

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]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2	→	K1_3	37	38	43	0,475	729	16,200	1,852	1944	923	21	3,051	16,664	23,568	145,509		-	0,790	29,547	B	
	3	→	K1_3	37	38	43	0,475	0	0,000	1,800	2000	950	21	-	-	-	-		-	0,000	-	-	
	4	→	K1_3	37	38	43	0,475	0	0,000	1,800	2000	950	21	-	-	-	-		-	0,000	-	-	
2	4	←	K4_6	37	38	43	0,475	0	0,000	1,800	2000	950	21	-	-	-	-		-	0,000	-	-	
	3	←	K4_6	37	38	43	0,475	0	0,000	1,800	2000	950	21	-	-	-	-		-	0,000	-	-	
	2	←	K4_6	37	38	43	0,475	791	17,578	1,831	1966	934	21	5,301	20,741	28,443	173,559		-	0,847	38,878	C	
Knotenpunktssummen:								1520				5657											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,820	-		
				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
2	3 (2), 1 (2), 2 (2)	F1_2, F3_4, F5_6		-							durchgehende Querung in beiden Richtungen gewährleistet

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]
L _K	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 22912 Stendaler Straße				
Auftragsnr.		Variante	Planung Variante 1	Datum	03.11.2023
Bearbeiter	H.Traebert	Abzeichnung		Blatt	