

Abbildung 1: Signaltechnische Unterlagen zum Knotenpunkt Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße - Signallageplan
(Quelle: Kreis Warendorf)

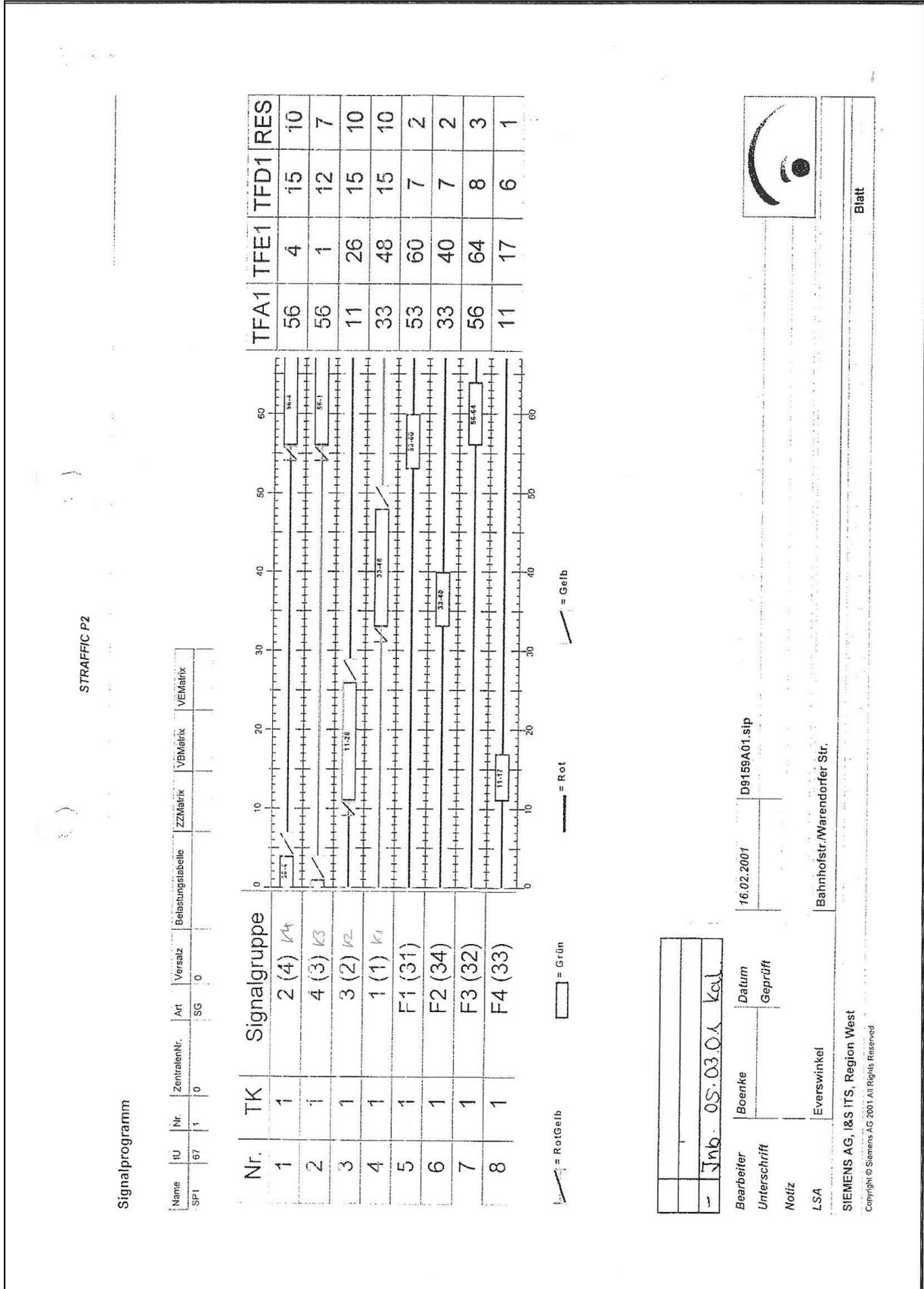


Abbildung 2: Signaltechnische Unterlagen zum Knotenpunkt Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße - Signalzeitenplan
 (Quelle: Kreis Warendorf)

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Ausgangsdaten																	
Projekt:		B-Plan Nr. 50															
Stadt:		Everswinkel															
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße															
Zeitabschnitt:		Analyse Morgenspitze															
Bearbeiter:																	
T _z =		22	[s]	f _{in} =			1,100	[-]	T =		1,0	[h]					
lfd. Nr.	Bez.	q _{Lv}	q _{Lkw+Bus}	q _{LkwK}	q _{SV}	q _{Kfz}	SV	q _{Kfz}	b	R	s	t _B	q _S	t _{F,min}	t _{F,const}	Bemerkungen	
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	
Phase 1																	
1	K1					227		227			0,0		1885		15	Mischfahrstreifen	
2																	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2					127		127			0,0		1816		15	Mischfahrstreifen	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K3					275		275			0,0		1927		12	Mischfahrstreifen	
16	K3L					27	0,0	27			0,0				12	LA mit Durchsetzen	
17	K4					270		270			0,0		1949		15	Mischfahrstreifen	
18	K4L					45	0,0	45			0,0				15	LA mit Durchsetzen	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
Phase 6																	
28																	
29																	
30																	

ANALYSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage													
Berechnung der Sättigungsverkehrsstärken und Ermittlung der maßgebenden Ströme													
Projekt:		B-Plan Nr. 50											
Stadt:		Everswinkel											
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße											
Zeitabschnitt:		Analyse Morgenspitze											
Bearbeiter:													
B =		0,3331 [-]											
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	f _{SV} [-]	f _b [-]	f _R [-]	f _s [-]	f ₁ [-]	f ₂ [-]	t _B [s]	q _S [Kfz/h]	q _{Kfz} /q _S [-]	maßg. [-]	Bemerkungen
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	
Phase 1													
1	K1	227				1,000	1,000	1,000		1885	0,1204	X	Mischfahrstreifen
2													
3													
4													
5													
6													
7													
Phase 2													
8	K2	127				1,000	1,000	1,000		1816	0,0699	X	Mischfahrstreifen
9													
10													
11													
12													
13													
14													
Phase 3													
15	K3	275				1,000	1,000	1,000		1927	0,1427	X	Mischfahrstreifen
16	K3L	27	1,000			1,000	1,000	1,000	1,800	2000	0,0135		LA mit Durchsetzen
17	K4	270				1,000	1,000	1,000		1949	0,1385		Mischfahrstreifen
18	K4L	45	1,000			1,000	1,000	1,000	1,800	2000	0,0225		LA mit Durchsetzen
19													
Phase 4													
20													
21													
22													
23													
24													
Phase 5													
25													
26													
27													
Phase 6													
28													
29													
30													

ANALYSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage															
Mischfahrstreifen															
Projekt:		B-Plan Nr. 50													
Stadt:		Everswinkel													
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße													
Zeitabschnitt:		Analyse Morgenspitze													
Bearbeiter:															
		$t_u =$												67	[s]
		$t_F =$												15	[s]
		$f_{in} =$												1,100	[-]
Ausgangsdaten															
Richt.	q_{LV} [Kfz/h]	$q_{LKW+Bus}$ [Kfz/h]	q_{LKWK} [Kfz/h]	q_{SV} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R	s	t_b [s]	q_s [Kfz/h]	C	Bez./Bem.		
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}			
GF					90	3,3	3,25		0,0				K1		
RA					61	1,6		15,00	0,0				Hovestraße		
LA					76	0,0		15,00	0,0						
Einzelströme															
Richt.	q_{Kfz} [Kfz/h]	a	f_{SV} [-]	f_b [-]	f_R [-]	f_s [-]	f_1 [-]	f_2 [-]	t_b [s]	q_s [Kfz/h]	C	Bez./Bem.			
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}				
GF	90	0,3965	1,030	1,000		1,000	1,000	1,000	1,853	1942	464				
RA	61	0,2687	1,014		1,075	1,000	1,075	1,000	1,963	1834	438				
LA	76	0,3348	1,000		1,075	1,000	1,075	1,000	1,935	1860	444				
Mischfahrstreifen															
q_{Kfz} [Kfz/h]	f_{SV} [-]	$q_{S,M}$ [Kfz/h]	C_M [Kfz/h]	x	f_A [-]	N_{GE} [Kfz]	$t_{W,G}$ [s]	$t_{W,R}$ [s]	t_w [s]	QSV [-]	N_{MS} [Kfz]	S [%]	$N_{MS,S}$ [Kfz]	L_S [m]	
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	
227	1,016	1885	450	0,5044	0,2388	0,617	22,1	4,9	27,0	B	4,273	95	7,769	47	
GF Geradeausfahrer		RA Rechtsabbieger		LA Linksabbieger											

ANALYSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage														
Mischfahrstreifen														
Projekt:		B-Plan Nr. 50												
Stadt:		Everswinkel												
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße												
Zeitabschnitt:		Analyse Morgenspitze												
Bearbeiter:														
		$t_u =$											67	[s]
		$t_f =$											15	[s]
		$f_{in} =$											1,100	[-]
Ausgangsdaten														
Richt.	q_{LV} [Kfz/h]	$q_{LKW+Bus}$ [Kfz/h]	q_{LKWK} [Kfz/h]	q_{SV} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t_b [s]	q_s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.	
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	
RA					76	11,8	3,25		0,0				K2	
LA					31	3,2		15,00	0,0				Freckenhorster	
					20	0,0		15,00	0,0				Straße	
Einzelströme														
Richt.	q_{Kfz} [Kfz/h]	a [-]	f_{SV} [-]	f_b [-]	f_R [-]	f_s [-]	f_1 [-]	f_2 [-]	t_b [s]	q_s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.		
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}		
RA	76	0,5984	1,106	1,000		1,000	1,000	1,000	1,991	1808	432			
LA	31	0,2441	1,029		1,075	1,000	1,075	1,000	1,991	1808	432			
	20	0,1575	1,000		1,075	1,000	1,075	1,000	1,935	1860	444			
Mischfahrstreifen														
q_{Kfz} [Kfz/h]	f_{SV} [-]	$q_{S,M}$ [Kfz/h]	C_M [Kfz/h]	x [-]	f_A [-]	N_{GE} [Kfz]	$t_{w,G}$ [s]	$t_{w,R}$ [s]	t_w [s]	QSV [-]	N_{MS} [Kfz]	S [%]	$N_{MS,S}$ [Kfz]	L_S [m]
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}
127	1,071	1816	434	0,2928	0,2388	0,237	20,9	2,0	22,8	B	2,171	95	4,663	30
GF Geradeausfahrer		RA Rechtsabbieger		LA Linksabbieger										

ANALYSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage															
Mischfahrstreifen															
Projekt:		B-Plan Nr. 50													
Stadt:		Everswinkel													
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße													
Zeitabschnitt:		Analyse Morgenspitze													
Bearbeiter:															
		$t_u =$												67	[s]
		$t_f =$												12	[s]
		$f_{in} =$												1,100	[-]
Ausgangsdaten															
Richt.	q_{LV} [Kfz/h]	$q_{LKW+Bus}$ [Kfz/h]	q_{LKWK} [Kfz/h]	q_{SV} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t_b [s]	q_s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.		
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	K3		
RA					186	1,1	3,25		0,0				Bahnhofstraße		
LA					89	2,2		15,00	0,0						
Einzelströme															
Richt.	q_{Kfz} [Kfz/h]	a [-]	f_{SV} [-]	f_b [-]	f_R [-]	f_s [-]	f_1 [-]	f_2 [-]	t_b [s]	q_s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.			
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}			
RA	186	0,6764	1,010	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,818	1980	384				
LA	89	0,3236	1,020		1,075	1,000	1,075	1,000	1,973	1824	354				
Mischfahrstreifen															
q_{Kfz} [Kfz/h]	f_{SV} [-]	$q_{S,M}$ [Kfz/h]	C_M [Kfz/h]	x [-]	f_A [-]	N_{GE} [Kfz]	$t_{W,G}$ [s]	$t_{W,R}$ [s]	t_w [s]	QSV [-]	N_{MS} [Kfz]	S [%]	$N_{MS,S}$ [Kfz]	L_S [m]	
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	
275	1,013	1927	374	0,7355	0,1940	1,937	25,4	18,6	44,0	C	6,749	95	11,142	68	
GF Geradeausfahrer	RA Rechtsabbieger	LA Linksabbieger													

ANALYSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage														
Mischfahrstreifen														
Projekt:	B-Plan Nr. 50													
Stadt:	Everswinkel													
Knotenpunkt:	Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße													
Zeitabschnitt:	Analyse Morgenspitze													
Bearbeiter:														
													$t_u =$ 67 [s] $t_F =$ 15 [s] $f_{in} =$ 1,100 [-]	
Ausgangsdaten														
Richt.	q _{LV} [Kfz/h]	q _{Lkw+Bus} [Kfz/h]	q _{LkwK} [Kfz/h]	q _{SV} [Kfz/h]	q _{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t _B [s]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.	
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	
RA					227	0,9	3,25		0,0				K4	
LA					43	4,7		15,00	0,0				Warendorfer Straße	
Einzelströme														
Richt.	q _{Kfz} [Kfz/h]	a [-]	f _{SV} [-]	f _B [-]	f _R [-]	f _S [-]	f ₁ [-]	f ₂ [-]	t _B [s]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.		
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}		
RA	227	0,8407	1,008	1,000		1,000	1,000	1,000	1,815	1984	474			
LA	43	0,1593	1,042		1,075	1,000	1,075	1,000	2,017	1785	426			
Mischfahrstreifen														
q _{Kfz} [Kfz/h]	f _{SV} [-]	q _{S,M} [Kfz/h]	C _M [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	t _{W,G} [s]	t _{W,R} [s]	t _W [s]	QSV [-]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{M,S} [Kfz]	L _S [m]
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}
270	1,014	1949	466	0,5800	0,2388	0,866	22,5	6,7	29,2	B	5,306	95	9,202	56
GF Geradeausfahrer	RA Rechtsabbieger	LA Linksabbieger												

ANALYSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		B-Plan Nr. 50																
Stadt:		Everswinkel																
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße																
Zeitabschnitt:		Analyse Morgenspitze																
Bearbeiter:																		
t ₀ =		67	[s]	f _m =	1,100	[-]	T =	1,0	[h]									
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz}	q _S	t _F	t _C	C	x	f _A	N _{GE}	N _{MS}	S	N _{MS,S}	f _{SV}	L _S	t _w	QSV	Bemerkungen	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	
Phase 1																		
1	K1	227	1885	15	15	450	0,504	0,239	0,616	4,272	95	7,768		#####	27,0	B	Mischfahrstreifen	
2				15		#####												
3																		
4																		
5																		
6																		
7																		
Phase 2																		
8	K2	127	1816	15	15	434	0,293	0,239	0,237	2,171	95	4,664		#####	22,8	B	Mischfahrstreifen	
9																		
10																		
11																		
12																		
13																		
14																		
Phase 3																		
15	K3	275	1927	15	12	374	0,735	0,194	1,937	6,749	95	11,142		#####	44,0	C	Mischfahrstreifen	
16	K3L	27	2000	15	12	388	0,070	0,194	0,041	0,452	95	1,589	1,000	10	22,4	B	LA mit Durchsetzen	
17	K4	270	1949	15	15	465	0,580	0,239	0,866	5,306	95	9,202		#####	29,2	B	Mischfahrstreifen	
18	K4L	45	2000	15	15	478	0,094	0,239	0,058	0,710	95	2,135	1,000	13	20,3	B	LA mit Durchsetzen	
19																		
Phase 4																		
20																		
21																		
22																		
23																		
24																		
Phase 5																		
25																		
26																		
27																		
Phase 6																		
28																		
29																		
30																		
Knotenpunkt																		
Summe:		971				#####												
gew. Mittelwert:							0,532									31,5		
Maximum:							0,735							#####	44,0	C		

ANALYSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
Bedingt verträgliche Linksabbieger								
Projekt:		B-Plan Nr. 50						
Stadt:		Everswinkel						
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße						
Zeitabschnitt:		Analyse Morgenspitze						
Bearbeiter:								
$f_m =$		1,100	Nr.	1	2	3	4	5
Bezeichnung				K3L	K4L			
Bemerkungen								
Berechnungsfall				3	4			
t_U	[s]	{1}	67	67				
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}					
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}					
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}					
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}					
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	27	45			
	SV	[%]	{7}	0,0	0,0			
	b	[m]	{8}	3,25	3,25			
	R	[m]	{9}	12,00	12,00			
	s	[%]	{10}	0,0	0,0			
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0			
	t_F	[s]	{12}	12	15			
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein			
	GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	227	186		
q_{RA}		[Kfz/h]	{15}	43	89			
x_{gegen}		[-]	{16}					
n_{gegen}		[-]	{17}	1	1			
$t_{F,gegen}$		[s]	{18}	15	12			
t_z	[s]	{19}	7,0	9,0				
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	27	45			
	f_{SV}	[-]	{21}	1,000	1,000			
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000			
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,120			
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000			
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,120			
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000			
	t_B	[s]	{27}	2,016	2,016			
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1786	1786			
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	12	21			
	$t_{F,QF}$	[s]	{30}	0	0			
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	270	275			
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{32}	4,125	3,514			
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	9,49	8,11			
	C_D	[Kfz/h]	{34}	346	426			
LA	t_v	[s]	{35}	2,51	12,89			
	G_D	[Kfz/h]	{36}	931	925			
	C_D	[Kfz/h]	{37}	33	166			
	C_{PW}	[Kfz/h]	{38}	90	0			
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0			
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	122	166			
	x	[-]	{41}	0,221	0,270			
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	630	697			
	f_A	[-]	{43}	0,068	0,093			
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,160	0,210			
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	29,5	28,3			
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	4,7	4,6			
	t_W	[s]	{47}	34,2	32,8			
	QSV	[-]	{48}	B	B			
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,635	0,990			
	S	[%]	{50}	95	95			
	$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	1,983	2,672			
	L_S	[m]	{52}	12	16			

ANALYSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																
Ausgangsdaten																
Projekt:		B-Plan Nr. 50														
Stadt:		Everswinkel														
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße														
Zeitabschnitt:		Prognose Morgenspitze														
Bearbeiter:																
T _Z =		22	[s]	f _{in} =				1,100	[-]	T =			1,0	[h]		
lfd. Nr.	Bez.	q _{LV} [Kfz/h]	q _{Lkw+Bus} [Kfz/h]	q _{LkwK} [Kfz/h]	q _{SV} [Kfz/h]	q _{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	q _{Kfz} [Kfz/h]	b [m]	R [m]	s [%]	t _B [s]	q _S [Kfz/h]	t _{F,min} [s]	t _{F,const} [s]	Bemerkungen
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}
Phase 1																
1	K1					251		251			0,0		1880		15	Mischfahrstreifen
2																
3																
4																
5																
6																
7																
Phase 2																
8	K2					141		141			0,0		1806		15	Mischfahrstreifen
9																
10																
11																
12																
13																
14																
Phase 3																
15	K3					305		305			0,0		1930		12	Mischfahrstreifen
16	K3L					30	0,0	30			0,0				12	LA mit Durchsetzen
17	K4					340		340			0,0		1954		15	Mischfahrstreifen
18	K4L					59	0,0	59			0,0				15	LA mit Durchsetzen
19																
Phase 4																
20																
21																
22																
23																
24																
Phase 5																
25																
26																
27																
Phase 6																
28																
29																
30																

PROGNOSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage													
Berechnung der Sättigungsverkehrsstärken und Ermittlung der maßgebenden Ströme													
Projekt:		B-Plan Nr. 50											
Stadt:		Everswinkel											
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße											
Zeitabschnitt:		Prognose Morgenspitze											
Bearbeiter:													
B =		0,3856 [-]											
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	f _{SV} [-]	f _b [-]	f _R [-]	f _s [-]	f ₁ [-]	f ₂ [-]	t _B [s]	q _s [Kfz/h]	q _{Kfz} /q _s [-]	maßg. [-]	Bemerkungen {13}
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}		
Phase 1													
1	K1	251				1,000	1,000	1,000		1880	0,1335	X	Mischfahrstreifen
2													
3													
4													
5													
6													
7													
Phase 2													
8	K2	141				1,000	1,000	1,000		1806	0,0781	X	Mischfahrstreifen
9													
10													
11													
12													
13													
14													
Phase 3													
15	K3	305				1,000	1,000	1,000		1930	0,1580		Mischfahrstreifen
16	K3L	30	1,000			1,000	1,000	1,000	1,800	2000	0,0150		LA mit Durchsetzen
17	K4	340				1,000	1,000	1,000		1954	0,1740	X	Mischfahrstreifen
18	K4L	59	1,000			1,000	1,000	1,000	1,800	2000	0,0295		LA mit Durchsetzen
19													
Phase 4													
20													
21													
22													
23													
24													
Phase 5													
25													
26													
27													
Phase 6													
28													
29													
30													

PROGNOSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Mischfahrstreifen																	
Projekt:	B-Plan Nr. 50																
Stadt:	Everswinkel																
Knotenpunkt:	Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße																
Zeitabschnitt:	Prognose Morgenspitze																
Bearbeiter:																	
														$t_u =$	67	[s]	
															$t_f =$	15	[s]
															$f_{in} =$	1,100	[-]
Ausgangsdaten																	
Richt.	q_{LV} [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	q_{LkwK} [Kfz/h]	q_{SV} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t_b [s]	q_s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.				
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	K1				
RA					99	4,0	3,25		0,0				Hovestraße				
LA					68	1,5		15,00	0,0								
					84	0,0		15,00	0,0								
Einzelströme																	
Richt.	q_{Kfz} [Kfz/h]	a [-]	f_{SV} [-]	f_b [-]	f_R [-]	f_s [-]	f_1 [-]	f_2 [-]	t_b [s]	q_s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.					
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}						
RA	99	0,3944	1,036	1,000	1,075	1,000	1,000	1,000	1,865	1931	461						
LA	68	0,2709	1,014		1,075	1,000	1,075	1,000	1,961	1836	438						
	84	0,3347	1,000		1,075	1,000	1,075	1,000	1,935	1860	444						
Mischfahrstreifen																	
q_{Kfz} [Kfz/h]	f_{SV} [-]	$q_{S,M}$ [Kfz/h]	C_M [Kfz/h]	x [-]	f_A [-]	N_{GE} [Kfz]	$t_{W,G}$ [s]	$t_{W,R}$ [s]	t_{W} [s]	QSV [-]	N_{MS} [Kfz]	S [%]	$N_{MS,S}$ [Kfz]	L_S [m]			
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}			
251	1,018	1880	449	0,5589	0,2388	0,786	22,4	6,3	28,7	B	4,889	95	8,629	53			
GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger																	

PROGNOSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																
Mischfahrstreifen																
Projekt:	B-Plan Nr. 50															
Stadt:	Everswinkel															
Knotenpunkt:	Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße															
Zeitschnitt:	Prognose Morgenspitze															
Bearbeiter:																
														$t_u =$	67	[s]
														$t_f =$	15	[s]
														$f_{in} =$	1,100	[-]
Ausgangsdaten																
Richt.	q_{LV} [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	q_{Lkwk} [Kfz/h]	q_{SV} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t_B [s]	q_s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.			
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}			
RA					84	13,1	3,25		0,0				K2			
LA					34	2,9		15,00	0,0				Freckenhorster Straße			
					23	0,0		15,00	0,0							
Einzelströme																
Richt.	q_{Kfz} [Kfz/h]	a [-]	f_{SV} [-]	f_b [-]	f_R [-]	f_s [-]	f_1 [-]	f_2 [-]	t_B [s]	q_s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.				
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}				
RA	84	0,5957	1,118	1,000		1,000	1,000	1,000	2,012	1789	427					
LA	34	0,2411	1,026		1,075	1,000	1,075	1,000	1,986	1813	433					
	23	0,1631	1,000		1,075	1,000	1,075	1,000	1,935	1860	444					
Mischfahrstreifen																
q_{Kfz} [Kfz/h]	f_{SV} [-]	$q_{S,M}$ [Kfz/h]	C_M [Kfz/h]	x [-]	f_A [-]	N_{GE} [Kfz]	$t_{W,G}$ [s]	$t_{W,R}$ [s]	t_W [s]	QSV [-]	N_{MS} [Kfz]	S [%]	$N_{MS,S}$ [Kfz]	L_S [m]		
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}		
141	1,077	1806	431	0,3269	0,2388	0,280	21,1	2,3	23,4	B	2,446	95	5,092	33		
GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger																

PROGNOSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																
Mischfahrstreifen																
Projekt:	B-Plan Nr. 50															
Stadt:	Everswinkel															
Knotenpunkt:	Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße															
Zeitabschnitt:	Prognose Morgenspitze															
Bearbeiter:																
														$t_u =$	67	[s]
														$t_f =$	12	[s]
														$f_{in} =$	1,100	[-]
Ausgangsdaten																
Richt.	q_{LV} [Kfz/h]	$q_{LKW+BUS}$ [Kfz/h]	q_{LKWK} [Kfz/h]	q_{SV} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t_b [s]	q_s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.			
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}			
RA					207	1,0	3,25		0,0				K3			
LA					98	2,0		15,00	0,0				Bahnhofstraße			
Einzelströme																
Richt.	q_{Kfz} [Kfz/h]	a [-]	f_{SV} [-]	f_b [-]	f_R [-]	f_s [-]	f_1 [-]	f_2 [-]	t_b [s]	q_s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.				
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}				
RA	207	0,6787	1,009	1,000		1,000	1,000	1,000	1,816	1982	385					
LA	98	0,3213	1,018		1,075	1,000	1,075	1,000	1,970	1828	355					
Mischfahrstreifen																
q_{Kfz} [Kfz/h]	f_{SV} [-]	$q_{S,M}$ [Kfz/h]	C_M [Kfz/h]	x [-]	f_A [-]	N_{GE} [Kfz]	$t_{W,G}$ [s]	$t_{W,R}$ [s]	t_w [s]	QSV [-]	N_{MS} [Kfz]	S [%]	$N_{MS,S}$ [Kfz]	L _S [m]		
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}		
305	1,012	1930	374	0,8146	0,1940	3,328	25,8	32,0	57,8	D	8,762	95	13,769	84		
GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger																

PROGNOSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage														
Mischfahrstreifen														
Projekt:		B-Plan Nr. 50												
Stadt:		Everswinkel												
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße												
Zeitabschnitt:		Prognose Morgenspitze												
Bearbeiter:														
		$t_u =$	67 [s]											
		$t_f =$	15 [s]											
		$f_m =$	1,100 [-]											
Ausgangsdaten														
Richt.	q_{LV} [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	q_{Lkwk} [Kfz/h]	q_{SV} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t_B [s]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.	
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	
RA					284	0,7	3,25		0,0				K4	
LA					56	3,6		15,00	0,0				Warendorfer Straße	
Einzelströme														
Richt.	q_{Kfz} [Kfz/h]	a [-]	f_{SV} [-]	f_B [-]	f_R [-]	f_S [-]	f_1 [-]	f_2 [-]	t_B [s]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.		
GF	284	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}		
RA	56	0,8353	1,006	1,000		1,000	1,000	1,000	1,811	1987	475			
LA		0,1647	1,032		1,075	1,000	1,075	1,000	1,998	1802	430			
Mischfahrstreifen														
q_{Kfz} [Kfz/h]	f_{SV} [-]	$q_{S,M}$ [Kfz/h]	C_M [Kfz/h]	x	f_A [-]	N_{GE} [Kfz]	$t_{W,G}$ [s]	$t_{W,R}$ [s]	$t_{W,S}$ [s]	QSV [-]	N_{MS} [Kfz]	S [%]	$N_{MS,S}$ [Kfz]	L_S [m]
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}
340	1,011	1954	467	0,7285	0,2388	1,885	23,5	14,5	38,0	C	7,716	95	12,414	75
GF Geradeausfahrer		RA Rechtsabbieger		LA Linksabbieger										

PROGNOSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B-Plan Nr. 50															
Stadt:		Everswinkel															
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße															
Zeitabschnitt:		Prognose Morgenspitze															
Bearbeiter:																	
$t_{ij} =$		67	[s]	$f_{im} =$	1,100	[-]	$T =$	1,0	[h]								
lfd. Nr.	Bez.	q_{Kfz}	q_S	t_F	t_F	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_B	t_W	QSV	Bemerkungen
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Phase 1																	
1	K1	251	1880	15	15	449	0,559	0,239	0,786	4,890	95	8,630		#####	28,7	B	Mischfahrstreifen
2				15		#####											
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2	141	1806	15	15	431	0,327	0,239	0,280	2,446	95	5,092		#####	23,4	B	Mischfahrstreifen
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K3	305	1930	15	12	374	0,814	0,194	3,325	8,759	95	13,764		#####	57,8	D	Mischfahrstreifen
16	K3L	30	2000	15	12	388	0,077	0,194	0,046	0,503	95	1,703	1,000	10	22,5	B	LA mit Durchsetzen
17	K4	340	1954	15	15	467	0,729	0,239	1,886	7,718	95	12,416		#####	38,1	C	Mischfahrstreifen
18	K4L	59	2000	15	15	478	0,124	0,239	0,079	0,940	95	2,579	1,000	15	20,6	B	LA mit Durchsetzen
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
Phase 6																	
28																	
29																	
30																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1126				#####											
gew. Mittelwert:							0,615									38,2	
Maximum:							0,814									57,8	D

PROGNOSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Bedingt verträgliche Linksabbieger							
Projekt:		B-Plan Nr. 50					
Stadt:		Everswinkel					
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße					
Zeitraum:		Prognose Morgenspitze					
Bearbeiter:							
$f_{in} =$	1,100	Nr.	1	2	3	4	5
Bezeichnung		K3L		K4L			
Bemerkungen							
Berechnungsfall		3		4			
t_U	[s]	{1}	67	67			
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}				
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}				
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	30	59		
	SV	[%]	{7}	0,0	0,0		
	b	[m]	{8}	3,25	3,25		
	R	[m]	{9}	12,00	12,00		
	s	[%]	{10}	0,0	0,0		
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0		
	t_F	[s]	{12}	12	15		
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein		
	GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	284	207	
q_{RA}		[Kfz/h]	{15}	56	98		
x_{gegen}		[-]	{16}				
n_{gegen}		[-]	{17}	1	1		
$t_{F,gegen}$		[s]	{18}	15	12		
t_z	[s]	{19}	7,0	9,0			
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	30	59		
	f_{SV}	[-]	{21}	1,000	1,000		
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000		
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,120		
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000		
	f_r	[-]	{25}	1,120	1,120		
	f_z	[-]	{26}	1,000	1,000		
	t_B	[s]	{27}	2,016	2,016		
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1786	1786		
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	12	21		
	$t_{F,GF}$	[s]	{30}	0	0		
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	340	305		
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{32}	5,194	3,897		
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	12,51	9,17		
			{33*}				
LA	C_G	[Kfz/h]	{34}	346	426		
	t_v	[s]	{35}	0,00	11,83		
			{35*}				
	G_D	[Kfz/h]	{36}	856	893		
			{36*}				
	C_D	[Kfz/h]	{37}	0	147		
			{37*}				
	C_{PW}	[Kfz/h]	{38}	90	0		
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0		
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	90	147		
	x	[-]	{41}	0,335	0,400		
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	462	617		
	f_A	[-]	{43}	0,050	0,083		
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,287	0,387		
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	30,7	29,2		
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	11,5	9,5		
	t_W	[s]	{47}	42,3	38,6		
	QSV	[-]	{48}	C	C		
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,826	1,429		
	S	[%]	{50}	95	95		
$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	2,363	3,451			
L_S	[m]	{52}	14	21			

