

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,043 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,030 | --- |
| B | 4 (3) | 368 | 682 | 1,000 | 574 | 0,044 | --- |
| | 6 (2) | 102 | 1059 | 1,000 | 1059 | 0,086 | --- |
| C | 7 (2) | 126 | 1114 | 1,000 | 1114 | 0,149 | 0,842 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,056 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 78 | 1,000 | 1800 | 1800 | 0,043 | 1722 | 0,0 | A |
| | 3 | 48 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,030 | 1552 | 0,0 | A |
| B | 4 | 25 | 1,000 | 574 | 574 | 0,044 | 549 | 6,6 | A |
| | 6 | 90 | 1,008 | 1059 | 1051 | 0,086 | 961 | 3,7 | A |
| C | 7 | 166 | 1,000 | 1114 | 1114 | 0,149 | 948 | 3,8 | A |
| | 8 | 100 | 1,000 | 1800 | 1800 | 0,056 | 1700 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 126 | 1,000 | 1718 | 1718 | 0,073 | 1592 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 115 | 1,006 | 896 | 890 | 0,129 | 775 | 4,6 | A |
| C | 7+8 | 266 | 1,000 | 1686 | 1686 | 0,158 | 1420 | 2,5 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | A |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 115 | 1,006 | 890 | 95 | 0,44 | 7 |
| C | 7+8 | 266 | 1,000 | 1686 | 95 | 0,56 | 6 |

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“

Knotenpunkt: **K7 Quartierstraße / Quartiersplatz**

Einmündung: **X** Kreuzung:


Verkehrsdaten:


| | |
|---------|------------|
| Datum | 01.01.2035 |
| Uhrzeit | spät |
| Planung | |
| PPF2 | X |

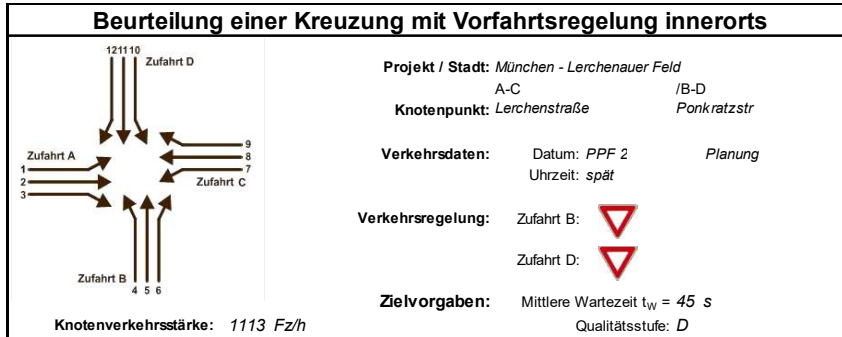
Zielvorgaben:

| | |
|----------------------------|----|
| Mittlere Wartezeit $t_w =$ | 15 |
| Qualitätsstufe | D |

| Zufahrt | Strom | 1 | 2 | 3 | 4a | 4b | 5 | 6 | 7 |
|--|-------|----------------|---------------------|-------------------|-----------------|-----------------|------------------------|-----------|------------|
| | | LV | Lkw+Bus | Lkw | Kfz | Σ Kfz | Σ | Wartezeit | Qualitäts- |
| | | qLV [Pkw/h] | qLkw+Bus [Lkw/h] | qLkwK [LkwK/h] | qKfz [Kfz/h] | qKfz [Kfz/h] | ges. Knoten [Kfz/h] | t_w [s] | stufe QSV |
| A | 1 | | | | | 0 | | | |
| | 2 | 16 | 0 | | | 16 | | | |
| | 3 | 32 | 0 | | | 32 | | | |
| B | 4 | 2 | 0 | | | 2 | | | |
| | 5 | | | | | 0 | 78 | 1,9 | A/B |
| | 6 | 18 | 0 | | | 18 | | | |
| C | 7 | 6 | 0 | | | 6 | | | |
| | 8 | 4 | 0 | | | 4 | | | |
| | 9 | | | | | 0 | | | |
| D | 10 | | | | | 0 | | | |
| | 11 | | | | | 0 | | | |
| | 12 | | | | | 0 | | | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fz,ges} | | | | | | | | | A/B |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|--|------------------------|---------------------|------------------------|--|--------------|----------|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|---|--------------------|--|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KA, LSA0917: Lerchenauer Straße / Lerchenstraße | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 2 | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _s [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] | |
| Zufahrt 2: Lerchenauer Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R, G | 815 | 20,4 | 2,1 | 46 | 893 | 0,912 | 1,100 | 69 | 248 | ja | D | 15,54 | |
| Zufahrt 3: Lerchenstraße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32+31 | FV 03 | R, L | 785 | 19,6 | - | 30 | 723 | 1,085 | 1,100 | 244 | 470 | ja | F | 53,27 | |
| Zufahrt 4: Lerchenauer Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV 02 | G | 135 | 3,4 | 1,9 | 46 | 1008 | 0,134 | 1,100 | 11 | 25 | ja | A | 0,43 | |
| 42 | FV 02 | L | 180 | 4,5 | 10,1 | 46 | 185 | 0,972 | 1,100 | 186 | 113 | ja | E | 9,31 | |
| Summe: | | | 1915 | gew. Mittel: | | | 0,934 | | | | 147,7 | max. QSV: | F | 78,54 | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | | Legende: | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _s ... Stauraumlänge m... mittlere Eintreffenzahl q... Verkehrsstärke QSV... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S... Sicherheit gegen Überstauung T... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _w ... mittlere Wartezeit T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x... Auslastungsgrad | | | | | | | | | |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|--|------------------------|---------------------|------------------------|--|--------------|-------|------------------------|--------------------|--------------------|---|----------|--------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KD, LSA1261: Josef-Frankl-Straße / Lerchenstraße | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 2 | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 70 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] |
| Zufahrt 1: Josef-Frankl-Straße (West) | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | FV 03 | R, G, L | 340 | 6,6 | 2,1 | 22 | 566 | 0,601 | 1,100 | 27 | 68 | ja | B | 2,52 |
| Zufahrt 2: Lerchenstraße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 02 | R, G, L | 565 | 11,0 | 2,3 | 28 | 642 | 0,880 | 1,100 | 61 | 152 | ja | D | 9,52 |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 01 | R, G, L | 425 | 8,3 | 2,5 | 22 | 472 | 0,900 | 1,100 | 83 | 137 | ja | E | 9,79 |
| Zufahrt 4: Lerchenstraße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV 04 | R, G, L | 210 | 4,1 | 2,6 | 28 | 564 | 0,372 | 1,100 | 18 | 40 | ja | A | 1,06 |
| Summe: | | | 1540 | gew. Mittel: | | | 0,754 | | | | 53,5 | max. QSV: | E | 22,88 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _w ... mittlere Wartezeit T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

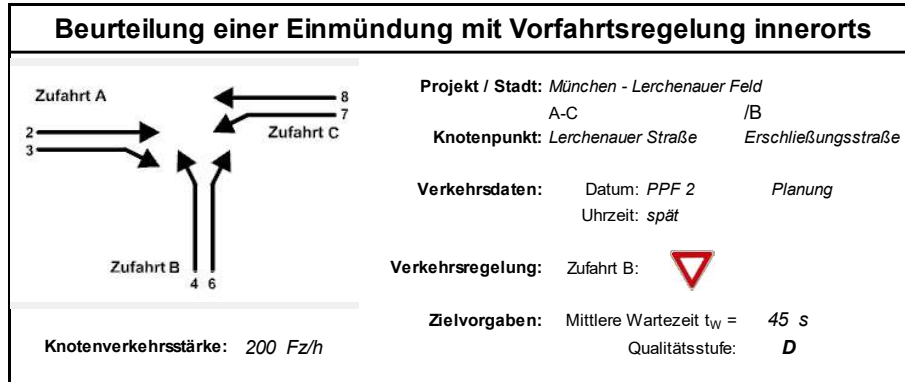
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_i [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 | staufreier Zustand p_x bzw. p_z |
|---------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| A | 1 (2) | 527 | 705 | 1,000 | 705 | 0,016 | 0,980 | 0,761 |
| | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,200 | 1,000 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,011 | 1,000 | --- |
| B | 4 (4) | 1046 | 271 | 1,000 | 197 | 0,020 | --- | --- |
| | 5 (3) | 1030 | 257 | 1,000 | 196 | 0,051 | 0,949 | 0,731 |
| | 6 (2) | 362 | 771 | 1,000 | 771 | 0,057 | 0,943 | --- |
| C | 7 (2) | 370 | 844 | 1,000 | 844 | 0,157 | 0,777 | 0,761 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,298 | 1,000 | --- |
| | 9 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,001 | 1,000 | --- |
| D | 10 (4) | 1082 | 258 | 1,000 | 178 | 0,006 | --- | --- |
| | 11 (3) | 1037 | 255 | 1,000 | 194 | 0,041 | 0,959 | 0,737 |
| | 12 (2) | 526 | 631 | 1,000 | 631 | 0,014 | 0,986 | --- |

Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
|--|----------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| A | 1 | 11 | 1,000 | 705 | 705 | 0,016 | 694 | 5,2 | A |
| | 2 | 353 | 1,020 | 1800 | 1765 | 0,200 | 1412 | 0,0 | A |
| | 3 | 17 | 1,041 | 1600 | 1537 | 0,011 | 1520 | 0,0 | A |
| B | 4 | 4 | 1,000 | 197 | 197 | 0,020 | 193 | 18,7 | B |
| | 5 | 10 | 1,000 | 196 | 196 | 0,051 | 186 | 19,4 | B |
| | 6 | 43 | 1,016 | 771 | 759 | 0,057 | 716 | 5,0 | A |
| C | 7 | 130 | 1,016 | 844 | 830 | 0,157 | 700 | 5,1 | A |
| | 8 | 525 | 1,021 | 1800 | 1762 | 0,298 | 1237 | 0,0 | A |
| | 9 | 2 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,001 | 1598 | 0,0 | A |
| D | 10 | 1 | 1,000 | 178 | 178 | 0,006 | 177 | 20,3 | C |
| | 11 | 8 | 1,000 | 194 | 194 | 0,041 | 186 | 19,4 | B |
| | 12 | 9 | 1,000 | 631 | 631 | 0,014 | 622 | 5,8 | A |
| A | 1+2+3 | 381 | 1,020 | 1800 | 1764 | 0,216 | 1383 | 2,6 | A |
| B | 4+5+6 | 57 | 1,012 | 451 | 445 | 0,128 | 388 | 9,3 | A |
| C | 7+8+9 | 657 | 1,020 | 1800 | 1764 | 0,372 | 1107 | 3,2 | A |
| D | 10+11+12 | 18 | 1,000 | 294 | 294 | 0,061 | 276 | 13,0 | B |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | C |

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
|---------|----------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| A | 1+2+3 | 381 | 1,020 | 1764 | 95 | 0,82 | 7 |
| B | 4+5+6 | 57 | 1,012 | 445 | 95 | 0,44 | 7 |
| C | 7+8+9 | 657 | 1,020 | 1764 | 95 | 1,77 | 13 |
| D | 10+11+12 | 18 | 1,000 | 294 | 95 | 0,19 | 6 |



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,050 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,008 | --- |
| B | 4 (3) | 168 | 896 | 1,000 | 868 | 0,005 | --- |
| | 6 (2) | 94 | 1070 | 1,000 | 1070 | 0,021 | --- |
| C | 7 (2) | 100 | 1147 | 1,000 | 1147 | 0,030 | 0,970 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,023 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 87 | 1,024 | 1800 | 1758 | 0,050 | 1671 | 0,0 | A |
| | 3 | 13 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,008 | 1587 | 0,0 | A |
| B | 4 | 4 | 1,000 | 868 | 868 | 0,005 | 864 | 4,2 | A |
| | 6 | 22 | 1,000 | 1070 | 1070 | 0,021 | 1048 | 3,4 | A |
| C | 7 | 34 | 1,000 | 1147 | 1147 | 0,030 | 1113 | 3,2 | A |
| | 8 | 40 | 1,035 | 1800 | 1739 | 0,023 | 1699 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 100 | 1,021 | 1772 | 1735 | 0,058 | 1635 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 26 | 1,000 | 1033 | 1033 | 0,025 | 1007 | 3,6 | A |
| C | 7+8 | 74 | 1,019 | 1800 | 1767 | 0,042 | 1693 | 2,1 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | A |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 26 | 1,000 | 1033 | 95 | 0,08 | 6 |
| C | 7+8 | 74 | 1,019 | 1767 | 95 | 0,13 | 7 |

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Projekt / Stadt: München - Lerchenauer Feld
A-C / B

Knotenpunkt: Lerchenstraße / Erschließungsstraße

Verkehrsdaten: Datum: PPF 2 / Planung
Uhrzeit: spät

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**


Knotenverkehrsstärke: 1387 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,213 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,037 | --- |
| B | 4 (3) | 1245 | 207 | 1,000 | 153 | 0,104 | --- |
| | 6 (2) | 405 | 731 | 1,000 | 731 | 0,134 | --- |
| C | 7 (2) | 434 | 784 | 1,000 | 784 | 0,153 | 0,742 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,408 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 376 | 1,020 | 1800 | 1764 | 0,213 | 1388 | 0,0 | A |
| | 3 | 58 | 1,012 | 1600 | 1581 | 0,037 | 1523 | 0,0 | A |
| B | 4 | 16 | 1,000 | 153 | 153 | 0,104 | 137 | 26,2 | C |
| | 6 | 97 | 1,007 | 731 | 726 | 0,134 | 629 | 5,7 | A |
| C | 7 | 119 | 1,006 | 784 | 780 | 0,153 | 661 | 5,4 | A |
| | 8 | 721 | 1,017 | 1800 | 1769 | 0,408 | 1048 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 434 | 1,019 | 1771 | 1737 | 0,250 | 1303 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 113 | 1,006 | 478 | 475 | 0,238 | 362 | 9,9 | A |
| C | 7+8 | 840 | 1,016 | 1800 | 1772 | 0,474 | 932 | 3,9 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | C |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 113 | 1,006 | 475 | 95 | 0,93 | 7 |
| C | 7+8 | 840 | 1,016 | 1772 | 95 | 2,68 | 19 |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------|--|---------------------------|---------------------|---------------------------|--|--------------|----------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|---|-----------------------|--|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KH, LSA0622: Feldmochinger Straße / Pflaumstraße | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 2 | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _s [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] | |
| Zufahrt 1: Pflaumstraße (West) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | - | R | 20 | | | | | | | | | | | | |
| 12 | FV02 | G, L | 205 | 5,1 | 4,4 | 16 | 156 | 1,315 | 1,100 | 653 | 252 | ja | F | 37,19 | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV01 | R, G, L | 615 | 15,4 | 2,0 | 35 | 714 | 0,861 | 1,100 | 56 | 168 | ja | D | 9,60 | |
| Zufahrt 3: Pflaumstraße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV04 | R, G, L | 440 | 11,0 | 2,0 | 17 | 352 | 1,250 | 1,100 | 511 | 426 | ja | F | 62,44 | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV03 | R, G, L | 960 | 24,0 | 2,5 | 62 | 1011 | 0,950 | 1,100 | 93 | 330 | ja | E | 24,67 | |
| Summe: | | | 2220 | gew. Mittel: | | | 1,018 | | | 217,1 | max. QSV: | F | 133,90 | | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | | | | Legende: | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _s ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _w ... mittlere Wartezeit T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | | |

Anhang 6 Leistungsfähigkeitsberechnungen für die morgendliche Spitzenstunde im Prognose-Planfall-Szenario 3

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Projekt / Stadt: München - Lerchenauer Feld
A-C / B

Knotenpunkt: Lerchenauer Straße Franz- Sperr- Weg

Verkehrsdaten: Datum: PPF 3a Planung
Uhrzeit: früh

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

Knotenverkehrsstärke: 1772 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand ρ_0 |
| A | 2 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,346 | — |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,392 | — |
| B | 4 (3) | 1204 | 218 | 1,000 | 213 | 1,142 | — |
| | 6 (2) | 910 | 395 | 1,000 | 395 | 0,086 | — |
| C | 7 (2) | 1220 | 320 | 1,000 | 320 | 0,022 | 0,974 |
| | 8 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,164 | — |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 600 | 1,039 | 1800 | 1733 | 0,346 | 1133 | 0,0 | A |
| | 3 | 620 | 1,011 | 1600 | 1582 | 0,392 | 962 | 0,0 | A |
| B | 4 | 227 | 1,071 | 213 | 199 | 1,142 | -28 | 378,1 | F |
| | 6 | 31 | 1,090 | 395 | 362 | 0,086 | 331 | 10,9 | B |
| C | 7 | 7 | 1,000 | 320 | 320 | 0,022 | 313 | 11,5 | B |
| | 8 | 287 | 1,029 | 1800 | 1749 | 0,164 | 1462 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 1220 | 1,025 | 1694 | 1653 | 0,738 | 433 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 258 | 1,073 | 225 | 210 | 1,228 | -48 | 505,4 | F |
| C | 7+8 | 294 | 1,029 | 1800 | 1750 | 0,168 | 1456 | 2,5 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges} | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 258 | 1,073 | 210 | 95 | 35,00 | 232 |
| C | 7+8 | 294 | 1,029 | 1750 | 95 | 0,60 | 7 |

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Projekt / Stadt: München - Lerchenauer Feld
A-C / **B**
Knotenpunkt: Feldmochinger Straße Georg-Zech-Allee

Verkehrsdaten: Datum: PPF 3a Planung
 Uhrzeit: früh

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: **D**

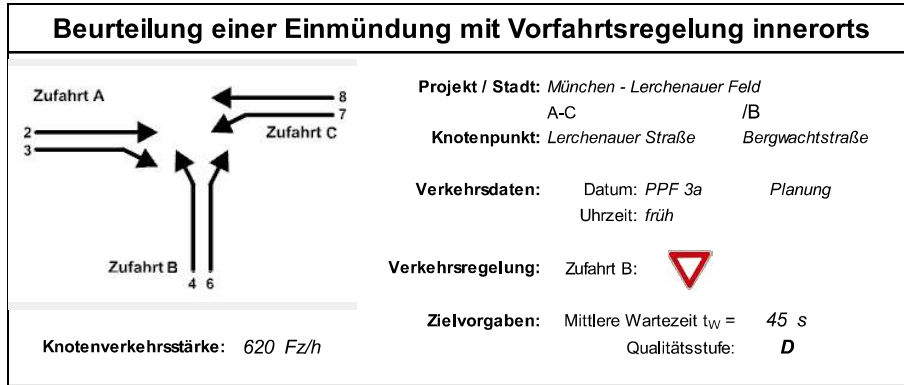
Knotenverkehrsstärke: 1733 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand ρ_0 |
| A | 2 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,195 | — |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,164 | — |
| B | 4 (3) | 1239 | 208 | 1,000 | 0 | max | — |
| | 6 (2) | 471 | 675 | 1,000 | 675 | 0,367 | — |
| C | 7 (2) | 597 | 651 | 1,000 | 651 | 0,970 | 0,000 |
| | 8 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,094 | — |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 344 | 1,022 | 1800 | 1761 | 0,195 | 1417 | 0,0 | A |
| | 3 | 253 | 1,036 | 1600 | 1544 | 0,164 | 1291 | 0,0 | A |
| B | 4 | 125 | 1,034 | 0 | 0 | max | -125 | max | F |
| | 6 | 243 | 1,020 | 675 | 662 | 0,367 | 419 | 8,6 | A |
| C | 7 | 605 | 1,044 | 651 | 624 | 0,970 | 19 | 82,4 | E |
| | 8 | 163 | 1,039 | 1800 | 1733 | 0,094 | 1570 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 597 | 1,028 | 1709 | 1662 | 0,359 | 1065 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 368 | 1,025 | 0 | 0 | max | -368 | max | F |
| C | 7+8 | 768 | 1,043 | 801 | 768 | 1,000 | 0 | 96,5 | E |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges} | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 368 | 1,025 | 0 | 95 | #WERT! | #WERT! |
| C | 7+8 | 768 | 1,043 | 768 | 95 | 33,92 | 213 |




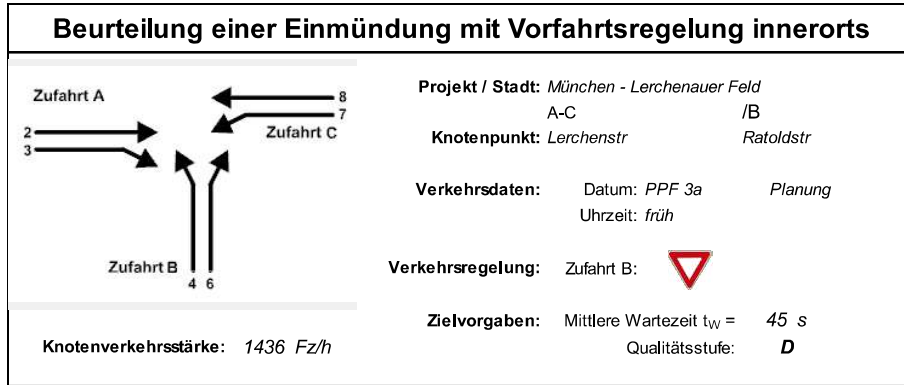
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand ρ_0 |
| A | 2 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,201 | — |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,006 | — |
| B | 4 (3) | 613 | 489 | 1,000 | 487 | 0,004 | — |
| | 6 (2) | 358 | 775 | 1,000 | 775 | 0,001 | — |
| C | 7 (2) | 362 | 851 | 1,000 | 851 | 0,004 | 0,996 |
| | 8 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,149 | — |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 353 | 1,024 | 1800 | 1758 | 0,201 | 1405 | 0,0 | A |
| | 3 | 9 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,006 | 1591 | 0,0 | A |
| B | 4 | 2 | 1,000 | 487 | 487 | 0,004 | 485 | 7,4 | A |
| | 6 | 1 | 1,000 | 775 | 775 | 0,001 | 774 | 4,6 | A |
| C | 7 | 3 | 1,000 | 851 | 851 | 0,004 | 848 | 4,2 | A |
| | 8 | 252 | 1,067 | 1800 | 1688 | 0,149 | 1436 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 362 | 1,023 | 1795 | 1754 | 0,206 | 1392 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 3 | 1,000 | 556 | 556 | 0,005 | 553 | 6,5 | A |
| C | 7+8 | 255 | 1,066 | 1800 | 1689 | 0,151 | 1434 | 2,5 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges} | | | | | | | | | A |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 3 | 1,000 | 556 | 95 | 0,02 | 6 |
| C | 7+8 | 255 | 1,066 | 1689 | 95 | 0,53 | 7 |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------|---|---------------------------|---------------------|---------------------------|--|--------------|----------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|---|------------|-----------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | K4, LSA0832: Josef-Frankl-Straße / Lerchenauer Straße | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 70 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] |
| Zufahrt 1: Josef-Frankl-Straße (West) | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | FV 02 | R, G, L | 475 | 9,2 | 2,0 | 30 | 801 | 0,593 | 1,100 | 19 | 78 | ja | A | 2,52 |
| Zufahrt 2: Lerchenauer Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R, G, L | 240 | 4,7 | 2,4 | 16 | 366 | 0,656 | 1,100 | 37 | 62 | ja | C | 2,48 |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 04 | R, G, L | 175 | 3,4 | 2,4 | 38 | 850 | 0,206 | 1,100 | 12 | 29 | ja | A | 0,61 |
| Zufahrt 4: Lerchenauer Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV 03 | R, G, L | 65 | 1,3 | 2,1 | 12 | 324 | 0,201 | 1,100 | 26 | 19 | ja | B | 0,47 |
| Summe: | | | 955 | gew. Mittel: | | | 0,511 | | | | 22,9 | max. QSV: | C | 6,08 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _w ... mittlere Wartezeit T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |

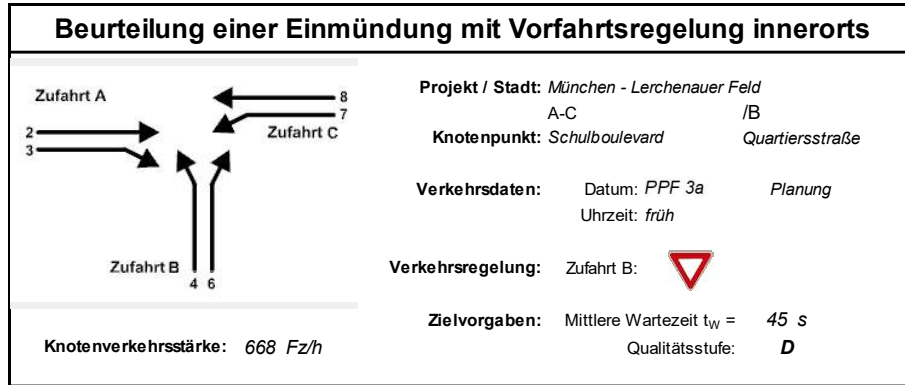


Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand ρ_0 |
| A | 2 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,063 | — |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,123 | — |
| B | 4 (3) | 997 | 290 | 1,000 | 67 | 3,504 | — |
| | 6 (2) | 205 | 934 | 1,000 | 934 | 0,126 | — |
| C | 7 (2) | 301 | 913 | 1,000 | 913 | 0,682 | 0,233 |
| | 8 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,111 | — |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 109 | 1,045 | 1800 | 1723 | 0,063 | 1614 | 0,0 | A |
| | 3 | 192 | 1,022 | 1600 | 1566 | 0,123 | 1374 | 0,0 | A |
| B | 4 | 234 | 1,009 | 67 | 67 | 3,504 | -167 | 4635,0 | F |
| | 6 | 109 | 1,077 | 934 | 867 | 0,126 | 758 | 4,7 | A |
| C | 7 | 604 | 1,030 | 913 | 886 | 0,682 | 282 | 12,6 | B |
| | 8 | 188 | 1,067 | 1800 | 1687 | 0,111 | 1499 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 301 | 1,030 | 1668 | 1619 | 0,186 | 1318 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 343 | 1,031 | 101 | 98 | 3,506 | -245 | 4598,7 | F |
| C | 7+8 | 792 | 1,039 | 1072 | 1032 | 0,767 | 240 | 14,7 | B |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges} | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 343 | 1,031 | 98 | 95 | 126,64 | 786 |
| C | 7+8 | 792 | 1,039 | 1032 | 95 | 9,18 | 63 |



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,134 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,007 | --- |
| B | 4 (3) | 483 | 583 | 1,000 | 543 | 0,064 | --- |
| | 6 (2) | 244 | 891 | 1,000 | 891 | 0,164 | --- |
| C | 7 (2) | 249 | 968 | 1,000 | 968 | 0,061 | 0,932 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,110 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 239 | 1,006 | 1800 | 1790 | 0,134 | 1551 | 0,0 | A |
| | 3 | 10 | 1,140 | 1600 | 1404 | 0,007 | 1394 | 0,0 | A |
| B | 4 | 35 | 1,000 | 543 | 543 | 0,064 | 508 | 7,1 | A |
| | 6 | 145 | 1,010 | 891 | 882 | 0,164 | 737 | 4,9 | A |
| C | 7 | 51 | 1,151 | 968 | 841 | 0,061 | 790 | 4,6 | A |
| | 8 | 188 | 1,056 | 1800 | 1705 | 0,110 | 1517 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 249 | 1,011 | 1790 | 1770 | 0,141 | 1521 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 180 | 1,008 | 793 | 787 | 0,229 | 607 | 5,9 | A |
| C | 7+8 | 239 | 1,076 | 1800 | 1673 | 0,143 | 1434 | 2,5 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | A |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 180 | 1,008 | 787 | 95 | 0,89 | 7 |
| C | 7+8 | 239 | 1,076 | 1673 | 95 | 0,50 | 7 |

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“

Knotenpunkt: **K7 Quartierstraße / Quartiersplatz**

Einmündung: **X** Kreuzung:


Verkehrsdaten:


| | |
|---------|------------|
| Datum | 01.01.2035 |
| Uhrzeit | früh |
| Planung | |
| PPF3 | |


Zielvorgaben:


| | |
|----------------------------|-----------|
| Mittlere Wartezeit $t_w =$ | 15 |
| Qualitätsstufe | D |

