

Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben »Pankower Tor«

Anlagenband 6: Signalisierungskonzept

Berlin | 27.03.2026

Der vorliegende Anlagenband »Teil 6: Signalisierungskonzept« zeigt ein mögliches Konzept für die verkehrssichere Abwicklung der Knotenpunkte Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Planstraße A und Prenzlauer Promenade / Rothenbachstraße - Granitzstraße auf. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung. Gemeinsam mit dem

- »Teil 1: Bestandsanalyse«
- »Teil 2: Aufkommensermittlung«
- »Teil 3: Anforderung an die Erschließung«
- »Teil 4: Leistungsfähigkeitsuntersuchung«
- »Teil 5: Straßenplanung«

stellt er die wesentlichen Bausteine für die Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben »Pankower Tor« in der Übersicht dar. Die sechs Anlagenbände ergänzen den Erläuterungsteil.

IMPRESSUM

Titel **Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben »Pankower Tor«**
Anlagenband 6: Signalisierungskonzept

Auftraggebende **KRIEGER Handel SE**
Am Rondell 1
12529 Schönefeld
www.krieger.de

Bearbeitung **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Freiheit 6
13597 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

Projektteam **Matthias Jakob**
Daniel Bartl

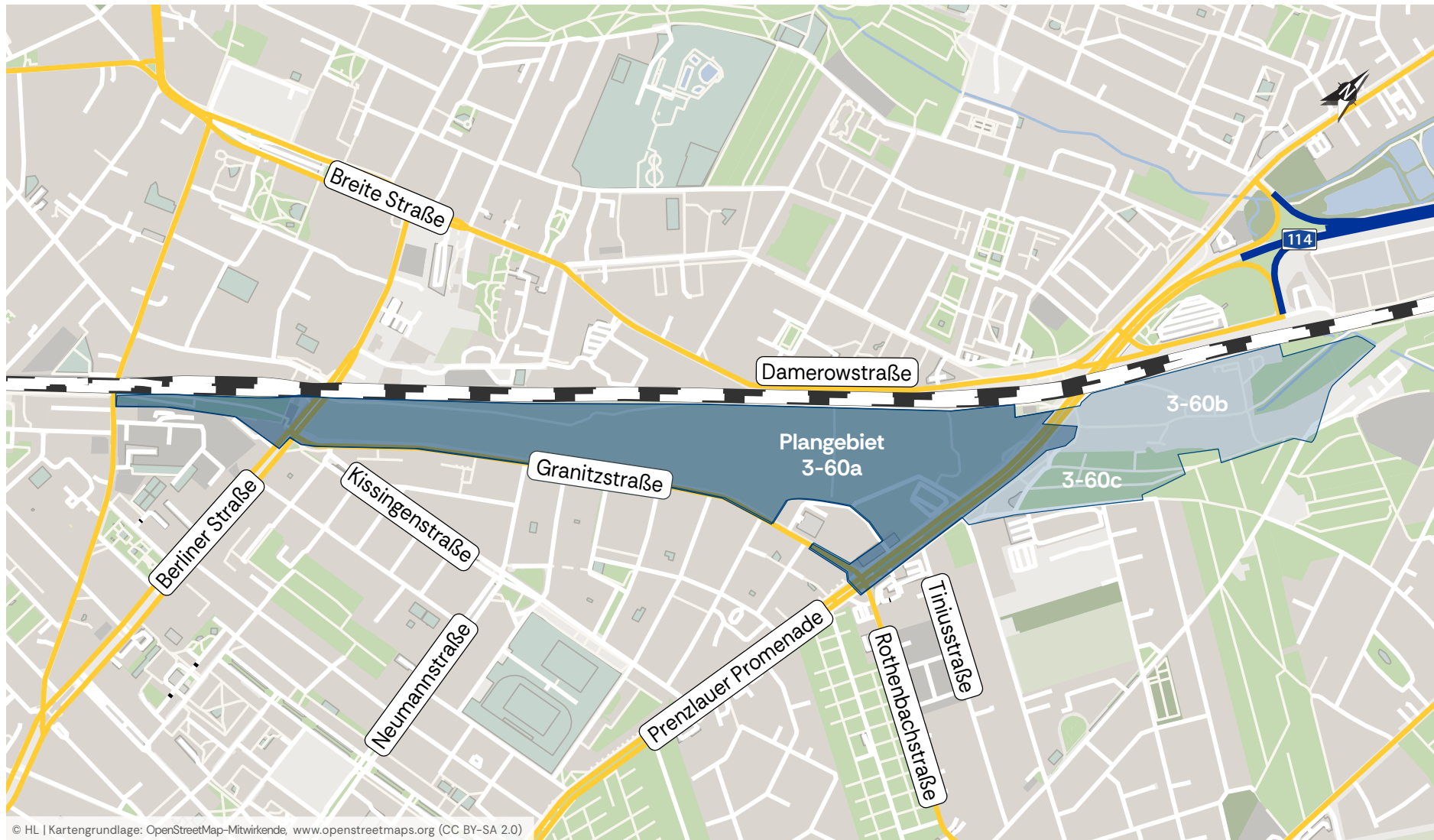
Ort | Datum **Berlin | 27. März 2026**

INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorhabengebiet	1
1.1	Lage des Plangebiets	2
2	Verkehrsmengengerüst	3
3	Knotenpunktkonzept	6
3.1	Prenzlauer Promenade / Rothenbachstraße – Granitzstraße	7
3.2	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße – Planstraße A (Variante ohne Linksabbieger)	8
3.3	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße – Planstraße A (Variante mit Linksabbieger)	9
3.4	Granitzstraße / Anschluss SO 1	9
4	Signalisierungskonzept	11
4.1	Grundlagen	12
4.2	Verkehrstechnisches Konzept	13
4.3	Prenzlauer Promenade / Rothenbachstraße – Granitzstraße	14
4.4	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße – Planstraße (Variante ohne Linksabbieger)	25
4.5	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße – Planstraße (Variante mit Linksabbieger)	37
4.6	Granitzstraße / Anschluss SO 1	49
4.7	Berliner Straße / Granitzstraße	61

1 Vorhabengebiet

1.1 Lage des Plangebiets



2 Verkehrsmengengerüst

Für das Signalisierungskonzept des Knotenpunkts Prenzlauer Promenade / Rothenbachstraße - Granitzstraße wird der Bemessungsfall »Prognose - Nullfall« verwendet.

Analyse-Nullfall

- Grundlage bilden die Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2025.

Prognose-Nullfall

- Grundlage bilden die Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2025.
- Zusätzlich erfolgt eine Anpassung der Knotenpunktgeometrie und des Signalisierungskonzepts für den Knotenpunkt Prenzlauer Promenade / Rothenbachstraße - Granitzstraße.