PROGNOSE
Morgenspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Ausgangsdaten																	
Projekt:		B-Plan Nr. 50															
Stadt:		Everswinkel															
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße															
Zeitabschnitt:		Analyse Nachmittagsspitze															
Bearbeiter:																	
T _Z =		22	[s]	f _{in} =			1,100	[-]	T =			1,0	[h]				
lfd. Nr.	Bez.	q _{LV}	q _{Lkw+Bus}	q _{LkwK}	q _{SV}	q _{Kfz}	SV	q _{Kfz}	b	R	s	t _B	q _S	t _{F,min}	t _{F,const}	Bemerkungen	
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	
Phase 1																	
1	K1					266		266			0,0		1875		15	Mischfahrstreifen	
2																	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2					193		193			0,0		1884		15	Mischfahrstreifen	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K3					327		327			0,0		1950		12	Mischfahrstreifen	
16	K3L					31	3,2	31			0,0				12	LA mit Durchsetzen	
17	K4					221		221			0,0		1950		15	Mischfahrstreifen	
18	K4L					68	1,5	68			0,0				15	LA mit Durchsetzen	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
Phase 6																	
28																	
29																	
30																	

ANALYSE
Nachmittagsspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage													
Berechnung der Sättigungsverkehrsstärken und Ermittlung der maßgebenden Ströme													
Projekt:		B-Plan Nr. 50											
Stadt:		Everswinkel											
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße											
Zeitabschnitt:		Analyse Nachmittagsspitze											
Bearbeiter:													
B =		0,4120 [-]											
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	f _{SV} [-]	f _b [-]	f _R [-]	f _s [-]	f ₁ [-]	f ₂ [-]	t _B [s]	q _S [Kfz/h]	q _{Kfz} /q _S [-]	maßg. [-]	Bemerkungen
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}
Phase 1													
1	K1	266				1,000	1,000	1,000		1875	0,1419	X	Mischfahrstreifen
2													
3													
4													
5													
6													
7													
Phase 2													
8	K2	193				1,000	1,000	1,000		1884	0,1024	X	Mischfahrstreifen
9													
10													
11													
12													
13													
14													
Phase 3													
15	K3	327				1,000	1,000	1,000		1950	0,1677	X	Mischfahrstreifen
16	K3L	31	1,029			1,000	1,000	1,000	1,852	1944	0,0159		LA mit Durchsetzen
17	K4	221				1,000	1,000	1,000		1950	0,1133		Mischfahrstreifen
18	K4L	68	1,014			1,000	1,000	1,000	1,824	1973	0,0345		LA mit Durchsetzen
19													
Phase 4													
20													
21													
22													
23													
24													
Phase 5													
25													
26													
27													
Phase 6													
28													
29													
30													

ANALYSE
Nachmittagsspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																
Mischfahrstreifen																
Projekt:	B-Plan Nr. 50															
Stadt:	Everswinkel															
Knotenpunkt:	Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße															
Zeitabschnitt:	Analyse Nachmittagspitze															
Bearbeiter:																
														$t_U =$	67	[s]
														$t_F =$	15	[s]
														$f_{in} =$	1,100	[-]
Ausgangsdaten																
Richt.	q_{LV} [Kfz/h]	$q_{L_{Kv+B}}^{Bus}$ [Kfz/h]	$q_{L_{Kv+K}}$ [Kfz/h]	q_{SV} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t_B [s]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.			
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}			
RA					91	3,3	3,25	15,00	0,0				K1			
LA					76	1,3		15,00	0,0				Hovestraße			
					99	1,0		15,00	0,0							
Einzelströme																
Richt.	q_{Kfz} [Kfz/h]	a [-]	f_{SV} [-]	f_b [-]	f_R [-]	f_S [-]	f_1 [-]	f_2 [-]	t_B [s]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.				
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}				
RA	91	0,3421	1,030	1,000	1,075	1,000	1,000	1,000	1,853	1942	464					
LA	76	0,2857	1,012		1,075	1,000	1,075	1,000	1,958	1839	439					
	99	0,3722	1,009		1,075	1,000	1,075	1,000	1,952	1844	440					
Mischfahrstreifen																
q_{Kfz} [Kfz/h]	f_{SV} [-]	$q_{S,M}$ [Kfz/h]	C_M [Kfz/h]	x [-]	f_A [-]	N_{GE} [Kfz]	$t_{W,G}$ [s]	$t_{W,R}$ [s]	t_W [s]	QSV [-]	N_{MS} [Kfz]	S [%]	$N_{MS,S}$ [Kfz]	L_S [m]		
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}		
266	1,017	1875	448	0,5941	0,2388	0,924	22,6	7,4	30,0	B	5,315	95	9,214	56		
GF Geradeausfahrer	RA Rechtsabbieger	LA Linksabbieger														

ANALYSE
Nachmittagspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B-Plan Nr. 50															
Stadt:		Everswinkel															
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße															
Zeitabschnitt:		Analyse Nachmittagsspitze															
Bearbeiter:																	
t _{ij} =		67 [s]	f _{in} = 1,100 [-]		T = 1,0 [h]												
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	q _S [Kfz/h]	t _f [s]	t _r [s]	C [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	N _{US} {10}	S {11}	N _{US,S} {12}	f _{SV} [-]	L _S [m]	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkungen {17}
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	
Phase 1																	
1	K1	266	1875	15	15	448	0,594	0,239	0,924	5,315	95	9,214		#####	30,0	B	Mischfahrstreifen
2				15		#####											
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2	193	1884	15	15	450	0,429	0,239	0,444	3,490	95	6,650		#####	25,2	B	Mischfahrstreifen
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K3	327	1950	15	12	378	0,864	0,194	5,007	10,900	95	16,483		#####	73,8	E	Mischfahrstreifen
16	K3L	31	1944	15	12	377	0,082	0,194	0,050	0,522	95	1,744	1,029	11	22,6	B	LA mit Durchsetzen
17	K4	221	1950	15	15	466	0,475	0,239	0,542	4,073	95	7,486		#####	26,1	B	Mischfahrstreifen
18	K4L	68	1973	15	15	471	0,144	0,239	0,094	1,092	95	2,859	1,014	17	20,8	B	LA mit Durchsetzen
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
Phase 6																	
28																	
29																	
30																	
Knotenpunkt																	
Summe:	1106					#####											
gew. Mittelwert:							0,579								40,6		
Maximum:							0,864							#####	73,8	E	

