

Berechnung nach HBS 2001

**Formblatt 1a: Beurteilung einer Einmündung**

Knotenpunkt: A-B B167 Neuhardenbe / C Altfriedland

Verkehrsdaten: Datum Prognose 2025  
 Uhrzeit Bemessungsverkehr  Planung  Analyse

Lage:  innerorts  
 außerorts  außerh. von Ballungsr.  innerh. von Ballungsr.

Verkehrsregelung:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit w = 45 s Qualitätsstufe D

**Geometrische Randbedingungen**

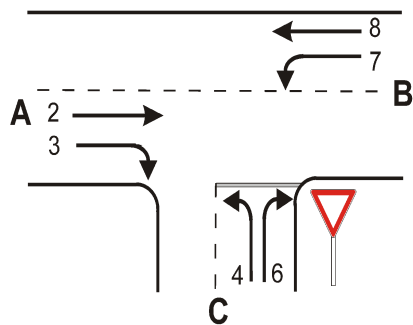
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen		Dreiecksinsel (ja/nein)
		Anzahl (0/1/2)	Aufstelllänge n [ Pkw-E ]	
		1	2	3
A	2	1		
	3	0		nein
C	4	1		
	6	0	0	nein
B	7	1	3	
	8	1		

**Verkehrsstärken**

Zufahrt	Verkehrsstrom	$q_{Pkw, i}$	$q_{Lkw, i}$	$q_{Lz, i}$	$q_{Kr, i}$	$q_{Rad, i}$	$q_{Fz, i}$	$q_{PE, i}$
		[Pkw/h]	[Lkw/h]	[Lz/h]	[Kr/h]	[Rad/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h] (Tab. 7-2)
		4	5	6	7	8	9	10
A	2	220	0	0	0	0	220	
	3	60	0	0	0	0	60	
C	4	60	0	0	0	0	60	66
	6	40	0	0	0	0	40	44
B	7	40	0	0	0	0	40	44
	8	200	0	0	0	0	200	220

Formblatt 1b:



Beurteilung einer Einmündung



Knotenpunkt: A-B B167 Neuhardenberg / C Altfriedland

Verkehrsdaten: Datum Prognose 2025  
 Uhrzeit Bemessungsverkehr  Planung  Analyse

Lage:  innerorts  
 außerorts  außerh. von Ballungsr.  innerh. von Ballungsr.

Verkehrsregelung:    

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w =$  45 s Qualitätsstufe D

Kapazität des Verkehrsstroms ersten Ranges

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10)	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h]	Sättigungsgrad $g_i$ [-] (Sp. 11 : Sp. 12)
	11	12	13
8	<b>220</b>	<b>1800</b>	<b>0,122</b>

Grundkapazität der untergeordneten Verkehrsströme

Verkehrsstrom	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10)	maßg. Hauptstrombelastung $q_{p,i}$ [Fz/h] (Tab. 7-3)	Grundkapazität $G_i$ [Pkw-E/h] (Abb. 7-3, 7-4 oder 7-6)
	14	15	16
7	<b>44</b>	<b>280</b>	<b>968</b>
6	<b>44</b>	<b>250</b>	<b>779</b>
4	<b>66</b>	<b>490</b>	<b>487</b>

Kapazität der zweitrangigen Verkehrsströme

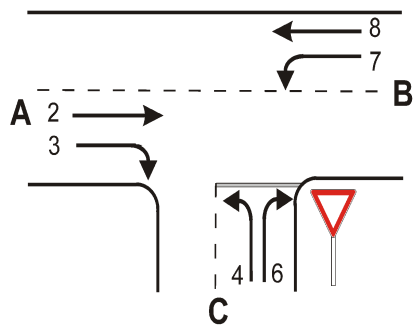
Verkehrsstrom	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-2)	Sättigungsgrad $g_i$ [-] (Sp. 14 : Sp. 17)	95%-Staulänge $N_{95}$ [Pkw-E/h] (Abb. 7-20)	Wahrscheinlichk. d. staufreien Zustands $P_{0,7} \cdot P_{0,7}^*$ oder $p_{0,7}^{**}$ [-] (Gl. 7-3, 7-16 oder 7-14)
	17	18	19	20
7	<b>968</b>	<b>0,045</b>	<b>0</b>	<b>0,954</b>
6	<b>779</b>	<b>0,056</b>		



Kapazität der dritrangigen Verkehrsströme

Verkehrsstrom	Kapazität $C_4$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-4 unter Beachtung von Gl. 7-14)	Sättigungsgrad $g_4$ [-] (Sp. 14 : Sp. 21)
	21	22
4	<b>465</b>	<b>0,141</b>

Formblatt 1c:

Beurteilung einer Einmündung



Knotenpunkt: A-B B167 Neuhardenberg / C Altfriedland  
 Verkehrsdaten: Datum Prognose 2025  
 Uhrzeit Bemessungsverkehr  Planung  Analyse  
 Lage:  innerorts  
 außerorts  außerh. von Ballungsr.  innerh. von Ballungsr.  
 Verkehrsregelung:      
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $w =$  45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Mischströme

Zufahrt	Beteiligte Verkehrsströme	Sättigungsgrade $g_i$ [-] (Sp. 13, 18, 22)	mögliche Aufstellplätze $n$ [Pkw-E] (Sp. 2)	Verkehrsstärken $\Sigma q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10)	Kapazität $C_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-8 bis 7-15)
		23	24	25	26
B	7				
	8				
C	4	<b>0,142</b>	<b>0</b>	<b>110</b>	<b>555</b>
	6	<b>0,056</b>			

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs

Verkehrstrom	Kapazitätsreserve $R_i$ und $R_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)	mittlere Wartezeit $w_i$ und $w_{m,i}$ [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit $w$	Qualitätsstufe QSV [-]
	27	28	29	30
7	<b>924</b>	<b>3,7</b>	<b>&lt;&lt; 45</b>	<b>A</b>
6	<b>735</b>	<b>4,8</b>	<b>&lt;&lt; 45</b>	<b>A</b>
4	<b>399</b>	<b>9</b>	<b>&lt;&lt; 45</b>	<b>A</b>
7 + 8				
4 + 6	<b>445</b>	<b>8</b>	<b>&lt;&lt; 45</b>	<b>A</b>
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>				<b>A</b>