









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		K1_3	23	24	57	0,300	250	5,556	1,838	1959	586	13	0,441	4,901	8,645	52,959		-	0,427	25,189	B	
	3		K1_3	23	24	57	0,300	249	5,533	1,838	1959	586	13	0,437	4,876	8,611	52,751		-	0,425	25,149	B	
	4		K1_3, K4	35	36	45	0,450	229	5,089	1,877	1918	863	19	0,205	3,383	6,494	40,639		-	0,265	14,593	A	
2	3		K5_6	30	31	50	0,388	403	8,956	1,813	1986	771	17	0,673	7,549	12,196	73,688		-	0,523	21,938	B	
	2		K7	21	22	59	0,275	287	6,378	1,800	2000	550	12	0,668	6,067	10,233	61,398		-	0,522	28,921	B	
3	1		K9_11	16	17	64	0,213	194	4,311	1,919	1876	399	9	0,568	4,353	7,882	48,569		-	0,486	32,761	B	
	2		K9_11	16	17	64	0,213	193	4,289	1,849	1947	414	9	0,521	4,268	7,762	47,829		-	0,466	32,035	B	
	3		K8, K9_11	35	36	45	0,450	386	8,578	1,811	1988	895	20	0,449	6,302	10,548	63,668		-	0,431	16,817	A	
Knotenpunktsummen:								2191				5064											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,449	23,766		
				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), 3 (2), 2 (2)	F7_8, F9_10, F11_12		-							
3	1 (3), 2 (3)	F13_14, F15_16	Geteilte Furt	-	58	0,000	56	0,000	58,000	D	

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	[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 22040: Stendaler Straße / Hellersdorfer Straße				
Auftragsnr.		Variante	Bestandsknoten	Datum	24.01.2024
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	