

LISA

MIV - SZP 3 Früh (TU=80) - Frühspitze

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		K1,2,3	41	42	39	0,525	446	9,911	1,890	1905	997	22	0,482	6,652	11,014	69,256		-	0,447	13,618	A	
2	2		K4,5,6	41	42	39	0,525	152	3,378	1,928	1867	980	22	0,103	1,850	4,150	26,668		-	0,155	10,202	A	
	3		K4,5,6	41	42	39	0,525	71	1,578	1,960	1837	366	8	0,135	1,450	3,487	22,784	35,000	-	0,194	28,023	B	
3	1																						
	2		K7,8,9	22	23	58	0,288	116	2,578	2,052	1754	456	10	0,193	2,235	4,763	32,579		-	0,254	24,977	B	
Knotenpunktssummen:								785				2799											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,339	15,938		
TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 3 Früh (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	Furt 1	F1,2	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	
2	Furt 1	F3,4	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	
3	Furt 1	F5,6	Einzelne Furt	-	48				48,000	C	

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 _{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]

Anlage 5.1

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Skandinavische Str. - Weitlingstr. / Einbecker Str.				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-1	Datum	20.01.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 4 Spät (TU=80) - Spätspitze

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		K1,2,3	41	42	39	0,525	456	10,133	1,857	1939	1018	23	0,484	6,778	11,181	68,897		-	0,448	13,512	A	
2	2		K4,5,6	40	41	40	0,513	218	4,844	1,852	1944	997	22	0,159	2,817	5,656	34,920		-	0,219	11,261	A	
	3		K4,5,6	40	41	40	0,513	104	2,311	1,831	1966	375	8	0,218	2,192	4,696	28,655	35,000	-	0,277	29,735	B	
3	1																						
	2		K7,8,9	22	23	58	0,288	129	2,867	2,002	1798	468	10	0,217	2,502	5,177	34,541		-	0,276	25,266	B	
Knotenpunktssummen:								907				2858											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,349	16,503		
TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 4 Spät (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	Furt 1	F1,2	Einzelne Furt	-	61				61,000	D	
2	Furt 1	F3,4	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	
3	Furt 1	F5,6	Einzelne Furt	-	48				48,000	C	

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 _{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]

Anlage 5.1

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Skandinavische Str. - Weitlingstr. / Einbecker Str.				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-1	Datum	20.01.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 3 (Frühspitze) (TU=55) - Frühspitze

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>nK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	2		K1.2.3, KL3	20	21	35	0,382	117	1,788	1,980	1818	442	7	0,205	1,651	3,824	24,917		-	0,265	18,513	A	
2	2		K4.5.6	14	15	41	0,273	217	3,315	1,896	1899	506	8	0,444	3,188	6,208	40,302		-	0,429	19,846	A	
	3		K4.5.6, KL4	14	15	41	0,273	129	1,971	1,863	1932	377	6	0,300	2,000	4,392	27,274		-	0,342	21,959	B	
3	2		K7.8.9, KL1	20	21	35	0,382	341	5,210	1,852	1944	740	11	0,512	4,424	7,981	49,275		-	0,461	15,273	A	
4	1		K10.11.12, KL2	10	11	45	0,200	118	1,803	2,006	1795	345	5	0,300	1,859	4,165	27,189		-	0,342	22,346	B	
Knotenpunktsummen:								922				2410											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,397	18,601		
				TU = 55 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 3 (Frühspitze) (TU=55)

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	Furt 1	F1.2	Einzelne Furt	-	44				44,000	C	
2	Furt 1	F3.4	Einzelne Furt	-	37				37,000	B	
3	Furt 1	F5.6	Einzelne Furt	-	46				46,000	C	
4	Furt 1	F7.8	Einzelne Furt	-	37				37,000	B	

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>nK}	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]

Anlage 5.2

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Einbecker Straße / Rosenfelder Straße				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-1	Datum	20.01.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 4 (Spätspitze) (TU=50) - Spätspitze

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		K1.2.3, KL3	10	11	40	0,220	192	2,667	1,868	1927	304	4	1,096	3,590	6,794	43,169		-	0,632	32,669	B	
2	2		K4.5.6	19	20	31	0,400	283	3,931	1,851	1945	769	11	0,339	3,121	6,109	38,230		-	0,368	12,294	A	
	3		K4.5.6, KL4	19	20	31	0,400	250	3,472	1,820	1978	497	7	0,613	3,589	6,793	41,206		-	0,503	20,492	B	
3	2		K7.8.9, KL1	10	11	40	0,220	287	3,986	1,862	1933	422	6	1,419	5,079	8,890	55,314		-	0,680	30,054	B	
4	1		K10.11.12, KL2	10	11	40	0,220	162	2,250	1,950	1846	402	6	0,396	2,325	4,904	31,513		-	0,403	20,307	B	
Knotenpunktsummen:								1174				2394											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,521	22,819		
				TU = 50 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 4 (Spätspitze) (TU=50)