ANALYSE
Nachmittagsspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage							
Bedingt verträgliche Linksabbieger							
Projekt: B-Plan Nr. 50							
Stadt: Everswinkel							
Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße							
Zeitabschnitt: Analyse Nachmittagsspitze							
Bearbeiter:							
$f_{in} =$	1,100	Nr.	1	2	3	4	5
Bezeichnung			K3L	K4L			
Bemerkungen							
Berechnungsfall			3	4			
t_U	[s]	{1}	67	67			
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}				
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}				
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}				
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}				
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	31	68		
	SV	[%]	{7}	3,2	1,5		
	b	[m]	{8}	3,25	3,25		
	R	[m]	{9}	12,00	12,00		
	s	[%]	{10}	0,0	0,0		
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0		
	t_F	[s]	{12}	12	15		
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein		
	GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	182	240	
q_{RA}		[Kfz/h]	{15}	39	87		
x_{gegen}		[-]	{16}				
η_{gegen}		[-]	{17}	1	1		
$t_{F,gegen}$		[s]	{18}	15	12		
	t_z	[s]	{19}	7,0	9,0		
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	31	68		
	f_{SV}	[-]	{21}	1,029	1,014		
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000		
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,120		
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000		
	f_1	[-]	{25}	1,120	1,120		
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000		
	t_B	[s]	{27}	2,074	2,043		
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1736	1762		
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	12	21		
	$t_{F,GF}$	[s]	{30}	0	0		
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	221	327		
			{31*}				
	$m_{s,gegen}$	[Kfz]	{32}	3,376	4,178		
			{32*}				
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	7,53	9,97		
		{33*}					
LA	C_G	[Kfz/h]	{34}	337	421		
	t_v	[s]	{35}	4,47	11,03		
			{35*}				
	G_D	[Kfz/h]	{36}	987	870		
			{36*}				
	C_D	[Kfz/h]	{37}	62	134		
			{37*}				
	C_{PW}	[Kfz/h]	{38}	87	0		
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0		
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	149	134		
	x	[-]	{41}	0,209	0,508		
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	766	560		
	f_A	[-]	{43}	0,086	0,076		
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,148	0,613		
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	28,5	29,8		
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	3,6	16,5		
	t_W	[s]	{47}	32,1	46,2		
	QSV	[-]	{48}	B	C		
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,685	1,829		
	S	[%]	{50}	95	95		
$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	2,086	4,116			
L_S	[m]	{52}	13	25			

ANALYSE
Nachmittagsspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Ausgangsdaten																	
Projekt:		B-Plan Nr. 50															
Stadt:		Everswinkel															
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße															
Zeitabschnitt:		Prognose Nachmittagsspitze															
Bearbeiter:																	
T _z =		22	[s]	f _{in} =				1,100	[-]	T =		1,0	[h]				
lfd. Nr.	Bez.	q _{LV}	q _{Lkw+Bus}	q _{LkwK}	q _{SV}	q _{Kfz}	SV	q _{Kfz}	b	R	s	t _B	q _S	t _{F,min}	t _{F,const}	Bemerkungen	
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}	{16}	
Phase 1																	
1	K1					300		300			0,0		1872		15	Mischfahrstreifen	
2																	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2					219		219			0,0		1898		15	Mischfahrstreifen	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K3					389		389			0,0		1955		12	Mischfahrstreifen	
16	K3L					34	2,9	34			0,0				12	LA mit Durchsetzen	
17	K4					259		259			0,0		1954		15	Mischfahrstreifen	
18	K4L					78	1,3	78			0,0				15	LA mit Durchsetzen	
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
Phase 6																	
28																	
29																	
30																	

PROGNOSE
Nachmittagsspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage													
Berechnung der Sättigungsverkehrsstärken und Ermittlung der maßgebenden Ströme													
Projekt:		B-Plan Nr. 50											
Stadt:		Everswinkel											
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße											
Zeitabschnitt:		Prognose Nachmittagsspitze											
Bearbeiter:													
B =		0,4746 [-]											
lfd. Nr.	Bez.	q _{Kfz} [Kfz/h]	f _{SV} [-]	f _b [-]	f _R [-]	f _s [-]	f ₁ [-]	f ₂ [-]	t _B [s]	q _S [Kfz/h]	q _{Kfz} /q _S [-]	maßg. [-]	Bemerkungen {13}
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}		
Phase 1													
1	K1	300				1,000	1,000	1,000		1872	0,1603	X	Mischfahrstreifen
2													
3													
4													
5													
6													
7													
Phase 2													
8	K2	219				1,000	1,000	1,000		1898	0,1154	X	Mischfahrstreifen
9													
10													
11													
12													
13													
14													
Phase 3													
15	K3	389				1,000	1,000	1,000		1955	0,1990	X	Mischfahrstreifen
16	K3L	34	1,026			1,000	1,000	1,000	1,847	1949	0,0174		LA mit Durchsetzen
17	K4	259				1,000	1,000	1,000		1954	0,1325		Mischfahrstreifen
18	K4L	78	1,012			1,000	1,000	1,000	1,821	1977	0,0395		LA mit Durchsetzen
19													
Phase 4													
20													
21													
22													
23													
24													
Phase 5													
25													
26													
27													
Phase 6													
28													
29													
30													

