












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	6	7	74	0,087	127	2,822	1,811	1988	173	4	1,771	4,523	8,120	49,012		-	0,734	72,470	E	
	3		K1_2	33	34	47	0,425	308	6,844	1,840	1957	833	19	0,342	5,012	8,798	53,949		-	0,370	17,171	A	
	4		K1_2	33	34	47	0,425	309	6,867	1,827	1970	838	19	0,341	5,024	8,815	54,001		-	0,369	17,150	A	
2	3		K5_7	13	14	67	0,175	91	2,022	1,814	1985	347	8	0,202	1,951	4,313	26,085		-	0,262	30,629	B	
	2		K5_7	13	14	67	0,175	271	6,022	1,930	1865	326	7	3,666	9,480	14,687	94,467		-	0,831	72,341	E	
	1		K5_7, KL2	13	14	67	0,175	141	3,133	1,924	1871	238	5	0,900	3,858	7,180	46,053		-	0,592	46,576	C	
3	4		K8_9	34	35	46	0,438	366	8,133	1,851	1945	852	19	0,447	6,079	10,249	63,523		-	0,430	17,454	A	
	3		K8_9	34	35	46	0,438	374	8,311	1,811	1988	870	19	0,447	6,202	10,414	62,859		-	0,430	17,415	A	
	2		K10	6	7	74	0,087	36	0,800	1,838	1959	170	4	0,151	0,895	2,495	15,284		-	0,212	37,167	C	
4	1		K11_12, KL1	15	16	65	0,200	132	2,933	1,800	2000	311	7	0,433	3,084	6,054	36,324		-	0,424	35,524	C	
	2		K11_12	15	16	65	0,200	235	5,222	2,145	1678	335	7	1,573	6,432	10,721	64,583		-	0,701	46,678	C	
Knotenpunktssummen:								2390				5293											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,502	32,907		
				TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 4 (TU=80)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S 1} [s]	t _{W 1, Insel} [s]	t _{S 2} [s]	t _{W 2, Insel} [s]	t _{W max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1), 3 (1), 2 (1)	F1_2, F3_4, F5_6		-							
2	1 (2)	F7_8	Einzelne Furt	-	52				52,000	C	
3	1 (3), 3 (3), 2 (3)	F9_10, F11_12, F13_14		-							
4	1 (4)	F15_16	Einzelne Furt	-	47				47,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrsstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrsstreifen-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 Fahrsstreifens	[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	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{W 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{W 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{W max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt					
Knotenpunkt	LSA 22111 Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Straße				
Auftragsnr.			Variante	Bestandsknoten	Datum 24.01.2024
Bearbeiter			Abzeichnung		Blatt