landsberger Allee / Pyramidenring

Analyse



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan Analyse, Frühspitze

MIV - SZP 03 Analyse (TU=90) - Zähldaten 2020 Frühspitze

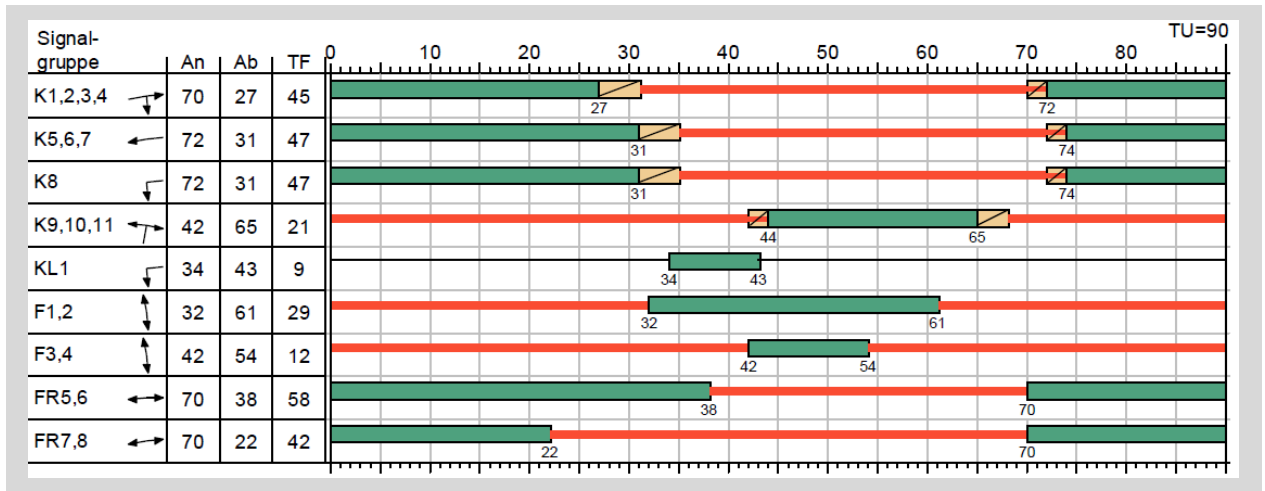
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lv [m]	LK [m]	Nms,95>nc [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	45	46	45	0,511	606	15,150	1,849	1947	994	25	1,009	11,772	17,575	108,297	-	-	0,610	19,288	A	
	3	→	K1,2,3,4	45	46	45	0,511	604	15,100	1,856	1940	991	25	1,004	11,724	17,515	108,033	-	-	0,609	19,269	A	
	1	→	K1,2,3,4	45	46	45	0,511	606	15,150	1,849	1947	995	25	1,004	11,759	17,558	108,298	-	-	0,609	19,255	A	
2	4	←	K5,6,7	47	48	43	0,533	821	20,525	1,841	1955	1042	26	3,026	19,552	27,030	165,910	-	-	0,788	27,376	B	
	3	←	K5,6,7	47	48	43	0,533	821	20,525	1,841	1955	1042	26	3,026	19,552	27,030	165,910	-	-	0,788	27,376	B	
	2	←	K5,6,7	47	48	43	0,533	821	20,525	1,841	1955	1042	26	3,026	19,552	27,030	165,910	-	-	0,788	27,376	B	
3	1	↘	K8, KL1	47	48	43	0,533	176	4,400	1,868	1927	248	6	1,617	5,836	9,922	61,854	-	-	0,710	61,054	D	
	1	↘	K9,10,11	21	22	69	0,244	49	1,225	2,075	1735	423	11	0,073	1,026	2,739	18,948	-	-	0,116	27,089	B	
	2	↘	K9,10,11	21	22	69	0,244	133	3,325	1,973	1825	445	11	0,244	2,956	5,864	38,562	-	-	0,299	29,717	B	
Knotenpunktsummen:								4637				7222											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,694	25,544		
TU = 90 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 Analyse (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts1 [s]	tw1, insel [s]	ts2 [s]	tw2, insel [s]	twmax [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,091	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	32	0,000	48	0,000	48,000	C	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan Analyse, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan Analyse, Spätspitze

MIV - SZP 04 Analyse (TU=90) - Zähldaten 2020 Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,95>nk [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	45	46	45	0,511	879	21,975	1,816	1982	1012	25	7,025	26,354	35,036	212,108		-	0,869	44,345	C	
	3	↖	K1,2,3,4	45	46	45	0,511	876	21,900	1,823	1974	1009	25	6,930	26,175	34,828	211,058		-	0,868	44,063	C	
	1	→	K1,2,3,4	45	46	45	0,511	878	21,950	1,817	1981	1011	25	6,934	26,223	34,884	211,188		-	0,868	44,029	C	
2	4	↖	K5,6,7	47	48	43	0,533	628	15,700	1,822	1976	1053	26	0,943	11,688	17,470	106,078		-	0,596	17,607	A	
	3	↖	K5,6,7	47	48	43	0,533	628	15,700	1,822	1976	1053	26	0,943	11,688	17,470	106,078		-	0,596	17,607	A	
	2	↖	K5,6,7	47	48	43	0,533	627	15,675	1,822	1976	1053	26	0,939	11,659	17,434	105,859		-	0,595	17,582	A	
	1	↖	K8, KL1	47	48	43	0,533	79	1,975	1,800	2000	233	6	0,295	2,111	4,568	27,408		-	0,339	41,093	C	
3	1	↖	K9,10,11	21	22	69	0,244	74	1,850	1,836	1961	478	12	0,103	1,557	3,667	22,442		-	0,155	27,506	B	
	2	↖	K9,10,11	21	22	69	0,244	330	8,250	1,804	1996	487	12	1,411	8,884	13,925	83,717		-	0,678	41,247	C	
Knotenpunktsummen:								4999				7389											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,734	33,660		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 04 Analyse (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
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,091	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	32	0,000	48	0,000	48,000	C	

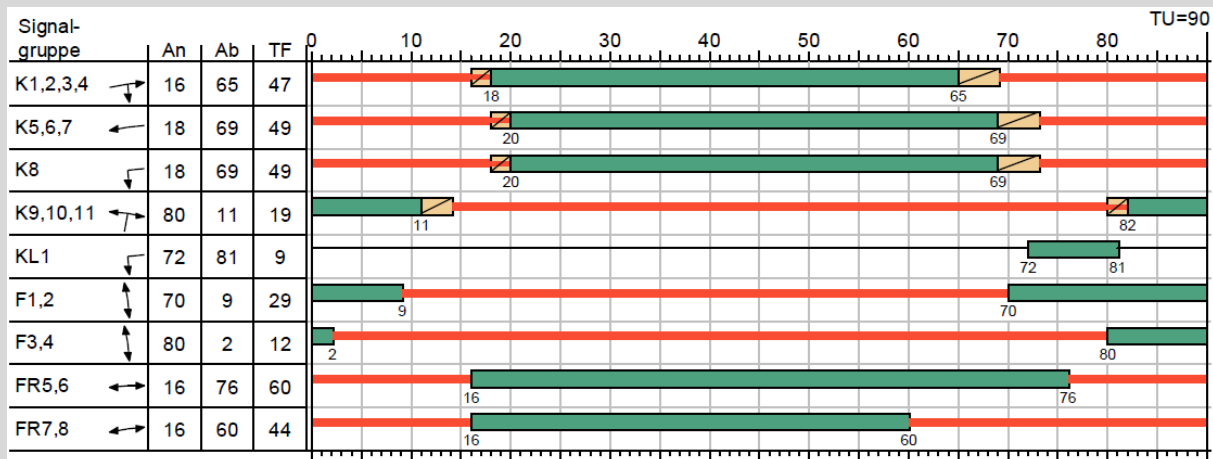
KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan Analyse, Spätspitze

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Prognose-Nullfall (Variante 1)



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PNF V1, Frühspitze

MIV - SZP 03 PNF angepasst (TU=90) - PNF Frühspitze

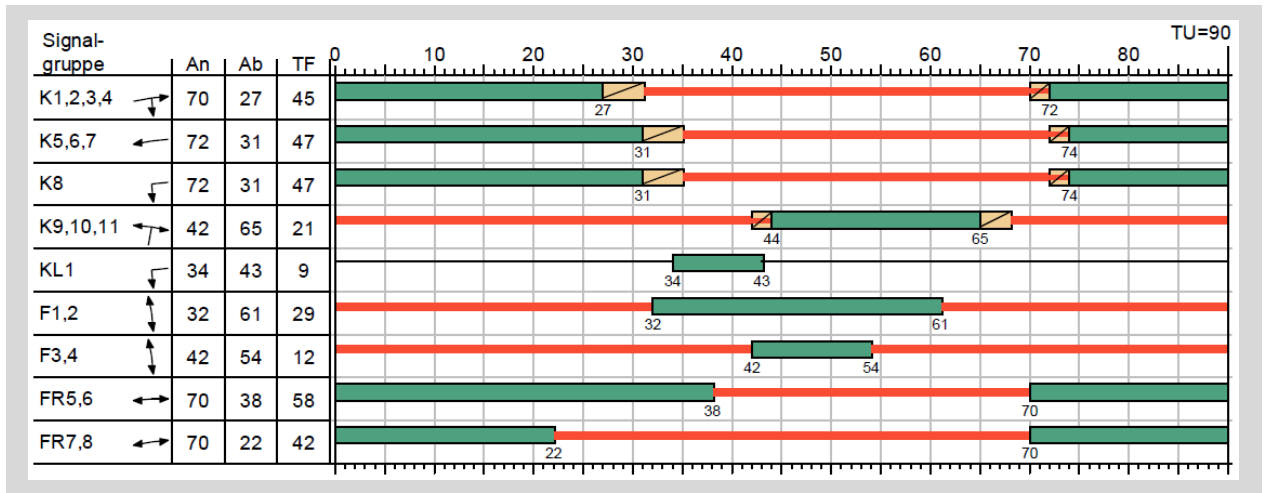
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ta [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nmes [Kfz]	Li [m]	LK [m]	Nmes>mk [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	47	48	43	0,533	639	15,975	1,849	1947	1038	26	1,040	12,147	18,041	111,169		-	0,616	18,218	A	
	3	→	K1,2,3,4	47	48	43	0,533	637	15,925	1,855	1941	1035	26	1,035	12,099	17,982	110,913		-	0,615	18,200	A	
	1	→	K1,2,3,4	47	48	43	0,533	640	16,000	1,849	1947	1039	26	1,040	12,164	18,063	111,413		-	0,616	18,214	A	
2	4	←	K5,6,7	49	50	41	0,556	867	21,675	1,840	1957	1087	27	3,308	20,607	28,284	173,437		-	0,798	26,902	B	
	3	←	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
	2	←	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
3	1	↙	K8, KL1	49	50	41	0,556	185	4,625	1,866	1930	245	6	2,088	6,554	10,884	67,720		-	0,755	68,614	D	
	1	↘	K9,10,11	19	20	71	0,222	52	1,300	2,086	1726	383	10	0,088	1,131	2,930	20,375		-	0,136	28,913	B	
	2	↘	K9,10,11	19	20	71	0,222	140	3,500	1,973	1825	405	10	0,306	3,256	6,308	41,481		-	0,346	32,224	B	
Knotenpunktsummen:								4892				7406											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,705	25,209		
TU = 90 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 PNF angepasst (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts1 [s]	tw1, Insel [s]	ts2 [s]	tw2, Insel [s]	twmax [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,091	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	30	0,000	46	0,000	46,000	C	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PNF V1, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PNF V1, Spätspitze

MIV - SZP 04 PNF (TU=90) - PNF Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,95>nks [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	45	46	45	0,511	927	23,175	1,818	1980	1012	25	13,326	34,631	44,584	270,179		-	0,916	67,634	D	
	3	↖	K1,2,3,4	45	46	45	0,511	925	23,125	1,821	1977	1009	25	13,488	34,767	44,739	270,850		-	0,917	68,373	D	
	1	→	K1,2,3,4	45	46	45	0,511	926	23,150	1,819	1979	1011	25	13,319	34,601	44,549	269,967		-	0,916	67,656	D	
2	4	↖	K5,6,7	47	48	43	0,533	663	16,575	1,822	1976	1053	26	1,115	12,769	18,812	114,226		-	0,630	18,587	A	
	3	↖	K5,6,7	47	48	43	0,533	662	16,550	1,822	1976	1053	26	1,110	12,737	18,773	113,990		-	0,629	18,559	A	
	2	↖	K5,6,7	47	48	43	0,533	662	16,550	1,822	1976	1053	26	1,110	12,737	18,773	113,990		-	0,629	18,559	A	
	1	↖	K8, KL1	47	48	43	0,533	84	2,100	1,800	2000	230	6	0,333	2,273	4,823	28,938		-	0,365	42,001	C	
3	1	↖	K9,10,11	21	22	69	0,244	78	1,950	1,834	1963	479	12	0,109	1,644	3,812	23,307		-	0,163	27,603	B	
	2	↖	K9,10,11	21	22	69	0,244	348	8,700	1,804	1996	487	12	1,741	9,708	14,977	90,042		-	0,715	44,024	C	
Knotenpunktsummen:								5275				7387											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,775	46,728		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 04 PNF (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts1 [s]	tw1, Insel [s]	ts2 [s]	tw2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,091	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	32	0,000	48	0,000	48,000	C	

