



Land Niederösterreich
Abt. ST3 – Verkehrstechnik
Landhausplatz 1, Haus 17
3109 St. Pölten

PIRO GmbH, 2351 Wiener Neudorf, Ferdinandgasse 4
+43(0)664/45 60 444, E-Mail: office@piro-plan.at

Wiener Neudorf, 28.06.2025

Verkehrliche Stellungnahme VLSA Prager Straße ohne Koordinierung

1. Aufgabenstellung:

Aufgrund der Verkehrsverhandlung vom 27.03.2025 (PLS1-V-1740/024) der BH St. Pölten ist die Herauslösung der VLSA Prager Straße aus der Koordinierungskette B1 für die Frühspitze (Programm P1) zu prüfen

Geplant ist die Erstellung eines VLSA Programmes Prager Straße mit kürzerer Umlaufzeit ohne Koordinierung der B1 um die Wartezeit der Fußgänger bei UB2 zu verkürzen und dennoch eine ausreichende Leistungsfähigkeit sowie Koordinierungsqualität beizubehalten.

Befund VKU PLS1-V-1740/024 vom 27.03.2025 (Zusammenfassung):

„Aufbauend auf der Vorverhandlung vom 13.06.2023 wurde seitens der ST3 eine verkehrliche Stellungnahme der PIRO GmbH vorgelegt. Diese beinhaltet die Untersuchung/ Bewertung von 4 möglichen Maßnahmen zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs quer der B 1 im Bereich der Kreuzung B 1 /Anton Wenzel Prager Gasse. Im Zuge des Ortsaugenscheins wurden die 4 möglichen Maßnahmen besprochen, wobei lediglich eine Maßnahme aus verkehrstechnischer Sicht in Frage kommt. Hierbei gilt zu erwähnen, dass die anderen drei Maßnahmen entweder keinen Vorteil für Fußgänger mit sich bringen oder eine deutliche Verschlechterung der Leistungsfähigkeit im Zuge der B 1 zur Folge hätten.

Bei der ausgewählten Maßnahme würde die VLSA zur Absicherung des Schutzweges im Kreuzungsbereich B 1/ Anton Wenzel Prager Gasse aus der VLSA-Koordinierung herausgelöst werden und somit unabhängig von dieser schaltbar sein. Dies würde den Vorteil bieten, dass unabhängig der Koordinierung die Wartezeiten für Fußgänger zum Queren der B 1 verkürzt werden können. Im Zuge des Ortsaugenscheines wurde besprochen, dass die vorhin angeführte Maßnahme weiterverfolgt und durch die ST3 näher untersucht (Potential der Pulkbildung bzw. Auswirkungen von Verlängerungszeiten der Grünphase auf die Fußgänger) wird.

Aus verkehrstechnischer Sicht kann der Herauslösung der VLSA für den Schutzweg an der Kreuzung B 1 / Anton Wenzel Prager Gasse von der Koordinierung grundsätzlich befürwortet werden.

Eine endgültige Beurteilung kann erst nach vollständiger, detaillierter Erarbeitung der Auswirkungen auf den Verkehr entlang der B 1 abgegeben werden.“

2. Sachverhalt:

Für die Beurteilung der Herauslösung der VLSA Prager Straße aus der Koordinierungskette wurde eine Videobeobachtung am Dienstag, den 17.06.2025 von 7.00 bis 8.00 Uhr durchgeführt. Eine Pulkbildung wurde ab mindestens 5 Fahrzeugen, die sich in einem Nahbereich befinden, gewertet. Zusätzlich wurde die Beeinflussung der VLSA Prager Straße auf den Fließverkehr erhoben.

Pulkbildung:

Die Pulkbildung auf der B1 in Fahrtrichtung Gablitz ist aufgrund der geringen Verkehrsstärke von rund 630 Pkw-E/h in der Frühspitze gering ausgeprägt. Im Mittel bilden sich Pulks von etwa 9 Pkw-E, wobei ca. 35 % dieser Pulks durch die Rotphasen der VLSA Prager Straße beeinflusst werden.

Die Pulkbildung auf der B10 in Fahrtrichtung Wien ist aufgrund der hohen Verkehrsstärke von rund 1.375 Pkw-E/h in der Frühspitze als deutlich ausgeprägt zu bewerten. Im Mittel treten Pulks mit etwa 26 Pkw-E auf. Diese werden jedoch infolge der bestehenden Koordinierungskette zu rund 55 % durch die Rotphasen der VLSA Prager Straße beeinflusst. Für diese verkehrsrelevante Fahrtrichtung wurde zusätzlich die jeweilige Durchfahrtsdauer der Pulkbildungen erhoben. Die durchschnittliche Durchfahrtszeit beträgt etwa 47 Sekunden.

Aufgrund eines Müllfahrzeugs, das zwischen 07:00 und 07:15 Uhr eine temporäre Verkehrsbehinderung verursachte, wurde die Erhebung erst ab 07:15 Uhr begonnen. Zwischen 07:31 und 07:38 Uhr kam es zu geringfügigen Behinderungen am südlichen Fahrstreifen durch eine Kehrmaschine.

Aus der durchgeföhrten Verkehrsbeobachtung im Hinblick auf die Pulkbildungen konnten folgende verkehrstechnische Erkenntnisse gewonnen werden:

- Für die B10 in Fahrtrichtung Gablitz ist aufgrund der geringen Verkehrsstärke sowie der fehlenden Koordinierungskette aus Richtung Wien keine signifikante Auswirkung durch den Wegfall der Koordinierung der VLSA Prager Straße zu erwarten.
- Für die B10 in Fahrtrichtung Wien ist hingegen – bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen sowie die Dauer der Pulkbildung – mit einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses bei Wegfall der Koordinierung der VLSA Prager Straße zu rechnen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass bereits im bestehenden Zustand eine Einschränkung innerhalb der Koordinierungskette vorliegt: Fahrzeuge, die an der VLSA Pummer Brücke starten, treffen häufig bei Rot an der VLSA Prager Straße ein.