Prognose-Planfall

- Grundlage entspricht dem Prognose-Nullfall.
- Zusätzlich erfolgt eine Berücksichtigung des unterstellten Verkehrsaufkommens durch das Bauvorhaben.
- Zusätzlich erfolgt eine Anpassung der Knotenpunktgeometrie und die Erstellung des Signalisierungskonzepts für den Knotenpunkt Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Planstraße A (Variante ohne Linksabbieger)

Prognose-Planfall 2

- Grundlage entspricht dem Prognose-Planfall.
- Zusätzlich erfolgt eine Anpassung der Knotenpunktgeometrie und die Erstellung des Signalisierungskonzepts für den Knotenpunkt Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Planstraße A (Variante mit Linksabbieger).
- Es wird angenommen, dass 20 % der bestehenden Linksabbiegenden in die Rothenbachstraße bereits über die neue Verkehrsbeziehung am Knotenpunkt Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Planstraße A links in die Tiniusstraße abbiegen.

Für das Signalisierungskonzept des Knotenpunkts Granitzstraße / Anschluss SO1 wird der Bemessungsfall »Prognose – Planfall« verwendet.

Prognose-Planfall

- Grundlage entspricht dem Prognose-Nullfall 1.
- Zusätzlich erfolgt eine Berücksichtigung des unterstellten Verkehrsaufkommens durch das Bauvorhaben.
- Zusätzlich erfolgt eine Anpassung der Knotenpunktgeometrie für den Knotenpunkt Granitzstraße / Anschluss SO1.

Details zu den Bemessungsfällen – insbesondere knotenstromfeine Verteilung – sind im Anlagenband »Teil 4: Leistungsfähigkeitsuntersuchung« beschrieben

3 Knotenpunktconcept

3.1 Prenzlauer Promenade / Rothenbachstraße - Granitzstraße

Geplante Knotenpunktgeometrie

- Die grundsätzliche Knotenpunktgeometrie bleibt erhalten. In der Prenzlauer Promenade wird die südliche Knotenpunktausfahrt auf zwei Fahrstreifen reduziert. Der Bord wird zu Gunsten des Seitenbereichs nach innen versetzt. Der südliche Mittelstreifen wird verschmälert, um die Knotenpunktzufahrt um einen Radfahrstreifen zu ergänzen.
- Im nördlichen Knotenpunktarm werden sowohl in der Zufahrt als auch in der Ausfahrt die äußeren Borde nach innen versetzt, um im Seitenbereich regelkonforme Radwege vorzusehen. Außerdem wird in der nördlichen Knotenpunktzufahrt eine Wendefahrbahn rund 35 m vor der Haltlinie eingerichtet.
- Alle Geradeausfahrstreifen werden mit einer Breite von 3,25 m und alle Abbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,50 m vorgesehen. Es ergeben sich dadurch Flächengewinne zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs.
- Gehwege werden mit einer Breite von 3,20 m, Radwege mit einer Breite von 2,30 m und Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn mit 0,75 m bzw. 1,00 m angelegt.
- In der Granitzstraße wird die Fahrbahn in Richtung Norden aufgeweitet, so dass beidseitig 2,00 m breite Radfahrstreifen angeordnet werden können.
- In der Rothenbachstraße wird die Knotenpunktzufahrt um einen 2,00 m breiten Radfahrstreifen zu Lasten des Rechtsabbiegefahrstreifens ergänzt. Es verbleiben ein Geradeausrechts- und ein Linksabbiegefahrstreifen. Die Mittelinsel wird entfernt und die Bordausrundung Prenzlauer Promenade - Rothenbachstraße so angepasst, dass zusätzliche Flächen für den Seitenbereich gewonnen werden und damit die Strecke für querende Fußgänger:innen verkürzt werden kann.

Geplante Knotenpunktführung

- Die bestehende Verkehrsführung am Knotenpunkt bleibt grundsätzlich erhalten. Zur Verkehrsabwicklung wird die Vollsignalisierung des Knotenpunkts überarbeitet.
- Zur Querung für den Fuß- und Radverkehr werden in allen Knotenpunktarmen signalisierte Furten eingerichtet. Die allgemein üblichen Standards für die barrierefreie Gestaltung werden dabei berücksichtigt. Es wird die Führung mit indirektem linksabbiegenden Radverkehr (nach Regelplan 352, VLB) realisiert.

3.2 Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Planstraße A (Variante ohne Linksabbieger)

Geplante Knotenpunktgeometrie

- Ausbau als vierarmiger Knotenpunkt, durch Ergänzung des westlichen Knotenpunktarms (Planstraße A). In der Knotenpunktzufahrt stehen in Fahrtrichtung Norden vier Fahrstreifen und in Fahrtrichtung Süden fünf Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr zur Verfügung. Die östliche Knotenpunktzufahrt (Tiniusstraße) wird nach Süden verbreitert.
- Die nördliche Knotenpunktzufahrt wird um einen Rechtsabbiegefahrstreifen (Länge: rund 50 m) ergänzt.
- In der südlichen Knotenpunktzufahrt wird ein Linksabbiegefahrstreifen (Länge: rund 50 m) hergestellt. Der Mittelstreifen wird entsprechend der erforderlichen Flächen angepasst.
- Die (untergeordnete) Planstraße erhält einen kombinierten Geradeaus- und Rechts-, einen Linksabbiegefahrstreifen und beidseitig Radfahrstreifen sowie straßenbegleitende Gehwege.
- Die straßenbegleitenden Geh- und Radwege werden unter Einhaltung der geltenden technischen und gestalterischen Vorschriften von Berlin ausgebaut. Entlang der Prenzlauer Promenade werden im Ausbaubereich des Knotenpunkts getrennte Rad- und Gehwege hergestellt.

Geplante Knotenpunktführung

- Die bereits bestehenden Verkehrsbeziehungen werden um den von Norden kommenden übergeordneten Rechtsabbiegeverkehr ergänzt. Für den von Süden kommenden Verkehr wird das Linksabbiegen auf das Plangebiet ermöglicht.
- In den beiden untergeordneten Knotenpunktarmen (Tiniusstraße, Planstraße A) wird das Rechts- und Linkseinbiegen in die Prenzlauer Promenade ermöglicht. In der östlichen Knotenpunktzufahrt (Tiniusstraße) wird das bisher vorgeschriebene Rechtsfahrgebot aufgehoben.
- Zur Verkehrsabwicklung wird eine Vollsignalisierung des Knotenpunkts hergestellt. Zur Querung für den Fuß- und Radverkehr werden in allen Knotenpunktarmen signalisierte Furten eingerichtet. Die allgemein üblichen Standards für die barrierefreie Gestaltung werden dabei berücksichtigt

3.3 Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Planstraße A (Variante mit Linksabbieger)

Geplante Knotenpunktgeometrie

- Die geplante Knotenpunktgeometrie entspricht grundsätzlich der Variante ohne Linksabbieger.
- Zusätzlich wird in der nördlichen Zufahrt ein Geradeausfahrstreifen zu einem Linksabbiegefahrstreifen (Länge: rund 50 m) umgewandelt.

Geplante Knotenpunktführung

- Die geplante Knotenpunktführung entspricht grundsätzlich der Variante ohne Linksabbieger.
- Zusätzlich wird die Verkehrsbeziehung um den von Norden kommenden übergeordneten Linksabbiegeverkehr ergänzt.