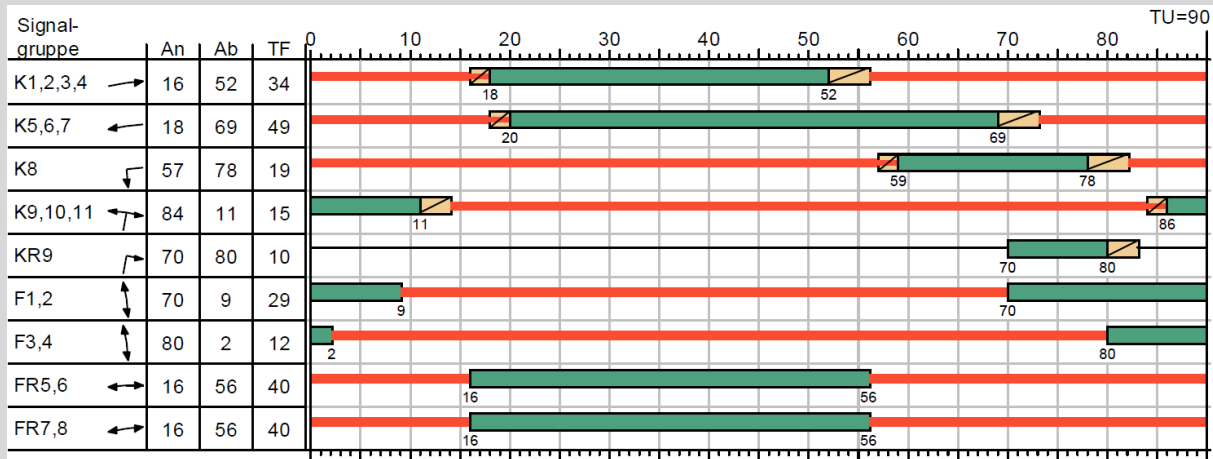
KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PNF V1, Spätspitze

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Prognose-Nullfall (Variante 2)



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PNF V2, Frühspitze

MIV - SZP 03 PNF sep. LA+RA (TU=90) - PNF Frühspitze

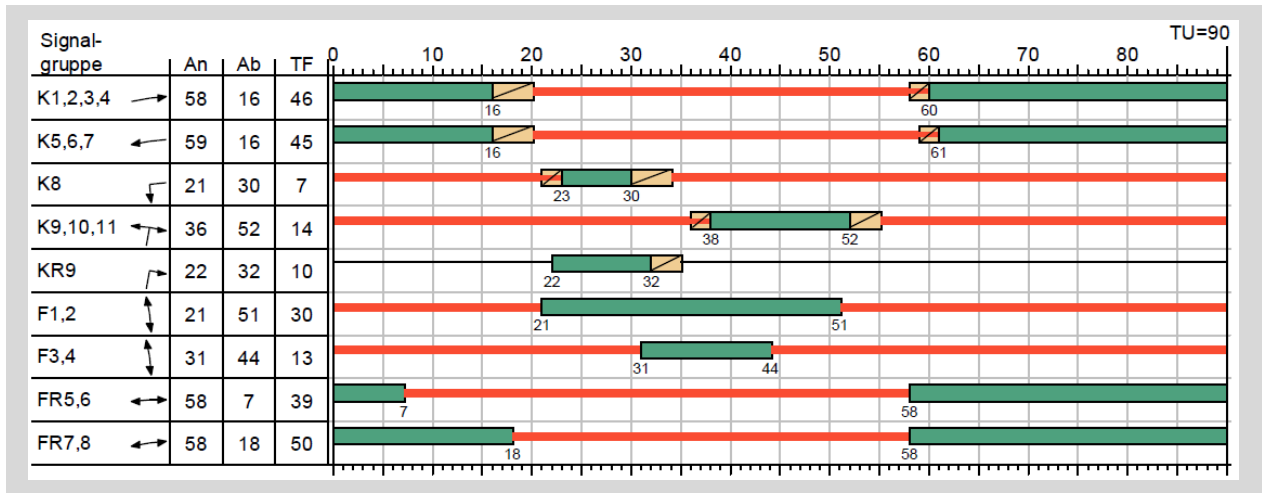
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS.95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS.95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	34	35	56	0,389	639	15,975	1,849	1947	757	19	4,934	19,466	26,928	165,930		-	0,844	48,475	C	
	3	↘	K1,2,3,4	34	35	56	0,389	637	15,925	1,855	1941	755	19	4,932	19,418	26,871	165,740		-	0,844	48,528	C	
	1	→	K1,2,3,4	34	35	56	0,389	640	16,000	1,849	1947	758	19	4,936	19,490	26,956	166,265		-	0,844	48,454	C	
2	4	←	K5,6,7	49	50	41	0,556	867	21,675	1,840	1957	1087	27	3,308	20,607	28,284	173,437		-	0,798	26,902	B	
	3	←	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
	2	←	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
3	1	↘	K8	19	20	71	0,222	185	4,625	1,866	1930	428	11	0,450	4,430	7,990	49,714		-	0,432	33,912	B	
	1	↘	K9,10,11	15	16	75	0,178	52	1,300	2,086	1726	307	8	0,114	1,216	3,081	21,425		-	0,169	32,686	B	
	2	↘	K9,10,11, KR9	25	26	65	0,289	140	3,500	1,973	1825	527	13	0,206	2,902	5,783	38,029		-	0,266	26,050	B	
Knotenpunktssummen:								4892				6793											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,780	35,618		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 PNF sep. LA+RA (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
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,091	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	50	0,000	50	0,000	50,000	C	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PNF V2, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PNF V2, Spätspitze

MIV - SZP 04 PNF sep LA+RA (TU=90) - PNF Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS95>Ptk [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	927	23,175	1,818	1980	1034	26	10,331	31,163	40,604	246,060		-	0,897	55,304	D	
	3	↘	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	925	23,125	1,821	1977	1031	26	10,319	31,106	40,538	245,417		-	0,897	55,366	D	
	1	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	926	23,150	1,819	1979	1033	26	10,183	30,972	40,384	244,727		-	0,896	54,804	D	
2	4	↖	K5,6,7	45	46	45	0,511	663	16,575	1,822	1976	1010	25	1,276	13,468	19,675	119,467		-	0,656	20,734	B	
	3	↖	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	2	↖	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	1	↖	K8	7	8	83	0,089	84	2,100	1,800	2000	178	4	0,529	2,526	5,214	31,284		-	0,472	49,683	C	
3	1	↗	K9,10,11	14	15	76	0,167	78	1,950	1,834	1963	328	8	0,177	1,869	4,181	25,563		-	0,238	34,460	B	
	2	↗	K9,10,11, KR9	24	25	66	0,278	348	8,700	1,804	1996	555	14	1,088	8,695	13,682	82,256		-	0,627	35,467	C	
Knotenpunktsummen:								5275				7189											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,771	40,489		
TU = 90 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 04 PNF sep LA+RA (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
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	60	0,091	77	0,000	77,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	51	0,000	40	0,000	51,000	C	

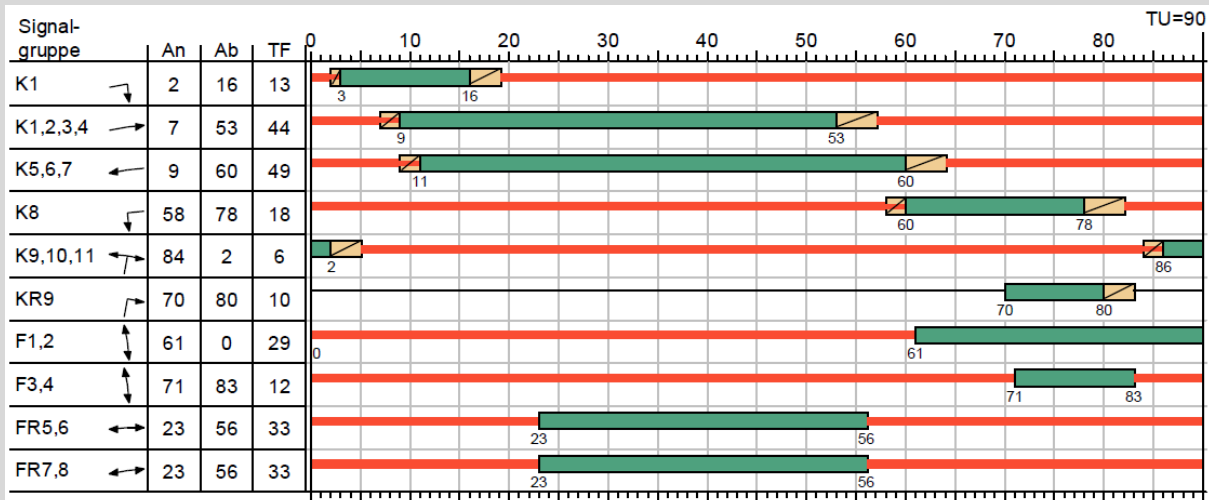
KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PNF V2, Spätspitze

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Prognose-Nullfall (Variante 3)



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PNF V3, Frühspitze

MIV - SZP 03 PNF sep LA+RA (TU=90) - PNF Frühspitze

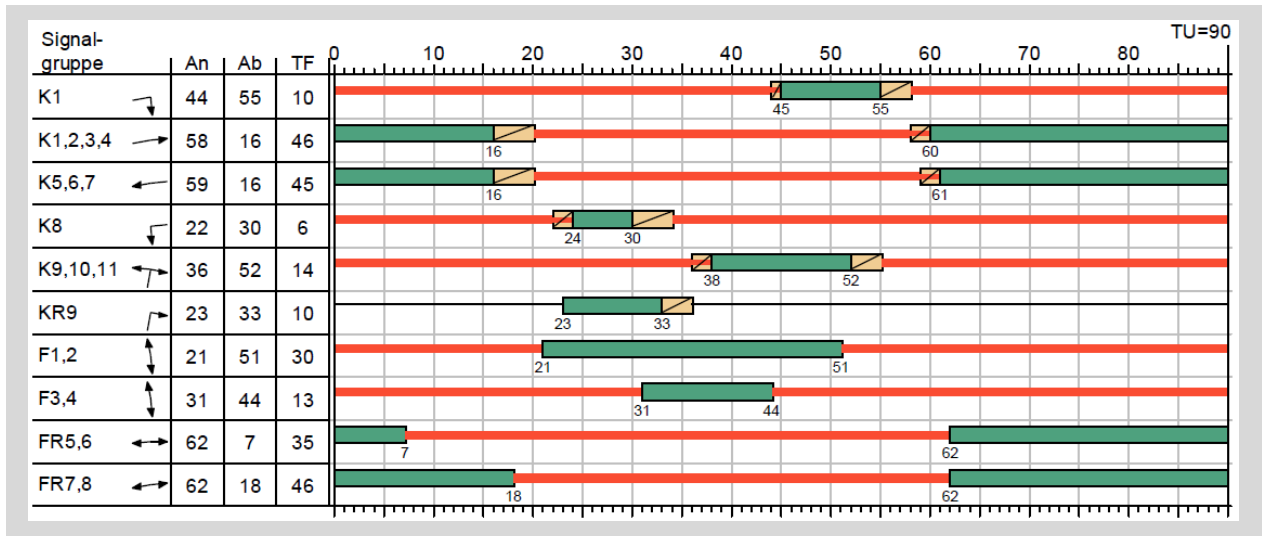
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,ss [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,ss>nc [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	44	45	46	0,500	909	22,725	1,849	1947	974	24	16,314	37,612	47,984	295,677	-	0,933	81,385	E	
	3	↘	K1	13	14	77	0,156	98	2,450	1,883	1912	298	7	0,282	2,462	5,116	32,108	-	0,329	37,196	C	
	1	→	K1,2,3,4	44	45	46	0,500	909	22,725	1,849	1947	974	24	16,314	37,612	47,984	295,965	-	0,933	81,385	E	
2	4	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	867	21,675	1,840	1957	1087	27	3,308	20,607	28,284	173,437	-	0,798	26,902	B	
	3	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128	-	0,797	26,790	B	
	2	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128	-	0,797	26,790	B	
	1	↘	K8	18	19	72	0,211	185	4,625	1,866	1930	407	10	0,497	4,534	8,135	50,616	-	0,455	35,384	C	
3	1	↘	K9,10,11	6	7	84	0,078	52	1,300	2,086	1726	135	3	0,362	1,598	3,736	25,980	-	0,385	49,091	C	
	2	↘	K9,10,11, KR9	16	17	74	0,189	140	3,500	1,973	1825	345	9	0,401	3,475	6,628	43,586	-	0,406	36,241	C	
Knotenpunktsummen:								4892				6394										
Gewichtete Mittelwerte:																			0,810	48,140		
TU = 90 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																						

