












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]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K3	6	7	74	0,087	82	1,822	1,816	1982	172	4	0,540	2,276	4,827	29,223		-	0,477	46,088	C	
	3		K1_2	33	34	47	0,425	253	5,622	1,849	1947	828	18	0,253	3,969	7,338	45,217		-	0,306	16,302	A	
	4		K1_2	33	34	47	0,425	256	5,689	1,837	1960	832	18	0,256	4,020	7,411	45,622		-	0,308	16,325	A	
2	3		K5_7	13	14	67	0,175	83	1,844	1,865	1930	338	8	0,185	1,775	4,028	25,038		-	0,246	30,420	B	
	2		K5_7	13	14	67	0,175	217	4,822	1,818	1980	347	8	1,064	5,531	9,508	57,618		-	0,625	41,607	C	
	1		K5_7, KL2	13	14	67	0,175	135	3,000	1,930	1865	308	7	0,460	3,160	6,166	39,660		-	0,438	35,439	C	
3	4		K8_9	34	35	46	0,438	331	7,356	1,870	1925	843	19	0,380	5,373	9,293	58,434		-	0,393	16,884	A	
	3		K8_9	34	35	46	0,438	336	7,467	1,845	1951	855	19	0,380	5,449	9,397	57,792		-	0,393	16,861	A	
	2		K10	6	7	74	0,087	41	0,911	1,800	2000	174	4	0,174	1,023	2,734	16,404		-	0,236	37,642	C	
4	1		K11_12, KL1	15	16	65	0,200	59	1,311	1,823	1975	329	7	0,122	1,248	3,137	19,067		-	0,179	29,946	B	
	2		K11_12	15	16	65	0,200	130	2,889	2,150	1674	335	7	0,370	2,876	5,744	34,705		-	0,388	31,730	B	
Knotenpunktssummen:								1923				5361											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,387	24,498		
				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)	F7_8	Einzelne Furt	-	52				52,000	C	
3	1 (3), 3 (3), 2 (3)	F9_10, F11_12, F13_14		-							
4	1 (4)	F15_16	Einzelne Furt	-	47				47,000	C	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrtstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrtstreifen-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 Fahrtstreifens	[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 2211 Stendaler Straße / Janusz-Korczak-Straße				
Auftragsnr.			Variante	Bestandsknoten	Datum 24.01.2024
Bearbeiter			Abzeichnung		Blatt