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass sich die zusätzliche Beeinträchtigung durch den Wegfall der Koordinierung an der VLSA Prager Straße in Fahrtrichtung Wien nur geringfügig verstärken wird.“

Leistungsfähigkeit:

Die maßgebende Auslastung der VLSA Prager Straße im Bestand tritt in der Frühspitze in Fahrtrichtung Wien auf und liegt bei rund 45 % bei einer mittleren Wartezeit von ca. 9 s. Im Projektzustand gemäß Phasendiagramm P3 (Umlaufzeit TU = 68s ohne Verlängerung) steigt die Auslastung auf etwa 52 % bei einer mittleren Wartezeit von 11s. Durch eine Verlängerung der Grünzeit für die B1 um bis zu 10s kann die Auslastung auf rund 47 % gesenkt und die mittlere Wartezeit wieder auf etwa 9s reduziert werden.

Trotz der Reduktion der Umlaufzeit an der VLSA Prager Straße stehen weiterhin ausreichende Leistungsreserven für beide Fahrtrichtungen zur Verfügung.

Koordinierungsqualität:

Durch die Reduktion der Umlaufzeit der VLSA Prager Straße wird auch die Rotphase auf der B1 bei Anmeldung von UB2 und R3 auf rd. 29s reduziert. Zusätzlich wird zu den 33s Grün für die Relation R2 (FRi Wien) eine einstellbare Verlängerung von bis zu 10s vorgesehen. Damit könnte ein durchschnittlicher Verkehrspulk in Richtung Wien ohne Behinderung durchgeführt werden.

Benutzungsqualität UB2 (Fußgängerübergang B1):

Durch die Reduktion der Umlaufzeit im Vormittagsprogramm von 95 s (P2) auf 68 s (P3) reduziert sich die mittlere Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer von 31s auf 21s. Bei Aktivierung der Verlängerungsfunktion für die B1 im Programm P3 (+10s für B1) beträgt die mittlere Wartezeit etwa 25 s. Die dadurch bedingte Erhöhung der Fußgängerwartezeit ist aufgrund des in Fahrtrichtung Wien tatsächlich hohen Verkehrsaufkommens verkehrlich vertretbar und aus Sicht der Zumutbarkeit als akzeptabel einzustufen.

Die Grünzeit der Fußgängerquerung UB2 (Länge rd. 14m) reduziert sich von 17s auf 12s. Somit ist die Querung des Schutzweges UB2 mit einer Gehgeschwindigkeit von <1,2 m/s in der Grünphase möglich. Die Errichtung und Programmierung einer BLAK mit 1,0m/s Gehgeschwindigkeit ist im Detail zu prüfen.

3. Fazit:

Auf Basis der vorliegenden Verkehrszahlen, der bestehenden verkehrsabhängigen Steuerung der VLSA Prager Straße einschließlich der Verlängerungssonden an der B1, der durchgeführten Verkehrsbeobachtungen mit Analyse des Pulkverhaltens sowie der ermittelten Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer während der morgendlichen Spitzenstunde kann festgestellt werden, dass sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Flüssigkeit des Verkehrs bei der VLSA Prager Straße auch ohne Einbindung in eine benachbarte Koordinierungskette sichergestellt ist.

Mit freundlichen Grüßen



Anhang

1. Pulk Bildung B1 auf Höhe der VLSA Prager Straße Fahrtrichtung Gablitz
2. Pulk Bildung B1 auf Höhe der VLSA Prager Straße Fahrtrichtung Wien
3. VLSA Programm P3 (Frühspitze mit TU=62s bis 77s)

Erhebung B1 Pulkbildung FRi Gablitz 7:00-8:00, Di. 17.06.2025

Zeitpunkt Start		Pkw-E im Pulk	VLSA Einfluss durch Rot	Bemerkung
7:00		5		Pulk erst ab 5 FZ
7:03		10		
7:05		5		
7:08		8	x	
7:09		6	x	
7:10		9		
7:11		5		
7:14		14	x	
7:16		8	x	
7:20		7		
7:21		8		
7:24		6		
7:29		6		
7:30		9		
7:31		8		
7:32		6		
7:33		7	x	
7:34		6		
7:36		9	x	
7:38		16	x	
7:39		7		
7:40		10	x	
7:42		11		
7:44		10	x	
7:47		7		
7:49		11	x	
7:53		8		
7:54		10		
7:59		7		
Durchschnitt	9		35% Rot	





**VLSA Prager Straße
VLSA Prüfung Schutzweg**

Projekt: ohne Koord, UB2 verbessern

Auftraggeber: Amt NÖ Landesreg. ST3

Bearbeiter: [REDACTED]