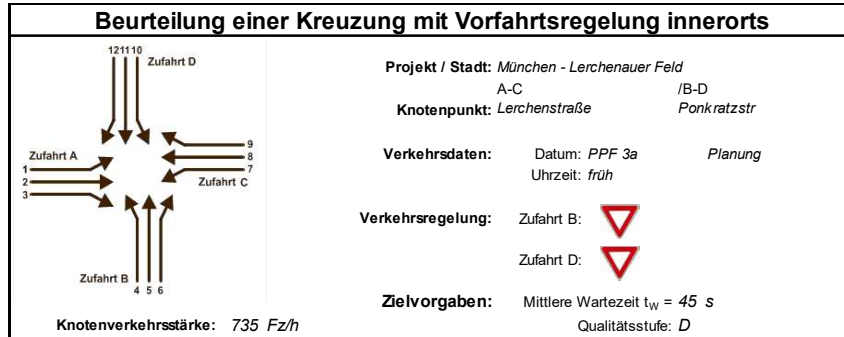
| Zufahrt | Strom | 1 LV qLV [Pkw/h] | 2 Lkw+Bus qLkw+Bus [Lkw/h] | 3 Lkw qLkwK [LkwK/h] | 4a Kfz qKfz [Kfz/h] | 4b \sum Kfz qKfz [Kfz/h] | 5 \sum ges. Knoten [Kfz/h] | 6 Wartezeit t_w [s] | 7 Qualitäts- stufe QSV |
|---|-------|---------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| A | 1 | | | | | 0 | | | |
| | 2 | 4 | 1 | | | 5 | | | |
| | 3 | 10 | 3 | | | 13 | | | |
| B | 4 | | | | | 0 | | | |
| | 5 | 40 | 0 | | | 40 | 74 | 1,8 | A/B |
| | 6 | 0 | 0 | | | 0 | | | |
| C | 7 | 10 | 0 | | | 10 | | | |
| | 8 | 6 | 0 | | | 6 | | | |
| | 9 | | | | | 0 | | | |
| D | 10 | | | | | 0 | | | |
| | 11 | | | | | 0 | | | |
| | 12 | | | | | 0 | | | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSVFz,ges | | | | | | | | | A/B |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|---|------------------------|---------------------|------------------------|--|--------------|------------|------------------------|--------------------|--------------------|---|----------|--------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KA, LSA0917: Lerchenauer Straße / Lerchenstraße | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 | | | T [h] = 1,0 | | | S [%] = 95 | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] |
| Zufahrt 2: Lerchenauer Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R, G | 510 | 12,8 | 2,1 | 36 | 691 | 0,738 | 1,100 | 34 | 124 | ja | B | 4,79 |
| Zufahrt 3: Lerchenstraße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 03 | R | 15 | 0,4 | 2,5 | 29 | 484 | 0,031 | 1,100 | 22 | 8 | ja | B | 0,09 |
| 32 | FV 03 | L | 465 | 11,6 | 2,1 | 29 | 581 | 0,801 | 1,100 | 48 | 128 | ja | C | 6,26 |
| Zufahrt 4: Lerchenauer Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41+42 | FV 02 | G, L | 500 | 12,5 | - | 47 | 860 | 0,581 | 1,100 | 21 | 98 | ja | B | 2,97 |
| Summe: | | | 1490 | gew. Mittel: | | | 0,698 | | | | 34,1 | max. QSV: | C | 14,12 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _W ... mittlere Wartezeit T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-----------------------------------|---------------------------------|---------------------------|---------------------------|--|--------------|-----------------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|------------|---|
| Projekt: | M-Lerch2 | | | | | | | | | | | | | |
| Stadt: | München | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | KB: Georg-Zech-Allee / Lerchenauer Straße | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |  |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _s [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] |
| Zufahrt 1: Georg-Zech-Allee (West) | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | FV01+R | R | 505 | 12,6 | 2,2 | 47 | 871 | 0,579 | 1,100 | 20 | 94 | ja | B | 2,86 |
| 12 | FV01 | G, L | 145 | 3,6 | 2,5 | 29 | 486 | 0,298 | 1,100 | 28 | 40 | ja | B | 1,12 |
| Zufahrt 2: Lerchenauer Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV02 | R, G | 265 | 6,6 | 2,2 | 42 | 766 | 0,346 | 1,100 | 18 | 54 | ja | A | 1,29 |
| 22 | FV02 | L | 200 | 5,0 | 4,8 | 42 | 362 | 0,552 | 1,100 | 40 | 59 | ja | C | 2,22 |
| Zufahrt 3: Georg-Zech-Allee (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV03 | R, G | 210 | 5,3 | 1,8 | 28 | 640 | 0,328 | 1,100 | 25 | 47 | ja | B | 1,43 |
| 32 | FV03 | L | 180 | 4,5 | 2,0 | 28 | 600 | 0,300 | 1,100 | 24 | 41 | ja | B | 1,21 |
| Zufahrt 4: Lerchenauer Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV04 | R, G, L | 320 | 8,0 | 1,9 | 23 | 512 | 0,626 | 1,100 | 37 | 80 | ja | C | 3,26 |
| Summe: | | | 1825 | gew. Mittel: | | | 0,472 | | | | 26,4 | max. QSV: | C | 13,39 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | | Legende: | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q_{Fg} [Fg/h] | q_{Rad} [Rad/h] | t_{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität | | | | | | | | |
| | | | | | | f _{in} ... Instationaritätsfaktor | | | | | | | | |
| | | | | | | L _s ... Stauraumlänge | | | | | | | | |
| | | | | | | m ... mittlere Eintreffenzahl | | | | | | | | |
| | | | | | | q ... Verkehrsstärke | | | | | | | | |
| | | | | | | QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | | | | | | | | |
| | | | | | | R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links | | | | | | | | |
| | | | | | | S ... Sicherheit gegen Überstaung | | | | | | | | |
| | | | | | | T ... Untersuchungszeitraum | | | | | | | | |
| | | | | | | t _B ... Zeitbedarfswert | | | | | | | | |
| | | | | | | t _F ... Geschaltete Freigabezeit | | | | | | | | |
| | | | | | | t _U ... Umlaufzeit | | | | | | | | |
| | | | | | | t _w ... mittlere Wartezeit | | | | | | | | |
| | | | | | | T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum | | | | | | | | |
| | | | | | | x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|---|------------------------|---------------------|------------------------|--|--------------|-------|------------------------|--------------------|--------------------|---|----------|--------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KC, LSA0434: Feldmochinger Straße / Josef-Frankl-Straße | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R | 65 | 1,6 | 2,4 | 30 | 520 | 0,125 | 1,100 | 22 | 19 | ja | B | 0,40 |
| 22 | FV 01 | G | 605 | 15,1 | 1,9 | 30 | 665 | 0,910 | 1,100 | 82 | 203 | ja | E | 13,74 |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 03 | R, L | 320 | 8,0 | 2,4 | 19 | 333 | 0,961 | 1,100 | 149 | 162 | ja | E | 13,22 |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41+42 | FV 02 | G, L | 1095 | 27,4 | - | 59 | 1126 | 0,973 | 1,100 | 110 | 415 | ja | E | 33,44 |
| Summe: | | | 2085 | gew. Mittel: | | | 0,926 | | | | 105,0 | max. QSV: | E | 60,81 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | | | | Legende: | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _W ... mittlere Wartezeit T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|--|------------------------|---------------------|------------------------|--|--------------|-------|------------------------|--------------------|--------------------|---|----------|--------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KD, LSA1261: Josef-Frankl-Straße / Lerchenstraße | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 70 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] |
| Zufahrt 1: Josef-Frankl-Straße (West) | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | FV 03 | R, G, L | 310 | 6,0 | 2,0 | 27 | 718 | 0,432 | 1,100 | 18 | 54 | ja | A | 1,55 |
| Zufahrt 2: Lerchenstraße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 02 | R, G, L | 205 | 4,0 | 2,3 | 23 | 540 | 0,379 | 1,100 | 21 | 43 | ja | B | 1,22 |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 01 | R, G, L | 265 | 5,2 | 3,0 | 27 | 483 | 0,549 | 1,100 | 28 | 56 | ja | B | 2,03 |
| Zufahrt 4: Lerchenstraße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV 04 | R, G, L | 260 | 5,1 | 2,7 | 23 | 460 | 0,565 | 1,100 | 26 | 59 | ja | B | 1,85 |
| Summe: | | | 1040 | gew. Mittel: | | | 0,485 | | | | 23,0 | max. QSV: | B | 6,64 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _w ... mittlere Wartezeit T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

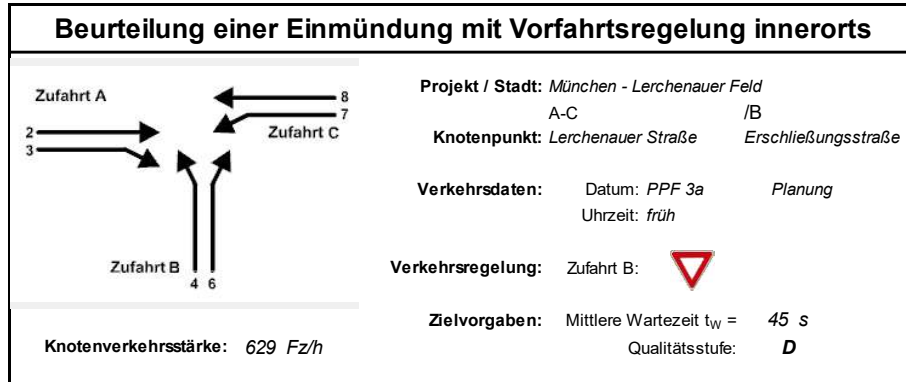
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_i [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 | staufreier Zustand p_x bzw. p_z |
|---------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| A | 1 (2) | 186 | 1040 | 1,000 | 1040 | 0,004 | 0,995 | 0,938 |
| | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,213 | 1,000 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,002 | 1,000 | --- |
| B | 4 (4) | 620 | 484 | 1,000 | 443 | 0,018 | --- | --- |
| | 5 (3) | 603 | 469 | 1,000 | 439 | 0,027 | 0,973 | 0,914 |
| | 6 (2) | 370 | 764 | 1,000 | 764 | 0,118 | 0,882 | --- |
| C | 7 (2) | 371 | 843 | 1,000 | 843 | 0,051 | 0,942 | 0,938 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,116 | 1,000 | --- |
| | 9 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,001 | 1,000 | --- |
| D | 10 (4) | 704 | 432 | 1,000 | 348 | 0,009 | --- | --- |
| | 11 (3) | 604 | 468 | 1,000 | 439 | 0,007 | 0,993 | 0,932 |
| | 12 (2) | 186 | 957 | 1,000 | 957 | 0,016 | 0,984 | --- |

Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
|--|----------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| A | 1 | 4 | 1,000 | 1040 | 1040 | 0,004 | 1036 | 3,5 | A |
| | 2 | 368 | 1,042 | 1800 | 1728 | 0,213 | 1360 | 0,0 | A |
| | 3 | 3 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,002 | 1597 | 0,0 | A |
| B | 4 | 8 | 1,000 | 443 | 443 | 0,018 | 435 | 8,3 | A |
| | 5 | 12 | 1,000 | 439 | 439 | 0,027 | 427 | 8,4 | A |
| | 6 | 90 | 1,000 | 764 | 764 | 0,118 | 674 | 5,3 | A |
| C | 7 | 43 | 1,000 | 843 | 843 | 0,051 | 800 | 4,5 | A |
| | 8 | 185 | 1,132 | 1800 | 1589 | 0,116 | 1404 | 0,0 | A |
| | 9 | 1 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,001 | 1599 | 0,0 | A |
| D | 10 | 3 | 1,000 | 348 | 348 | 0,009 | 345 | 10,4 | B |
| | 11 | 3 | 1,000 | 439 | 439 | 0,007 | 436 | 8,3 | A |
| | 12 | 15 | 1,047 | 957 | 914 | 0,016 | 899 | 4,0 | A |
| A | 1+2+3 | 375 | 1,041 | 1800 | 1729 | 0,217 | 1354 | 2,7 | A |
| B | 4+5+6 | 110 | 1,000 | 674 | 674 | 0,163 | 564 | 6,4 | A |
| C | 7+8+9 | 229 | 1,107 | 1800 | 1626 | 0,141 | 1397 | 2,6 | A |
| D | 10+11+12 | 21 | 1,033 | 681 | 659 | 0,032 | 638 | 5,6 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | B |

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
|---------|----------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| A | 1+2+3 | 375 | 1,041 | 1729 | 95 | 0,83 | 7 |
| B | 4+5+6 | 110 | 1,000 | 674 | 95 | 0,58 | 6 |
| C | 7+8+9 | 229 | 1,107 | 1626 | 95 | 0,49 | 7 |
| D | 10+11+12 | 21 | 1,033 | 659 | 95 | 0,10 | 7 |



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,133 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,007 | --- |
| B | 4 (3) | 566 | 521 | 1,000 | 497 | 0,014 | --- |
| | 6 (2) | 230 | 906 | 1,000 | 906 | 0,057 | --- |
| C | 7 (2) | 235 | 984 | 1,000 | 984 | 0,038 | 0,954 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,171 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 224 | 1,066 | 1800 | 1689 | 0,133 | 1465 | 0,0 | A |
| | 3 | 11 | 1,064 | 1600 | 1504 | 0,007 | 1493 | 0,0 | A |
| B | 4 | 7 | 1,000 | 497 | 497 | 0,014 | 490 | 7,3 | A |
| | 6 | 51 | 1,014 | 906 | 894 | 0,057 | 843 | 4,3 | A |
| C | 7 | 35 | 1,080 | 984 | 911 | 0,038 | 876 | 4,1 | A |
| | 8 | 301 | 1,023 | 1800 | 1759 | 0,171 | 1458 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 235 | 1,066 | 1790 | 1679 | 0,140 | 1444 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 58 | 1,012 | 825 | 816 | 0,071 | 758 | 4,8 | A |
| C | 7+8 | 336 | 1,029 | 1800 | 1749 | 0,192 | 1413 | 2,5 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | A |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 58 | 1,012 | 816 | 95 | 0,23 | 7 |
| C | 7+8 | 336 | 1,029 | 1749 | 95 | 0,71 | 7 |

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Projekt / Stadt: München - Lerchenauer Feld
A-C / B

