









LISA

MIV - SZP 3 (TU=80) - Prognose 2030_früh

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	25	26	55	0,325	175	3,889	1,838	1959	635	14	0,218	3,102	6,081	37,252		-	0,276	21,257	B	
	3		K1_3	25	26	55	0,325	174	3,867	1,840	1957	635	14	0,215	3,080	6,048	37,086		-	0,274	21,226	B	
	4		K1_3, K4	35	36	45	0,450	247	5,489	1,894	1901	855	19	0,233	3,703	6,957	43,913		-	0,289	14,890	A	
2	3		K5_6	32	33	48	0,412	443	9,844	1,827	1970	812	18	0,746	8,215	13,062	79,548		-	0,546	21,151	B	
	2		K7	21	22	59	0,275	338	7,511	1,843	1953	537	12	1,098	7,683	12,371	76,007		-	0,629	32,783	B	
3	1		K9_11	14	15	66	0,188	135	3,000	1,962	1835	345	8	0,375	3,004	5,935	37,391		-	0,391	32,379	B	
	2		K9_11	14	15	66	0,188	135	3,000	1,890	1905	358	8	0,352	2,974	5,891	37,113		-	0,377	31,926	B	
	3		K8, K9_11	33	34	47	0,425	215	4,778	1,800	2000	850	19	0,193	3,271	6,330	37,980		-	0,253	15,635	A	
Knotenpunktsummen:								1862				5027											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,419	23,407		
				TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 3 (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	-	56	0,000	54	0,000	56,000	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