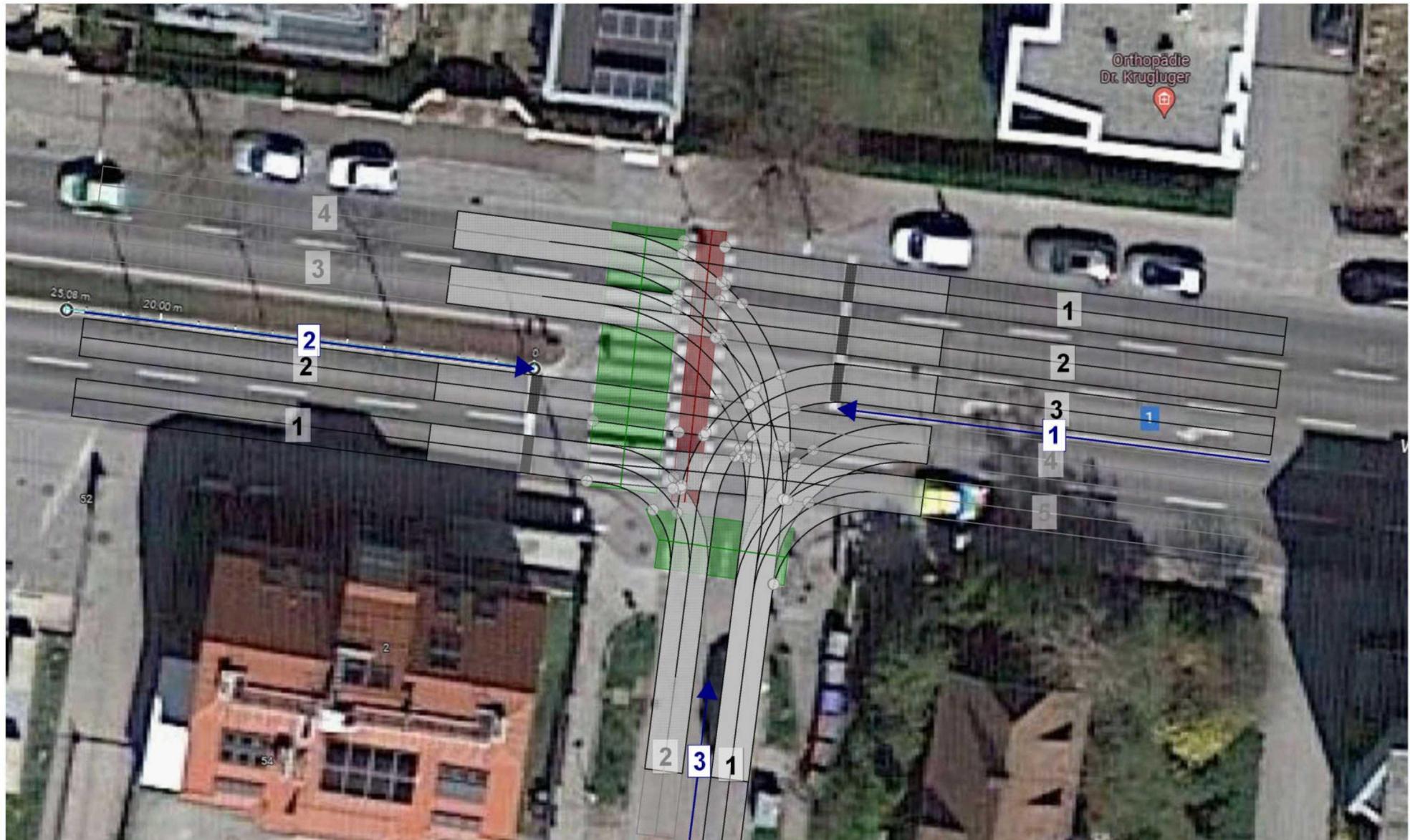
Firma: PIRO Plan

Auftragsnr.: GZ2025020

Datum: 03.07.2025

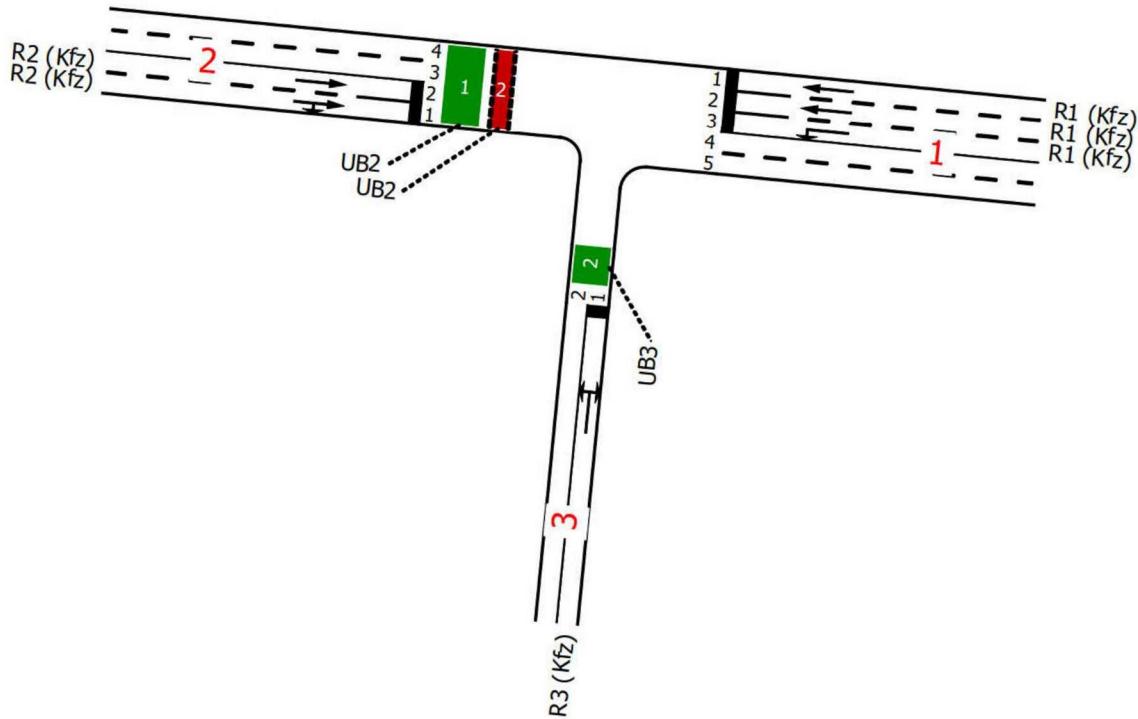
Basisdaten

LISA



Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg				
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße				
Auftragsnr.	GZ2025020	Variante	Projekt: ohne Koord, UB2 verbessern	Datum	03.07.2025
Bearbeiter	[REDACTED]	Abzeichnung		Blatt	Einlage 1a