Knotenpunkt: Lerchenstraße Erschließungsstraße

Verkehrsdaten: Datum: PPF 3a Planung
Uhrzeit: früh

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

Knotenverkehrsstärke: 946 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,255 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,049 | --- |
| B | 4 (3) | 757 | 401 | 1,000 | 350 | 0,080 | --- |
| | 6 (2) | 488 | 661 | 1,000 | 661 | 0,190 | --- |
| C | 7 (2) | 524 | 708 | 1,000 | 708 | 0,112 | 0,873 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,117 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 452 | 1,017 | 1800 | 1770 | 0,255 | 1318 | 0,0 | A |
| | 3 | 72 | 1,078 | 1600 | 1485 | 0,049 | 1413 | 0,0 | A |
| B | 4 | 28 | 1,000 | 350 | 350 | 0,080 | 322 | 11,2 | B |
| | 6 | 125 | 1,006 | 661 | 657 | 0,190 | 532 | 6,8 | A |
| C | 7 | 74 | 1,076 | 708 | 658 | 0,112 | 584 | 6,2 | A |
| | 8 | 195 | 1,075 | 1800 | 1674 | 0,117 | 1479 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 524 | 1,025 | 1768 | 1724 | 0,304 | 1200 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 153 | 1,005 | 569 | 566 | 0,270 | 413 | 8,7 | A |
| C | 7+8 | 269 | 1,075 | 1800 | 1674 | 0,161 | 1405 | 2,6 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | B |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 153 | 1,005 | 566 | 95 | 1,10 | 13 |
| C | 7+8 | 269 | 1,075 | 1674 | 95 | 0,57 | 7 |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-----------------------------|---------------------------|---------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|--|----------------------------------|-------------------------------|-----------------------|--|---|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------------|--|-----------------------|
| Projekt: | M-Lerch2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stadt: | München | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | KH, LSA0622: Feldmochinger Straße / Pflaumstraße | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bearbeiter: skl | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _s [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] | | | | | | | |
| Zufahrt 1: Pflaumstraße (West) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | - | R | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | FV02 | G, L | 325 | 8,1 | 3,1 | 21 | 283 | 1,147 | 1,100 | 346 | 262 | ja | F | 31,22 | | | | | | | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV01 | R, G, L | 600 | 15,0 | 2,0 | 31 | 636 | 0,943 | 1,100 | 107 | 232 | ja | E | 17,89 | | | | | | | |
| Zufahrt 3: Pflaumstraße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV04 | R, G, L | 330 | 8,3 | 2,2 | 22 | 422 | 0,783 | 1,100 | 55 | 97 | ja | D | 5,08 | | | | | | | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV03 | R, G, L | 905 | 22,6 | 3,0 | 57 | 775 | 1,167 | 1,100 | 343 | 658 | ja | F | 86,23 | | | | | | | |
| Summe: | | | 2160 | gew. Mittel: | | | 1,043 | | | 234,0 | max. QSV: | F | 140,43 | | | | | | | | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | | C ... Kapazität | f _{in} ... Instationaritätsfaktor | L _s ... Stauraumlänge | m ... mittlere Eintreffenzahl | q ... Verkehrsstärke | QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links | S ... Sicherheit gegen Überstauung | T ... Untersuchungszeitraum | t _B ... Zeitbedarfswert | t _F ... Geschaltete Freigabezeit | t _U ... Umlaufzeit | t _w ... mittlere Wartezeit | T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum | x ... Auslastungsgrad |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

**Anhang 7 Leistungsfähigkeitsberechnungen für die abendliche Spitzenstunde im Prognose-
Planfall-Szenario 3**

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Projekt / Stadt: München - Lerchenauer Feld
A-C / B

Knotenpunkt: Lerchenauer Str Franz- Sperr- Weg

Verkehrsdaten: Datum: PPF 3a Planung
Uhrzeit: spät

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

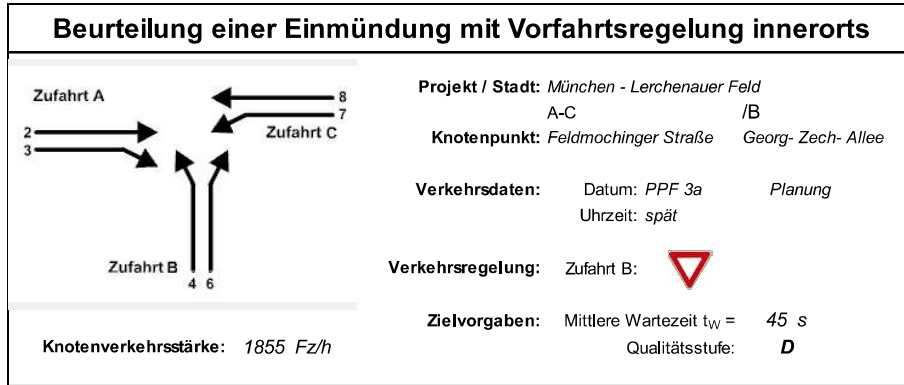
Knotenverkehrsstärke: 1765 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs- faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs- grad x_i [-] | staufreier Zustand ρ_0 |
| A | 2 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,292 | — |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,186 | — |
| B | 4 (3) | 1287 | 195 | 1,000 | 192 | 1,680 | — |
| | 6 (2) | 652 | 541 | 1,000 | 541 | 0,046 | — |
| C | 7 (2) | 800 | 517 | 1,000 | 517 | 0,012 | 0,982 |
| | 8 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,357 | — |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs- grad x_i [-] | Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts- stufe QSV |
| A | 2 | 504 | 1,042 | 1800 | 1728 | 0,292 | 1224 | 0,0 | A |
| | 3 | 296 | 1,005 | 1600 | 1592 | 0,186 | 1296 | 0,0 | A |
| B | 4 | 308 | 1,045 | 192 | 183 | 1,680 | -125 | 1290,9 | F |
| | 6 | 22 | 1,127 | 541 | 480 | 0,046 | 458 | 7,9 | A |
| C | 7 | 6 | 1,000 | 517 | 517 | 0,012 | 511 | 7,0 | A |
| | 8 | 629 | 1,021 | 1800 | 1763 | 0,357 | 1134 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 800 | 1,028 | 1722 | 1675 | 0,478 | 875 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 330 | 1,051 | 201 | 191 | 1,726 | -139 | 1369,2 | F |
| C | 7+8 | 635 | 1,021 | 1800 | 1763 | 0,360 | 1128 | 3,2 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges} | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 330 | 1,051 | 191 | 95 | 75,92 | 480 |
| C | 7+8 | 635 | 1,021 | 1763 | 95 | 1,68 | 13 |

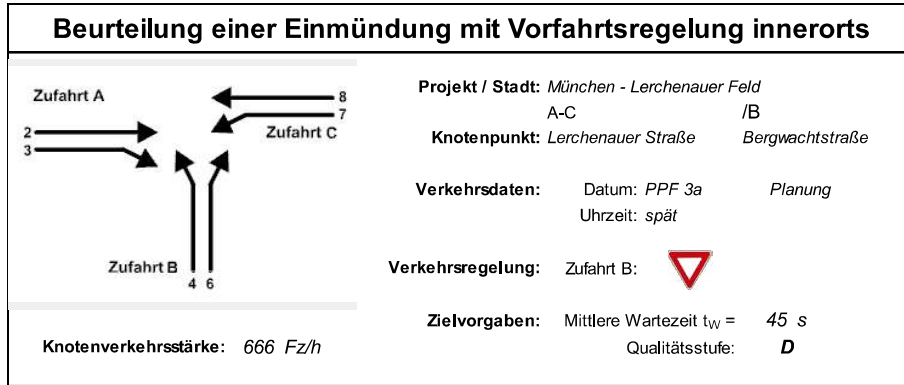


Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand ρ_0 |
| A | 2 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,159 | — |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,146 | — |
| B | 4 (3) | 1094 | 254 | 1,000 | 66 | 4,044 | — |
| | 6 (2) | 396 | 740 | 1,000 | 740 | 0,531 | — |
| C | 7 (2) | 510 | 719 | 1,000 | 719 | 0,635 | 0,262 |
| | 8 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,140 | — |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 282 | 1,012 | 1800 | 1778 | 0,159 | 1496 | 0,0 | A |
| | 3 | 228 | 1,028 | 1600 | 1557 | 0,146 | 1329 | 0,0 | A |
| B | 4 | 261 | 1,030 | 66 | 65 | 4,044 | -196 | 5609,0 | F |
| | 6 | 386 | 1,018 | 740 | 726 | 0,531 | 340 | 10,5 | B |
| C | 7 | 449 | 1,017 | 719 | 707 | 0,635 | 258 | 13,8 | B |
| | 8 | 249 | 1,011 | 1800 | 1780 | 0,140 | 1531 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 510 | 1,019 | 1704 | 1672 | 0,305 | 1162 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 647 | 1,023 | 145 | 141 | 4,576 | -506 | 6494,5 | F |
| C | 7+8 | 698 | 1,015 | 960 | 946 | 0,738 | 248 | 14,3 | B |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges} | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 647 | 1,023 | 141 | 95 | 256,58 | 1578 |
| C | 7+8 | 698 | 1,015 | 946 | 95 | 7,94 | 49 |




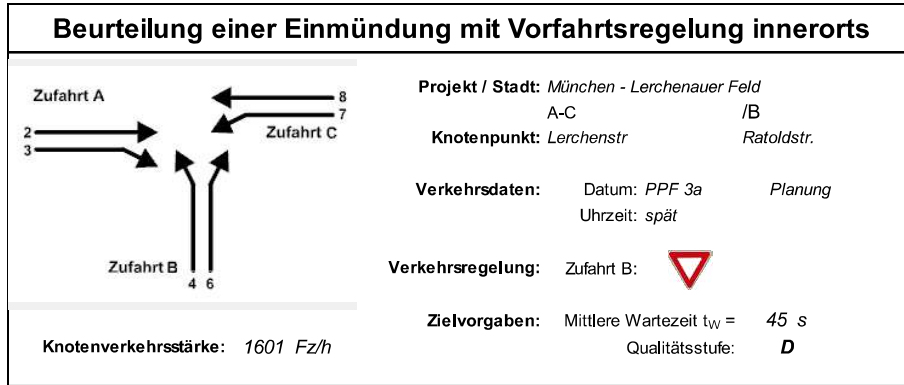
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand ρ_0 |
| A | 2 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,133 | — |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,016 | — |
| B | 4 (3) | 646 | 467 | 1,000 | 464 | 0,011 | — |
| | 6 (2) | 243 | 892 | 1,000 | 892 | 0,002 | — |
| C | 7 (2) | 256 | 961 | 1,000 | 961 | 0,005 | 0,993 |
| | 8 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,227 | — |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 230 | 1,043 | 1800 | 1726 | 0,133 | 1496 | 0,0 | A |
| | 3 | 26 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,016 | 1574 | 0,0 | A |
| B | 4 | 5 | 1,000 | 464 | 464 | 0,011 | 459 | 7,8 | A |
| | 6 | 2 | 1,000 | 892 | 892 | 0,002 | 890 | 4,0 | A |
| C | 7 | 5 | 1,000 | 961 | 961 | 0,005 | 956 | 3,8 | A |
| | 8 | 398 | 1,026 | 1800 | 1754 | 0,227 | 1356 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 256 | 1,038 | 1778 | 1713 | 0,149 | 1457 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 7 | 1,000 | 538 | 538 | 0,013 | 531 | 6,8 | A |
| C | 7+8 | 403 | 1,026 | 1800 | 1754 | 0,230 | 1351 | 2,7 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges} | | | | | | | | | A |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 7 | 1,000 | 538 | 95 | 0,04 | 6 |
| C | 7+8 | 403 | 1,026 | 1754 | 95 | 0,89 | 7 |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|---|------------------------|---------------------|------------------------|--|--------------|-------|------------------------|--------------------|--------------------|---|----------|--------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | K4, LSA0832: Josef-Frankl-Straße / Lerchenauer Straße | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 70 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] |
| Zufahrt 1: Josef-Frankl-Straße (West) | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | FV 02 | R, G, L | 345 | 6,7 | 2,1 | 30 | 747 | 0,462 | 1,100 | 17 | 58 | ja | A | 1,61 |
| Zufahrt 2: Lerchenauer Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R, G, L | 310 | 6,0 | 2,2 | 16 | 401 | 0,773 | 1,100 | 48 | 81 | ja | C | 4,11 |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 04 | R, G, L | 355 | 6,9 | 2,1 | 38 | 939 | 0,378 | 1,100 | 13 | 51 | ja | A | 1,24 |
| Zufahrt 4: Lerchenauer Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV 03 | R, G, L | 30 | 0,6 | 2,2 | 12 | 305 | 0,098 | 1,100 | 25 | 11 | ja | B | 0,21 |
| Summe: | | | 1040 | gew. Mittel: | | | 0,515 | | | | 24,8 | max. QSV: | C | 7,17 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _w ... mittlere Wartezeit T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |

