












LISA

MIV - SZP 4 (TU=80) - Prognose 2030_spät

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>N_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K3	7	8	73	0,100	127	2,822	1,811	1988	199	4	1,106	3,819	7,124	43,000		-	0,638	54,616	D	
	3		K1_2	17	18	63	0,225	307	6,822	1,840	1957	441	10	1,553	7,822	12,552	76,969		-	0,696	41,164	C	
	4		K1_2	17	18	63	0,225	310	6,889	1,826	1972	444	10	1,571	7,905	12,660	77,479		-	0,698	41,239	C	
2	3		K5_7	28	29	52	0,363	91	2,022	1,814	1985	721	16	0,080	1,430	3,452	20,878		-	0,126	17,408	A	
	2		K5_7	28	29	52	0,363	271	6,022	1,930	1865	677	15	0,391	4,879	8,615	55,412		-	0,400	21,067	B	
	1		K5_7, KL2	28	29	52	0,363	141	3,133	1,924	1871	440	10	0,271	2,863	5,725	36,720		-	0,320	27,530	B	
3	4		K8_9	18	19	62	0,237	366	8,133	1,851	1945	461	10	2,939	10,583	16,085	99,695		-	0,794	51,636	D	
	3		K8_9	18	19	62	0,237	374	8,311	1,811	1988	471	10	2,947	10,758	16,305	98,417		-	0,794	51,210	D	
	2		K10	7	8	73	0,100	36	0,800	1,838	1959	196	4	0,127	0,860	2,428	14,874		-	0,184	35,340	C	
4	1		K11_12, KL1	30	31	50	0,388	132	2,933	1,800	2000	487	11	0,212	2,587	5,307	31,842		-	0,271	26,047	B	
	2		K11_12	30	31	50	0,388	235	5,222	2,145	1678	651	14	0,328	4,045	7,446	44,855		-	0,361	19,236	A	
Knotenpunktssummen:								2390				5188											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,582	37,998		
				TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt

Knotenpunkt LSA 2211 Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Straße

Auftragsnr.

Variante

Planung Var. 3

Datum

30.11.2023

Bearbeiter

H.Traebert

Abzeichnung

Blatt

LISA

Fußgängerverkehr - SZP 4 (TU=80)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tW 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tW 2, Insel [s]	tW max [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1), 3 (1), 2 (1)	F1_2, F3_4, F5_6		-							durchgehende Querung in beiden Richtungen mit QSV = C
2	1 (2)	F7_8	Einzelne Furt	-	68				68,000	D	
3	1 (3), 3 (3), 2 (3)	F9_10, F11_12, F13_14		-							durchgehende Querung in beiden Richtungen mit QSV = C
4	1 (4)	F15_16	Einzelne Furt	-	63				63,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tW 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tW 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tW max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt					
Knotenpunkt	LSA 22111 Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Straße				
Auftragsnr.		Variante	Planung Var. 3	Datum	30.11.2023
Bearbeiter	H.Traebert	Abzeichnung		Blatt	