VLSA Prager Straße



Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg				
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße				
Auftragsnr.	GZ2025020	Variante	Projekt: ohne Koord, U	Datum	03.07.2025
Bearbeiter	[REDACTED]	Abzeichnung		Blatt	Einlage 1b

Signalgruppen

	Name	Typ	ID-Nr.	Signalisierte Ströme	Progressiv	Teilknoten	Symbol	tf _{min}	tf _{max}	ts _{min}	ts _{max}	Anwurf	Abwurf	Vmax [km/h]	Dunkel/Aus = Freigabe	Farbbild Aus Gelb-Blk	Verkehrsart	Bemerkung
1	R1	Kfz (3-feldig)	1	Arm 1 -> 2,3	-	TK 1		8	-	1	-	Rotgelb 2s	Grünblinken 4s, Gelb 3s	-	-	-	Dunkel	Kfz
2	R2	Kfz (3-feldig)	2	Arm 2 -> 1,3	-	TK 1		8	-	1	-	Rotgelb 2s	Grünblinken 4s, Gelb 3s	-	-	-	Dunkel	Kfz
3	R3	Kfz (3-feldig)	3	Arm 3 -> 1,2	-	TK 1		8	-	1	-	Rotgelb 2s	Grünblinken 4s, Gelb 3s	-	-	-	Dunkel	Kfz
4	UB2	Fuß/Rad (2-feldig)	4	Arm 2 (quer.): Furt 1;Furt 2	-	TK 1		8	-	1	-	-	Grünblinken 4s	-	-	-	Dunkel	Rad;Fußg.
5	UB3	Fuß/Rad (2-feldig)	5	Arm 3 (quer.): Furt 2	-	TK 1		8	-	1	-	-	Grünblinken 4s	-	-	-	Dunkel	Fußg.

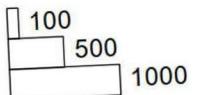
Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg																
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße																
Auftragsnr.	GZ2025020				Variante	Projekt: ohne Koord, UB2 verbessern			Datum	03.07.2025							
Bearbeiter					Abzeichnung					Blatt	Einlage 1c						