Fußgängerverkehr - SZP 03 PNF sep LA+RA (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Inset [s]	ts 2 [s]	tw 2, Inset [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,091	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	57	0,000	57	0,000	57,000	D	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PNF V3, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PNF V3, Spätspitze

MIV - SZP 04 PNF sep LA+RA (TU=90) - PNF Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr	ta	ts	fa	q	m	ts	qs	C	nc	Nge	Nms	Nms,ss	Lx	LK	Nms,ss>nc	x	tw	QSV	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	1329	33,225	1,818	1980	1034	26	149,566	182,791	205,657	1246,281		-	1,285	542,243	F	
	3	↙	K1	10	11	80	0,122	120	3,000	1,856	1940	237	6	0,615	3,422	6,551	40,524		-	0,506	46,314	C	
	1	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	1329	33,225	1,819	1979	1033	26	150,445	183,670	206,590	1251,935		-	1,287	545,810	F	
2	4	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	663	16,575	1,822	1976	1010	25	1,276	13,468	19,675	119,467		-	0,656	20,734	B	
	3	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	2	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	1	↙	K8	6	7	84	0,078	84	2,100	1,800	2000	156	4	0,698	2,719	5,508	33,048		-	0,538	56,037	D	
3	1	↙	K9,10,11	14	15	76	0,167	78	1,950	1,834	1963	328	8	0,177	1,869	4,181	25,563		-	0,238	34,460	B	
	2	↙	K9,10,11, KR9	24	25	66	0,278	348	8,700	1,804	1996	555	14	1,088	8,695	13,682	82,256		-	0,627	35,467	C	
Knotenpunktsummen:								5275				6373											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,960	286,724		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 04 PNF sep LA+RA (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1	tw 1, insel	ts 2	tw 2, insel	tw max	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	60	0,091	77	0,000	77,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	55	0,000	44	0,000	55,000	C	

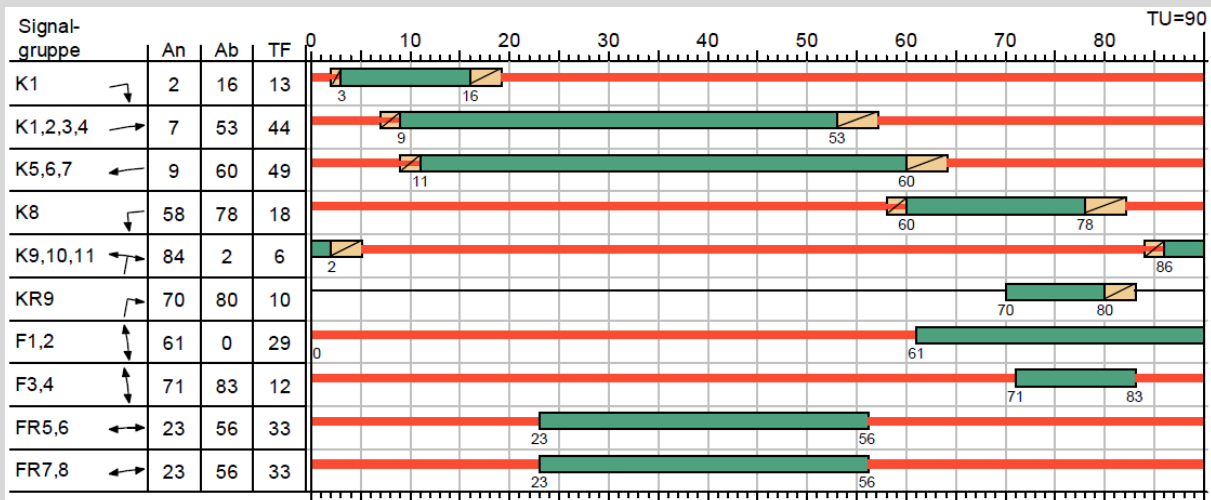
KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PNF V3, Spätspitze

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Prognose-Nullfall (Variante 4)



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PNF V4, Frühspitze

MIV - SZP 03 PNF sep LA+RA (TU=90) - PNF Frühspitze

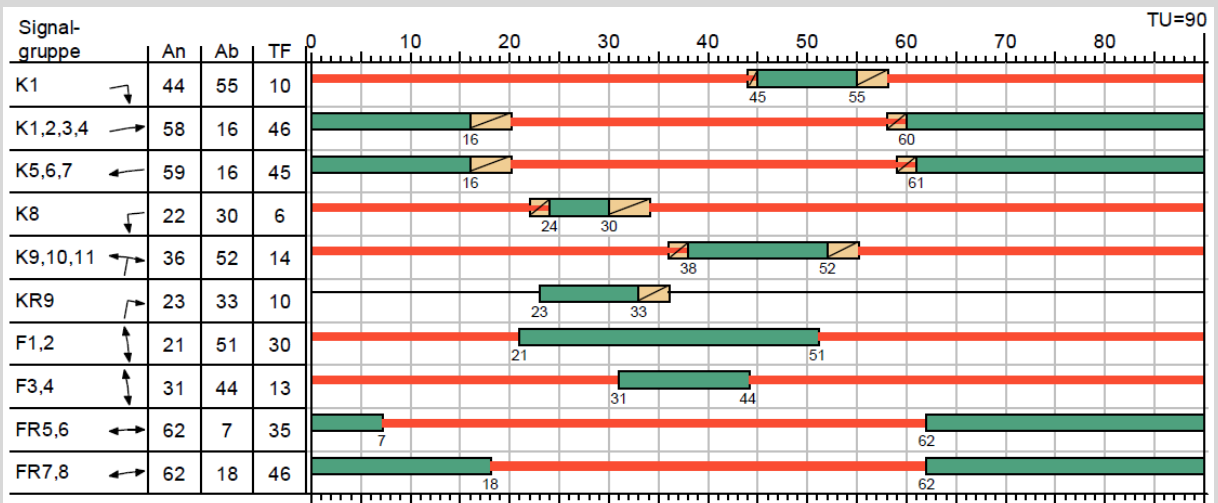
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>nk [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	44	45	46	0,500	606	15,150	1,849	1947	974	24	1,070	12,064	17,938	110,534		-	0,622	20,283	B	
	3	→	K1,2,3,4	44	45	46	0,500	606	15,150	1,849	1947	974	24	1,070	12,064	17,938	110,534		-	0,622	20,283	B	
	7	↘	K1	13	14	77	0,156	98	2,450	1,883	1912	298	7	0,282	2,462	5,116	32,108		-	0,329	37,196	C	
	1	→	K1,2,3,4	44	45	46	0,500	606	15,150	1,849	1947	975	24	1,070	12,052	17,923	110,549		-	0,622	20,228	B	
2	4	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	867	21,675	1,840	1957	1087	27	3,308	20,607	28,284	173,437		-	0,798	26,902	B	
	3	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
	2	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
	1	↘	K8	18	19	72	0,211	185	4,625	1,866	1930	407	10	0,497	4,534	8,135	50,616		-	0,455	35,384	C	
3	1	↘	K9,10,11	6	7	84	0,078	52	1,300	2,086	1726	135	3	0,362	1,598	3,736	25,980		-	0,385	49,091	C	
	2	↘	K9,10,11, KR9	16	17	74	0,189	140	3,500	1,973	1825	345	9	0,401	3,475	6,628	43,586		-	0,406	36,241	C	
Knotenpunktsummen:								4892				7369											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,694	25,426		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 PNF sep LA+RA (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
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	57	0,000	57	0,000	57,000	D	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PNF V4, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PNF V4, Spätspitze

MIV - SZP 04 PNF sep LA+RA (TU=90) - PNF Spätspitze

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]	C [Kfz/h]	n _c [Kfz/U]	N _{ge} [Kfz]	N _{ms} [Kfz]	N _{ms,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{ms,95>n_k} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1,2,3,4	46	47	44	0,522	886	22,150	1,816	1982	1034	26	6,077	25,235	33,731	204,207		-	0,857	39,763	C	
	3		K1,2,3,4	46	47	44	0,522	886	22,150	1,816	1982	1034	26	6,077	25,235	33,731	204,207		-	0,857	39,763	C	
	7		K1	10	11	80	0,122	120	3,000	1,856	1940	237	6	0,615	3,422	6,551	40,524		-	0,506	46,314	C	
	1		K1,2,3,4	46	47	44	0,522	886	22,150	1,817	1981	1033	26	6,150	25,326	33,837	204,849		-	0,858	40,055	C	
2	4		K5,6,7	45	46	45	0,511	663	16,575	1,822	1976	1010	25	1,276	13,468	19,675	119,467		-	0,656	20,734	B	
	3		K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	2		K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	1		K8	6	7	84	0,078	84	2,100	1,800	2000	156	4	0,698	2,719	5,508	33,048		-	0,538	56,037	D	
3	1		K9,10,11	14	15	76	0,167	78	1,950	1,834	1963	328	8	0,177	1,869	4,181	25,563		-	0,238	34,460	B	
	2		K9,10,11, KR9	24	25	66	0,278	348	8,700	1,804	1996	555	14	1,088	8,695	13,682	82,256		-	0,627	35,467	C	
Knotenpunktssummen:								5275				7407											
Gewichtete Mittelwerte:																					0,744	32,681	
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 04 PNF sep LA+RA (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts1 [s]	tw1, Insel [s]	ts2 [s]	tw2, Insel [s]	twmax [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	60	0,000	77	0,000	77,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	55	0,000	44	0,000	55,000	C	

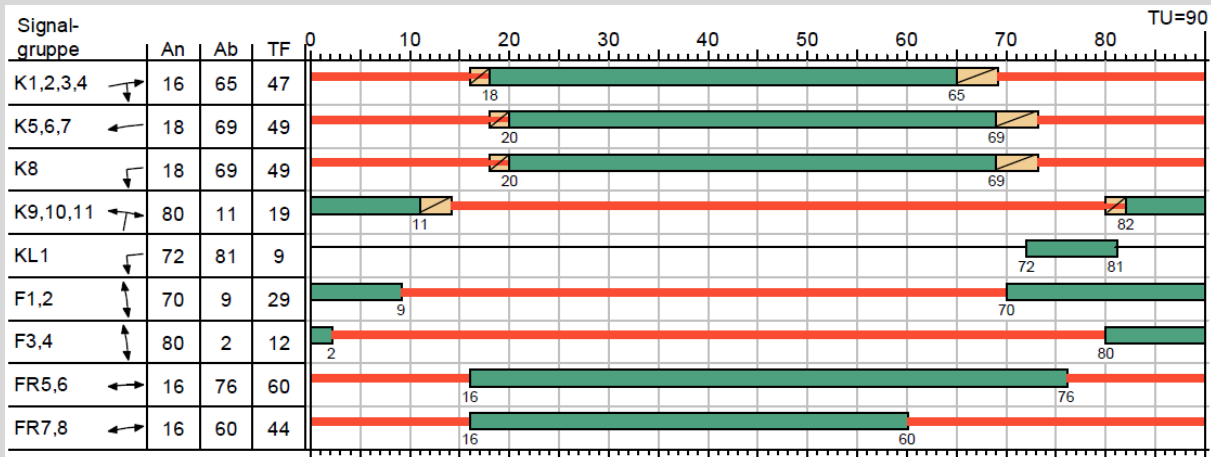
KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PNF V4, Spätspitze

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Planfall (Variante 1)