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	Furt 1	F1.2	Einzelne Furt	-	34				34,000	B	
2	Furt 1	F3.4	Einzelne Furt	-	42				42,000	C	
3	Furt 1	F5.6	Einzelne Furt	-	41				41,000	C	
4	Furt 1	F7.8	Einzelne Furt	-	42				42,000	C	

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]

Anlage 5.2

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Einbecker Straße / Rosenfelder Straße				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-1	Datum	20.01.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 3 Früh (TU=80) - Frühspitze

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		K1,2,3	38	39	42	0,488	470	10,444	1,904	1891	914	20	0,647	7,830	12,562	79,291		-	0,514	16,770	A	
2	2		K4,5,6	41	42	39	0,525	254	5,644	1,926	1869	981	22	0,199	3,302	6,375	41,042		-	0,259	11,175	A	
	3		K4,5,6, KL1	41	42	39	0,525	29	0,644	2,470	1457	281	6	0,064	0,595	1,900	15,641	20,000	-	0,103	27,398	B	
3	2		K7,8,9	22	23	58	0,288	106	2,356	1,861	1934	524	12	0,143	1,960	4,328	26,358		-	0,202	23,471	B	
Knotenpunktsummen:								859				2700											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,386	16,301		
				TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 3 Früh (TU=80)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{S2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1	F1,2	Einzelne Furt	-	62				62,000	D	
2	Furt 1	F3,4	Einzelne Furt	-	59				59,000	D	
3	Furt 1	F5,6	Einzelne Furt	-	43				43,000	C	

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 _{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 _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

Anlage 5.3

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Weitlingstraße / Irenenstraße				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-1	Datum	20.01.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 4 Spät (TU=80) - Spätspitze

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		K1,2,3	32	33	48	0,412	532	11,822	1,894	1901	773	17	1,514	11,251	16,924	106,723		-	0,688	26,587	B	
2	2		K4,5,6	40	41	40	0,513	300	6,667	1,881	1914	982	22	0,252	4,101	7,526	47,098		-	0,305	12,170	A	
	3		K4,5,6, KL1	40	41	40	0,513	36	0,800	2,250	1600	248	6	0,095	0,787	2,287	17,152	20,000	-	0,145	30,597	B	
3	2		K7,8,9	23	24	57	0,300	113	2,511	1,829	1968	548	12	0,146	2,069	4,502	27,579		-	0,206	23,077	B	
Knotenpunktssummen:								981				2551											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,495	21,921		
TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 4 Spät (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	Furt 1	F1,2	Einzelne Furt	-	61				61,000	D	
2	Furt 1	F3,4	Einzelne Furt	-	57				57,000	D	
3	Furt 1	F5,6	Einzelne Furt	-	49				49,000	C	

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 _{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]

Anlage 5.3

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Weitlingstraße / Irenenstraße				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-1	Datum	20.01.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 3 Früh (TU=80) - Frühspitze

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	1	→	K1_2_3	42	43	38	0,538	311	6,911	1,951	1845	993	22	0,262	4,101	7,526	48,949		-	0,313	11,217	A	
	2	↗	K1_2_3, KL1	42	43	38	0,538	248	5,511	1,976	1822	458	10	0,725	5,501	9,468	62,375	50,000	x	0,541	31,665	B	
	1+2		K1_2_3, KL1					559	12,422	1,962	1835	908	20	1,038	10,063	15,428	100,344		-	0,616	18,791	A	
2	1	↖	K4_5_6	19	20	61	0,250	137	3,044	1,966	1831	453	10	0,248	2,725	5,517	36,147	20,000	x	0,302	26,480	B	
	2	→	K4_5_6	19	20	61	0,250	47	1,044	1,868	1927	453	10	0,065	0,884	2,474	15,408		-	0,104	24,512	B	
	1+2		K4_5_6					184	4,089	1,941	1855	559	12	0,283	3,455	6,599	41,099		-	0,329	23,515	B	
3	1	↖	K7_8_9	38	39	42	0,488	75	1,667	1,822	1976	959	21	0,047	0,939	2,578	15,654	40,000	-	0,078	11,202	A	
	2	←	K7_8_9	38	39	42	0,488	304	6,756	1,906	1889	922	20	0,284	4,407	7,957	50,559		-	0,330	13,608	A	
Knotenpunktsummen:								1122				3348											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,455	17,654		
				TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 3 Früh (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	Furt 1	F1_2	Einzelne Furt	-	59				59,000	D	
2	Furt 1	F3_4	Einzelne Furt	-	41				41,000	C	
3	Furt 1	F5_6	Einzelne Furt	-	60				60,000	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]