PROGNOSE
Nachmittagsspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage														
Mischfahrstreifen														
Projekt:	B-Plan Nr. 50													
Stadt:	Everswinkel													
Knotenpunkt:	Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße													
Zeitabschnitt:	Prognose Nachmittagsspitze													
Bearbeiter:														
	$t_U =$	67 [s]												
	$t_F =$	15 [s]												
	$f_{in} =$	1,100 [-]												
Ausgangsdaten														
Richt.	q_{LV} [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	q_{Lkwk} [Kfz/h]	q_{SV} [Kfz/h]	q_{Kfz} [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t_B [s]	q_S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.	
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	
RA					92	1,5	3,25		0,0				K2	
LA					46	0,0		15,00	0,0				Freckenhorster Straße	
					80	1,3		15,00	0,0					
Einzelströme														
Richt.	q_{Kfz} [Kfz/h]	a [-]	f _{SV} [-]	f _B [-]	f _R [-]	f _S [-]	f ₁ [-]	f ₂ [-]	t _B [s]	t _{W,R} [s]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.	
GF	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}		{10}	{11}	{12}	
RA	92	0,4220	1,014	1,000		1,000	1,000	1,000	1,824		1973	471		
LA	46	0,2110	1,000		1,075	1,000	1,075	1,000	1,935		1860	444		
	80	0,3670	1,012		1,075	1,000	1,075	1,000	1,958		1839	439		
Mischfahrstreifen														
q_{Kfz} [Kfz/h]	f _{SV} [-]	q _{S,M} [Kfz/h]	C _M [Kfz/h]	x [-]	f _A [-]	N _{GE} [Kfz]	t _{W,G} [s]	t _{W,R} [s]	t _W [s]	QSV [-]	N _{MS} [Kfz]	S [%]	N _{MS,S} [Kfz]	L _S [m]
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}
218	1,010	1898	453	0,4809	0,2388	0,557	21,9	4,4	26,3	B	4,046	95	7,447	45
GF Geradeausfahrer	RA Rechtsabbieger	LA Linksabbieger												

PROGNOSE

Nachmittagsspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt:		B-Plan Nr. 50															
Stadt:		Everswinkel															
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße															
Zeitabschnitt:		Prognose Nachmittagsspitze															
Bearbeiter:																	
$t_{ij} =$		67	[s]	$f_m =$		1,100	[-]	$T =$		1,0	[h]						
fd. Nr.	Bez.	q_{kfr}	q_B	t_f	t_f	C	x	f_A	N_{GE}	N_{MS}	S	$N_{MS,S}$	f_{SV}	L_S	t_W	QSV	Bemerkungen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(17)
Phase 1																	
1	K1	300	1872	15	15	447	0,671	0,239	1,356	6,417	95	10,701		#####	34,0	B	Mischfahrstreifen
2				15		#####											
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
Phase 2																	
8	K2	219	1898	15	15	453	0,483	0,239	0,562	4,069	95	7,481		#####	26,4	B	Mischfahrstreifen
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
Phase 3																	
15	K3	389	1955	15	12	379	1,025	0,194	17,609	24,849	95	33,280		#####	194,1	F	Mischfahrstreifen
16	K3L	34	1949	15	12	378	0,090	0,194	0,055	0,574	95	1,855	1,026	11	22,7	B	LA mit Durchsetzen
17	K4	259	1954	15	15	467	0,555	0,239	0,773	5,002	95	8,785		#####	28,3	B	Mischfahrstreifen
18	K4L	78	1977	15	15	472	0,165	0,239	0,111	1,261	95	3,161	1,012	19	21,1	B	LA mit Durchsetzen
19																	
Phase 4																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
Phase 5																	
25																	
26																	
27																	
Phase 6																	
28																	
29																	
30																	
Knotenpunkt																	
Summe:		1279				#####											
gew. Mittelwert:							0,677									79,2	
Maximum:							1,025							#####	194,1	F	

PROGNOSE
Nachmittagsspitze

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage						
Bedingt verträgliche Linksabbieger						
Projekt:		B-Plan Nr. 50				
Stadt:		Everswinkel				
Knotenpunkt:		Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße				
Zeitraum:		Prognose Nachmittagsspitze				
Bearbeiter:						
$f_m =$	1,100	Nr.	1	2	3	4
Bezeichnung			K3L	K4L		
Bemerkungen						
Berechnungsfall			3	4		
t_U	[s]	{1}	67	67		
LA	q_{LV}	[Kfz/h]	{2}			
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}			
	q_{LkwK}	[Kfz/h]	{4}			
	q_{SV}	[Kfz/h]	{5}			
	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{6}	34	78	
	SV	[%]	{7}	2,9	1,3	
	b	[m]	{8}	3,25	3,25	
	R	[m]	{9}	12,00	12,00	
	s	[%]	{10}	0,0	0,0	
	L_{LA}	[m]	{11}	10,0	10,0	
	t_F	[s]	{12}	12	15	
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein	
	GV	q_G	[Kfz/h]	{14}	213	293
q_{RA}		[Kfz/h]	{15}	46	96	
x_{gegen}		[-]	{16}			
n_{gegen}		[-]	{17}	1	1	
$t_{F,gegen}$		[s]	{18}	15	12	
t_z		[s]	{19}	7,0	9,0	
LA	q_{Kfz}	[Kfz/h]	{20}	34	78	
	f_{SV}	[-]	{21}	1,026	1,012	
	f_b	[-]	{22}	1,000	1,000	
	f_R	[-]	{23}	1,120	1,120	
	f_s	[-]	{24}	1,000	1,000	
	f_i	[-]	{25}	1,120	1,120	
	f_2	[-]	{26}	1,000	1,000	
	t_b	[s]	{27}	2,069	2,040	
	q_S	[Kfz/h]	{28}	1740	1765	
	$t_{F,durch}$	[s]	{29}	12	21	
	$t_{F,GF}$	[s]	{30}	0	0	
GV	q_{gegen}	[Kfz/h]	{31}	259	389	
			{31*}			
	$m_{sa,gegen}$	[Kfz]	{32}	3,957	4,971	
			{32*}			
	$t_{ab,gegen}$	[s]	{33}	9,04	12,37	
		{33*}				
LA	C_D	[Kfz/h]	{34}	338	422	
	t_v	[s]	{35}	2,96	8,63	
			{35*}			
	G_D	[Kfz/h]	{36}	943	807	
			{36*}			
	C_D	[Kfz/h]	{37}	39	97	
			{37*}			
	C_{PW}	[Kfz/h]	{38}	87	0	
	C_{GF}	[Kfz/h]	{39}	0	0	
	C_{LA}	[Kfz/h]	{40}	126	97	
	x	[-]	{41}	0,269	0,803	
	$q_{S,LA}$	[Kfz/h]	{42}	651	407	
	f_A	[-]	{43}	0,073	0,055	
	N_{GE}	[Kfz]	{44}	0,209	2,247	
	$t_{W,G}$	[s]	{45}	29,4	31,3	
	$t_{W,R}$	[s]	{46}	6,0	83,3	
	t_W	[s]	{47}	35,3	114,6	
	QSV	[-]	{48}	C	E	
	N_{MS}	[Kfz]	{49}	0,807	3,682	
	S	[%]	{50}	95	95	
$N_{MS,S}$	[Kfz]	{51}	2,327	6,927		
L_S	[m]	{52}	14	42		

PROGNOSE
Nachmittagsspitze