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PF V1, Frühspitze

MIV - SZP 03 PF angepasst (TU=90) - PF Frühspitze

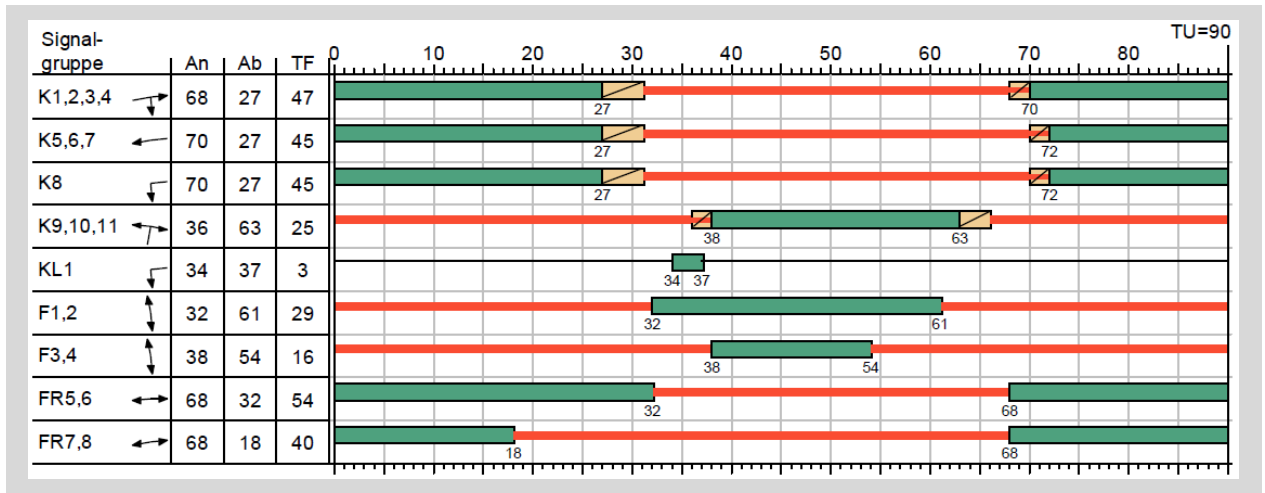
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lv [m]	LK [m]	NMS,95>TK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	47	48	43	0,533	671	16,775	1,850	1946	1038	26	1,211	13,159	19,294	119,005	-	-	0,646	19,168	A	
	3	→	K1,2,3,4	47	48	43	0,533	666	16,650	1,865	1930	1029	26	1,217	13,085	19,203	118,329	-	-	0,647	19,238	A	
	1	→	K1,2,3,4	47	48	43	0,533	672	16,800	1,848	1948	1039	26	1,217	13,192	19,335	119,142	-	-	0,647	19,197	A	
2	4	←	K5,6,7	49	50	41	0,556	867	21,675	1,840	1957	1087	27	3,308	20,607	28,284	173,437	-	-	0,798	26,902	B	
	3	←	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128	-	-	0,797	26,790	B	
	2	←	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128	-	-	0,797	26,790	B	
3	1	↙	K8, KL1	49	50	41	0,556	356	8,900	1,884	1911	234	6	62,383	71,283	85,562	537,500	-	-	1,521	999,248	F	
	1	↘	K9,10,11	19	20	71	0,222	66	1,650	2,128	1692	376	9	0,120	1,456	3,497	24,801	-	-	0,176	29,494	B	
	2	↘	K9,10,11	19	20	71	0,222	178	4,450	2,012	1789	397	10	0,482	4,326	7,844	52,618	-	-	0,448	34,617	B	
Knotenpunktsummen:								5208				7374											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,769	90,657		
TU = 90 s T = 3600 s Instationsitätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 PF angepasst (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
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,091	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	30	0,000	46	0,000	46,000	C	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PF V1, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PF V1, Spätspitze

MIV - SZP 04 PF, angepasst (TU=90) - PF Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	N _{MS,95>nc} [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	47	48	43	0,533	956	23,900	1,816	1982	1055	26	11,838	33,422	43,199	261,527		-	0,906	59,374	D	
	3	↘	K1,2,3,4	47	48	43	0,533	951	23,775	1,829	1969	1049	26	11,974	33,468	43,252	262,107		-	0,907	60,091	D	
	1	→	K1,2,3,4	47	48	43	0,533	955	23,875	1,817	1981	1054	26	11,833	33,395	43,168	261,339		-	0,906	59,395	D	
2	4	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	663	16,575	1,822	1976	1010	25	1,276	13,468	19,675	119,467		-	0,656	20,734	B	
	3	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	2	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	1	↘	K8, KL1	45	46	45	0,511	135	3,375	1,800	2000	218	5	1,016	4,241	7,724	46,344		-	0,619	55,087	D	
3	1	↘	K9,10,11	25	26	65	0,289	109	2,725	1,949	1847	534	13	0,144	2,203	4,713	30,625		-	0,204	25,145	B	
	2	↘	K9,10,11	25	26	65	0,289	485	12,125	1,816	1982	573	14	4,749	16,160	22,959	138,994		-	0,846	59,947	D	
Knotenpunktsummen:								5578				7513											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,791	45,004		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

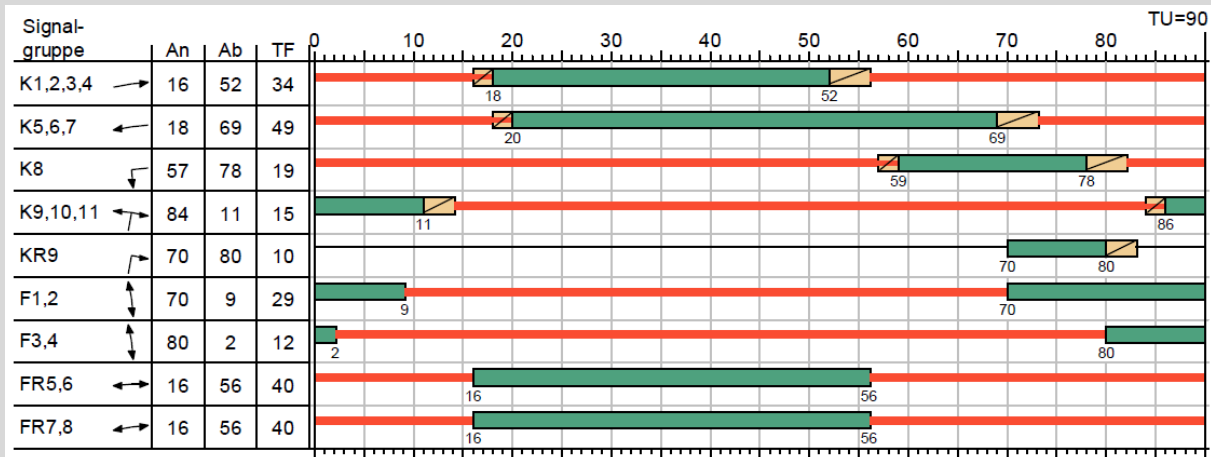
Fußgängerverkehr - SZP 04 PF, angepasst (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Inset [s]	ts 2 [s]	tw 2, Inset [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	74	0,000	74,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	36	0,000	50	0,000	50,000	C	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PF V1, Spätspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Planfall (Variante 2)



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PF V2, Frühspitze

MIV - SZP 03 PF sep. LA+RA (TU=90) - PF Frühspitze

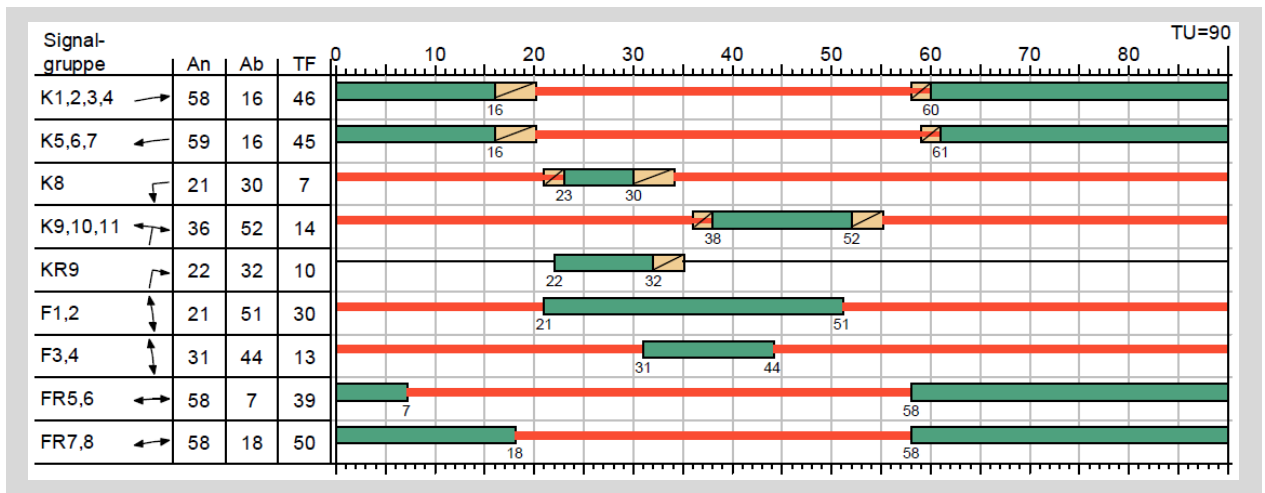
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,95>nc [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	34	35	56	0,389	671	16,775	1,850	1946	757	19	7,924	23,564	31,774	195,982		-	0,886	63,317	D	
	3	↘	K1,2,3,4	34	35	56	0,389	666	16,650	1,865	1930	751	19	7,996	23,529	31,733	195,539		-	0,887	63,980	D	
	1	→	K1,2,3,4	34	35	56	0,389	672	16,800	1,848	1948	757	19	8,117	23,799	32,050	197,492		-	0,888	64,266	D	
2	4	↙	K5,6,7	49	50	41	0,556	867	21,675	1,840	1957	1087	27	3,308	20,607	28,284	173,437		-	0,798	26,902	B	
	3	↙	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
	2	↙	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
3	1	↘	K8	19	20	71	0,222	356	8,900	1,884	1911	424	11	4,195	12,706	18,734	117,687		-	0,840	69,099	D	
	1	↘	K9,10,11	15	16	75	0,178	66	1,650	2,128	1692	301	8	0,158	1,569	3,687	26,148		-	0,219	33,529	B	
	2	↘	K9,10,11, KR9	25	26	65	0,289	178	4,450	2,012	1789	517	13	0,303	3,816	7,120	47,761		-	0,344	27,370	B	
Knotenpunktssummen:								5208				6768											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,812	44,104		
TU = 90 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 PF sep. LA+RA (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
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,091	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	50	0,000	50	0,000	50,000	C	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PF V2, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PF V2, Spätspitze

MIV - SZP 04 PF sep LA+RA (TU=90) - PF Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,ss [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,ss>nc [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	956	23,900	1,816	1982	1034	26	15,251	37,342	47,677	288,637		-	0,925	72,980	E	
	3	↘	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	951	23,775	1,829	1969	1028	26	15,197	37,172	47,483	287,747		-	0,925	73,101	E	
	1	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	955	23,875	1,817	1981	1033	26	15,037	37,082	47,381	286,845		-	0,924	72,266	E	
2	4	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	663	16,575	1,822	1976	1010	25	1,276	13,468	19,675	119,467		-	0,656	20,734	B	
	3	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	2	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	1	↘	K8	7	8	83	0,089	135	3,375	1,800	2000	178	4	2,029	5,326	9,229	55,374		-	0,758	81,084	E	
3	1	↘	K9,10,11	14	15	76	0,167	109	2,725	1,949	1847	308	8	0,317	2,730	5,524	35,895		-	0,354	36,892	C	
	2	↘	K9,10,11, KR9	24	25	66	0,278	485	12,125	1,816	1982	551	14	6,602	18,192	25,405	153,802		-	0,880	74,190	E	
Knotenpunktsummen:								5578				7162											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,810	53,855		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 04 PF sep LA+RA (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
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	60	0,091	77	0,000	77,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	51	0,000	40	0,000	51,000	C	

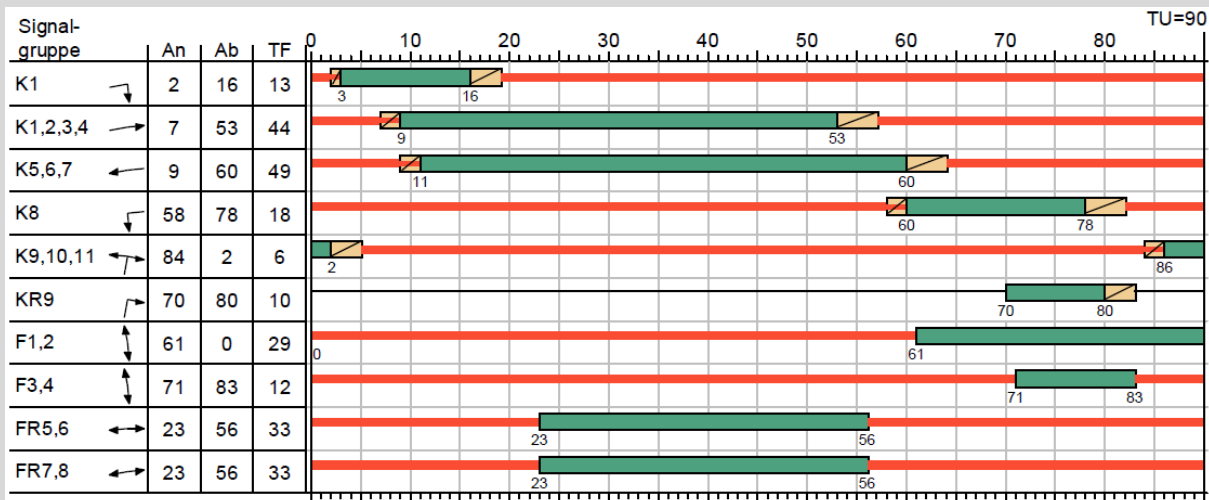
KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PF V2, Spätspitze

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Planfall (Variante 3)