Anlage 5.4

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Lückstraße / Weitlingstraße				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-1	Datum	16.02.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 4 Spät (TU=80) - Spätspitze

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	1	→	K1_2_3	42	43	38	0,538	547	12,156	1,854	1942	1045	23	0,674	8,489	13,417	82,917		-	0,523	14,203	A	
	2	↗	K1_2_3, KL1	42	43	38	0,538	299	6,644	1,881	1914	511	11	0,888	6,660	11,025	69,127	50,000	x	0,585	31,726	B	
	1+2		K1_2_3, KL1					846	18,800	1,863	1932	1090	24	2,752	17,328	24,368	150,594		-	0,776	22,611	B	
2	1	↖	K4_5_6	19	20	61	0,250	171	3,800	1,913	1882	466	10	0,337	3,481	6,636	42,324	20,000	x	0,367	27,488	B	
	2	→	K4_5_6	19	20	61	0,250	69	1,533	1,800	2000	470	10	0,096	1,311	3,247	19,482		-	0,147	24,982	B	
	1+2		K4_5_6					240	5,333	1,882	1913	586	13	0,409	4,641	8,284	49,704		-	0,410	24,542	B	
3	1	↖	K7_8_9	38	39	42	0,488	69	1,533	1,847	1949	945	21	0,044	0,863	2,434	14,984	40,000	-	0,073	11,166	A	
	2	←	K7_8_9	38	39	42	0,488	253	5,622	1,895	1900	927	21	0,214	3,535	6,715	42,425		-	0,273	12,928	A	
	Knotenpunktssummen:							1408				3548											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,589	20,639		
				TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 4 Spät (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	Furt 1	F1_2	Einzelne Furt	-	59				59,000	D	
2	Furt 1	F3_4	Einzelne Furt	-	41				41,000	C	
3	Furt 1	F5_6	Einzelne Furt	-	60				60,000	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]

Anlage 5.4

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Lückstraße / Weitlingstraße				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-1	Datum	16.02.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 3 (Früh) (TU=90) - Frühspitze

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		K1_2, KL2	18	19	72	0,211	108	2,700	2,055	1752	370	9	0,236	2,506	5,183	36,696		-	0,292	32,149	B	
3	2		K3_4_5, KL1	32	33	58	0,367	505	12,625	1,893	1902	697	17	1,883	12,772	18,816	115,606		-	0,725	34,294	B	
4	2		K6_7	35	36	55	0,400	450	11,250	1,876	1919	768	19	0,897	9,714	14,985	93,686		-	0,586	25,365	B	
	3		K8_9	10	11	80	0,122	39	0,975	1,800	2000	244	6	0,107	0,980	2,654	15,924	14,000	(x)	0,160	36,959	C	
Knotenpunktsummen:								1102				2079											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,606	30,532		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			
				(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																			

Fußgängerverkehr - SZP 3 (Früh) (TU=90)

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	Furt 1	F1_2	Einzelne Furt	-	79				79,000	E	
2	Furt 1	F3_4	Einzelne Furt	-	57				57,000	D	
3	Furt 1	F5_6	Einzelne Furt	-	77				77,000	E	
4	Furt 1, Furt 2	F7_8, F9_10	Geteilte Furt	-	68	0,000	68	0,000	68,000	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 wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>nK}	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]

Anlage 5.5

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Lückstraße - Nöldnerstraße / Schlichtallee				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-2	Datum	20.01.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 4 (Spät) (TU=90) - Spätspitze

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_2, KL2	18	19	72	0,211	241	6,025	1,961	1836	387	10	1,057	6,530	10,852	70,647		-	0,623	42,086	C	
3	2		K3_4_5, KL1	32	33	58	0,367	448	11,200	1,898	1897	696	17	1,191	10,475	15,949	98,661		-	0,644	29,772	B	
4	2		K6_7	35	36	55	0,400	706	17,650	1,840	1957	783	20	9,765	26,333	35,012	214,694		-	0,902	70,241	E	
	3		K8_9	10	11	80	0,122	21	0,525	1,954	1842	225	6	0,057	0,523	1,746	11,146	14,000	-	0,093	36,000	C	
Knotenpunktsummen:								1416				2091											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,761	52,138		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 4 (Spät) (TU=90)