Strombel. Früh Di., 14.06.2022_7.00-8.00 Uhr

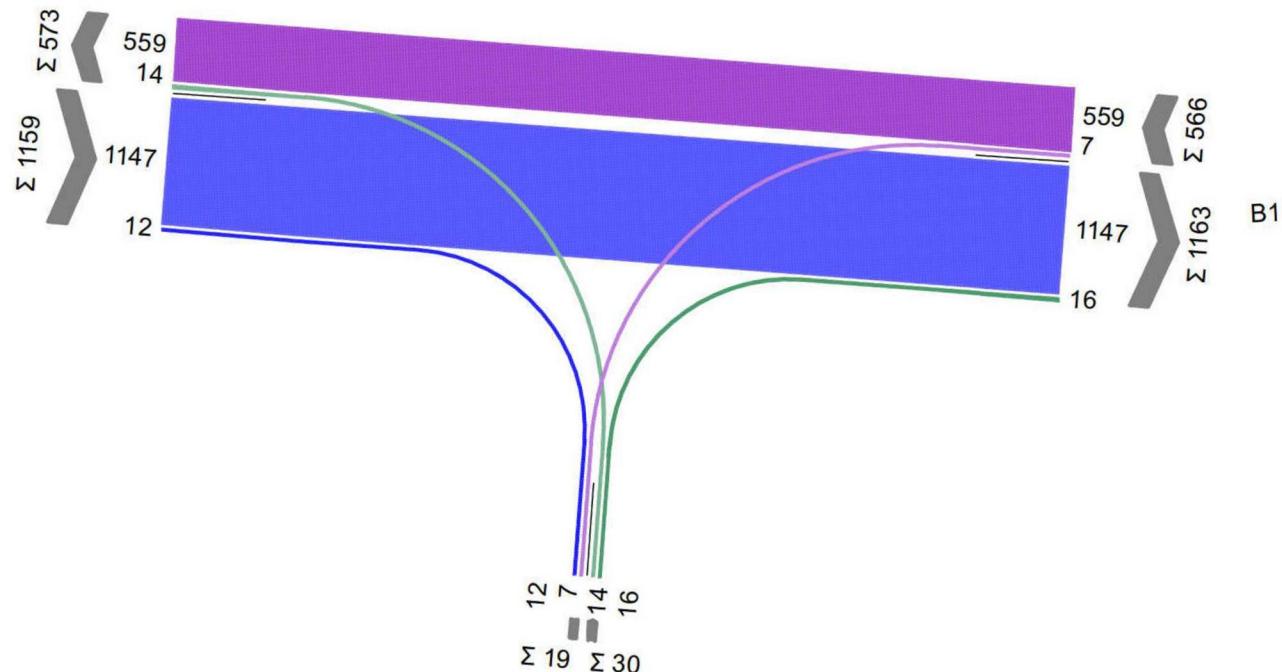
LISA

Früh Di., 14.06.2022_7.00-8.00 Uhr

von\nnach	1	2	3
1		559	7
2	1147		12
3	16	14	



B1



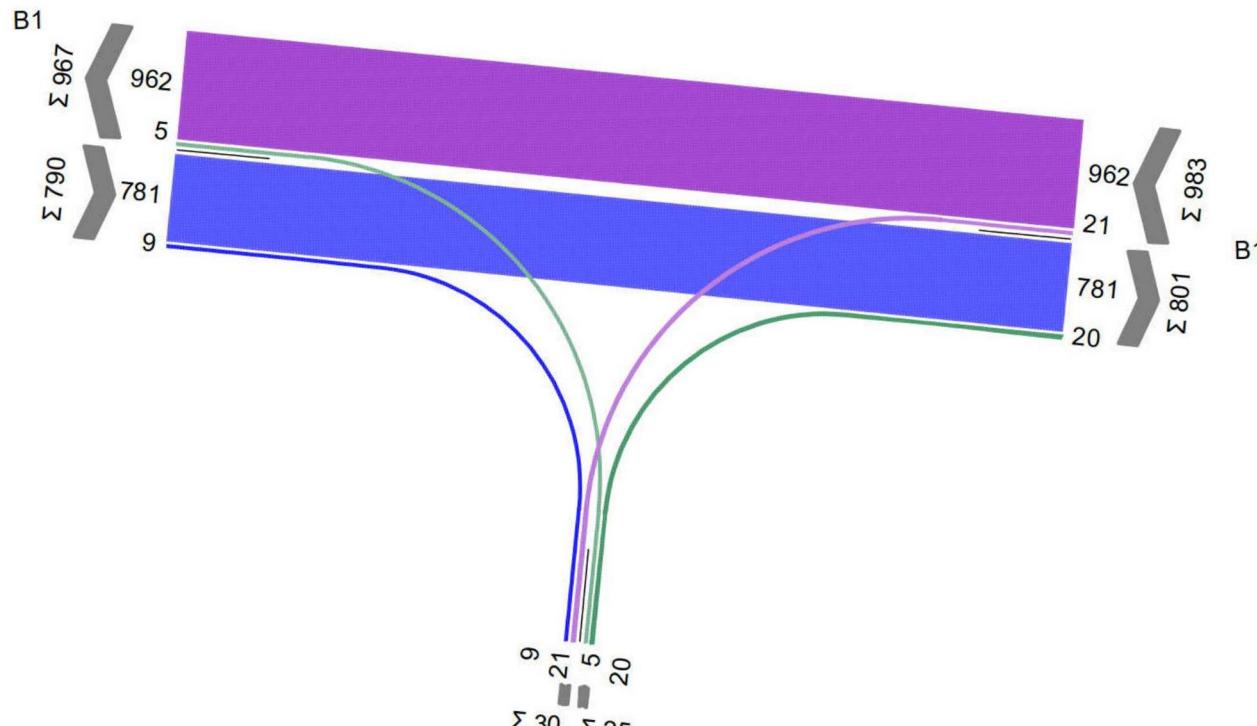
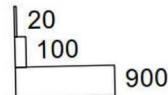
A.-W.-Prager-Gasse

Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg				
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße		Variante	Projekt: ohne Koord, UB2 verbessern	Datum 03.07.2025
Auftragsnr.	GZ2025020		Abzeichnung		Blatt Einlage 2a
Bearbeiter	[REDACTED]				

LISA

Nachm Di., 14.06.2022_16.45-17.45 Uhr

von\nach	1	2	3
1		962	21
2	781		9
3	20	5	



A.-W.-Prager-Gasse

Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg				Datum	
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße		Variante	Projekt: ohne Koord, UB2 verbessern	Datum	03.07.2025
Auftragsnr.	GZ2025020		Abzeichnung		Blatt	Einlage 2b
Bearbeiter	[REDACTED]					

Unverträglichkeitsmatrix

LISA

		EINFAHREND					
		R1	R2	R3	UB2	UB3	
RÄUMEND	R1	↔	■	-	X	X	-
	R2	↔	-	■	X	X	-
	R3	↔	X	X	■	-	X
	UB2	↑↓	X	X	-	■	-
	UB3	↔	-	-	X	-	■

Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg				
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße				
Auftragsnr.	GZ2025020	Variante	Projekt: ohne Koord, U	Datum	03.07.2025
Bearbeiter	DL Römer [REDACTED]	Abzeichnung		Blatt	Einlage 3a

Zwischenzeitenmatrix ZZM

LISA

PIRO PLAN
piro-plan.at

		EINFAHREND					
		R1	R2	R3	UB2	UB3	
RÄUMEND	R1			-	4	5	-
	R2		-		4	5	-
	R3		7	6		-	5
	UB2		11	12	-		-
	UB3		-	-	6	-	

Vr Fuß 1,2m/s

Vr Rad 5,0m/s

Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg				
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße				
Auftragsnr.	GZ2025020	Variante	Projekt: ohne Koord, U	Datum	03.07.2025
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	Einlage 3b

