



Ingolstadt LSA A2b

Münchener Straße/ Am Brückenkopf



Stadt Ingolstadt

Münchener Straße/ Am Brückenkopf

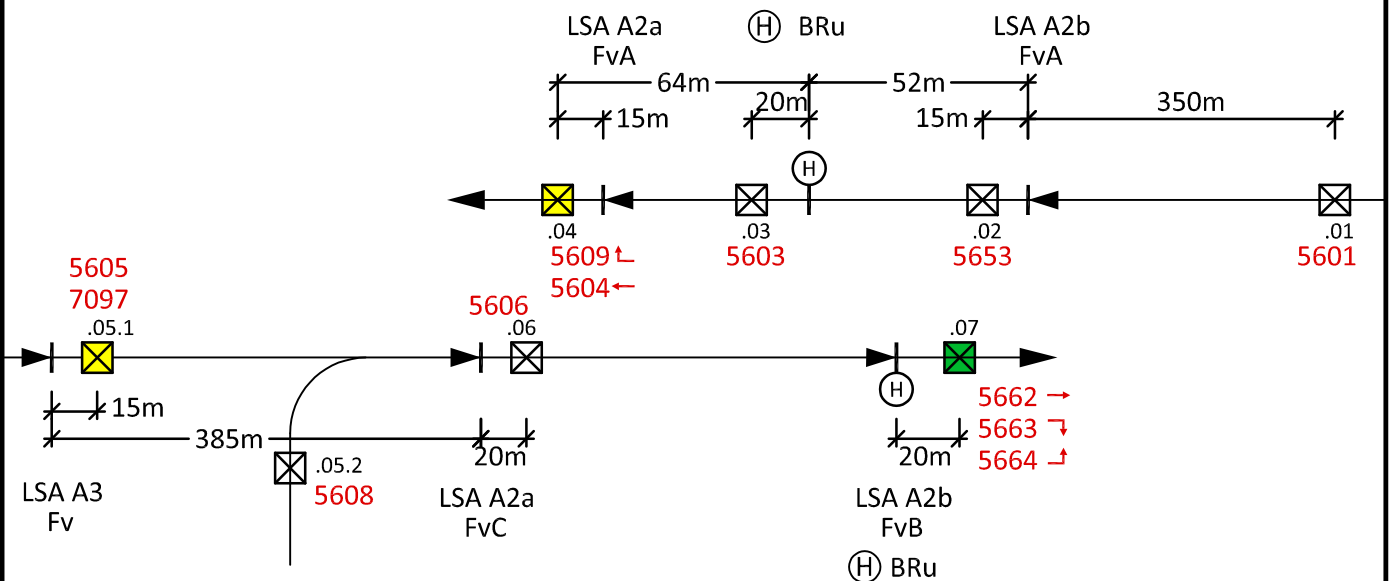
LSA A2b

Verkehrstechnische Beschreibung

- 1 Lageplan
- 2 Funkmeldepunktplan
- 3 Phasenfolgeplan
- 4 Verkehrstechnische Beschreibung
- 5 Versorgungstabellen und Ablaufdiagramme
- 6 Basisdaten
- 7 Signalgruppendaten
- 8 Zwischenzeiten
- 9 Phasenübergänge
- 10 T-Zeiten
- 11 Signalprogramme
- 12 Ein- und Ausschaltprogramm

Erstellungsdatum: 30.09.2019

Letzte Änderung:



XXXX = Sende-ID

alle Meldepunkte zum StG : A2b.xx

Die Meldepunkte 05.1 und 05.2 werden jeweils an verschiedenen Stellen abgesetzt, gelten aber als ein Meldepunkt.



gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung
und Verkehrstechnik mbH
München-Essen-Karlsruhe

Grillparzerstraße 12A
81675 München
Telefon 089 / 48 90 85 0

Funkmeldepunktplan

Nr.	Änderung	Zeichen	Plan-Nr.	1/1	Stadt: Ingolstadt Knoten: LSA A2b Brückenkopf/ Regimentstraße
			Datum	08.06.1998	
			Bearbeiter	gevas	
			Maßstab	ohne	
2	Sende-ID 05/2011	gevas	Zeichnung	A2b-F	
1	04.12.1998	gevas			