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	Furt 1	F1_2	Einzelne Furt	-	79				79,000	E	
2	Furt 1	F3_4	Einzelne Furt	-	57				57,000	D	
3	Furt 1	F5_6	Einzelne Furt	-	77				77,000	E	
4	Furt 1, Furt 2	F7_8, F9_10	Geteilte Furt	-	68	0,000	68	0,000	68,000	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 wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Staumaulänge	[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]

Anlage 5.5

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Lückstraße - Nöldnerstraße / Schlichtallee				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-2	Datum	20.01.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 3 Früh (TU=80) - Frühschpitze

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	36	37	44	0,463	158	3,511	1,975	1823	842	19	0,130	2,199	4,707	31,546		-	0,188	13,235	A	
	3		K1-3, KL3	36	37	44	0,463	192	4,267	1,935	1860	442	10	0,454	4,080	7,496	48,349	75,000	-	0,434	29,599	B	
2	2		K4-6	22	23	58	0,288	187	4,156	1,879	1916	552	12	0,296	3,575	6,773	42,954		-	0,339	24,402	B	
	3		K4-6, KL4	22	23	58	0,288	32	0,711	1,850	1946	354	8	0,055	0,646	2,005	12,367	30,000	-	0,090	27,770	B	
3	2		K7-9	31	32	49	0,400	237	5,267	1,881	1914	765	17	0,258	3,865	7,190	45,254		-	0,310	17,652	A	
	3		K7-9, KL1	31	32	49	0,400	84	1,867	1,800	2000	473	11	0,122	1,611	3,758	22,548	60,000	-	0,178	25,301	B	
4	2		K10-12	22	23	58	0,288	128	2,844	1,826	1972	565	13	0,166	2,335	4,919	29,898		-	0,227	22,810	B	
	3		K10-12, KL2	22	23	58	0,288	39	0,867	1,800	2000	317	7	0,078	0,821	2,353	14,118	40,000	-	0,123	29,742	B	
Knotenpunktssummen:								1057				4310											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,285	22,341		
				TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 3 Früh (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	Furt 1	F1,2	Einzelne Furt	-	60				60,000	D	
2	Furt 1	F3,4	Einzelne Furt	-	52				52,000	C	
3	Furt 1	F5,6	Einzelne Furt	-	63				63,000	D	
4	Furt 1	F7,8	Einzelne Furt	-	47				47,000	C	

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]

Anlage 5.6

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Sewanstraße / Rummelsburger Straße				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-1	Datum	20.01.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

LISA

MIV - SZP 4 Spät (TU=80) - Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t ₀ [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	36	37	44	0,463	315	7,000	1,867	1928	892	20	0,317	4,817	8,529	53,528		-	0,353	15,113	A	
	3		K1-3, KL3	36	37	44	0,463	282	6,267	1,881	1914	496	11	0,824	6,270	10,505	65,866	75,000	-	0,569	31,740	B	
2	2		K4-6	22	23	58	0,288	164	3,644	1,869	1926	555	12	0,240	3,076	6,042	38,355		-	0,295	23,718	B	
	3		K4-6, KL4	22	23	58	0,288	51	1,133	1,800	2000	370	8	0,089	1,037	2,759	16,554	30,000	-	0,138	28,131	B	
3	2		K7-9	31	32	49	0,400	184	4,089	1,871	1924	769	17	0,178	2,891	5,767	36,194		-	0,239	16,755	A	
	3		K7-9, KL1	31	32	49	0,400	47	1,044	1,800	2000	364	8	0,083	0,958	2,613	15,678	60,000	-	0,129	28,229	B	
4	2		K10-12	22	23	58	0,288	118	2,622	1,814	1985	569	13	0,147	2,135	4,606	27,636		-	0,207	22,549	B	
	3		K10-12, KL2	22	23	58	0,288	44	0,978	1,836	1961	328	7	0,086	0,919	2,540	15,545	40,000	-	0,134	29,335	B	
Knotenpunktsummen:								1205				4343											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,338	22,736		
				TU = 80 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP 4 Spät (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	Furt 1	F1,2	Einzelne Furt	-	60				60,000	D	
2	Furt 1	F3,4	Einzelne Furt	-	56				56,000	D	
3	Furt 1	F5,6	Einzelne Furt	-	63				63,000	D	
4	Furt 1	F7,8	Einzelne Furt	-	47				47,000	C	

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 ₀	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 _{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]

Anlage 5.6

Projekt	Weitlingkiez				
Knotenpunkt	Sewanstraße / Rummelsburger Straße				
Auftragsnr.	P504909	Variante	1-1	Datum	20.01.2026
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