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PF V3, Frühspitze

MIV - SZP 03 PF sep. LA+RA (TU=90) - PF Frühspitze

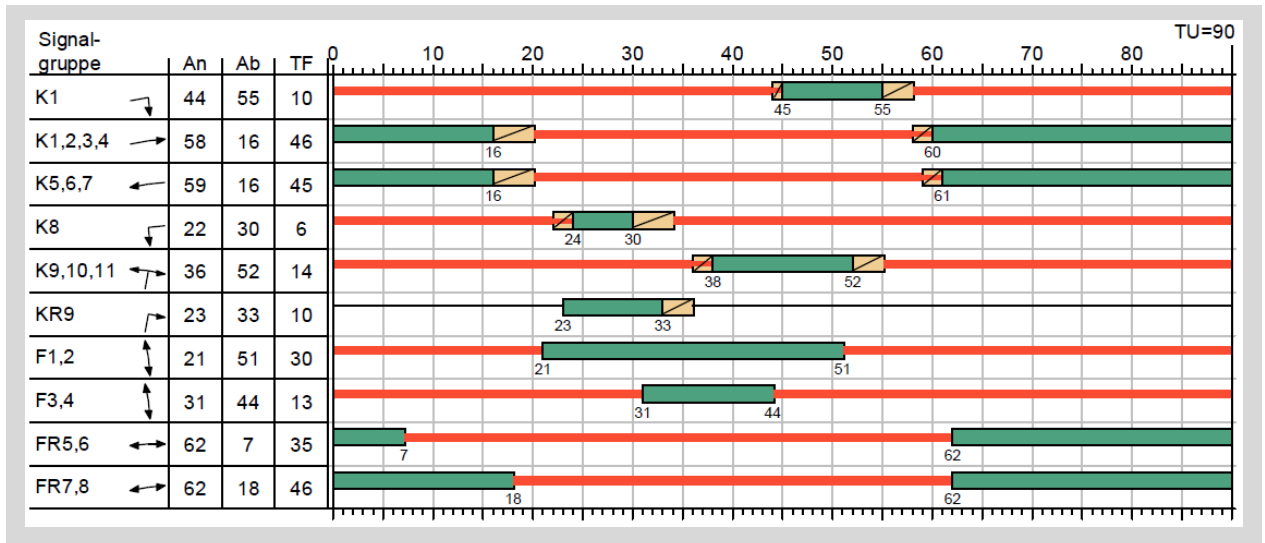
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ts [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,ss [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,ss>nc [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	44	45	46	0,500	909	22,725	1,849	1947	974	24	16,314	37,612	47,984	295,677		-	0,933	81,385	E	
	3	↘	K1	13	14	77	0,156	191	4,775	1,906	1889	295	7	1,178	5,661	9,685	61,538		-	0,647	50,030	D	
	1	→	K1,2,3,4	44	45	46	0,500	909	22,725	1,849	1947	974	24	16,314	37,612	47,984	295,965		-	0,933	81,385	E	
2	4	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	867	21,675	1,840	1957	1087	27	3,308	20,607	28,284	173,437		-	0,798	26,902	B	
	3	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
	2	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
	1	↘	K8	18	19	72	0,211	356	8,900	1,884	1911	403	10	6,041	14,671	21,149	132,858		-	0,883	88,392	E	
3	1	↘	K9,10,11	6	7	84	0,078	66	1,650	2,128	1692	132	3	0,591	2,174	4,668	33,105		-	0,500	55,924	D	
	2	↘	K9,10,11, KR9	16	17	74	0,189	178	4,450	2,012	1789	338	8	0,678	4,686	8,347	55,992		-	0,527	40,093	C	
Knotenpunktsummen:								5208				6377											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,832	51,754		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 PF sep. LA+RA (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
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,091	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	57	0,000	57	0,000	57,000	D	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PF V3, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PF V3, Spätspitze

MIV - SZP 04 PF sep LA+RA (TU=90) - PF Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr	ta	ts	fa	q	m	ts	qs	C	nc	Nca	Nms	Nms,95	Lv	LK	Nms,95>nk	x	tw	QSV	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	1329	33,225	1,818	1980	1034	26	149,566	182,791	205,657	1246,281		-	1,285	542,243	F	
	3	↖	K1	10	11	80	0,122	204	5,100	1,867	1928	235	6	4,368	9,376	14,555	90,561		-	0,868	105,712	E	
	1	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	1329	33,225	1,819	1979	1033	26	150,445	183,670	206,590	1251,935		-	1,287	545,810	F	
2	4	↖	K5,6,7	45	46	45	0,511	663	16,575	1,822	1976	1010	25	1,276	13,468	19,675	119,467		-	0,656	20,734	B	
	3	↖	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	2	↖	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	1	↖	K8	6	7	84	0,078	135	3,375	1,800	2000	156	4	3,670	7,007	11,484	68,904		-	0,865	125,714	E	
3	1	↖	K9,10,11	14	15	76	0,167	109	2,725	1,949	1847	308	8	0,317	2,730	5,524	35,895		-	0,354	36,892	C	
	2	↖	K9,10,11, KR9	24	25	66	0,278	485	12,125	1,816	1982	551	14	6,602	18,192	25,405	153,802		-	0,880	74,190	E	
Knotenpunktsummen:								5578				6347											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,982	280,694		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 04 PF sep LA+RA (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1	tw 1, Insel	ts 2	tw 2, Insel	tw max	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	60	0,091	77	0,000	77,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	55	0,000	44	0,000	55,000	C	

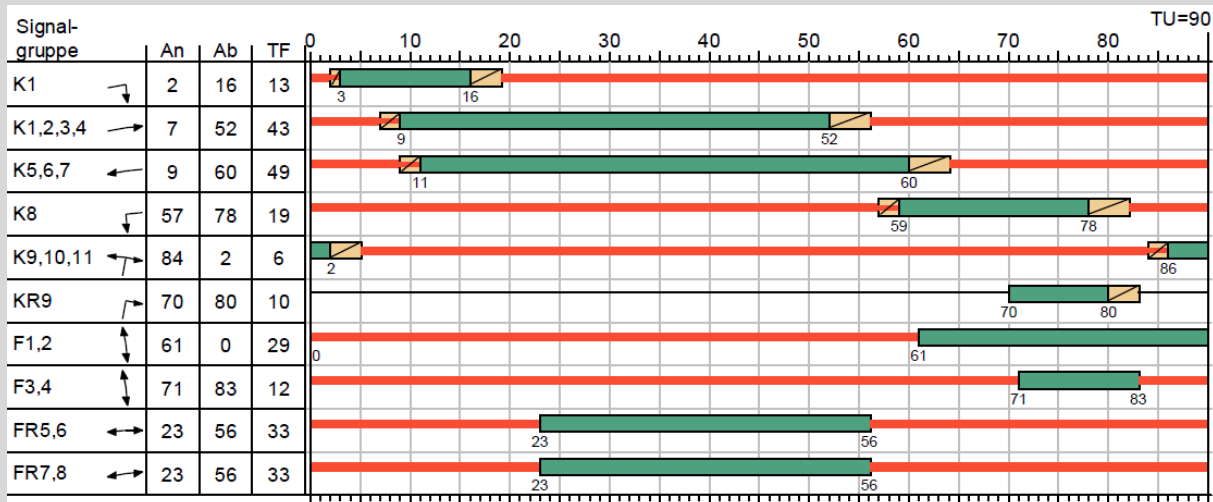
KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PF V3, Spätspitze

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Planfall (Variante 4)



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PF V4, Frühspitze

MIV - SZP 03 PF sep. LA+RA (TU=90) - PF Frühspitze

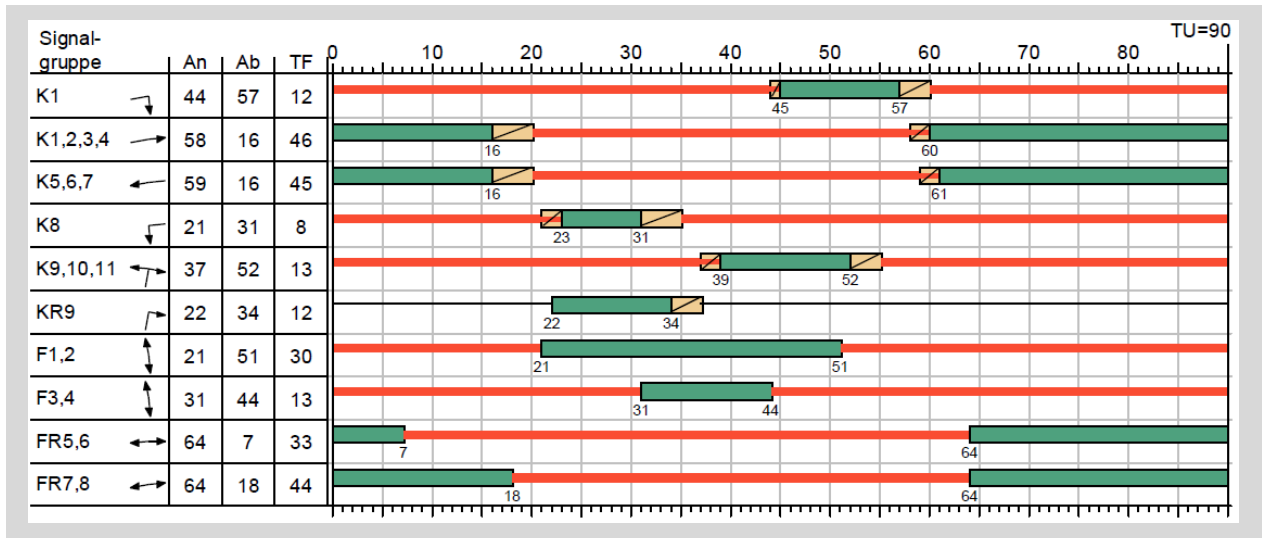
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	NGE [Kfz]	NMS [Kfz]	NMS,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	NMS,95>TK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	43	44	47	0,489	606	15,150	1,849	1947	952	24	1,154	12,398	18,353	113,091		-	0,637	21,431	B	
	3	→	K1,2,3,4	43	44	47	0,489	606	15,150	1,849	1947	952	24	1,154	12,398	18,353	113,091		-	0,637	21,431	B	
	7	↘	K1	13	14	77	0,156	191	4,775	1,906	1889	295	7	1,178	5,661	9,685	61,538		-	0,647	50,030	D	
	1	→	K1,2,3,4	43	44	47	0,489	606	15,150	1,849	1947	953	24	1,149	12,385	18,337	113,103		-	0,636	21,394	B	
2	4	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	867	21,675	1,840	1957	1087	27	3,308	20,607	28,284	173,437		-	0,798	26,902	B	
	3	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
	2	↖	K5,6,7	49	50	41	0,556	866	21,650	1,841	1955	1087	27	3,279	20,541	28,206	173,128		-	0,797	26,790	B	
	1	↘	K8	19	20	71	0,222	356	8,900	1,884	1911	424	11	4,195	12,706	18,734	117,687		-	0,840	69,099	D	
3	1	↘	K9,10,11	6	7	84	0,078	66	1,650	2,128	1692	132	3	0,591	2,174	4,668	33,105		-	0,500	55,924	D	
	2	↘	K9,10,11, KR9	16	17	74	0,189	178	4,450	2,012	1789	338	8	0,678	4,686	8,347	55,992		-	0,527	40,093	C	
Knotenpunktschuppen:								5208				7307											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,726	29,502		
TU = 90 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 PF sep. LA+RA (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
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	61	0,000	78	0,000	78,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	57	0,000	57	0,000	57,000	D	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PF V4, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Signalzeitenplan PF V4, Spätspitze

MIV - SZP 04 PF sep LA+RA (TU=90) - PF Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,95>nc [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	886	22,150	1,816	1982	1034	26	6,077	25,235	33,731	204,207		-	0,857	39,763	C	
	3	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	886	22,150	1,816	1982	1034	26	6,077	25,235	33,731	204,207		-	0,857	39,763	C	
	7	↙	K1	12	13	78	0,144	204	5,100	1,867	1928	278	7	1,871	6,753	11,148	69,363		-	0,734	61,099	D	
	1	→	K1,2,3,4	46	47	44	0,522	886	22,150	1,817	1981	1033	26	6,150	25,326	33,837	204,849		-	0,858	40,055	C	
2	4	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	663	16,575	1,822	1976	1010	25	1,276	13,468	19,675	119,467		-	0,656	20,734	B	
	3	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	2	↙	K5,6,7	45	46	45	0,511	662	16,550	1,822	1976	1010	25	1,269	13,433	19,632	119,206		-	0,655	20,697	B	
	1	↙	K8	8	9	82	0,100	135	3,375	1,800	2000	200	5	1,324	4,581	8,201	49,206		-	0,675	62,920	D	
3	1	↙	K9,10,11	13	14	77	0,156	109	2,725	1,949	1847	288	7	0,353	2,797	5,625	36,551		-	0,378	38,476	C	
	2	↙	K9,10,11, KR9	25	26	65	0,289	485	12,125	1,816	1982	573	14	4,749	16,160	22,959	138,994		-	0,846	59,947	D	
Knotenpunktsummen:								5578				7470											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,766	36,093		
TU = 90 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 04 PF sep LA+RA (TU=90)