3.4 Granitzstraße / Anschluss SO 1

Geplante Knotenpunktgeometrie

- Es wird ein neuer, dreiarmer Knoten entlang des Verlaufs der Granitzstraße geschaffen. Er befindet sich auf Höhe der Hausnummern 4 und 5. Das Sondergebiet 1 (SO 1) wird aus nordwestlicher Richtung an die Granitzstraße angebunden und quert dabei den parallel zur Granitzstraße geplanten Radweg sowie Straßenbahntrasse.
- Die Granitzstraße wird auf der südöstlichen Seite aufgeweitet. Der Gehweg wird auf dieser Seite 3,20 m breit. Auf der nordwestlichen Seite wird die Bordflucht eingerückt, um eine Aufstellbreite von 3,00 m zwischen Fahrbahn und Straßenbahntrasse zu gewährleisten.
- In der Granitzstraße werden Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m und Abbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,50 m vorgesehen. In Verbindung mit den vorbeschriebenen Bordverziehungen ergeben sich in den Knotenpunktausfahrten Fahrstreifenbreiten von mindestens 4,00 m. Der Anschluss SO 1 ist 9,60 m breit.
- An den Knotenpunktarmen der Granitzstraße werden Querungsstellen über die Fahrbahn, die Straßenbahntrasse und den Radweg angelegt.

Geplante Knotenpunktführung

- Der jeweils bestehende Geradeausfahrstreifen pro Fahrtrichtung in der Granitzstraße bleibt erhalten und wird um jeweils einen Abbiegefahrstreifen ergänzt.
- Die Ein- und Ausfahrt im nordwestlichen Knotenpunktarm erfolgt jeweils einstreifig.
- Der Radverkehr in nordöstliche Richtung wird auf der Fahrbahn geführt. Die Führung in südwestliche Richtung erfolgt auf dem Radweg zwischen Straßenbahntrasse und Planungsgebiet.
- Der Fußverkehr wird auf dem Gehweg am südöstlichen Fahrbahnrand oder im Planungsgebiet geführt.
- Zur Querung für den Fußverkehr werden in den Knotenpunktarmen in der Granitzstraße signalisierte Furten eingerichtet. Die allgemein üblichen Standards für die barrierefreie Gestaltung werden dabei berücksichtigt

4 Signalisierungskonzept

4.1 Grundlagen

Grundlage der Planung

Grundlage der Planung bilden die eigenen vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen zum »Mobilitätskonzept Pankower Tor« (Stand vom 15.02.2021), der Festlegungen aus dem städtebaulichen Wettbewerb (Masterplan vom September 2021, aktuelle Fassung Oktober 2025) sowie die Ergebnisse der Abstimmungen mit den Berliner Behörden,

- den Anforderungen der SenUMVK (Abteilung VI) vom 07.02.2022 sowie vom 02.12.2022
- der Fachabstimmung mit SenUMVK (Abteilung VI) vom 23.06.2022 und vom 16.08.2022
- Anforderungen der SenUMVK (Abteilungen IV, VI) vom 22.12.2022

und die eigene Vor- bzw. Entwurfsplanung mit dem Stand vom Dezember 2023.

Für die Bemessungsverkehrsstärke (im Prognose-Planfall) wurden die Ergebnisse der von HOFFMANN-LEICHTER durchgeführten Verkehrszählung vom Mai 2025 sowie die unterstellten Verkehrsmengen der Aufkommensermittlung (Stand 27.03.2026) herangezogen.

Die Prüfung und Ermittlung der verkehrstechnischen Parameter zur Erstellung der Signalisierung erfolgt nach den Richtlinien für die Planung von Lichtsignalanlagen (RILSA, Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, 2015). Des Weiteren wurden die für das Land Berlin spezifischen technischen Vorgaben (»Berliner Pflichtenheft«) berücksichtigt.

Das Berechnungsverfahren und die Bewertung der Verkehrsqualität bzw. Leistungsfähigkeit werden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, 2015) durchgeführt. Außerdem wurde eine Verkehrssimulation durchgeführt und darauf aufbauend die Qualitätsstufen gemäß dem HBS abgeleitet. Die Ergebnisse der Verkehrssimulation sind im Anlagenband »Teil 4: Leistungsfähigkeitsuntersuchung« dargestellt

4.2 Verkehrstechnisches Konzept

Allgemeine technische Ansätze

- Die Signalisierung und Betriebszeiten für den neuen Knotenpunkt Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße orientieren sich an dem bestehenden benachbarten Knotenpunkt L-21x30 (Prenzlauer Promenade / Rothenbachstraße – Granitzstraße).
- Die Freigabezeiten für den Fußverkehr gewährleisten die Querung des ersten Drittels der zweiten Furt. Die Räumgeschwindigkeit für den Fußverkehr wurde mit 1 m/s angesetzt. Für alle geplanten Furten sind Blinden-Anforderungen berücksichtigt.
- Die (übergeordneten) linksabbiegenden Fahrzeuge entlang der Prenzlauer Promenade werden in beiden Knotenpunkten in einer eigenen Phase geführt.
- In der Untersuchung und Simulation ist ein entsprechender Versatz ermittelt worden, um entsprechende Aufstellflächen (für den aus Norden kommenden Verkehr) zwischen Knotenpunkten bereitzustellen. Zusätzliche Ansätze für den Knotenpunkt Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße
- Die rechtsabbiegenden Fahrzeuge für den aus Norden kommenden Verkehr werden in einer eigenen Phase geführt (also ohne gleichzeitiger Freigabe des parallel geführten Fuß- und Radverkehrs).
- Das eigensignalisierte indirekte Linksabbiegen für den Radverkehr ist in der Hauptrichtung vorgesehen.