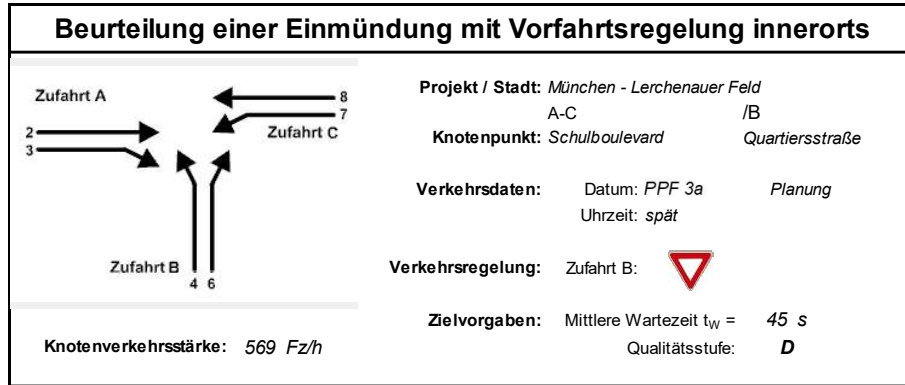


Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand ρ_0 |
| A | 2 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,216 | — |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,254 | — |
| B | 4 (3) | 1073 | 261 | 1,000 | 55 | 2,698 | — |
| | 6 (2) | 585 | 587 | 1,000 | 587 | 0,310 | — |
| C | 7 (2) | 786 | 525 | 1,000 | 525 | 0,727 | 0,209 |
| | 8 (1) | — | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,082 | — |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 384 | 1,013 | 1800 | 1777 | 0,216 | 1393 | 0,0 | A |
| | 3 | 402 | 1,010 | 1600 | 1583 | 0,254 | 1181 | 0,0 | A |
| B | 4 | 145 | 1,014 | 55 | 54 | 2,698 | -91 | 3227,3 | F |
| | 6 | 182 | 1,000 | 587 | 587 | 0,310 | 405 | 8,9 | A |
| C | 7 | 346 | 1,103 | 525 | 476 | 0,727 | 130 | 26,9 | C |
| | 8 | 142 | 1,035 | 1800 | 1740 | 0,082 | 1598 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 786 | 1,012 | 1692 | 1673 | 0,470 | 887 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 327 | 1,006 | 121 | 120 | 2,716 | -207 | 3165,8 | F |
| C | 7+8 | 488 | 1,083 | 668 | 617 | 0,791 | 129 | 26,8 | C |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges} | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 327 | 1,006 | 120 | 95 | 107,85 | 653 |
| C | 7+8 | 488 | 1,083 | 617 | 95 | 9,85 | 65 |



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,073 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,021 | --- |
| B | 4 (3) | 445 | 614 | 1,000 | 512 | 0,041 | --- |
| | 6 (2) | 148 | 1002 | 1,000 | 1002 | 0,088 | --- |
| C | 7 (2) | 164 | 1067 | 1,000 | 1067 | 0,155 | 0,833 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,073 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 131 | 1,005 | 1800 | 1790 | 0,073 | 1659 | 0,0 | A |
| | 3 | 33 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,021 | 1567 | 0,0 | A |
| B | 4 | 21 | 1,000 | 512 | 512 | 0,041 | 491 | 7,3 | A |
| | 6 | 87 | 1,008 | 1002 | 994 | 0,088 | 907 | 4,0 | A |
| C | 7 | 165 | 1,000 | 1067 | 1067 | 0,155 | 902 | 4,0 | A |
| | 8 | 132 | 1,000 | 1800 | 1800 | 0,073 | 1668 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 164 | 1,004 | 1756 | 1749 | 0,094 | 1585 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 108 | 1,006 | 846 | 840 | 0,129 | 732 | 4,9 | A |
| C | 7+8 | 297 | 1,000 | 1779 | 1779 | 0,167 | 1482 | 2,4 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | A |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 108 | 1,006 | 840 | 95 | 0,44 | 7 |
| C | 7+8 | 297 | 1,000 | 1779 | 95 | 0,60 | 6 |

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“

Knotenpunkt: **K7 Quartierstraße / Quartiersplatz**

Einmündung: **X** Kreuzung:


Verkehrsdaten:


| | |
|---------|------------|
| Datum | 01.01.2035 |
| Uhrzeit | spät |
| Planung | |
| PPF3 | X |

Zielvorgaben:


| | |
|----------------------------|----|
| Mittlere Wartezeit $t_w =$ | 15 |
| Qualitätsstufe | D |

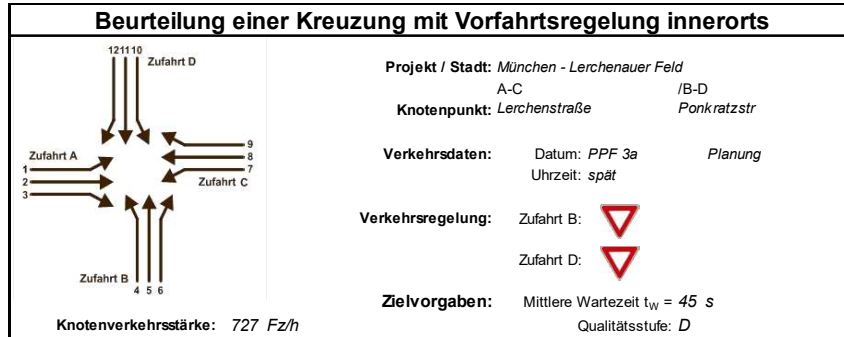
| Zufahrt | Strom | 1 | 2 | 3 | 4a | 4b | 5 | 6 | 7 |
|--|-------|----------------|---------------------|-------------------|-----------------|-----------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| | | LV | Lkw+Bus | Lkw | Kfz | \sum Kfz | \sum | | |
| | | qLV [Pkw/h] | qLkw+Bus [Lkw/h] | qLkwK [LkwK/h] | qKfz [Kfz/h] | \sum Kfz [Kfz/h] | ges. Knoten [Kfz/h] | Wartezeit t_w [s] | Qualitäts- stufe QSV |
| A | 1 | | | | | 0 | | | |
| | 2 | 16 | 0 | | | 16 | | | |
| | 3 | 45 | 0 | | | 45 | | | |
| B | 4 | 24 | 0 | | | 24 | | | |
| | 5 | | | | | 0 | 97 | 2,3 | A/B |
| | 6 | 2 | 0 | | | 2 | | | |
| C | 7 | 6 | 0 | | | 6 | | | |
| | 8 | 4 | 0 | | | 4 | | | |
| | 9 | | | | | 0 | | | |
| D | 10 | | | | | 0 | | | |
| | 11 | | | | | 0 | | | |
| | 12 | | | | | 0 | | | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV $F_{z,ges}$ | | | | | | | | | A/B |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|--|------------------------|---------------------|------------------------|--|--------------|-------|------------------------|--------------------|--------------------|---|----------|--------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KA, LSA0917: Lerchenauer Straße / Lerchenstraße | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] |
| Zufahrt 2: Lerchenauer Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R, G | 885 | 22,1 | 2,0 | 47 | 959 | 0,923 | 1,100 | 73 | 275 | ja | E | 18,06 |
| Zufahrt 3: Lerchenstraße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 03 | R | 20 | 0,5 | 2,4 | 29 | 501 | 0,040 | 1,100 | 22 | 9 | ja | B | 0,12 |
| 32 | FV 03 | L | 510 | 12,8 | 2,0 | 29 | 601 | 0,848 | 1,100 | 59 | 145 | ja | D | 8,30 |
| Zufahrt 4: Lerchenauer Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41+42 | FV 02 | G, L | 430 | 10,8 | - | 47 | 585 | 0,735 | 1,100 | 40 | 108 | ja | C | 4,77 |
| Summe: | | | 1845 | gew. Mittel: | | | 0,849 | | | 61,0 | max. QSV: | | E | 31,26 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | Legende: | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _W ... mittlere Wartezeit T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--------------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---|--------------|-------|------------------------|--------------------|--------------------|---|----------|--------------------|
| Projekt: | M-Lerch2 | | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | München | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | KB: Georg-Zech-Allee / Lerchenauer Straße | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] |
| Zufahrt 1: Georg-Zech-Allee (West) | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | FV01+R | R | 470 | 11,8 | 2,2 | 42 | 798 | 0,589 | 1,100 | 24 | 91 | ja | B | 3,10 |
| 12 | FV01 | G, L | 175 | 4,4 | 2,1 | 15 | 300 | 0,583 | 1,100 | 46 | 52 | ja | C | 2,23 |
| Zufahrt 2: Lerchenauer Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV02 | R, G | 480 | 12,0 | 2,0 | 55 | 1116 | 0,430 | 1,100 | 11 | 70 | ja | A | 1,46 |
| 22 | FV02 | L | 440 | 11,0 | 3,0 | 55 | 737 | 0,597 | 1,100 | 27 | 92 | ja | B | 3,25 |
| Zufahrt 3: Georg-Zech-Allee (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV03 | R, G | 120 | 3,0 | 1,9 | 14 | 329 | 0,365 | 1,100 | 37 | 36 | ja | C | 1,23 |
| 32 | FV03 | L | 105 | 2,6 | 2,0 | 14 | 313 | 0,335 | 1,100 | 36 | 32 | ja | C | 1,06 |
| Zufahrt 4: Lerchenauer Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV04 | R, G, L | 190 | 4,8 | 2,0 | 25 | 529 | 0,359 | 1,100 | 28 | 47 | ja | B | 1,49 |
| Summe: | | | 1980 | gew. Mittel: | | | 0,503 | | | 25,1 | max. QSV: | | C | 13,81 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | Legende: | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _w ... mittlere Wartezeit T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--------------------------|------------------------|-----------------|------------------------|--------------------|--|----------------------------------|-------------------------------|----------------------|--|---|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------------|--|-----------------------|
| Projekt: | M-Lerch2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stadt: | München | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | KC, LSA0434: Feldmochinger Straße / Josef-Frankl-Straße | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bearbeiter: skl | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] | | | | | | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R | 50 | 1,3 | 2,4 | 28 | 488 | 0,103 | 1,100 | 24 | 16 | ja | B | 0,33 | | | | | | |
| 22 | FV 01 | G | 590 | 14,8 | 1,8 | 28 | 633 | 0,932 | 1,100 | 99 | 216 | ja | E | 16,29 | | | | | | |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 03 | R, L | 525 | 13,1 | 2,3 | 25 | 458 | 1,146 | 1,100 | 324 | 379 | ja | F | 47,27 | | | | | | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41+42 | FV 02 | G, L | 1100 | 27,5 | - | 53 | 1125 | 0,977 | 1,100 | 115 | 426 | ja | E | 35,15 | | | | | | |
| Summe: 2265 gew. Mittel: 0,985 157,4 max. QSV: F 99,05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität | f _{in} ... Instationaritätsfaktor | L _S ... Stauraumlänge | m ... mittlere Eintreffenzahl | q ... Verkehrsstärke | QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links | S ... Sicherheit gegen Überstauung | T ... Untersuchungszeitraum | t _B ... Zeitbedarfswert | t _F ... Geschaltete Freigabezeit | t _U ... Umlaufzeit | t _W ... mittlere Wartezeit | T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum | x ... Auslastungsgrad |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------|--|---------------------------|---------------------|---------------------------|--|--------------|----------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|---|------------|-----------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KD, LSA1261: Josef-Frankl-Straße / Lerchenstraße | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 70 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] |
| Zufahrt 1: Josef-Frankl-Straße (West) | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | FV 03 | R, G, L | 230 | 4,5 | 2,0 | 30 | 795 | 0,289 | 1,100 | 14 | 38 | ja | A | 0,91 |
| Zufahrt 2: Lerchenstraße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 02 | R, G, L | 320 | 6,2 | 2,1 | 20 | 519 | 0,617 | 1,100 | 29 | 67 | ja | B | 2,60 |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 01 | R, G, L | 415 | 8,1 | 2,4 | 30 | 678 | 0,612 | 1,100 | 24 | 76 | ja | B | 2,72 |
| Zufahrt 4: Lerchenstraße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV 04 | R, G, L | 180 | 3,5 | 2,6 | 20 | 412 | 0,437 | 1,100 | 25 | 40 | ja | B | 1,25 |
| Summe: | | | 1145 | gew. Mittel: | | | 0,521 | | | | 23,5 | max. QSV: | B | 7,48 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _w ... mittlere Wartezeit T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

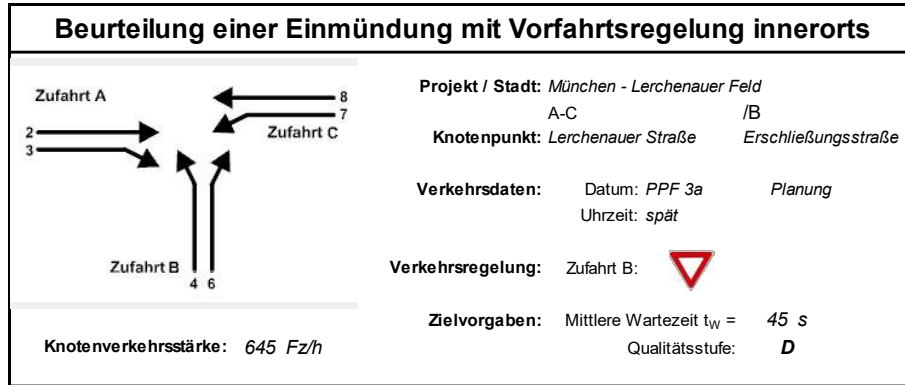
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_i [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 | staufreier Zustand p_x bzw. p_z |
|---------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| A | 1 (2) | 261 | 955 | 1,000 | 955 | 0,012 | 0,986 | 0,843 |
| | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,147 | 1,000 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,004 | 1,000 | --- |
| B | 4 (4) | 667 | 454 | 1,000 | 372 | 0,011 | --- | --- |
| | 5 (3) | 651 | 438 | 1,000 | 369 | 0,027 | 0,973 | 0,824 |
| | 6 (2) | 263 | 870 | 1,000 | 870 | 0,048 | 0,952 | --- |
| C | 7 (2) | 266 | 950 | 1,000 | 950 | 0,124 | 0,855 | 0,843 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,147 | 1,000 | --- |
| | 9 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,001 | 1,000 | --- |
| D | 10 (4) | 701 | 433 | 1,000 | 340 | 0,003 | --- | --- |
| | 11 (3) | 653 | 436 | 1,000 | 368 | 0,022 | 0,978 | 0,828 |
| | 12 (2) | 260 | 873 | 1,000 | 873 | 0,010 | 0,990 | --- |

Qualität der Einzel- und Mischströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
|--|----------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| A | 1 | 11 | 1,000 | 955 | 955 | 0,012 | 944 | 3,8 | A |
| | 2 | 260 | 1,019 | 1800 | 1767 | 0,147 | 1507 | 0,0 | A |
| | 3 | 6 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,004 | 1594 | 0,0 | A |
| B | 4 | 4 | 1,000 | 372 | 372 | 0,011 | 368 | 9,8 | A |
| | 5 | 10 | 1,000 | 369 | 369 | 0,027 | 359 | 10,0 | B |
| | 6 | 41 | 1,017 | 870 | 856 | 0,048 | 815 | 4,4 | A |
| C | 7 | 116 | 1,012 | 950 | 938 | 0,124 | 822 | 4,4 | A |
| | 8 | 259 | 1,022 | 1800 | 1762 | 0,147 | 1503 | 0,0 | A |
| | 9 | 2 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,001 | 1598 | 0,0 | A |
| D | 10 | 1 | 1,000 | 340 | 340 | 0,003 | 339 | 10,6 | B |
| | 11 | 8 | 1,000 | 368 | 368 | 0,022 | 360 | 10,0 | A |
| | 12 | 9 | 1,000 | 873 | 873 | 0,010 | 864 | 4,2 | A |
| A | 1+2+3 | 277 | 1,018 | 1800 | 1769 | 0,157 | 1492 | 2,4 | A |
| B | 4+5+6 | 55 | 1,013 | 649 | 641 | 0,086 | 586 | 6,1 | A |
| C | 7+8+9 | 377 | 1,019 | 1800 | 1767 | 0,213 | 1390 | 2,6 | A |
| D | 10+11+12 | 18 | 1,000 | 515 | 515 | 0,035 | 497 | 7,3 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | B |