Zwischenzeitenberechnung

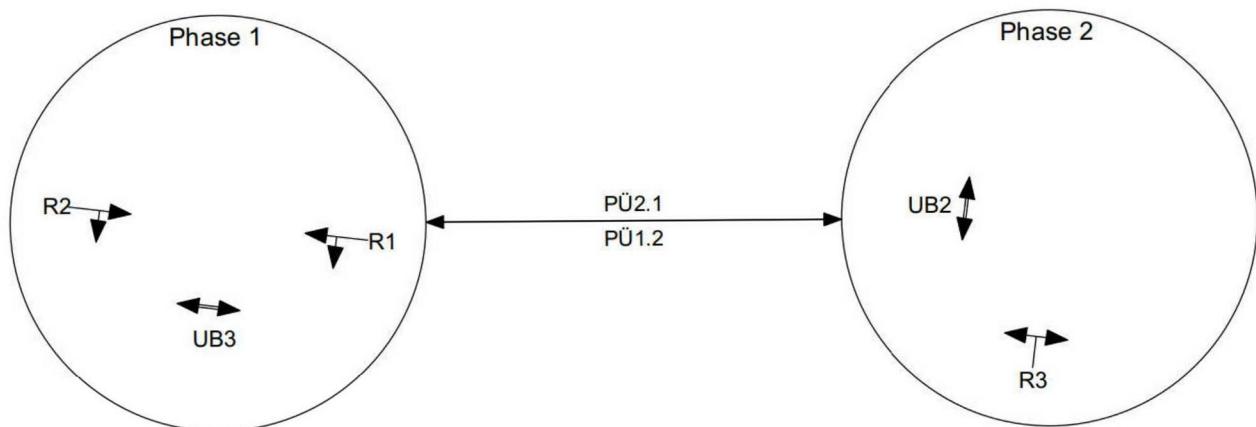
	Räumend			Einfahrend			Räumend						Einfahrend				Zwischenzeit		Info							
	SGR	Strom	Teilstrom	SGR	Strom	Teilstrom	L _{Fzg} [m]	s ₀ [m]	v _r [m/s]	a _r [m/s ²]	t _u [s]	t _{ü+tr} [s]	s _e [m]	v _e [m/s]	a _e [m/s ²]	t _e [s]	t _{z Ber} [s]	t _{zuslag} [s]	t _{maßg.} [s]	Rad	Rad maßgebend	Schnittpunkt ID	Schutz	Bemerkung		
1	R1	1 (G)	FS 2, Kfz	R3	3 (L)	FS 1, Kfz	6,0	7,0	-	12,0	-	3,0	4,1	19,0	-	10,0	-	1,9	2,2	-	4	-	-	117	-	
			FS 2, Kfz			FS 1, Kfz	6,0	7,0	-	12,0	-	3,0	4,1	18,5	-	10,0	-	1,9	2,2	-		-	-	176	-	
		1 (L)	FS 3, Kfz		3 (L)	FS 1, Kfz	6,0	7,5	-	7,0	-	3,0	4,9	12,5	-	10,0	-	1,3	3,6	-		-	-	292	-	
2	R1	1 (G)	FS 1, Kfz	UB2	2 (Q)	Fußg.	6,0	9,5	-	12,0	-	3,0	4,3	0,0	-	1,5	-	0,0	4,3	-	5	-	-	13	-	
			FS 2, Kfz			Fußg.	6,0	9,5	-	12,0	-	3,0	4,3	0,0	-	1,5	-	0,0	4,3	-		-	-	26	-	
		1 (L)	FS 3, Kfz		2 (Q)	Rad	6,0	7,5	-	7,0	-	3,0	4,9	3,5	-	5,0	-	0,7	4,2	-		-	-	301	-	
3	R2	2 (G)	FS 1, Kfz	R3	3 (R)	FS 1, Kfz	6,0	15,5	-	12,0	-	3,0	4,8	11,0	-	10,0	-	1,1	3,7	-	4	-	-	91	-	
			FS 1, Kfz			FS 1, Kfz	6,0	14,5	-	12,0	-	3,0	4,7	9,5	-	10,0	-	1,0	3,7	-		-	-	248	-	
		2 (G)	FS 1, Kfz		3 (L)	FS 1, Kfz	6,0	14,5	-	12,0	-	3,0	4,7	10,0	-	10,0	-	1,0	3,7	-		-	-	128	-	
			FS 1, Kfz		3 (L)	FS 1, Kfz	6,0	14,5	-	12,0	-	3,0	4,7	10,0	-	10,0	-	1,0	3,7	-		-	-	185	-	
4	R2	2 (G)	FS 1, Kfz	UB2	2 (Q)	Rad	6,0	8,5	-	12,0	-	3,0	4,2	0,0	-	5,0	-	0,0	4,2	-	5	-	-	842	-	
		2 (R)	FS 1, Kfz		2 (Q)	Rad	6,0	8,0	-	7,0	-	3,0	5,0	0,0	-	5,0	-	0,0	5,0	-		-	-	72	-	
5	R3	3 (L)	FS 1, Kfz	R1	1 (G)	FS 1, Kfz	6,0	21,5	-	7,0	-	3,0	6,9	6,5	-	12,0	-	0,5	6,4	-	7	-	-	113	-	
		3 (L)	FS 1, Kfz		1 (L)	FS 3, Kfz	6,0	16,5	-	7,0	-	3,0	6,2	2,5	-	10,0	-	0,3	5,9	-		-	-	289	-	
6	R3	3 (R)	FS 1, Kfz	R2	2 (G)	FS 1, Kfz	6,0	12,0	-	7,0	-	3,0	5,6	14,0	-	12,0	-	1,2	4,4	-	6	-	-	90	-	
			FS 1, Kfz		2 (G)	FS 2, Kfz	6,0	13,0	-	7,0	-	3,0	5,7	15,0	-	12,0	-	1,3	4,4	-		-	-	84	-	
		3 (L)	FS 1, Kfz		2 (G)	FS 2, Kfz	6,0	16,5	-	7,0	-	3,0	6,2	10,0	-	12,0	-	0,8	5,4	-		-	-	180	-	
7	R3	3 (R)	FS 1, Kfz	UB3	3 (Q)	Fußg.	6,0	6,0	-	7,0	-	3,0	4,7	0,0	-	1,5	-	0,0	4,7	-	5	-	-	96	-	
			FS 1, Kfz		3 (Q)	Fußg.	6,0	6,0	-	7,0	-	3,0	4,7	0,0	-	1,5	-	0,0	4,7	-		-	-	256	-	
		3 (L)	FS 1, Kfz		3 (Q)	Fußg.	6,0	6,0	-	7,0	-	3,0	4,7	0,0	-	1,5	-	0,0	4,7	-		-	-	867	-	
			FS 1, Kfz		3 (Q)	Fußg.	6,0	6,0	-	7,0	-	3,0	4,7	0,0	-	1,5	-	0,0	4,7	-		-	-	882	-	
8	UB2	2 (Q)	Fußg.	R1	1 (G)	FS 1, Kfz	-	14,0	-	1,2	-	-	11,7	9,0	-	12,0	-	0,8	10,9	-	11	X	-	13	-	
			Fußg.		1 (G)	FS 2, Kfz	-	14,0	-	1,2	-	-	11,7	9,0	-	12,0	-	0,8	10,9	-		-	-	26	-	
		2 (Q)	Rad		1 (L)	FS 3, Kfz	-	11,0	-	5,0	-	-	2,2	7,0	-	10,0	-	0,7	1,5	-		X	X	301	-	
9	UB2	2 (Q)	Fußg.	R2	2 (G)	FS 1, Kfz	-	14,0	-	1,2	-	-	11,7	0,0	-	12,0	-	0,0	11,7	-	12	X	-	49	-	
			Fußg.		2 (G)	FS 2, Kfz	-	14,0	-	1,2	-	-	11,7	0,0	-	12,0	-	0,0	11,7	-		-	-	37	-	
		2 (Q)	Fußg.		2 (R)	FS 1, Kfz	-	14,0	-	1,2	-	-	11,7	0,0	-	10,0	-	0,0	11,7	-		X	-	66	-	
10	UB3	3 (Q)	Fußg.	R3	3 (R)	FS 1, Kfz	-	7,0	-	1,2	-	-	5,8	0,0	-	10,0	-	0,0	5,8	-	6	-	-	96	-	
			Fußg.		3 (R)	FS 1, Kfz	-	7,0	-	1,2	-	-	5,8	0,0	-	10,0	-	0,0	5,8	-		-	-	256	-	
		3 (Q)	Fußg.		3 (L)	FS 1, Kfz	-	7,0	-	1,2	-	-	5,8	0,0	-	10,0	-	0,0	5,8	-		-	-	867	-	
			Fußg.		3 (L)	FS 1, Kfz	-	7,0	-	1,2	-	-	5,8	0,0	-	10,0	-	0,0	5,8	-		-	-	882	-	