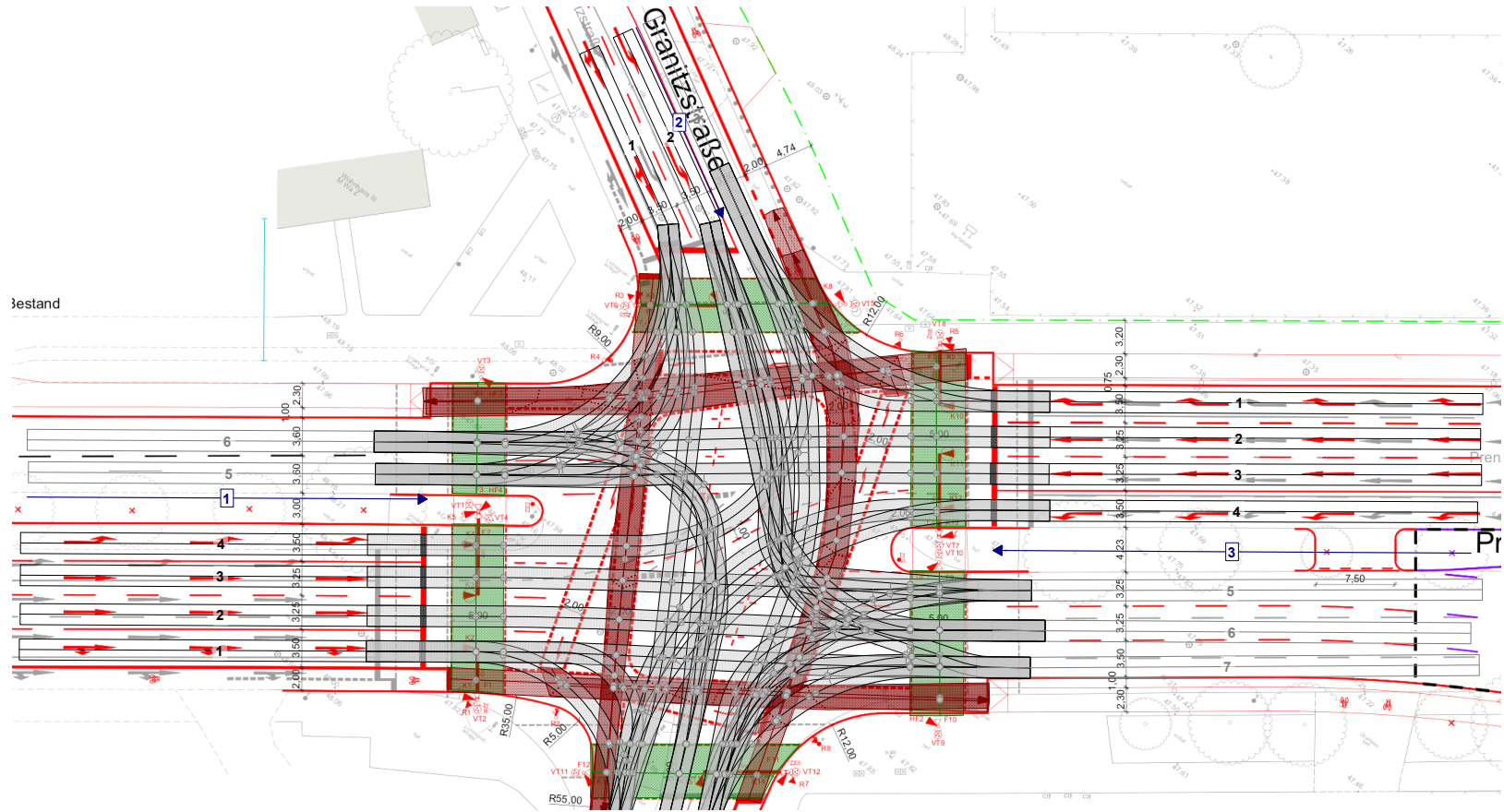
Zusätzliche Ansätze für den Knotenpunkt Prenzlauer Promenade / Rothenbachstraße

- Das eigensignalisierte indirekte Linksabbiegen für den Radverkehr ist in der Haupt- und der Nebenrichtung vorgesehen.

4.3 Prenzlauer Promenade / Rothenbachstraße - Granitzstraße

Konfliktdarstellung

LISA 8.2



Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Granitzstraße - Rothenbachstraße		
Variante	Planfall		
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf
Abzeichnung		Datum	27.03.2026
		Blatt	15

Signalgruppen

LISA 8.2

Name	Typ	ID-Nr.	Signalisierte Ströme	Progressiv	Teil-knoten	Symbol	tf _{min}	tf _{max}	ts _{min}	ts _{max}	Anwurf	Abwurf	V _{max} [km/h]	Dunkel/Aus = Freigabe	Farbbild Aus Gelb-Blk	Verkehrsart	Bemerkung	
1	K1-3	Kfz (3-feldig)	1	Arm 1 -> 3,4	-	TK 1		10	-	1	-	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	X	Dunkel	Kfz	
2	K4	Kfz (3-feldig)	17	Arm 1 -> 2	-	TK 1		6	-	-	-	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	-	Gelblinken	Kfz	
3	K5-7	Kfz (3-feldig)	2	Arm 2 -> 1,3,4	-	TK 1		8	-	1	-	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	-	Gelblinken	Kfz	
4	K8-10	Kfz (3-feldig)	3	Arm 3 -> 1,2	-	TK 1		10	-	1	-	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	X	Dunkel	Kfz	
5	K11	Kfz (3-feldig)	14	Arm 3 -> 4	-	TK 1		8	-	-	-	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	-	Gelblinken	Kfz	
6	K12-15	Kfz (3-feldig)	4	Arm 4 -> 1,2,3	-	TK 1		8	-	1	-	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	-	Gelblinken	Kfz	
7	KL3	Diagonalpfeil (1-feldig)	12	Arm 4 -> 1	-	TK 1		3	-	-	-	-	-	50	-	Dunkel	Kfz	
8	KL4	Diagonalpfeil (1-feldig)	13	Arm 2 -> 3	-	TK 1		3	-	-	-	-	-	50	-	Dunkel	Kfz	
9	F1, F2	Fuß/Rad (2-feldig)	5	Arm 1 (quer.): Furt 1	-	TK 1		15	-	1	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.	
10	VT1, VT2	Blindensignal	18	Arm 1 (quer.): Furt 1	-	TK 1		15	-	-	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.	
11	F3, F4	Fuß/Rad (2-feldig)	6	Arm 1 (quer.): Furt 2	-	TK 1		15	-	1	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.	
12	VT3, VT4	Blindensignal	19	Arm 1 (quer.): Furt 2	-	TK 1		15	-	-	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.	
13	HF3, HF4	Blinker (1-feldig)	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Kfz	
14	F5, F6	Fuß/Rad (2-feldig)	7	Arm 2 (quer.): Furt 1	-	TK 1		5	-	1	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.	
15	VT5, VT6	Blindensignal	20	Arm 2 (quer.): Furt 1	-	TK 1		5	-	-	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.	
16	F7, F8	Fuß/Rad (2-feldig)	8	Arm 3 (quer.): Furt 1	-	TK 1		15	-	1	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.	
17	VT7, VT8	Blindensignal	21	Arm 3 (quer.): Furt 1	-	TK 1		15	-	-	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.	
18	F9, F10	Fuß/Rad (2-feldig)	9	Arm 3 (quer.): Furt 2	-	TK 1		15	-	1	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.	
19	VT9, VT10	Blindensignal	22	Arm 3 (quer.): Furt 2	-	TK 1		15	-	-	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.	
20	HF1, HF2	Blinker (1-feldig)	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Kfz;Rad	
21	F11, F12	Fuß/Rad (2-feldig)	10	Arm 4 (quer.): Furt 1	-	TK 1		5	-	1	-	-	-	-	X	Dunkel	Fußg.	
22	VT11, VT12	Blindensignal	23	Arm 4 (quer.): Furt 1	-	TK 1		5	-	-	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.	
23	R1	Rad mit Gelb (3-feldig)	11	Arm 3 (quer.): Furt 3	-	TK 1		5	-	-	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad	
24	R2	Rad mit Gelb (3-feldig)	30	Arm 3 (quer.): Furt 4	-	TK 1		5	-	-	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad	
25	R3	Rad mit Gelb (3-feldig)	24	Arm 4 (quer.): Furt 3	-	TK 1		5	-	-	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad	
26	R4	Rad mit Gelb (3-feldig)	27	Arm 2 (quer.): Furt 2	-	TK 1		5	-	-	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad	
27	R5	Rad mit Gelb (3-feldig)	25	Arm 1 (quer.): Furt 3	-	TK 1		5	-	-	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad	
28	R6	Rad mit Gelb (3-feldig)	28	Arm 1 (quer.): Furt 4	-	TK 1		5	-	-	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad	
29	R7	Rad mit Gelb (3-feldig)	26	Arm 4 (quer.): Furt 2	-	TK 1		5	-	-	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad	
30	R8	Rad mit Gelb (3-feldig)	29	Arm 2 (quer.): Furt 3	-	TK 1		5	-	-	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad	