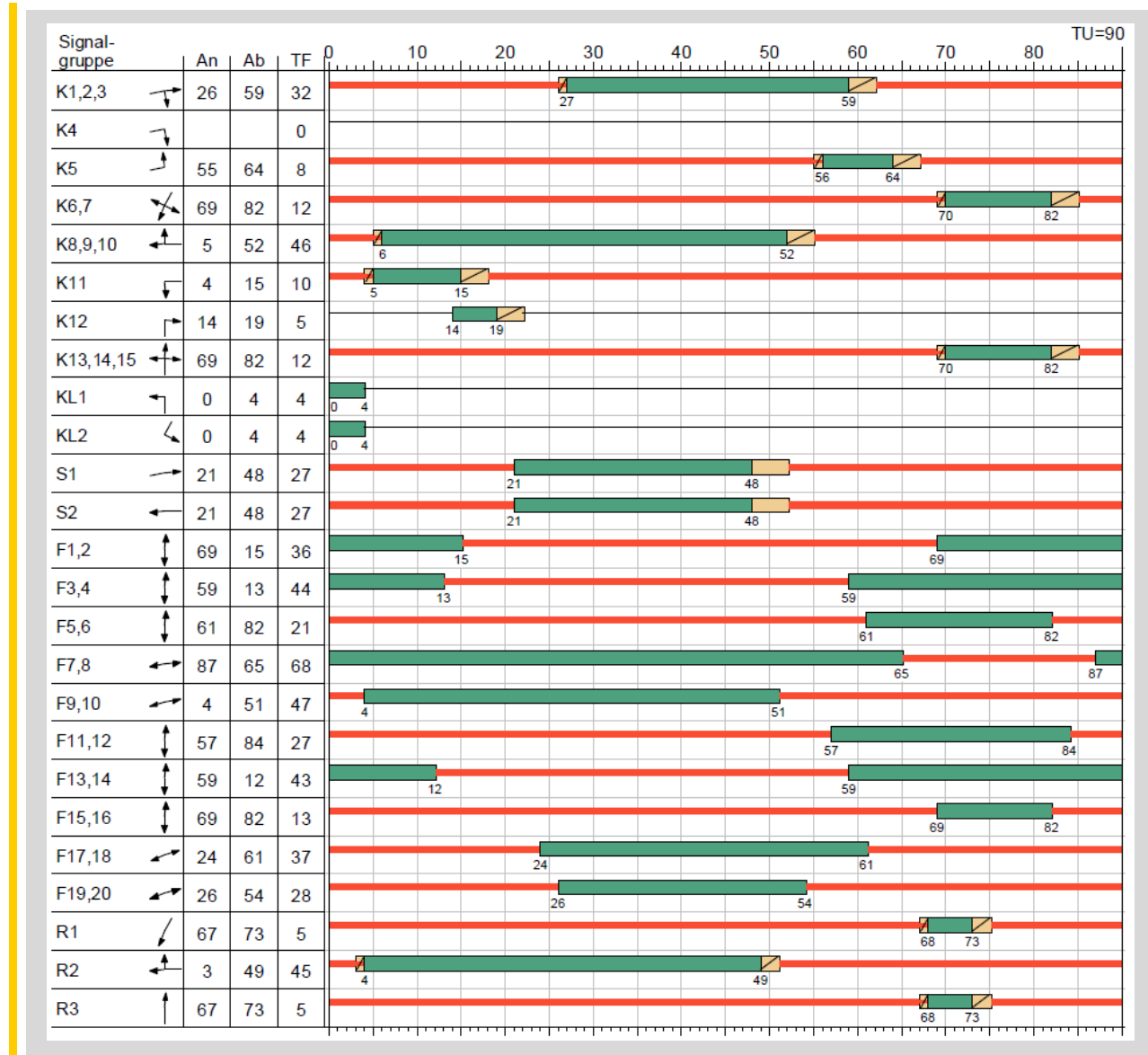
Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	F1,2, F3,4	Geteilte Furt	-	60	0,000	77	0,000	77,000	E	
3	Furt 1, Furt 3	FR5,6, FR7,8	Geteilte Furt	-	57	0,000	46	0,000	57,000	D	

KP Landsberger Allee / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PF V4, Spätspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

LSA Rhinstraße / Pyramidenring

Analyse



KP Rhinstraße / Pyramidenring, Signalzeitenplan Analyse, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

MIV - SZP 03 (TU=90) - Zählzeiten 2018 Frühspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,95>Nk [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K5	8	9	82	0,100	7	0,175	1,993	1806	181	5	0,022	0,180	0,898	6,062		-	0,039	37,031	C	
	3		K1,2,3	32	33	58	0,367	362	9,050	1,879	1916	703	18	0,649	7,713	12,410	77,736		-	0,515	25,556	B	
	4		K1,2,3	32	33	58	0,367	361	9,025	1,879	1916	703	18	0,646	7,687	12,376	77,523		-	0,514	25,531	B	
	6		K1,2,3, K4	32	33	58	0,367	16	0,400	1,969	1828	671	17	0,014	0,269	1,146	7,522		-	0,024	18,266	A	
2	1		K6,7, KL2	12	13	78	0,144	106	2,650	1,965	1832	231	6	0,502	2,960	5,870	39,693		-	0,459	44,307	C	
3	4		K8,9,10	46	47	44	0,522	512	12,800	1,899	1895	989	25	0,659	9,045	14,131	88,941		-	0,518	16,491	A	
	3		K8,9,10	46	47	44	0,522	516	12,900	1,886	1909	995	25	0,662	9,119	14,226	89,453		-	0,519	16,497	A	
	2		K11	10	11	80	0,122	126	3,150	1,822	1976	241	6	0,663	3,617	6,833	41,490		-	0,523	46,958	C	
4	1		K13,14,15, KL1	12	13	78	0,144	6	0,150	2,700	1333	155	4	0,022	0,155	0,821	7,389		-	0,039	35,836	C	
	2		K13,14,15	12	13	78	0,144	4	0,100	1,800	2000	288	7	0,008	0,094	0,613	3,678		-	0,014	33,140	B	
	3		K12, K13,14,15	17	18	73	0,200	101	2,525	1,840	1957	391	10	0,198	2,328	4,908	30,096		-	0,258	32,190	B	
Knotenpunktssummen:								2117				5548											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,494	23,707		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 (TU=90)

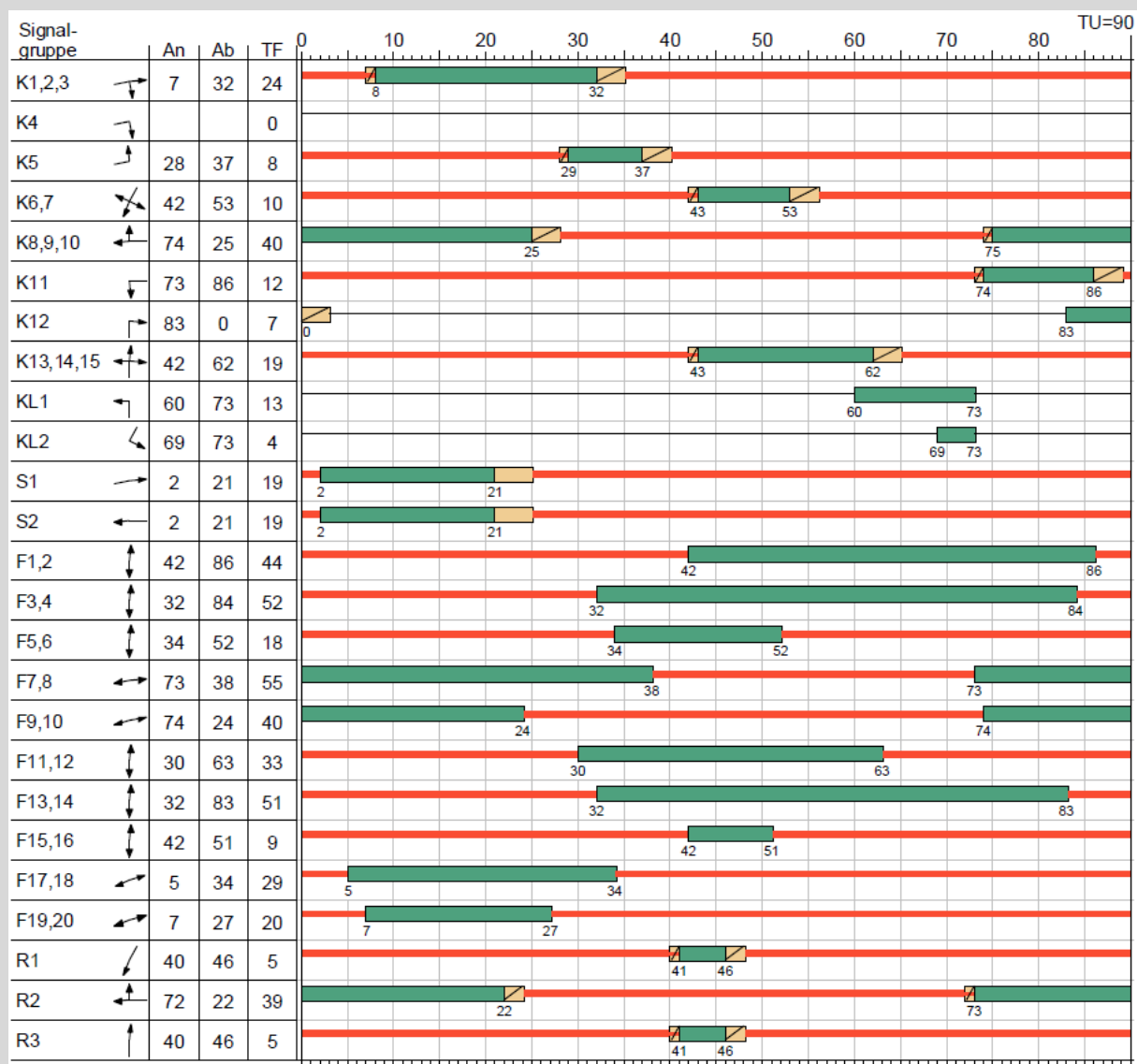
Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F1,2, F3,4, F5,6		-							
2	Furt 1, Furt 2	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	22	0,261	43	0,000	43,000	C	
3	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F11,12, F13,14, F15,16		-							
4	Furt 1, Furt 2	F17,18, F19,20	Geteilte Furt	-	53	0,000	62	0,000	62,000	D	

KP Rhinstraße / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan Analyse, Frühspitze

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Rhinstraße / Pyramidenring, Signalzeitenplan Analyse, Spätspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

MIV - SZP 04 (TU=90) - Zähldaten 2018 Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ta [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,ss [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,ss>nc [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K5	8	9	82	0,100	18	0,450	1,800	2000	200	5	0,055	0,464	1,616	9,696		-	0,090	37,771	C	
	3		K1,2,3	24	25	66	0,278	344	8,600	1,843	1953	543	14	1,126	8,664	13,642	83,816		-	0,634	35,942	C	
	4		K1,2,3	24	25	66	0,278	343	8,575	1,843	1953	543	14	1,115	8,626	13,593	83,515		-	0,632	35,850	C	
	6		K1,2,3, K4	24	25	66	0,278	16	0,400	1,969	1828	508	13	0,018	0,309	1,249	8,198		-	0,031	23,790	B	
2	1		K6,7, KL2	10	11	80	0,122	82	2,050	1,833	1964	155	4	0,672	2,642	5,391	32,864		-	0,529	55,444	D	
3	4		K8,9,10	40	41	50	0,456	588	14,700	1,873	1922	876	22	1,380	12,902	18,977	117,847		-	0,671	24,859	B	
	3		K8,9,10	40	41	50	0,456	592	14,800	1,863	1932	881	22	1,388	12,996	19,093	118,568		-	0,672	24,873	B	
	2		K11	12	13	78	0,144	98	2,450	1,800	2000	288	7	0,297	2,502	5,177	31,062		-	0,340	38,384	C	
4	1		K13,14,15, KL1	19	20	71	0,222	72	1,800	1,876	1919	328	8	0,159	1,710	3,922	24,520		-	0,220	33,880	B	
	2		K13,14,15	19	20	71	0,222	65	1,625	1,883	1912	424	11	0,101	1,410	3,418	21,451		-	0,153	29,053	B	
	3		K12, K13,14,15	26	27	64	0,300	297	7,425	1,823	1975	592	15	0,612	6,731	11,119	67,581		-	0,502	29,682	B	
Knotenpunktssummen:								2515				5338											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,589	30,423		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

