











LISA

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

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>a</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [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	19	20	61	0,250	366	8,133	1,851	1945	486	11	2,210	9,725	14,999	92,964		-	0,753	44,088	C		
	3		K8_9	19	20	61	0,250	374	8,311	1,811	1988	496	11	2,228	9,909	15,233	91,946		-	0,754	43,897	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:								2354				5042												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,575	35,703		
				TU = 80 s   T = 3600 s   Instationaritätsfaktor = 1,1																				

**Fußgängerverkehr - SZP 4 (TU=80)**

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>s1</sub> [s]	t <sub>w1, Insel</sub> [s]	t <sub>s2</sub> [s]	t <sub>w2, Insel</sub> [s]	t <sub>w max</sub> [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1), 3 (1), 2 (1)	F1_2, F3_4, F5_6		-							durchgehende Querung in beiden Richtungen, 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, QSV = C
4	1 (4)	F15_16	Einzelne Furt	-	61				61,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>a</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>s1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>s2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>w max</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt

Knotenpunkt LSA 2211 Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Straße

Auftragsnr.

Variante

Planung Variante 2

Datum

30.11.2023

Bearbeiter

H.Traebert

Abzeichnung

Blatt