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Granitzstraße - Rothenbachstraße						
Variante	Planfall						
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026		
Abzeichnung				Blatt	16		

Unverträglichkeitsmatrix

LISA

		EINFÄHREND																															
		K1-3	K4	K5-7	K8-10	K11	K12-15	KL3	KL4	F1, F2	VT1, VT2	F3, F4	VT3, VT4	HF3, HF4	F5, F6	VT5, VT6	F7, F8	VT7, VT8	F9, F10	VT9, VT10	HF1, HF2	F11, F12	VT11, VT12	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8		
RÄUMEND	K1-3	■	-	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	
	K4	-	■	X	X	-	X	-	-	X	X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	-	X	-
	K5-7	X	X	■	X	X	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	X	X	-	-	
	K8-10	-	X	X	■	-	X	-	-	-	-	X	X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	
	K11	X	-	X	-	■	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	-	-	X	-	
	K12-15	X	X	-	X	X	■	-	X	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	X	X	-	-	
	KL3	-	-	X	-	X	-	■	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-		
	KL4	-	-	-	-	X	X	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X		
	F1, F2	X	X	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-		
	VT1, VT2	X	X	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-		
	F3, F4	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	
	VT3, VT4	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	
	HF3, HF4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	F5, F6	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	
	VT5, VT6	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	
	F7, F8	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	
	VT7, VT8	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	
	F9, F10	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	
	VT9, VT10	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	
	HF1, HF2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	F11, F12	-	-	X	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	X	-	-	-	X	-	
	VT11, VT12	-	-	X	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	X	-	-	-	X	-	
	R1	-	-	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	■	-	X	X	-	-	X	X	
	R2	-	-	X	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	■	-	X	X	-	-	X	X	
R3	X	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	■	-	X	X	-	-	-		
R4	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	■	X	X	-	-		
R5	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	X	X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	■	-	X	X		
R6	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	■	X	X		
R7	X	X	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	X	X	■	-		
R8	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	■	

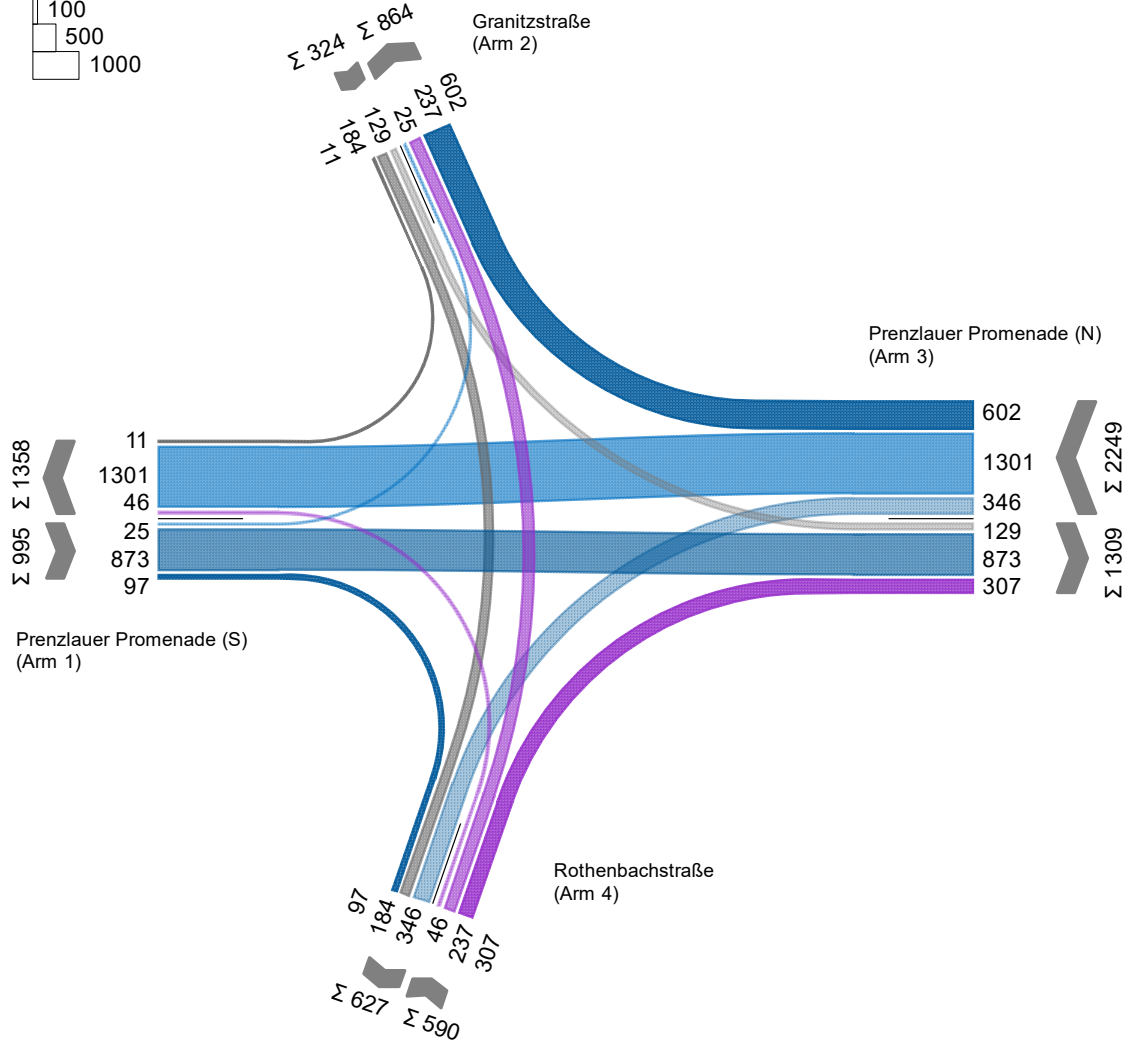
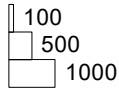
Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Granitzstraße - Rothenbachstraße					
Variante	Planfall					
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026	
Abzeichnung				Blatt	17	