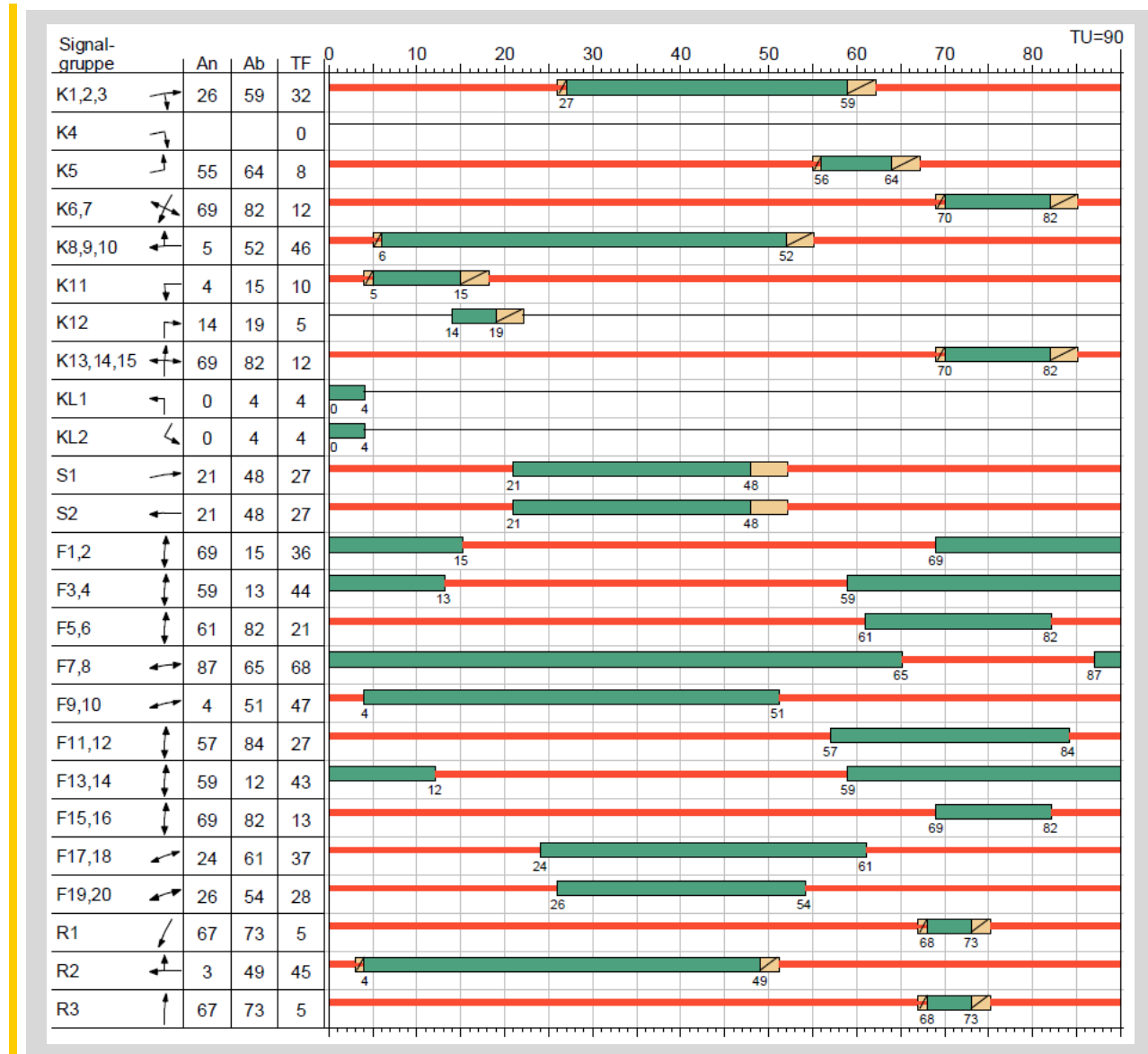
Fußgängerverkehr - SZP 04 (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F1,2, F3,4, F5,6		-							
2	Furt 1, Furt 2	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	35	0,000	50	0,000	50,000	C	
3	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F11,12, F13,14, F15,16		-							
4	Furt 1, Furt 2	F17,18, F19,20	Geteilte Furt	-	61	0,000	70	0,000	70,000	D	

KP Rhinstraße / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan Analyse, Spätspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Prognose-Nullfall



KP Rhinstraße / Pyramidenring, Signalzeitenplan PNF, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

MIV - SZP 03 PNF (TU=90) - PNF Frühspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ta [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,ss [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,ss>nc [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K5	8	9	82	0,100	8	0,200	1,969	1828	183	5	0,025	0,206	0,974	6,469		-	0,044	37,103	C	
	3		K1,2,3	32	33	58	0,367	445	11,125	1,879	1916	703	18	1,126	10,299	15,727	98,514		-	0,633	29,253	B	
	4		K1,2,3	32	33	58	0,367	444	11,100	1,879	1916	703	18	1,120	10,268	15,687	98,263		-	0,632	29,211	B	
	6		K1,2,3, K4	32	33	58	0,367	20	0,500	1,935	1860	683	17	0,016	0,336	1,316	8,488		-	0,029	18,309	A	
2	1		K6,7, KL2	12	13	78	0,144	130	3,250	1,966	1832	224	6	0,850	3,921	7,270	49,640		-	0,580	50,992	D	
3	4		K8,9,10	46	47	44	0,522	630	15,750	1,899	1896	989	25	1,155	12,434	18,398	115,797		-	0,637	19,608	A	
	3		K8,9,10	46	47	44	0,522	634	15,850	1,888	1907	995	25	1,155	12,506	18,487	116,357		-	0,637	19,583	A	
	2		K11	10	11	80	0,122	155	3,875	1,818	1980	242	6	1,128	4,818	8,530	51,692		-	0,640	54,408	D	
4	1		K13,14,15, KL1	12	13	78	0,144	7	0,175	2,765	1302	146	4	0,028	0,184	0,909	8,377		-	0,048	36,366	C	
	2		K13,14,15	12	13	78	0,144	5	0,125	1,800	2000	288	7	0,010	0,117	0,695	4,170		-	0,017	33,179	B	
	3		K12, K13,14,15	17	18	73	0,200	124	3,100	1,843	1953	391	10	0,267	2,915	5,803	35,654		-	0,317	33,208	B	
Knotenpunktssummen:								2602				5547											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,608	27,294		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 PNF (TU=90)

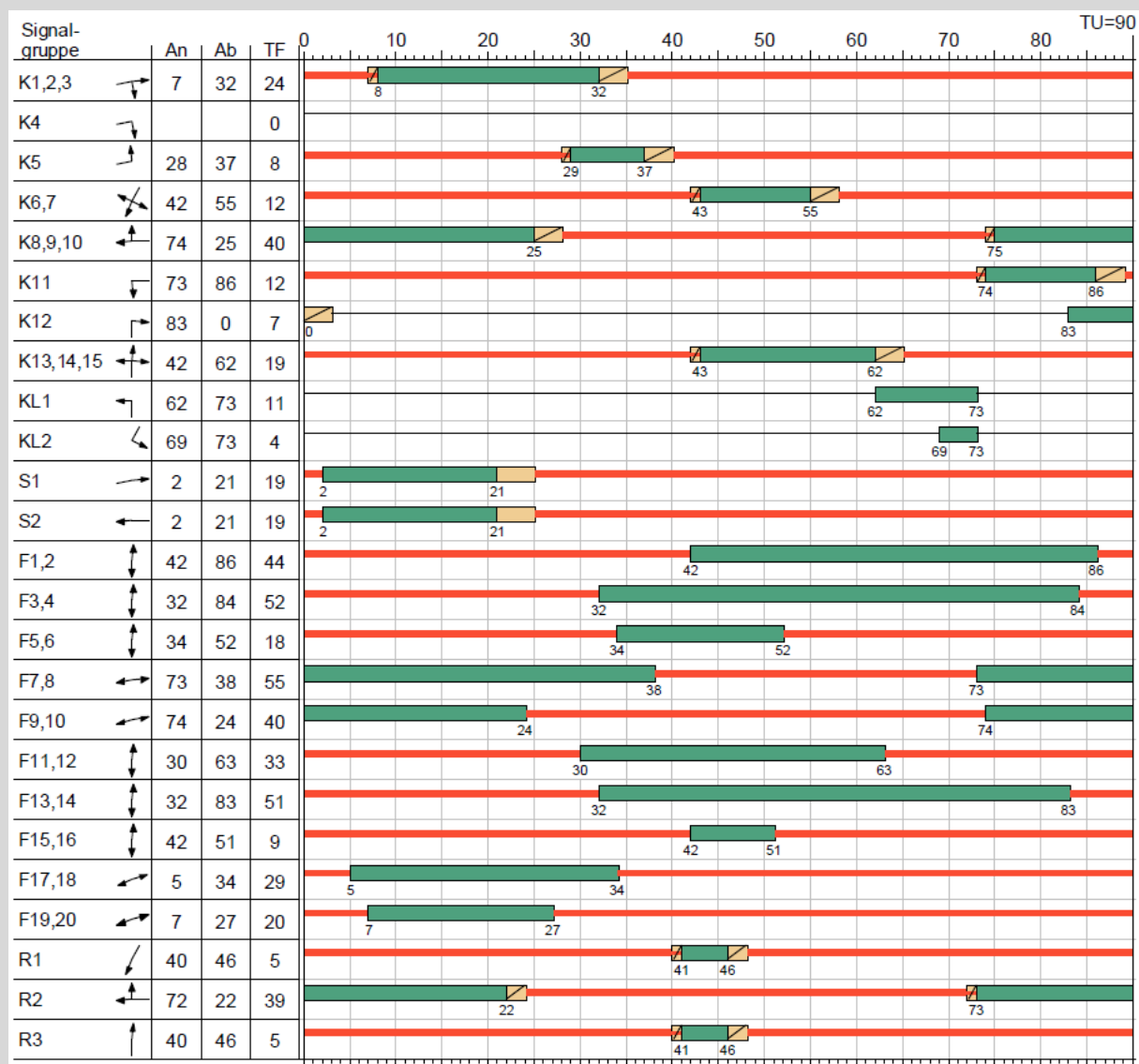
Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F1,2, F3,4, F5,6		-							
2	Furt 1, Furt 2	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	22	0,261	43	0,000	43,000	C	
3	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F11,12, F13,14, F15,16		-							
4	Furt 1, Furt 2	F17,18, F19,20	Geteilte Furt	-	53	0,000	62	0,000	62,000	D	

KP Rhinstraße / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PNF, Frühspitze

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Rhinstraße / Pyramidenring, Signalzeitenplan PNF, Spätspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

MIV - SZP 04 PNF, angepasst (TU=90) - PNF Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _s [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _c [Kfz/U]	N _{ge} [Kfz]	N _{ms} [Kfz]	N _{ms,ss} [Kfz]	L _v [m]	LK [m]	N _{ms,ss>nk} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K5	8	9	82	0,100	21	0,525	1,800	2000	200	5	0,065	0,543	1,789	10,734		-	0,105	38,007	C	
	3		K1,2,3	24	25	66	0,278	423	10,575	1,841	1955	543	14	2,676	12,422	18,383	112,835		-	0,779	47,683	C	
	4		K1,2,3	24	25	66	0,278	422	10,550	1,841	1955	543	14	2,637	12,353	18,297	112,307		-	0,777	47,404	C	
	6		K1,2,3, K4	24	25	66	0,278	61	1,525	1,845	1951	542	14	0,071	1,208	3,067	18,862		-	0,113	24,691	B	
2	1		K6,7, KL2	12	13	78	0,144	101	2,525	1,826	1971	161	4	1,037	3,481	6,636	40,334		-	0,627	63,166	D	
3	4		K8,9,10	40	41	50	0,456	724	18,100	1,873	1922	877	22	4,209	20,005	27,569	171,203		-	0,826	38,642	C	
	3		K8,9,10	40	41	50	0,456	728	18,200	1,863	1932	881	22	4,211	20,094	27,675	171,862		-	0,826	38,571	C	
	2		K11	12	13	78	0,144	120	3,000	1,811	1988	286	7	0,425	3,158	6,163	37,200		-	0,420	40,446	C	
4	1		K13,14,15, KL1	19	20	71	0,222	89	2,225	1,876	1919	322	8	0,217	2,158	4,642	29,022		-	0,276	35,091	C	
	2		K13,14,15	19	20	71	0,222	80	2,000	1,885	1910	424	11	0,131	1,755	3,995	25,097		-	0,189	29,543	B	
	3		K12, K13,14,15	26	27	64	0,300	365	9,125	1,822	1976	593	15	1,032	8,868	13,904	84,425		-	0,616	33,314	B	
Knotenpunktssummen:								3134				5372											
Gewichtete Mittelwerte:																					0,716	40,656	
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