Verkehrstechnische Beschreibung

Es werden 6 verkehrsabhängige Signalprogramme mit zugeordneten Festzeitersatzprogrammen geschaltet:

p1 = 70s	Schwachlastprogramm
p2 = 90s	Morgenspitzenprogramm
p3 = 90s	Sonderprogramm
p4 = 90s	Abendspitzenprogramm
p5 = 120s	Sonderprogramm
p6 = 120s	Sonderprogramm

Alle Programme werden örtlich im Knotenpunktsteuergerät realisiert.

Verkehrsabhängiger Ablauf

Die Lichtsignalanlage wird koordiniert betrieben. Es werden bis zu 5 Phasen im Umlauf geschaltet. Alle Fahrverkehre- und Fußgängersignale bis auf DN B werden zyklisch geschaltet. Das DN B (Phase 3) wird in Programmen p1 bis p4 bei Belegung der Induktionsschleife DB4 geschaltet und in Programmen p5-p6 unterdrückt. Schaltung des DN B kann über die VA-Kontakte k141 eingestellt werden (0: verkehrsabhängig, 1: immer, 2: nie). Die Rechtsabbiegerhilfssignale Ra AR und Ra CR können die Dauer ihrer Phase nicht aktiv beeinflussen. Für die Fahrverkehre Fv A, Fv B (Dn B) und Fv C ist eine Bemessung der Freigabezeit innerhalb bestimmter Grenzen über Zeitlückensteuerung vorgesehen.


Die Zwischenzeiten werden gemäß RiLSA 2015 neu berechnet. Die im Zuge der Hauptrichtung vorhandenen Radwege gelten als benutzungspflichtig, daher wurde bei der Zwischenzeitenberechnung angesetzt, dass sich Radfahrer hier nicht auf der Fahrbahn befinden.

An allen Fußgängerfurten werden Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte (ZEB) berücksichtigt. Die akustischen und taktilen Freigabesignale können über Anforderungstaster bei Bedarf zugeschaltet werden. Das Orientierungssignal (FBo) wird an allen Furten geschaltet. Eine Nachtabstaltung der FBO-Signale ist bei der Versorgung nicht vorgesehen, aufgrund der LSA-Betriebszeiten (Die LSA wird ab 20:30 bis 06:30 Uhr i.d.R. ausgeschaltet).

Die Busse auf die Signale Fv A und Fv B werden priorisiert. Sie können über Folgezugsteuerung ihre Freigabezeiten steuern (Abbruch oder Verlängerung) bzw. die laufenden Phasen beeinflussen.

Die Freigabezeitverteilungen wurden weitestgehend aus der Bestandssteuerung übernommen und mithilfe aktueller Detektor-Zählzeiten überprüft.


Für die Fußgänger wird eine Mindest-Querungsbedingung im IV-Ablauf von Bord bis Bord (bzw. bis Radweg-Ende) berücksichtigt, für die ZEB wird der Räumweg ab Mast angesetzt. Im ÖV-Fall kann die Freigabezeit der Fußgängersignale FG a und FG b auf minimal 14 Sekunden reduziert werden.

Änderung	Verkehrstechnische Beschreibung	
	Stadt : Ingolstadt	LSA A2b
erstellt: 30.09.2019	Knoten: Münchener Straße/ Am Brückenkopf	

Besonderheiten

Als Reserve werden darüber hinaus 6 ÖV-Meldepunkte vorgehalten. Die Tabellen „Detektoren“ und „Meldepunktpaare“ wurden entsprechend ergänzt.

Die LSA-Steuerung beinhaltet Standardmodule (Smart City-Schnittstelle) für die Ampel-Fahrzeug-Kommunikation.

Änderung	Verkehrstechnische Beschreibung	
	Stadt : Ingolstadt	LSA A2b
erstellt: 30.09.2019	Knoten: Münchener Straße/ Am Brückenkopf	