Strombelastungsplan Prognose-Nullfall | Spitzenstunde

LISA

Prognose-Nullfall | Spitzenstunde am Vormittag

von\nach	1	2	3	4
1		25	873	97
2	11		129	184
3	1301	602		346
4	46	237	307	

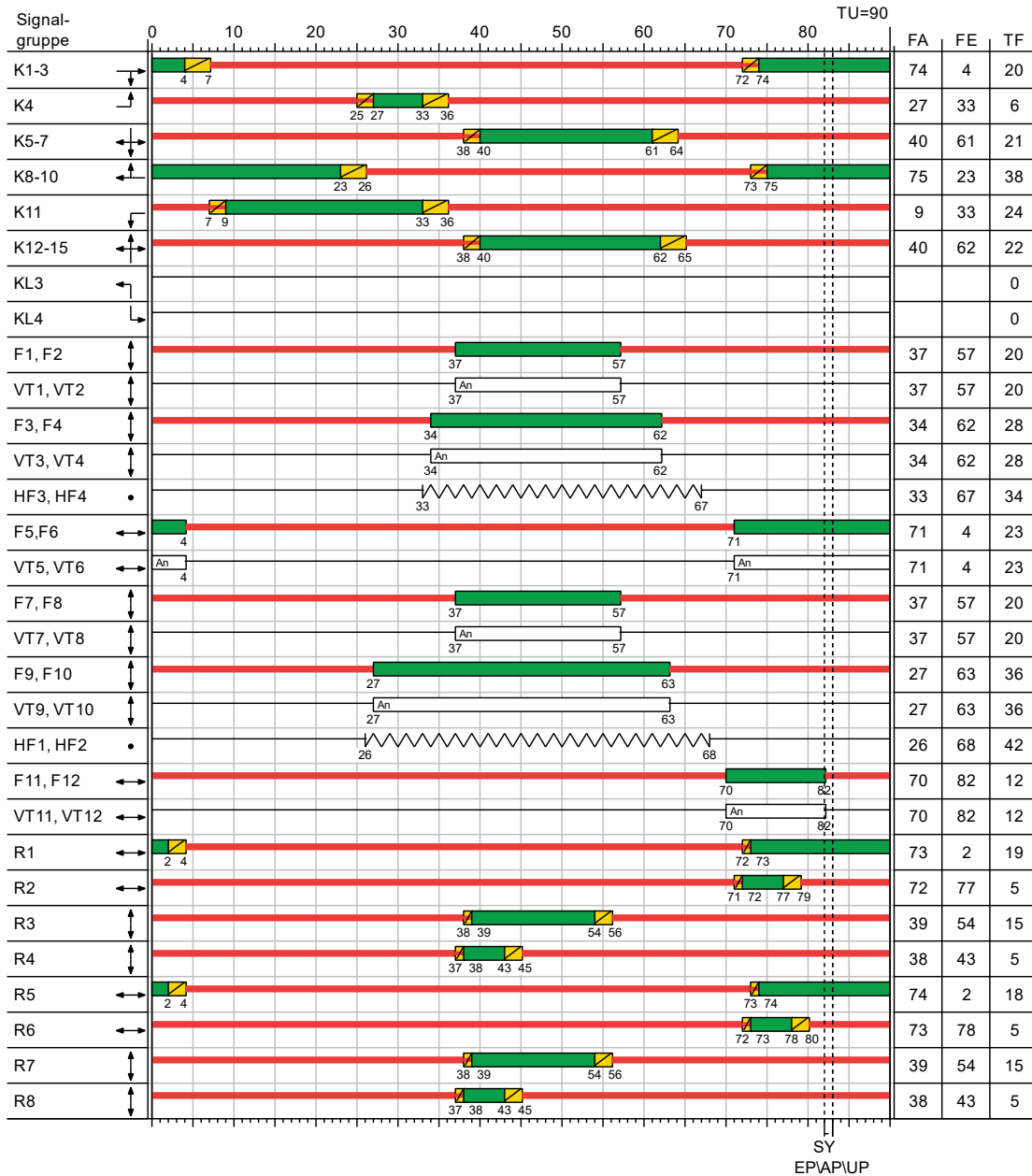


Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Granitzstraße - Rothenbachstraße				
Variante	Planfall				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	19

Signalzeitenplan SZP03 (Früh)

LISA

SZP03 (Früh)



Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Granitzstraße - Rothenbachstraße				
Variante	Planfall				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	20

HBS-Bewertung 2015



LISA

MIV - SZP03 (Früh) (TU=90) - Prognose-Planfall | Spitzenstunde am Vormittag

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>PK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]		
1	1		K1-3	20	21	70	0,233	357	8,925	2,025	1778	414	10	2,841	11,407	17,119	111,342	70,000	(x)	0,862	57,830	D		
	2		K1-3	20	21	70	0,233	370	9,250	1,949	1847	430	11	2,809	11,682	17,462	113,468		-	0,860	56,624	D		
	3		K1-3	20	21	70	0,233	371	9,275	1,949	1847	430	11	2,870	11,774	17,577	114,215		-	0,863	57,164	D		
	4		K4	6	7	84	0,078	25	0,625	1,800	2000	156	4	0,095	0,679	2,073	12,438	70,000	-	0,160	40,929	C		
2	1		K5-7	21	22	69	0,244	213	5,325	1,946	1850	451	11	0,445	4,995	8,775	55,967		-	0,472	32,619	B		
	2		K5-7, KL4	21	22	69	0,244	179	4,475	2,209	1630	175	4	7,772	12,247	18,166	176,299	40,000	x	1,023	200,066	F		
	1+2		K5-7, KL4					392	9,800	2,067	1742	375	9	14,978	24,778	33,197	211,730		-	1,045	179,114	F		
3	1		K8-10	38	39	52	0,433	654	16,350	2,171	1658	718	18	4,488	19,797	27,322	167,539		-	0,911	46,394	C		
	2		K8-10	38	39	52	0,433	723	18,075	1,897	1898	821	21	3,457	20,026	27,594	174,504		-	0,881	38,548	C		
	3		K8-10	38	39	52	0,433	722	18,050	1,897	1898	821	21	3,400	19,923	27,472	173,733		-	0,879	38,266	C		
	4		K11	24	25	66	0,278	364	9,100	1,985	1814	504	13	1,275	9,495	14,706	97,324	170,000	-	0,722	38,455	C		
4	2		K12-15	22	23	68	0,256	576	14,400	1,936	1860	476	12	52,712	67,112	80,967	533,411		-	1,210	432,142	F		
	3		K12-15, KL3	22	23	68	0,256	46	1,150	1,888	1907	235	6	0,122	1,155	2,973	18,712	70,000	-	0,196	37,335	C		
Knotenpunktssummen:								4600					5380											
Gewichtete Mittelwerte:																						0,912	105,328	
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1																								
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																								

Fußgängerverkehr - SZP03 (Früh) (TU=90)

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, Furt 2	F1, F2, F3, F4	Geteilte Furt	-	70	0,000	62	0,000	70,000	D	
2	Furt 1	F5, F6	Einzelne Furt	-	67				67,000	D	
3	Furt 1, Furt 2	F7, F8, F9, F10	Geteilte Furt	-	70	0,000	54	0,000	70,000	D	
4	Furt 1	F11, F12	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	

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>PK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[1]
x	Auslastungsgrad	[1]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[1]
Progressiv	Progressiv	[1]
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]