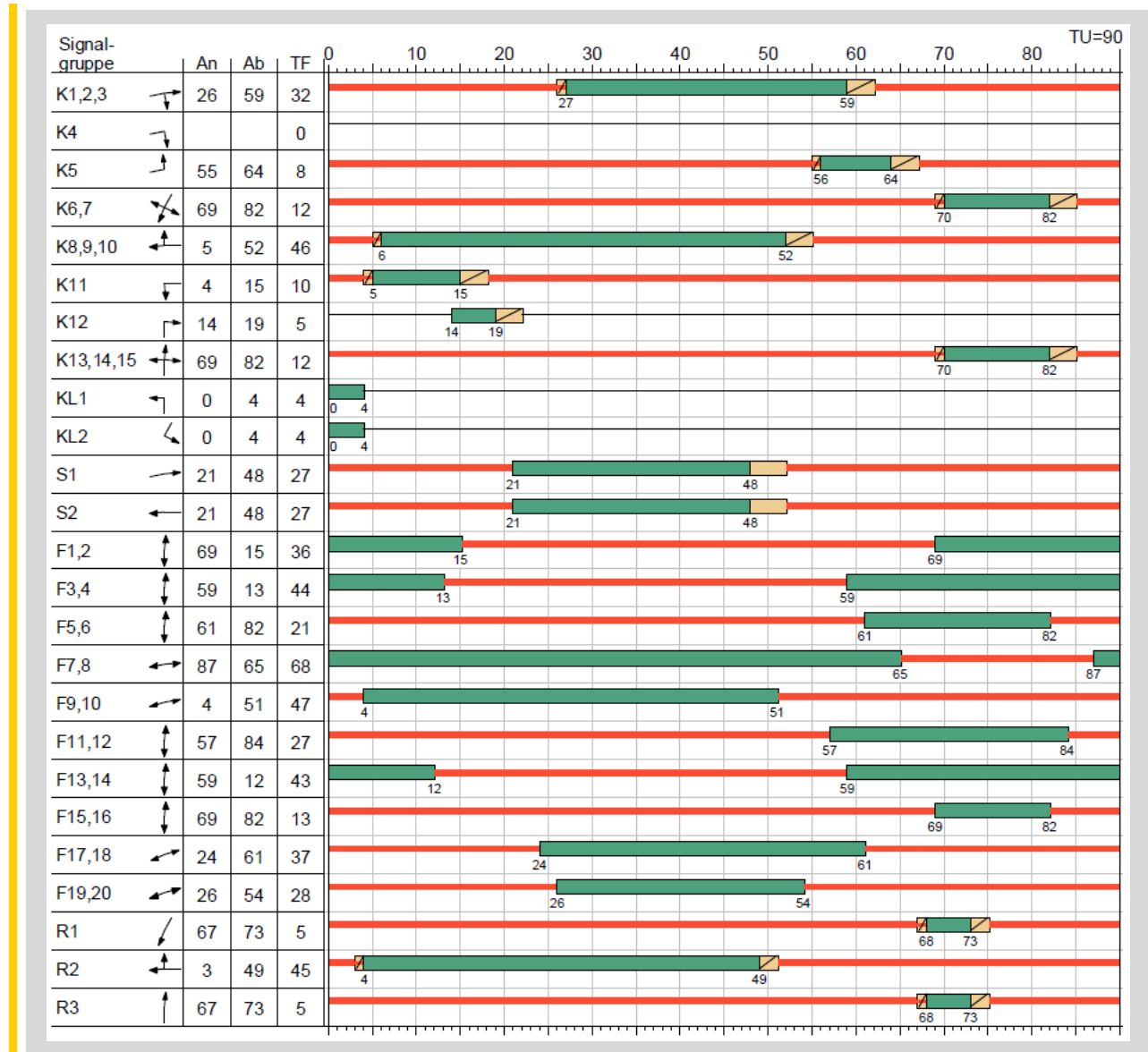
Fußgängerverkehr - SZP 04 PNF, angepasst (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1,insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2,insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F1,2, F3,4, F5,6		-							
2	Furt 1, Furt 2	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	35	0,000	50	0,000	50,000	C	
3	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F11,12, F13,14, F15,16		-							
4	Furt 1, Furt 2	F17,18, F19,20	Geteilte Furt	-	61	0,000	70	0,000	70,000	D	

KP Rhinstraße / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PNF, Spätspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Planfall



KP Rhinstraße / Pyramidenring, Signalzeitenplan PF, Frühspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

MIV - SZP 03 PF (TU=90) - PF Frühspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ta [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,ss [Kfz]	Lv [m]	LK [m]	Nv,ss>nc [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K5	8	9	82	0,100	20	0,500	2,001	1799	180	5	0,069	0,524	1,748	11,726		-	0,111	38,239	C	
	3		K1,2,3	32	33	58	0,367	445	11,125	1,879	1916	703	18	1,126	10,299	15,727	98,514		-	0,633	29,253	B	
	4		K1,2,3	32	33	58	0,367	444	11,100	1,879	1916	703	18	1,120	10,268	15,687	98,263		-	0,632	29,211	B	
	6		K1,2,3, K4	32	33	58	0,367	20	0,500	2,003	1797	659	16	0,017	0,337	1,319	8,808		-	0,030	18,325	A	
2	1		K6,7, KL2	12	13	78	0,144	138	3,450	2,005	1795	218	5	1,085	4,369	7,904	55,154		-	0,633	55,570	D	
3	4		K8,9,10	46	47	44	0,522	712	17,800	1,901	1894	988	25	1,858	15,501	22,160	139,342		-	0,721	23,257	B	
	3		K8,9,10	46	47	44	0,522	718	17,950	1,888	1907	995	25	1,871	15,641	22,330	140,545		-	0,722	23,270	B	
	2		K11	10	11	80	0,122	155	3,875	1,818	1980	242	6	1,128	4,818	8,530	51,692		-	0,640	54,408	D	
4	1		K13,14,15, KL1	12	13	78	0,144	7	0,175	2,765	1302	143	4	0,028	0,185	0,912	8,405		-	0,049	36,543	C	
	2		K13,14,15	12	13	78	0,144	13	0,325	1,800	2000	288	7	0,026	0,306	1,242	7,452		-	0,045	33,513	B	
	3		K12, K13,14,15	17	18	73	0,200	124	3,100	1,843	1953	391	10	0,267	2,915	5,803	35,654		-	0,317	33,208	B	
Knotenpunktssummen:								2796				5510											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,652	29,076		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 PF (TU=90)

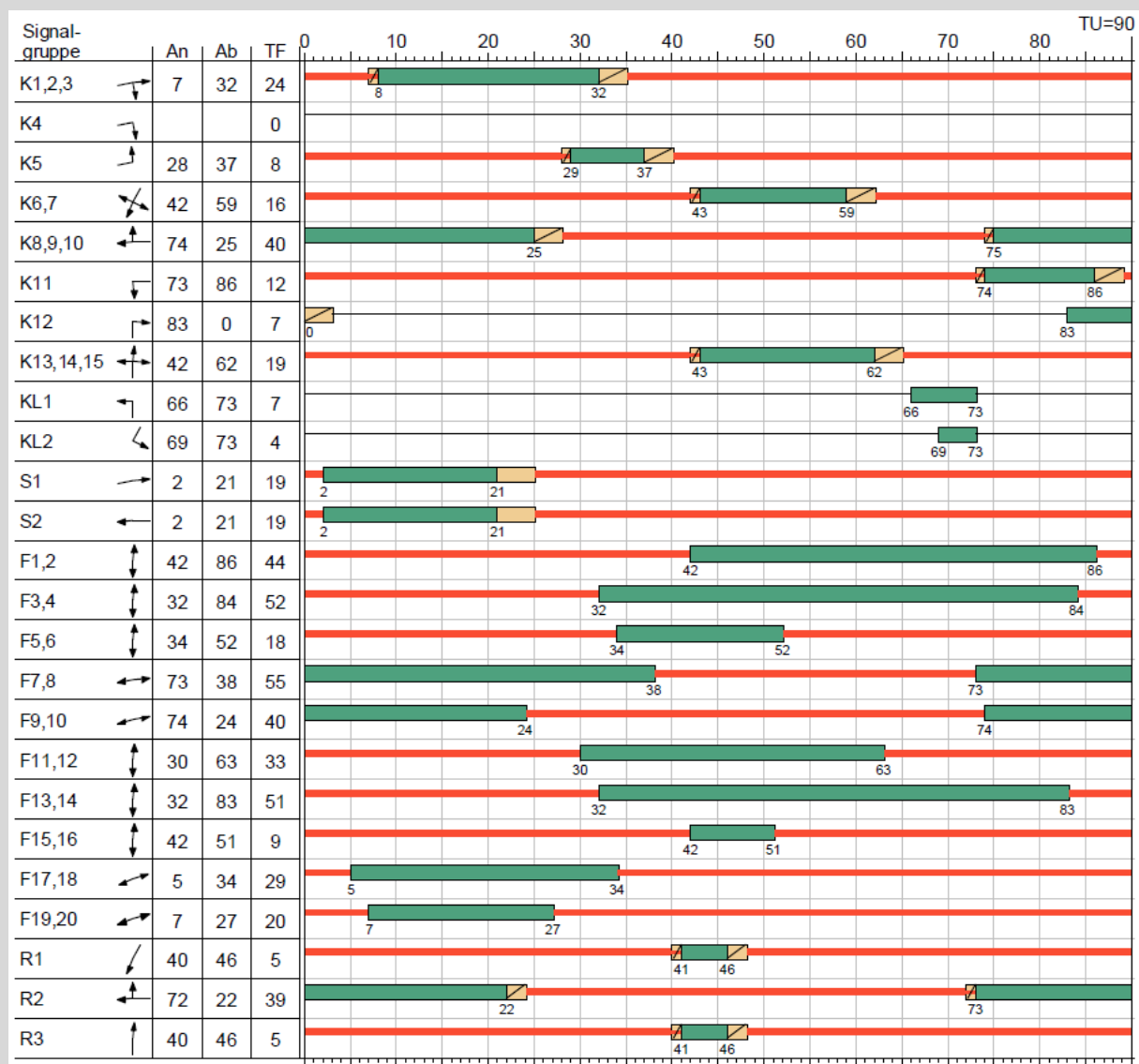
Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F1,2, F3,4, F5,6		-							
2	Furt 1, Furt 2	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	22	0,261	43	0,000	43,000	C	
3	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F11,12, F13,14, F15,16		-							
4	Furt 1, Furt 2	F17,18, F19,20	Geteilte Furt	-	53	0,000	62	0,000	62,000	D	

KP Rhinstraße / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PF, Frühspitze

Bebauungsplan XXI-23 „IPH“

Anhang 1: Leistungsfähigkeitsberechnungen

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung



KP Rhinstraße / Pyramidenring, Signalzeitenplan PF, Spätspitze

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

MIV - SZP 04 PF, angepasst (TU=90) - PF Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _a [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _c [Kfz/U]	N _{ae} [Kfz]	N _{ms} [Kfz]	N _{ms,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{ms,95>n_k} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K5	8	9	82	0,100	33	0,825	1,800	2000	200	5	0,111	0,866	2,440	14,640		-	0,165	39,060	C	
	3		K1,2,3	24	25	66	0,278	423	10,575	1,841	1955	543	14	2,676	12,422	18,383	112,835		-	0,779	47,683	C	
	4		K1,2,3	24	25	66	0,278	422	10,550	1,841	1955	543	14	2,637	12,353	18,297	112,307		-	0,777	47,404	C	
	6		K1,2,3, K4	24	25	66	0,278	61	1,525	1,845	1951	542	14	0,071	1,208	3,067	18,862		-	0,113	24,691	B	
2	1		K6,7, KL2	16	17	74	0,189	126	3,150	1,950	1846	182	5	1,431	4,479	8,058	51,877		-	0,692	67,581	D	
3	4		K8,9,10	40	41	50	0,456	766	19,150	1,896	1899	866	22	8,219	25,685	34,256	212,935		-	0,885	56,495	D	
	3		K8,9,10	40	41	50	0,456	778	19,450	1,863	1932	881	22	8,061	25,774	34,360	213,376		-	0,883	55,233	D	
	2		K11	12	13	78	0,144	120	3,000	1,800	2000	288	7	0,420	3,152	6,155	36,930		-	0,417	40,330	C	
4	1		K13,14,15, KL1	19	20	71	0,222	89	2,225	1,876	1919	313	8	0,226	2,179	4,676	29,234		-	0,284	35,655	C	
	2		K13,14,15	19	20	71	0,222	129	3,225	1,926	1869	415	10	0,259	2,954	5,861	37,628		-	0,311	31,505	B	
	3		K12, K13,14,15	26	27	64	0,300	365	9,125	1,822	1976	593	15	1,032	8,868	13,904	84,425		-	0,616	33,314	B	
Knotenpunktssummen:								3312				5366											
Gewichtete Mittelwerte:																					0,743	48,903	
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 04 PF, angepasst (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1,insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2,insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F1,2, F3,4, F5,6		-							
2	Furt 1, Furt 2	F7,8, F9,10	Geteilte Furt	-	35	0,000	50	0,000	50,000	C	
3	Furt 1, Furt 3, Furt 2	F11,12, F13,14, F15,16		-							
4	Furt 1, Furt 2	F17,18, F19,20	Geteilte Furt	-	61	0,000	70	0,000	70,000	D	

KP Rhinstraße / Pyramidenring, Bewertung Signalzeitenplan PF, Spätspitze