Richtlinie: RVS

Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße
Auftragsnr.	GZ2025020
Bearbeiter	[REDACTED]
Variante	Projekt: ohne Koord, UB2 verbessern
Abzeichnung	
Blatt	Einlage 3c

Phasenfolgeplan

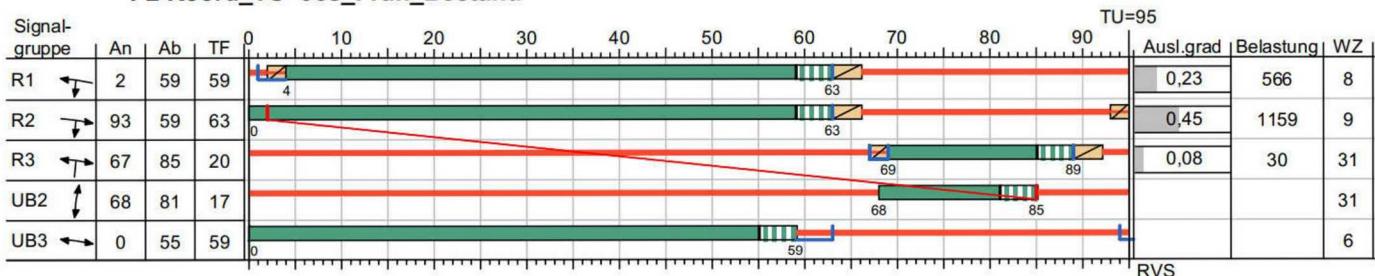
LISA



Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg				
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße				
Auftragsnr.	GZ2025020	Variante	Projekt: ohne Koord, U	Datum	03.07.2025
Bearbeiter	[REDACTED]	Abzeichnung		Blatt	Einlage 4

Phasendiagramm Bestand / Projekt

P2 Koord_TU=95s_Früh_Bestand

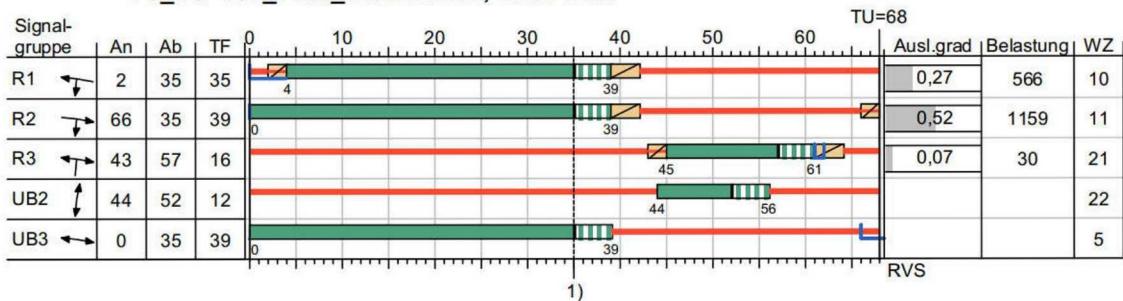


ZZ Verletzung: UB2 Länge 14m : 1,2m/s Räumgeschw. = 11,7s => 12s

(die 3m Einfahrtszeit von R2 werden nicht gerechnet - würde aber auch nur 0,3s bringen)

Hinweis: R1 um 4s später Grün als R2: laut tel. Auskunft ST3 voraussichtlich wegen Frühfahrer bei R1L

P3_TU=68s_Früh_ohne Koord, ohne Verl.



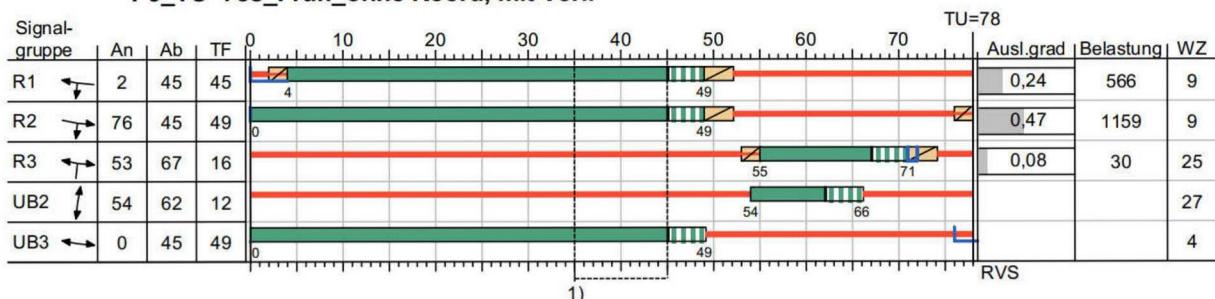
1) Anm. UB2 und R3

1) Verl. 0-10s von R2 (Steuergerät händisch einstellbar)

ZZ Verletzung bei UB2 korrigiert.

