







LISA

MIV - SZP4 PFP neu (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>nk} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	2		K3_4	26	27	54	0,338	499	11,089	1,841	1955	661	15	2,289	12,145	18,039	110,723		-	0,755	36,003	C		
	4		K1_2	13	14	67	0,175	229	5,089	1,877	1918	336	7	1,419	6,186	10,392	65,033		-	0,682	46,119	C		
2	3		K5_6	25	26	55	0,325	403	8,956	1,813	1986	645	14	1,080	8,666	13,645	82,443		-	0,625	28,899	B		
	2		K7	16	17	64	0,213	322	7,156	1,804	1996	425	9	2,259	8,975	14,042	84,421		-	0,758	48,680	C		
3	2		K10_11	19	20	61	0,250	387	8,600	1,852	1944	486	11	3,004	11,056	16,679	102,976		-	0,796	50,342	D		
	3		K8_9	18	19	62	0,237	386	8,578	1,811	1988	471	10	3,622	11,746	17,542	105,884		-	0,820	56,588	D		
Knotenpunktssummen:								2226				3024												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,743	43,654		
				TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Fußgängerverkehr - SZP4 PFP neu (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 F1,2 nach F5,6, TS 58s (QSV D)
2	1 (2), 3 (2), 2 (2)	F7_8, F9_10, F11_12		-							keine durchgehende Querung möglich
3	1 (3), 2 (3)	F13_14, F15_16	Geteilte Furt	-	60	0,000	60	0,000	60,000	D	durchgehende Querung in beiden Richtungen

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 22040: Stendaler Straße / Hellersdorfer Straße

Auftragsnr.

Variante

Variante 2

Datum

16.11.2023

Bearbeiter

H.Traebert

Abzeichnung

Blatt