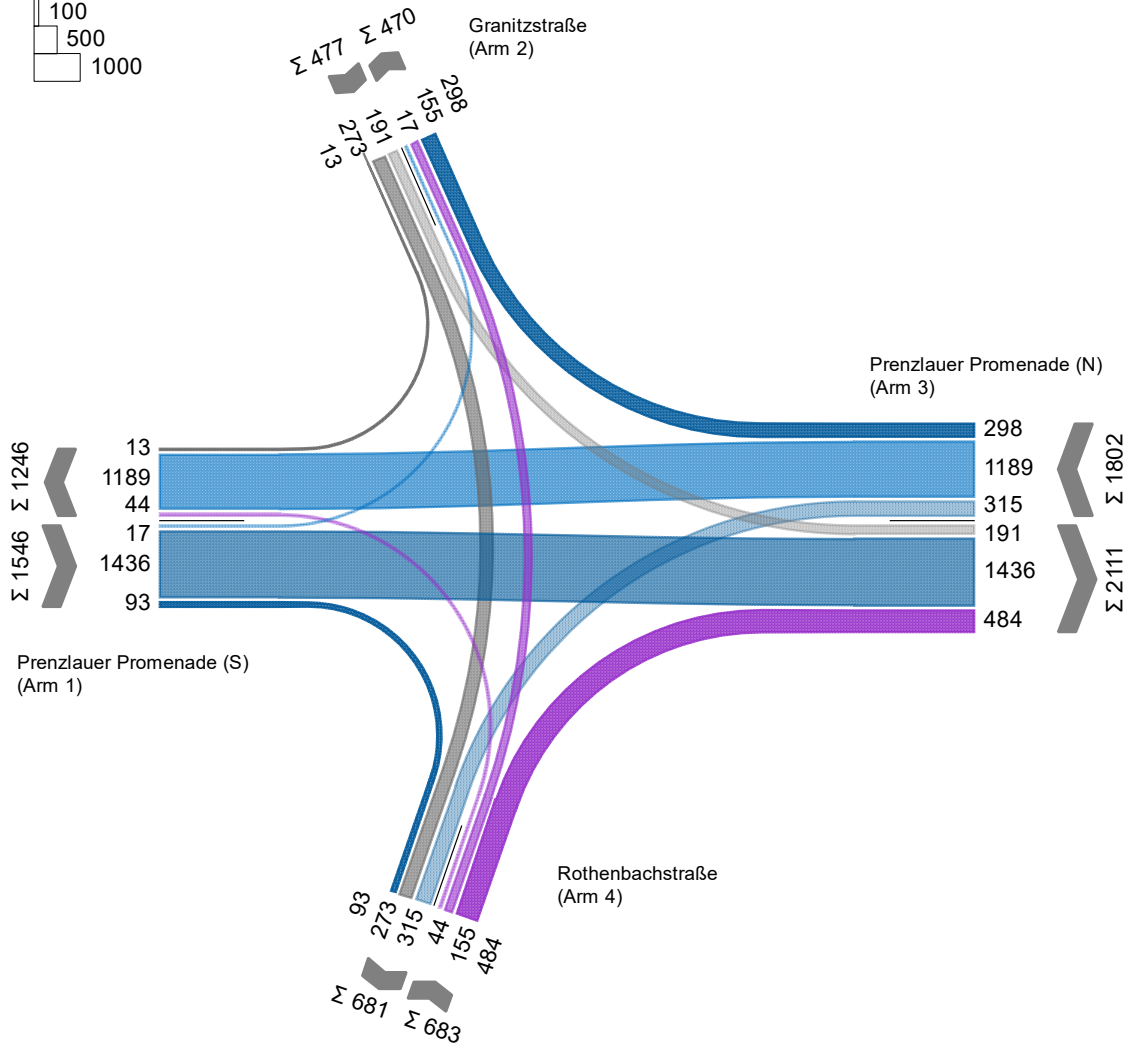
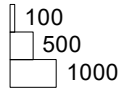
Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Granitzstraße - Rothenbachstraße					
Variante	Planfall					
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026	
Abzeichnung				Blatt	21	

Strombelastungsplan Prognose-Nullfall | Spitzenstunde

LISA

Prognose-Nullfall | Spitzenstunde am Nachmittag

von\nach	1	2	3	4
1		17	1436	93
2	13		191	273
3	1189	298		315
4	44	155	484	

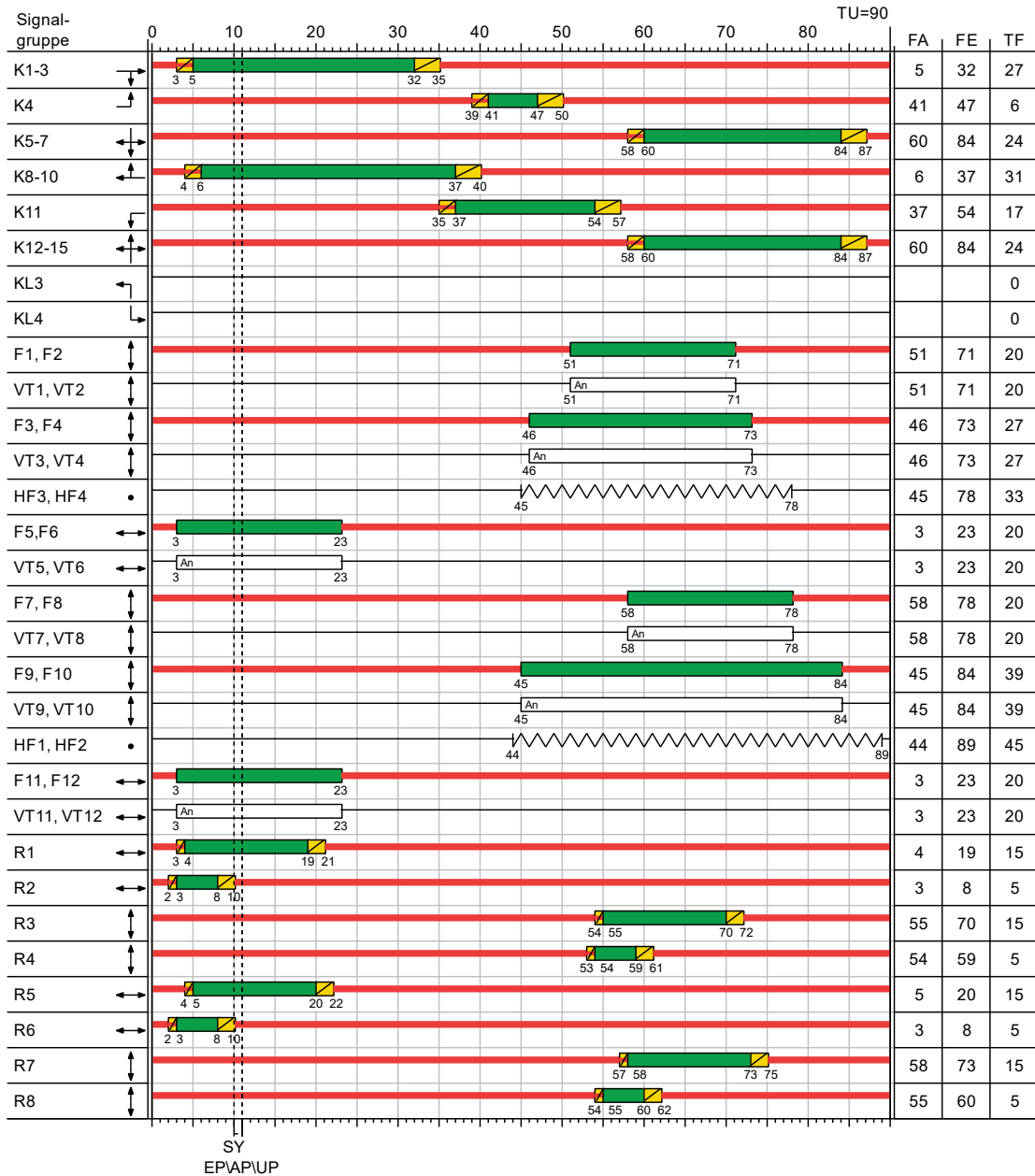


Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Granitzstraße - Rothenbachstraße				
Variante	Planfall				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	22