Stauraumbemessung - Abbiegeströme

| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
|---------|----------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| A | 1+2+3 | 277 | 1,018 | 1769 | 95 | 0,56 | 7 |
| B | 4+5+6 | 55 | 1,013 | 641 | 95 | 0,28 | 7 |
| C | 7+8+9 | 377 | 1,019 | 1767 | 95 | 0,81 | 7 |
| D | 10+11+12 | 18 | 1,000 | 515 | 95 | 0,11 | 6 |

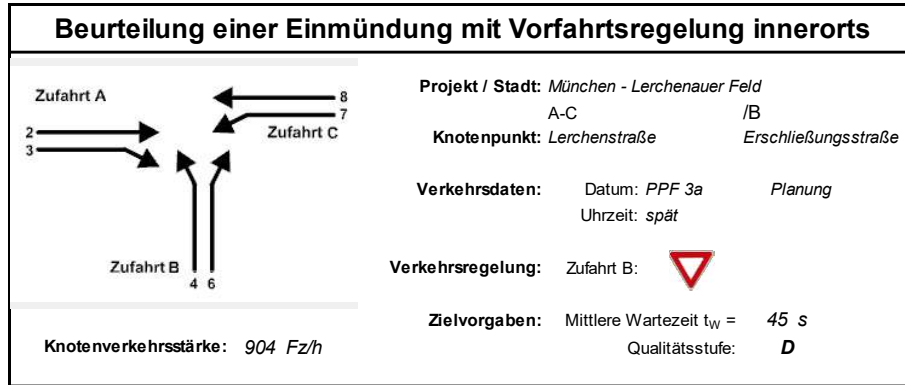


Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,203 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,009 | --- |
| B | 4 (3) | 606 | 493 | 1,000 | 464 | 0,009 | --- |
| | 6 (2) | 362 | 771 | 1,000 | 771 | 0,036 | --- |
| C | 7 (2) | 369 | 845 | 1,000 | 845 | 0,052 | 0,941 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,116 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 355 | 1,028 | 1800 | 1752 | 0,203 | 1397 | 0,0 | A |
| | 3 | 14 | 1,000 | 1600 | 1600 | 0,009 | 1586 | 0,0 | A |
| B | 4 | 4 | 1,000 | 464 | 464 | 0,009 | 460 | 7,8 | A |
| | 6 | 28 | 1,000 | 771 | 771 | 0,036 | 743 | 4,8 | A |
| C | 7 | 44 | 1,000 | 845 | 845 | 0,052 | 801 | 4,5 | A |
| | 8 | 200 | 1,042 | 1800 | 1727 | 0,116 | 1527 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 369 | 1,027 | 1792 | 1745 | 0,211 | 1376 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 32 | 1,000 | 712 | 712 | 0,045 | 680 | 5,3 | A |
| C | 7+8 | 244 | 1,034 | 1800 | 1740 | 0,140 | 1496 | 2,4 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | A |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 32 | 1,000 | 712 | 95 | 0,14 | 6 |
| C | 7+8 | 244 | 1,034 | 1740 | 95 | 0,49 | 7 |



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,145 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,057 | --- |
| B | 4 (3) | 772 | 393 | 1,000 | 340 | 0,047 | --- |
| | 6 (2) | 300 | 832 | 1,000 | 832 | 0,086 | --- |
| C | 7 (2) | 345 | 868 | 1,000 | 868 | 0,107 | 0,864 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,215 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 255 | 1,022 | 1800 | 1761 | 0,145 | 1506 | 0,0 | A |
| | 3 | 90 | 1,008 | 1600 | 1588 | 0,057 | 1498 | 0,0 | A |
| B | 4 | 16 | 1,000 | 340 | 340 | 0,047 | 324 | 11,1 | B |
| | 6 | 71 | 1,010 | 832 | 824 | 0,086 | 753 | 4,8 | A |
| C | 7 | 92 | 1,008 | 868 | 861 | 0,107 | 769 | 4,7 | A |
| | 8 | 380 | 1,017 | 1800 | 1771 | 0,215 | 1391 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 345 | 1,018 | 1744 | 1712 | 0,201 | 1367 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 87 | 1,008 | 658 | 653 | 0,133 | 566 | 6,4 | A |
| C | 7+8 | 472 | 1,015 | 1800 | 1774 | 0,266 | 1302 | 2,8 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | B |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 87 | 1,008 | 653 | 95 | 0,46 | 7 |
| C | 7+8 | 472 | 1,015 | 1774 | 95 | 1,08 | 13 |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-----------------------------|---------------------------|---------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|--|----------------------------------|-------------------------------|-----------------------|--|---|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------------|--|-----------------------|
| Projekt: | M-Lerch2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stadt: | München | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | KH, LSA0622: Feldmochinger Straße / Pflaumstraße | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bearbeiter: skl | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] | | | | | | | |
| Zufahrt 1: Pflaumstraße (West) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | - | R | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | FV02 | G, L | 200 | 5,0 | 4,2 | 16 | 162 | 1,238 | 1,100 | 521 | 216 | ja | F | 28,96 | | | | | | | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV01 | R, G, L | 675 | 16,9 | 3,3 | 47 | 586 | 1,152 | 1,100 | 327 | 476 | ja | F | 61,30 | | | | | | | |
| Zufahrt 3: Pflaumstraße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV04 | R, G, L | 405 | 10,1 | 2,1 | 17 | 351 | 1,153 | 1,100 | 347 | 310 | ja | F | 39,06 | | | | | | | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV03 | R, G, L | 980 | 24,5 | 4,4 | 62 | 571 | 1,717 | 1,100 | 1329 | 1554 | ja | F | 361,76 | | | | | | | |
| Summe: | | | 2260 | gew. Mittel: | | | 1,405 | | | 782,3 | max. QSV: | F | 491,09 | | | | | | | | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | | C ... Kapazität | f _{in} ... Instationaritätsfaktor | L _S ... Stauraumlänge | m ... mittlere Eintreffenzahl | q ... Verkehrsstärke | QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links | S ... Sicherheit gegen Überstauung | T ... Untersuchungszeitraum | t _B ... Zeitbedarfswert | t _F ... Geschaltete Freigabezeit | t _U ... Umlaufzeit | t _W ... mittlere Wartezeit | T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum | x ... Auslastungsgrad |

Anhang 8 **Einschätzung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Lerchenstraße/ Luitfriedstraße in den drei Prognose-Planfall-Szenarien**

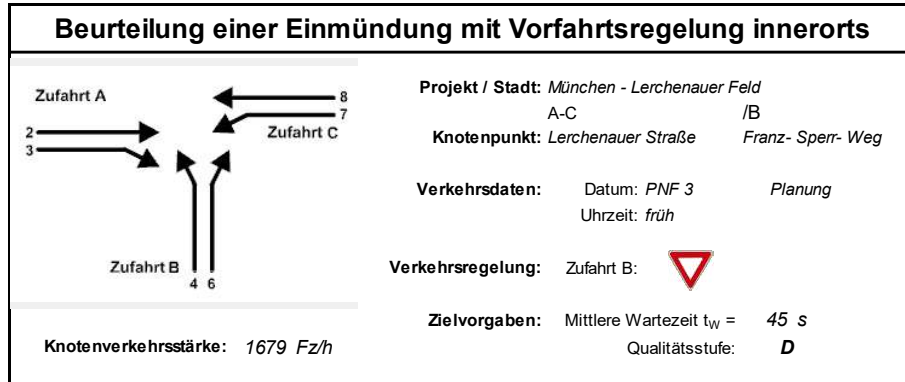
Aufgrund der Corona-Pandemie, dem dadurch veränderten Verkehrsverhalten während der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung und der daraus resultierenden mangelnden Vergleichbarkeit mit den Verkehrszählungen aus der vorausgehenden Verkehrsuntersuchung wurde im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf eine zusätzliche Verkehrszählung am Knotenpunkt Lerchenstraße/ Luitfriedstraße verzichtet. Dennoch wurde mit der LH München vereinbart, eine grobe Einschätzung zur Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts abzugeben.

Da keine wesentliche Zufahrt zum Bauvorhaben über die Ludwig-Gramminger-Straße oder die Müllritterstraße verläuft, bleiben die beiden Straßen im Hinblick auf die Verkehrsmenge unangetastet. Gemäß den Verkehrsumlegungen mit dem Modell der LH München ergibt sich zudem in keinem der drei Prognose-Planfälle eine Verkehrsmehrung in der Luitfriedstraße. Als maßgebliche Veränderung am Knotenpunkt sind allerdings die steigenden Verkehrsmengen entlang der Lerchenstraße zu nennen, die auf die allgemeine Verkehrszunahme, das Bauvorhaben und die Höhenfreimachung der Bahnübergänge zurückzuführen sind. Um diese Auswirkungen im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit approximativ abzuschätzen, wurden in Abstimmung mit der LH München die Verkehre aus der Nebenrichtung vom Knotenpunkt Lerchenstraße/ Ponkratzstraße auf den Knotenpunkt Lerchenstraße/ Luitfriedstraße übertragen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass hierdurch aufgrund der wesentlichen höheren Nutzungsdichte in der westlichen Ponkratzstraße die berechnete Verkehrsqualität schlechter ausfällt als in Realität. In der Hauptrichtung entlang der Lerchenstraße werden die höheren Verkehrsmengen südlich der Zufahrt zum Bauvorhaben angesetzt.

Bei den in der folgenden Tabelle ausgewiesenen Verkehrsqualitäten ist daher zu berücksichtigen, dass diese einen Worst-Case abbilden und insbesondere die westliche Zufahrt in der Verkehrsmenge deutlich zu hoch angesetzt ist. Dennoch erreicht der Knotenpunkt in allen Planfällen die QSV D oder besser und weist damit in jedem Fall eine ausreichende Verkehrsqualität auf.

| Prognose-Planfall-Variante | Verkehrsqualität in der Spitzenstunde (approximativ) | |
|----------------------------|--|--------------------------|
| | Morgendliche Spitzenstunde | Abendliche Spitzenstunde |
| Prognose-Planfall 1 | A | A |
| Prognose-Planfall 2 | D | D |
| Prognose-Planfall 3 | B | B |

Anhang 9 Leistungsfähigkeitsberechnungen für die morgendliche Spitzenstunde im Prognose-Nullfall-Szenario 3



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,344 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,366 | --- |
| B | 4 (3) | 1145 | 237 | 1,000 | 231 | 1,026 | --- |
| | 6 (2) | 886 | 406 | 1,000 | 406 | 0,062 | --- |
| C | 7 (2) | 1176 | 337 | 1,000 | 337 | 0,021 | 0,976 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,144 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|---|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 596 | 1,039 | 1800 | 1733 | 0,344 | 1137 | 0,0 | A |
| | 3 | 580 | 1,011 | 1600 | 1583 | 0,366 | 1003 | 0,0 | A |
| B | 4 | 221 | 1,073 | 231 | 215 | 1,026 | -6 | 217,8 | F |
| | 6 | 23 | 1,091 | 406 | 372 | 0,062 | 349 | 10,3 | B |
| C | 7 | 7 | 1,000 | 337 | 337 | 0,021 | 330 | 10,9 | B |
| | 8 | 252 | 1,031 | 1800 | 1747 | 0,144 | 1495 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 1176 | 1,025 | 1697 | 1655 | 0,710 | 479 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 244 | 1,075 | 241 | 224 | 1,088 | -20 | 289,6 | F |
| C | 7+8 | 259 | 1,030 | 1800 | 1748 | 0,148 | 1489 | 2,4 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$ | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 244 | 1,075 | 224 | 95 | 24,68 | 162 |
| C | 7+8 | 259 | 1,030 | 1748 | 95 | 0,52 | 7 |

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Projekt / Stadt: München - Lerchenauer Feld
A-C / B

Knotenpunkt: Feldmochinger Straße Georg-Zech-Allee

Verkehrsdaten: Datum: PNF 3 Planung
Uhrzeit: früh

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

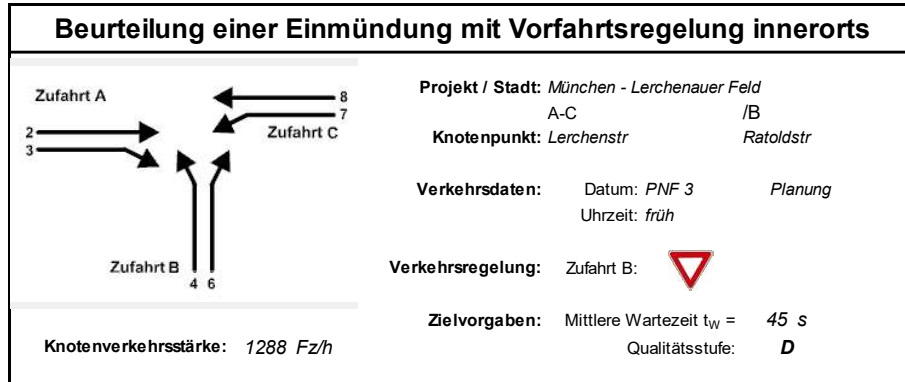
Knotenverkehrsstärke: 1448 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,221 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,133 | --- |
| B | 4 (3) | 1099 | 252 | 1,000 | 65 | 1,260 | --- |
| | 6 (2) | 492 | 658 | 1,000 | 658 | 0,259 | --- |
| C | 7 (2) | 595 | 653 | 1,000 | 653 | 0,659 | 0,257 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,113 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|---|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 389 | 1,022 | 1800 | 1762 | 0,221 | 1373 | 0,0 | A |
| | 3 | 206 | 1,034 | 1600 | 1547 | 0,133 | 1341 | 0,0 | A |
| B | 4 | 79 | 1,035 | 65 | 63 | 1,260 | -16 | 722,1 | F |
| | 6 | 167 | 1,021 | 658 | 644 | 0,259 | 477 | 7,5 | A |
| C | 7 | 412 | 1,044 | 653 | 625 | 0,659 | 213 | 16,7 | B |
| | 8 | 195 | 1,039 | 1800 | 1732 | 0,113 | 1537 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 595 | 1,026 | 1725 | 1681 | 0,354 | 1086 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 246 | 1,026 | 166 | 162 | 1,520 | -84 | 1018,6 | F |
| C | 7+8 | 607 | 1,043 | 852 | 817 | 0,743 | 210 | 16,8 | B |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$ | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 246 | 1,026 | 162 | 95 | 49,50 | 308 |
| C | 7+8 | 607 | 1,043 | 817 | 95 | 8,03 | 57 |





Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,058 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,135 | --- |
| B | 4 (3) | 848 | 355 | 1,000 | 141 | 1,907 | --- |
| | 6 (2) | 206 | 933 | 1,000 | 933 | 0,079 | --- |
| C | 7 (2) | 311 | 902 | 1,000 | 902 | 0,543 | 0,398 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,098 | --- |

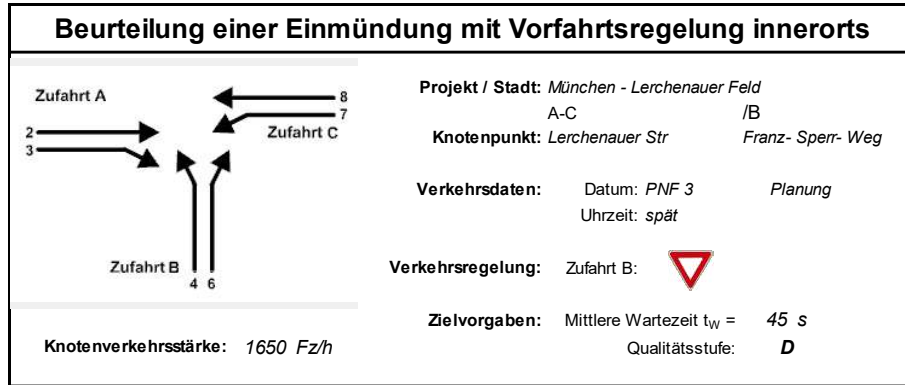
| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 100 | 1,042 | 1800 | 1727 | 0,058 | 1627 | 0,0 | A |
| | 3 | 211 | 1,023 | 1600 | 1564 | 0,135 | 1353 | 0,0 | A |
| B | 4 | 267 | 1,008 | 141 | 140 | 1,907 | -127 | 1710,2 | F |
| | 6 | 68 | 1,082 | 933 | 862 | 0,079 | 794 | 4,5 | A |
| C | 7 | 476 | 1,029 | 902 | 876 | 0,543 | 400 | 9,0 | A |
| | 8 | 166 | 1,067 | 1800 | 1686 | 0,098 | 1520 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 311 | 1,029 | 1660 | 1613 | 0,193 | 1302 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 335 | 1,023 | 180 | 176 | 1,908 | -159 | 1697,6 | F |
| C | 7+8 | 642 | 1,039 | 1108 | 1066 | 0,602 | 424 | 8,5 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 335 | 1,023 | 176 | 95 | 85,59 | 528 |
| C | 7+8 | 642 | 1,039 | 1066 | 95 | 4,45 | 32 |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------|---|---------------------------|---------------------|---------------------------|--|--------------|----------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|---|------------|-----------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KC, LSA0434: Feldmochinger Straße / Josef-Frankl-Straße | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PNF 3 | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R | 65 | 1,6 | 2,4 | 27 | 465 | 0,140 | 1,100 | 25 | 20 | ja | B | 0,45 |
| 22 | FV 01 | G | 540 | 13,5 | 1,9 | 27 | 601 | 0,899 | 1,100 | 80 | 181 | ja | E | 11,98 |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 03 | R, L | 360 | 9,0 | 2,4 | 18 | 313 | 1,150 | 1,100 | 346 | 290 | ja | F | 34,57 |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | |
| 41+42 | FV 02 | G, L | 1110 | 27,8 | - | 60 | 1115 | 0,995 | 1,100 | 133 | 470 | ja | E | 41,09 |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe: | | | 2075 | gew. Mittel: | | | 0,970 | | | 152,8 | max. QSV: | | F | 88,08 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | Legende: | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _W ... mittlere Wartezeit T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|--|------------------------|---------------------|------------------------|--|-----------|-------|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|---|--------------------|--|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KH, LSA0622: Feldmochinger Straße / Pflaumstraße | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PNF 3 | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] | |
| Zufahrt 1: Pflaumstraße (West) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | - | R | 25 | | | | | | | | | | | | |
| 12 | FV02 | G, L | 335 | 8,4 | 3,1 | 21 | 287 | 1,168 | 1,100 | 380 | 286 | ja | F | 35,35 | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV01 | R, G, L | 610 | 15,3 | 2,0 | 31 | 637 | 0,957 | 1,100 | 119 | 250 | ja | E | 20,25 | |
| Zufahrt 3: Pflaumstraße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV04 | R, G, L | 330 | 8,3 | 2,2 | 22 | 424 | 0,778 | 1,100 | 54 | 96 | ja | D | 4,99 | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV03 | R, G, L | 905 | 22,6 | 3,0 | 57 | 781 | 1,159 | 1,100 | 329 | 640 | ja | F | 82,63 | |
| Summe: | | | 2180 | gew. Mittel: | | 1,046 | | | | 236,5 | max. QSV: | F | 143,22 | | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | | | | | Legende: | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _W ... mittlere Wartezeit T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | | |

**Anhang 10 Leistungsfähigkeitsberechnungen für die abendliche Spitzenstunde im Prognose-
Nullfall-Szenario 3**

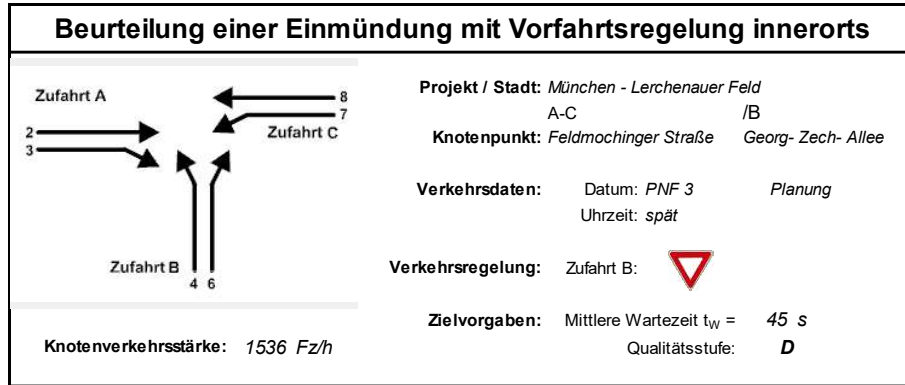


Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,289 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,174 | --- |
| B | 4 (3) | 1196 | 221 | 1,000 | 217 | 1,444 | --- |
| | 6 (2) | 639 | 550 | 1,000 | 550 | 0,033 | --- |
| C | 7 (2) | 777 | 531 | 1,000 | 531 | 0,011 | 0,984 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,312 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 500 | 1,042 | 1800 | 1727 | 0,289 | 1227 | 0,0 | A |
| | 3 | 277 | 1,005 | 1600 | 1592 | 0,174 | 1315 | 0,0 | A |
| B | 4 | 300 | 1,047 | 217 | 208 | 1,444 | -92 | 870,0 | F |
| | 6 | 16 | 1,131 | 550 | 486 | 0,033 | 470 | 7,7 | A |
| C | 7 | 6 | 1,000 | 531 | 531 | 0,011 | 525 | 6,9 | A |
| | 8 | 551 | 1,020 | 1800 | 1764 | 0,312 | 1213 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 777 | 1,029 | 1725 | 1677 | 0,463 | 900 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 316 | 1,051 | 225 | 214 | 1,477 | -102 | 925,1 | F |
| C | 7+8 | 557 | 1,020 | 1800 | 1765 | 0,316 | 1208 | 3,0 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 316 | 1,051 | 214 | 95 | 59,06 | 379 |
| C | 7+8 | 557 | 1,020 | 1765 | 95 | 1,38 | 13 |

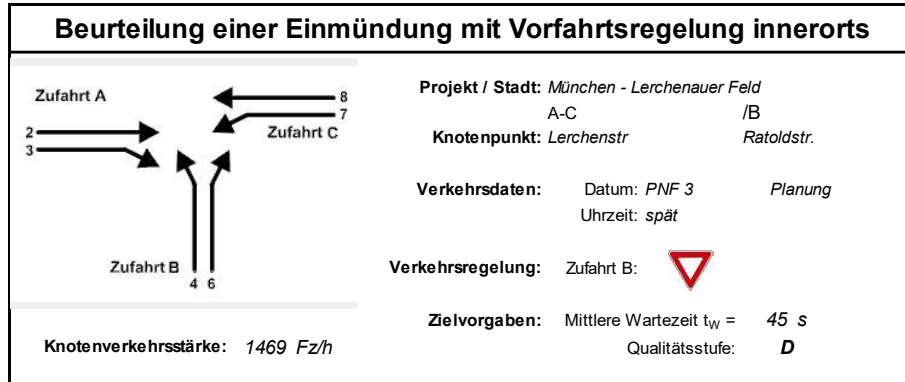


Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,180 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,119 | --- |
| B | 4 (3) | 1014 | 283 | 1,000 | 137 | 1,233 | --- |
| | 6 (2) | 412 | 726 | 1,000 | 726 | 0,373 | --- |
| C | 7 (2) | 504 | 724 | 1,000 | 724 | 0,430 | 0,484 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,166 | --- |

| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|---|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 319 | 1,013 | 1800 | 1777 | 0,180 | 1458 | 0,0 | A |
| | 3 | 185 | 1,026 | 1600 | 1559 | 0,119 | 1374 | 0,0 | A |
| B | 4 | 164 | 1,030 | 137 | 133 | 1,233 | -31 | 558,9 | F |
| | 6 | 266 | 1,018 | 726 | 713 | 0,373 | 447 | 8,1 | A |
| C | 7 | 306 | 1,018 | 724 | 711 | 0,430 | 405 | 8,9 | A |
| | 8 | 296 | 1,012 | 1800 | 1779 | 0,166 | 1483 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 504 | 1,018 | 1720 | 1690 | 0,298 | 1186 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 430 | 1,023 | 274 | 268 | 1,606 | -162 | 1138,8 | F |
| C | 7+8 | 602 | 1,015 | 1184 | 1166 | 0,516 | 564 | 6,4 | A |
| erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$ | | | | | | | | | F |

| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 430 | 1,023 | 268 | 95 | 88,41 | 547 |
| C | 7+8 | 602 | 1,015 | 1166 | 95 | 3,16 | 25 |





Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

| Kapazitäten der Einzelströme | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Zufahrt | Strom (Rang) | Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h] | Grundkap. G_i [Pkw-E/h] | Abminderungs-faktor f_r [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | staufreier Zustand p_0 |
| A | 2 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,199 | --- |
| | 3 (1) | 0 | 1600 | 1,000 | 1600 | 0,276 | --- |
| B | 4 (3) | 972 | 300 | 1,000 | 112 | 1,488 | --- |
| | 6 (2) | 573 | 596 | 1,000 | 596 | 0,190 | --- |
| C | 7 (2) | 792 | 522 | 1,000 | 522 | 0,580 | 0,375 |
| | 8 (1) | --- | 1800 | 1,000 | 1800 | 0,072 | --- |


| Qualität der Einzel- und Mischströme | | | | | | | | | |
|--|-------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität C_i [Fz/h] | Auslastungs-grad x_i [-] | Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h] | mittlere Wartezeit w [s] | Qualitäts-stufe QSV |
| A | 2 | 354 | 1,012 | 1800 | 1779 | 0,199 | 1425 | 0,0 | A |
| | 3 | 438 | 1,010 | 1600 | 1585 | 0,276 | 1147 | 0,0 | A |
| B | 4 | 165 | 1,013 | 112 | 111 | 1,488 | -54 | 999,9 | F |
| | 6 | 113 | 1,000 | 596 | 596 | 0,190 | 483 | 7,5 | A |
| C | 7 | 274 | 1,105 | 522 | 472 | 0,580 | 198 | 18,0 | B |
| | 8 | 125 | 1,034 | 1800 | 1741 | 0,072 | 1616 | 0,0 | A |
| A | 2+3 | 792 | 1,011 | 1684 | 1666 | 0,475 | 874 | 0,0 | A |
| B | 4+6 | 278 | 1,008 | 187 | 185 | 1,500 | -93 | 973,7 | F |
| C | 7+8 | 399 | 1,082 | 691 | 638 | 0,625 | 239 | 14,9 | B |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges} | | | | | | | | | F |


| Stauraumbemessung - Abbiegeströme | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------|------------|---------------|
| Zufahrt | Strom | Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | Faktoren $f_{PE,i}$ [-] | Kapazität C_i [Fz/h] | S [%] | N_s [Fz] | Staulänge [m] |
| A | | | | | | | |
| B | 4+6 | 278 | 1,008 | 185 | 95 | 54,02 | 333 |
| C | 7+8 | 399 | 1,082 | 638 | 95 | 4,80 | 33 |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|---|------------------------|---------------------|------------------------|--------------------|-----------------|--|----------------------------------|-------------------------------|----------------------|---|---|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------------|--|-----------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KC, LSA0434: Feldmochinger Straße / Josef-Frankl-Straße | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PNF 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | | | | | | | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] | | | | | | | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R | 50 | 1,3 | 2,4 | 25 | 432 | 0,116 | 1,100 | 26 | 16 | ja | B | 0,36 | | | | | | | |
| 22 | FV 01 | G | 525 | 13,1 | 1,8 | 25 | 568 | 0,925 | 1,100 | 99 | 193 | ja | E | 14,43 | | | | | | | |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 03 | R, L | 595 | 14,9 | 2,3 | 28 | 514 | 1,157 | 1,100 | 338 | 436 | ja | F | 55,85 | | | | | | | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41+42 | FV 02 | G, L | 1075 | 26,9 | - | 50 | 1001 | 1,074 | 1,100 | 222 | 599 | ja | F | 66,30 | | | | | | | |
| Summe: | | | 2245 | gew. Mittel: | | | 1,040 | | | 219,6 | max. QSV: | | F | 136,93 | | | | | | | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | | C ... Kapazität | f _{in} ... Instationaritätsfaktor | L _S ... Stauraumlänge | m ... mittlere Eintreffenzahl | q ... Verkehrsstärke | QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links | S ... Sicherheit gegen Überstauung | T ... Untersuchungszeitraum | t _B ... Zeitbedarfswert | t _F ... Geschaltete Freigabezeit | t _U ... Umlaufzeit | t _W ... mittlere Wartezeit | T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum | x ... Auslastungsgrad |


| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|--|------------------------|---------------------|------------------------|---|--------------|-------|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|---|--------------------|--|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KH, LSA0622: Feldmochinger Straße / Pflaumstraße | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PNF 3 | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] | |
| Zufahrt 1: Pflaumstraße (West) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | - | R | 20 | | | | | | | | | | | | |
| 12 | FV02 | G, L | 205 | 5,1 | 4,2 | 16 | 164 | 1,251 | 1,100 | 543 | 226 | ja | F | 30,93 | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV01 | R, G, L | 665 | 16,6 | 2,6 | 47 | 750 | 0,886 | 1,100 | 64 | 192 | ja | D | 11,84 | |
| Zufahrt 3: Pflaumstraße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV04 | R, G, L | 420 | 10,5 | 2,0 | 17 | 354 | 1,187 | 1,100 | 403 | 352 | ja | F | 47,05 | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV03 | R, G, L | 985 | 24,6 | 4,3 | 62 | 584 | 1,686 | 1,100 | 1274 | 1529 | ja | F | 348,55 | |
| Summe: | | | 2275 | gew. Mittel: | | | 1,321 | | | 693,7 | max. QSV: | | F | 438,37 | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | | | | Legende: | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfszeit t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _W ... mittlere Wartezeit T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | | |

Anhang 11 **Leistungsfähigkeitsberechnungen für die morgendliche Spitzenstunde im Prognose-Planfall-Szenario 3 an den optimierten Knotenpunkten**

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|--|------------------------|---------------------|------------------------|--|--------------|-------|------------------------|--------------------|--------------------|---|---------|--------------------|--------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | K1: Lerchenauer Straße / Franz-Sperr-Weg | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] | |
| Zufahrt 1: Lerchenauer Straße (West) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | FV 01 | R, G | 1220 | 30,5 | 1,9 | 61 | 1303 | 0,936 | 1,100 | 70 | 368 | ja | D | 23,67 | |
| Zufahrt 2: Franz-Sperr-Weg (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 02 | R, L | 260 | 6,5 | 2,2 | 17 | 334 | 0,779 | 1,100 | 62 | 90 | ja | D | 4,50 | |
| Zufahrt 3: Lerchenauer Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 03 | G, L | 290 | 7,3 | 2,3 | 61 | 1078 | 0,269 | 1,100 | 11 | 46 | ja | A | 0,88 | |
| Summe: | | | 1770 | gew. Mittel: | | | 0,804 | | | | 59,1 | max. QSV: | | D | 29,05 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | Legende: | | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _W ... mittlere Wartezeit T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | | |


| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------|--|---------------------------|---------------------|---------------------------|--|--------------|----------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|---|------------|-----------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KP5 Lerchenstraße / Ratoldstraße | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: ts p | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] |
| Lerchenstraße Nord | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | 1 | G | 188 | 4,7 | 2,0 | 67 | 1393 | 0,135 | 1,100 | 3 | 22 | ja | A | 0,17 |
| 12 | 1L | L | 603 | 15,1 | 2,1 | 39 | 764 | 0,789 | 1,100 | 35 | 141 | ja | C | 5,94 |
| Ratoldstraße | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | 2 | L | 234 | 5,8 | 2,0 | 14 | 295 | 0,794 | 1,100 | 70 | 80 | ja | D | 4,52 |
| 22 | 2R | R | 109 | 2,7 | 2,2 | 53 | 974 | 0,112 | 1,100 | 8 | 21 | ja | A | 0,24 |
| Lerchenstraße Süd | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | 3 | R, G | 302 | 7,5 | 2,0 | 21 | 437 | 0,691 | 1,100 | 43 | 83 | ja | C | 3,63 |
| 12+11 | | G, L | 791 | 19,8 | - | 39 | | | 1,100 | | | nein | | |
| 21+22 | | R, L | 343 | 8,6 | - | 14 | | | 1,100 | | | nein | | |
| Summe: | | | 1436 | gew. Mittel: | | | 0,632 | | | 36,4 | max. QSV: | | D | 14,50 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | Legende: | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _W ... mittlere Wartezeit T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | |

**Anhang 12 Leistungsfähigkeitsberechnungen für die abendliche Spitzenstunde im Prognose-
Planfall-Szenario 3 an den optimierten Knotenpunkten**


| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------|--|---------------------------|---------------------|---------------------------|--|--------------|----------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|---|-----------------------|--|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | | |  | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | K1: Lerchenauer Straße / Franz-Sperr-Weg | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] | |
| Zufahrt 1: Lerchenauer Straße (West) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | FV 01 | R, G | 800 | 20,0 | 1,9 | 55 | 1180 | 0,678 | 1,100 | 16 | 132 | ja | A | 3,55 | |
| Zufahrt 2: Franz-Sperr-Weg (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 02 | R, L | 330 | 8,3 | 2,1 | 23 | 467 | 0,706 | 1,100 | 43 | 91 | ja | C | 3,97 | |
| Zufahrt 3: Lerchenauer Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 03 | G, L | 635 | 15,9 | 1,9 | 55 | 1173 | 0,541 | 1,100 | 13 | 95 | ja | A | 2,26 | |
| Summe: | | | 1765 | gew. Mittel: | | | 0,634 | | | | 19,9 | max. QSV: | C | 9,77 | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | | Legende: | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _W ... mittlere Wartezeit T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | | |


Anhang 13 Leistungsfähigkeitsberechnungen für die morgendliche Spitzenstunde im Prognose-Planfall-Szenario 3 mit Spitzenstundenminderung

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--------------------------|------------------------|---------------------|------------------------|--|--------------|-------|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|---------|--------------------|--------------|
| Projekt: | M-Lerch2 | | | | | | | | | | | | | | |
| Stadt: | München | | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | KC, LSA0434: Feldmochinger Straße / Josef-Frankl-Straße | | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | | | | |
| Bearbeiter: skl | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _w [s] | L _s [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _w [h] | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R | 65 | 1,6 | 2,4 | 29 | 501 | 0,130 | 1,100 | 23 | 19 | ja | B | 0,42 | |
| 22 | FV 01 | G | 540 | 13,5 | 1,9 | 29 | 638 | 0,846 | 1,100 | 55 | 153 | ja | D | 8,31 | |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 03 | R, L | 290 | 7,3 | 2,4 | 20 | 353 | 0,822 | 1,100 | 70 | 100 | ja | D | 5,60 | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41+42 | FV 02 | G, L | 1010 | 25,3 | - | 58 | 1151 | 0,878 | 1,100 | 40 | 238 | ja | C | 11,31 | |
| Summe: | | | 1905 | gew. Mittel: | | | 0,835 | | | | 48,5 | max. QSV: | | D | 25,65 |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | Legende: | | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{w,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _s ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _w ... mittlere Wartezeit T _w ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | | |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|--|------------------------|---------------------|------------------------|--------------------|-----------------|--|----------------------------------|-------------------------------|----------------------|---|---|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------------|--|-----------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KH, LSA0622: Feldmochinger Straße / Pflaumstraße | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Morgenspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | | | | | | | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] | | | | | | | |
| Zufahrt 1: Pflaumstraße (West) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | - | R | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | FV02 | G, L | 325 | 8,1 | 2,9 | 24 | 342 | 0,950 | 1,100 | 139 | 156 | ja | E | 12,55 | | | | | | | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV01 | R, G, L | 500 | 12,5 | 1,9 | 25 | 543 | 0,921 | 1,100 | 98 | 187 | ja | E | 13,56 | | | | | | | |
| Zufahrt 3: Pflaumstraße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV04 | R, G, L | 330 | 8,3 | 2,2 | 25 | 476 | 0,693 | 1,100 | 42 | 86 | ja | C | 3,83 | | | | | | | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV03 | R, G, L | 754 | 18,8 | 2,7 | 54 | 806 | 0,935 | 1,100 | 91 | 261 | ja | E | 18,99 | | | | | | | |
| Summe: | | | 1909 | gew. Mittel: | | | 0,892 | | | 92,3 | max. QSV: | | E | 48,92 | | | | | | | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | | C ... Kapazität | f _{in} ... Instationaritätsfaktor | L _S ... Stauraumlänge | m ... mittlere Eintreffenzahl | q ... Verkehrsstärke | QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links | S ... Sicherheit gegen Überstauung | T ... Untersuchungszeitraum | t _B ... Zeitbedarfswert | t _F ... Geschaltete Freigabezeit | t _U ... Umlaufzeit | t _W ... mittlere Wartezeit | T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum | x ... Auslastungsgrad |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

**Anhang 14 Leistungsfähigkeitsberechnungen für die abendliche Spitzenstunde im Prognose-
Planfall-Szenario 3 mit Spitzenstundenminderung**

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|---|------------------------|---------------------|------------------------|--------------------|-----------------|--|----------------------------------|-------------------------------|----------------------|---|---|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------------|--|-----------------------|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KC, LSA0434: Feldmochinger Straße / Josef-Frankl-Straße | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t _U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl | | | | | | | | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in,FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] | | | | | | | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV 01 | R | 50 | 1,3 | 2,4 | 26 | 451 | 0,111 | 1,100 | 25 | 16 | ja | B | 0,35 | | | | | | | |
| 22 | FV 01 | G | 540 | 13,5 | 1,8 | 26 | 589 | 0,916 | 1,100 | 91 | 190 | ja | E | 13,70 | | | | | | | |
| Zufahrt 3: Josef-Frankl-Straße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV 03 | R, L | 490 | 12,3 | 2,3 | 27 | 497 | 0,985 | 1,100 | 153 | 232 | ja | E | 20,85 | | | | | | | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41+42 | FV 02 | G, L | 1015 | 25,4 | - | 51 | 1120 | 0,906 | 1,100 | 56 | 273 | ja | D | 15,76 | | | | | | | |
| Summe: | | | 2095 | gew. Mittel: | | | 0,908 | | | | 87,0 | max. QSV: | E | 50,65 | | | | | | | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | | C ... Kapazität | f _{in} ... Instationaritätsfaktor | L _S ... Stauraumlänge | m ... mittlere Eintreffenzahl | q ... Verkehrsstärke | QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs | R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links | S ... Sicherheit gegen Überstauung | T ... Untersuchungszeitraum | t _B ... Zeitbedarfswert | t _F ... Geschaltete Freigabezeit | t _U ... Umlaufzeit | t _W ... mittlere Wartezeit | T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum | x ... Auslastungsgrad |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------|--|------------------------|---------------------|------------------------|--|--------------|-------|-------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|----------|--------------------|---|
| Projekt: | | M-Lerch2 | | | | | | | | | | | | |  |
| Stadt: | | München | | | | | | | | | | | | | |
| Knotenpunkt: | | KH, LSA0622: Feldmochinger Straße / Pflaumstraße | | | | | | | | | | | | | |
| Variante: | | PPF 3a | | | | | | | | | | | | | |
| Zeitabschnitt: | | Abendspitzenstunde | | | | | | | | | | | | | |
| Kennwerte: | | t_U [s] = 90 T [h] = 1,0 S [%] = 95 | | | | | | | | | | | | | Bearbeiter: skl |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bez. FS | Bez. SG | Bez. Ri | q [Kfz/h] | m [Kfz] | t _B [s/Kfz] | t _F [s] | C [Kfz/h] | x [-] | f _{in, FS} [-] | t _W [s] | L _S [m] | Wertung [ja/nein] | QSV [-] | T _W [h] | |
| Zufahrt 1: Pflaumstraße (West) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | - | R | 20 | | | | | | | | | | | | |
| 12 | FV02 | G, L | 200 | 5,0 | 4,0 | 22 | 228 | 0,876 | 1,100 | 111 | 90 | ja | E | 6,16 | |
| Zufahrt 2: Feldmochinger Straße (Süd) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | FV01 | R, G, L | 587 | 14,7 | 2,3 | 35 | 630 | 0,933 | 1,100 | 100 | 214 | ja | E | 16,34 | |
| Zufahrt 3: Pflaumstraße (Ost) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | FV04 | R, G, L | 405 | 10,1 | 2,0 | 23 | 486 | 0,833 | 1,100 | 62 | 121 | ja | D | 6,95 | |
| Zufahrt 4: Feldmochinger Straße (Nord) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | FV03 | R, G, L | 853 | 21,3 | 2,5 | 56 | 907 | 0,940 | 1,100 | 89 | 288 | ja | E | 21,13 | |
| Summe: | | | 2045 | gew. Mittel: | | | 0,910 | | | 89,0 | max. QSV: | | E | 50,58 | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | Legende: | | | | | | | | |
| Strom-Bezeichnung | q _{Fg} [Fg/h] | q _{Rad} [Rad/h] | t _{W,max} [s] | Furten Anz. [-] | QSV [-] | C ... Kapazität f _{in} ... Instationaritätsfaktor L _S ... Stauraumlänge m ... mittlere Eintreffenzahl q ... Verkehrsstärke QSV ... Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs R, G, L ... Fahrtrichtung Rechts, Gerade, Links S ... Sicherheit gegen Überstauung T ... Untersuchungszeitraum t _B ... Zeitbedarfswert t _F ... Geschaltete Freigabezeit t _U ... Umlaufzeit t _W ... mittlere Wartezeit T _W ... Wartezeit Untersuchungszeitraum x ... Auslastungsgrad | | | | | | | | | |