P3 ... zwischen 6-9 Uhr geplant;

P3_TU=78s_Früh_ohne Koord, mit Verl.



1) Anm. UB2 und R3

1) Verl. um 10s von R2 (Steuergerät händisch einstellbar)

ZZ Verletzung bei UB2 korrigiert.

P3 ... zwischen 6-9 Uhr geplant;

Gelb (gelb) Grün (grün) Grünblitzen (grüne Balken) Rot (rot) Rotgelb (rot-gelb)

Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg					
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße					
Auftragsnr.	GZ2025020	Variante	Projekt: ohne Koord, U	Datum	03.07.2025	
Bearbeiter	[REDACTED]	Abzeichnung		Blatt	Einlage 5	

RVS-Bewertung

P2 Koord_TU=95s_Früh_Bestand (TU=95) - Früh Di., 14.06.2022_7.00-8.00 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{S,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1	←	R1	59	280	2000	1,00	2000	1242	0,23	8,35	3	18	20				
	2	←	R1	59	279	2000	1,00	2000	1242	0,22	8,35	3	18	20				
	3	↓	R1	59	7	1800	1,00	1800	135	0,05	7,57	0	0	1				
2	2	→	R2	63	594	2000	1,00	2000	1326	0,45	8,77	5	30	38				
	1	↓→	R2	63	565	1900	1,00	1900	1260	0,45	8,83	5	30	36				
	Furt	↑↓	UB2	17							32,02				0	2,0	0,0	
3	1	↔	R3	20	30	1800	1,00	1800	379	0,08	30,52	1	6	5				
	Furt	↔	UB3	59							6,82				0	2,0	0,0	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{S,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg					
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße					
Auftragsnr.	GZ2025020		Variante	Projekt: ohne Koord, U	Datum	03.07.2025
Bearbeiter			Abzeichnung		Blatt	Einlage 6a

RVS-Bewertung

P3_TU=62s_Früh_ohne Koord, ohne Verl. (TU=62) - Früh Di., 14.06.2022_7.00-8.00 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw-E/h]	M _s [Pkw-E/h]	f [-]	M _{S,Fstr} [Pkw-E/h]	L [Pkw-E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1	←	R1	29	280	2000	1,00	2000	935	0,30	11,03	3	18	18				
	2	←	R1	29	279	2000	1,00	2000	935	0,30	11,02	3	18	18				
	3	↓	R1	29	7	1800	1,00	1800	116	0,06	9,81	0	0	0				
2	2	→	R2	33	594	2000	1,00	2000	1065	0,56	11,78	5	30	34				
	1	↓→	R2	33	565	1900	1,00	1900	1011	0,56	11,91	5	30	33				
	Furt	↑↓	UB2	12							20,16				0	2,0	0,0	
3	1	↔	R3	16	30	1800	1,00	1800	465	0,06	17,62	0	0	3				
	Furt	↔	UB3	33							6,78				0	2,0	0,0	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{S,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg				
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße				
Auftragsnr.	GZ2025020	Variante	Projekt: ohne Koord, U	Datum	03.07.2025
Bearbeiter	DL_Bischof	Abzeichnung		Blatt	Einlage 6b

RVS-Bewertung

P3_TU=78s_Früh_ohne Koord, mit Verl. (TU=78) - Früh Di., 14.06.2022_7.00-8.00 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{S,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1	←	R1	45	280	2000	1,00	2000	1154	0,24	8,62	3	18	18				
	2	←	R1	45	279	2000	1,00	2000	1154	0,24	8,61	3	18	18				
	3	↓	R1	45	7	1800	1,00	1800	125	0,06	7,86	0	0	0				
2	2	→	R2	49	594	2000	1,00	2000	1256	0,47	8,95	5	30	34				
	1	↓→	R2	49	565	1900	1,00	1900	1194	0,47	9,03	5	30	33				
	Furt	↑↓	UB2	12							27,92				0	2,0	0,0	
3	1	↔	R3	16	30	1800	1,00	1800	369	0,08	25,49	1	6	4				
	Furt	↔	UB3	49							5,39				0	2,0	0,0	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{S,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg					
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße					
Auftragsnr.	GZ2025020		Variante	Projekt: ohne Koord, U	Datum	03.07.2025
Bearbeiter	██████		Abzeichnung		Blatt	Einlage 6c

RVS-Bewertung

P3_TU=68s_Früh_ohne Koord, ohne Verl. (TU=68) - Früh Di., 14.06.2022_7.00-8.00 Uhr

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{S,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1	←	R1	35	280	2000	1,00	2000	1029	0,27	9,96	3	18	18				
	2	←	R1	35	279	2000	1,00	2000	1029	0,27	9,96	3	18	18				
	3	↓	R1	35	7	1800	1,00	1800	106	0,07	9,24	0	0	0				
2	2	→	R2	39	594	2000	1,00	2000	1147	0,52	10,48	5	30	34				
	1	↓→	R2	39	565	1900	1,00	1900	1090	0,52	10,58	5	30	33				
	Furt	↑↓	UB2	12							23,06				0	2,0	0,0	
3	1	↔	R3	16	30	1800	1,00	1800	424	0,07	20,54	0	0	3				
	Furt	↔↔	UB3	39							6,18				0	2,0	0,0	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{S,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	VLSA Prüfung Schutzweg				
Knotenpunkt	VLSA Prager Straße				
Auftragsnr.	GZ2025020	Variante	Projekt: ohne Koord, U	Datum	03.07.2025
Bearbeiter	██████████	Abzeichnung		Blatt	Einlage 6b