











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	31	32	49	0,400	308	6,844	1,840	1957	784	17	0,380	5,253	9,129	55,979		-	0,393	18,831	A	
	4		K1_2	31	32	49	0,400	309	6,867	1,827	1970	789	18	0,378	5,264	9,144	56,016		-	0,392	18,803	A	
2	3		K5_7	14	15	66	0,188	91	2,022	1,814	1985	373	8	0,183	1,904	4,238	25,631		-	0,244	29,408	B	
	2		K5_7	14	15	66	0,188	271	6,022	1,930	1865	351	8	2,431	8,151	12,979	83,481		-	0,772	55,784	D	
	1		K5_7, KL2	14	15	66	0,188	141	3,133	1,924	1871	252	6	0,780	3,712	6,970	44,706		-	0,560	43,520	C	
3	4		K8_9	33	34	47	0,425	740	16,444	1,831	1966	836	19	8,116	23,272	31,431	189,906		-	0,885	56,147	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	16	17	64	0,213	132	2,933	1,800	2000	322	7	0,408	3,043	5,993	35,958		-	0,410	34,708	B	
	2		K11_12	16	17	64	0,213	235	5,222	2,145	1678	357	8	1,255	6,035	10,190	61,385		-	0,658	41,468	C	
Knotenpunktsummen:								2390				4459											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,629	41,684		
				TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 4 (TU=80)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{S2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1), 3 (1), 2 (1)	F1_2, F3_4, F5_6		-							durchg. Querung nur von F5,6 nach F1,2 mit 1,2 m/s, TS = 56 s (QSV D)
2	1 (2)	F7_8	Einzelne Furt	-	54				54,000	C	
3	1 (3), 3 (3), 2 (3)	F9_10, F11_12, F13_14		-							durchgehende Querung nur von F13,14 nach F9,10, TS = 54 s (QSV C)
4	1 (4)	F15_16	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	

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	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt

Knotenpunkt LSA 2211 Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Straße

Auftragsnr.

Variante

Planung Variante 1

Datum

30.11.2023

Bearbeiter

H.Traebert

Abzeichnung

Blatt