Signalzeitenplan SZP04 (Spät)

LISA

SZP04 (Spät)



Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Granitzstraße - Rothenbachstraße				
Variante	Planfall				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	23

HBS-Bewertung 2015



LISA

MIV - SZP04 (Spät) (TU=90) - Prognose-Planfall | Spitzenstunde am Nachmittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ta [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/U]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,95>nk [-]	x	tw [s]	QSV [-]		
1	1		K1-3	27	28	63	0,311	533	13,325	1,900	1895	589	15	4,148	16,925	23,883	145,447	70,000	(x)	0,905	55,083	D		
	2		K1-3	27	28	63	0,311	554	13,850	1,827	1970	612	15	4,166	17,447	24,511	149,272		-	0,905	54,236	D		
	3		K1-3	27	28	63	0,311	554	13,850	1,827	1970	612	15	4,166	17,447	24,511	149,272		-	0,905	54,236	D		
	4		K4	6	7	84	0,078	17	0,425	1,800	2000	156	4	0,061	0,456	1,598	9,588	70,000	-	0,109	39,990	C		
2	1		K5-7	24	25	66	0,278	300	7,500	1,900	1895	527	13	0,656	7,089	11,592	73,030		-	0,569	32,347	B		
	2		K5-7, KL4	24	25	66	0,278	226	5,650	2,105	1710	184	5	23,391	29,041	38,155	232,822	40,000	x	1,228	497,790	F		
	1+2		K5-7, KL4					526	13,150	1,990	1809	417	10	56,736	69,886	84,024	529,351		-	1,261	524,412	F		
3	1		K8-10	31	32	59	0,356	333	8,325	2,124	1695	603	15	0,613	7,286	11,851	71,106		-	0,552	26,888	B		
	2		K8-10	31	32	59	0,356	639	15,975	1,827	1970	701	18	4,520	19,754	27,271	166,080		-	0,912	50,849	D		
	3		K8-10	31	32	59	0,356	638	15,950	1,827	1970	701	18	4,433	19,627	27,120	165,161		-	0,910	50,373	D		
	4		K11	17	18	73	0,200	321	8,025	1,879	1916	383	10	2,401	10,114	15,493	97,048	170,000	-	0,838	57,167	D		
4	2		K12-15	24	25	66	0,278	664	16,600	1,879	1916	533	13	68,001	84,601	100,157	623,778		-	1,246	491,784	F		
	3		K12-15, KL3	24	25	66	0,278	44	1,100	1,800	2000	218	5	0,126	1,128	2,924	17,544	70,000	-	0,202	38,610	C		
Knotenpunktsummen:								4823			5525													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,954	163,001	
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1																								
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																								

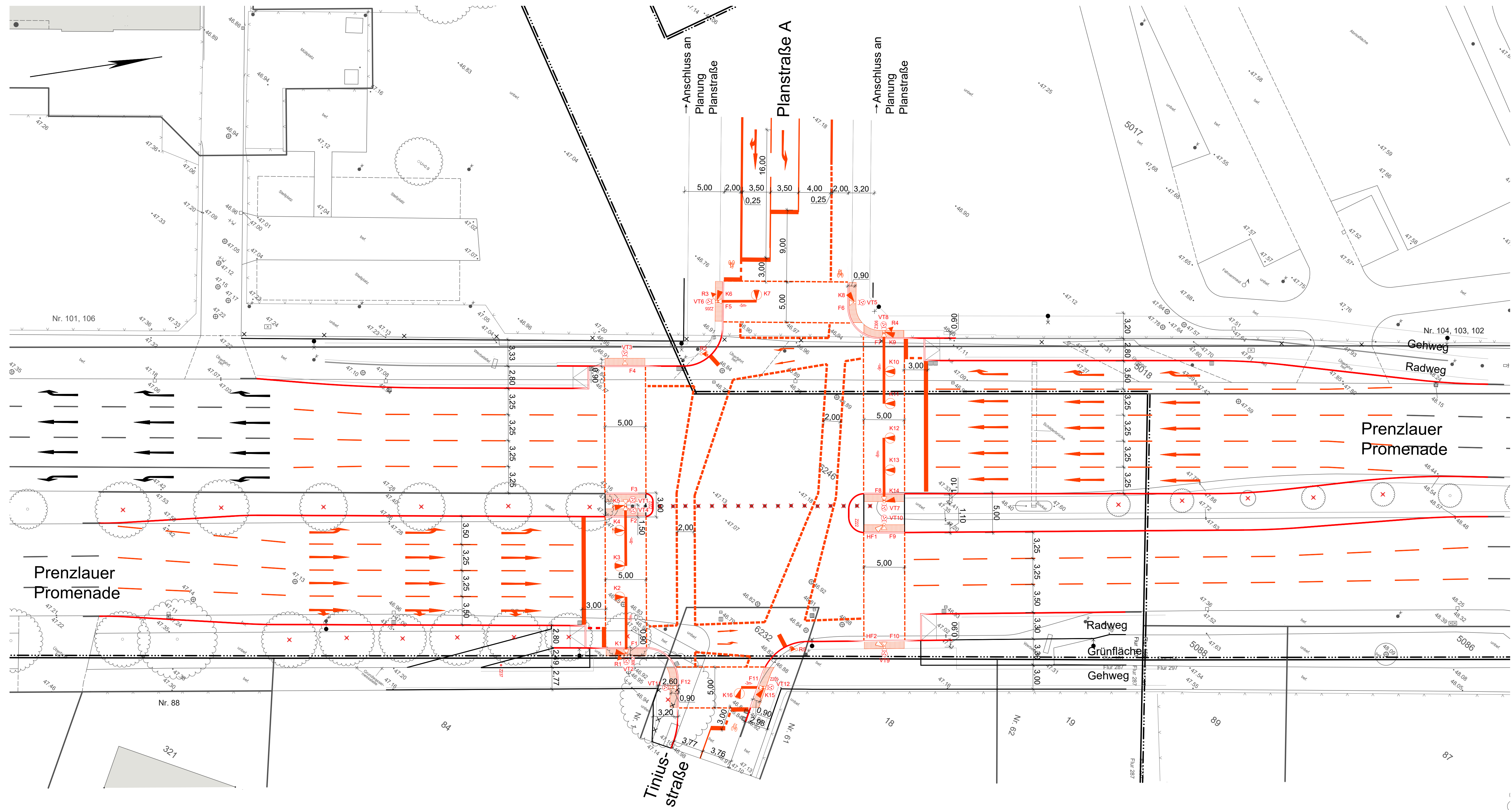
Fußgängerverkehr - SZP04 (Spät) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts1 [s]	tw1, Insel [s]	ts2 [s]	tw2, Insel [s]	twmax [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 2	F1, F2, F3, F4	Geteilte Furt	-	70	0,000	63	0,000	70,000	D	
2	Furt 1	F5, F6	Einzelne Furt	-	70				70,000	D	
3	Furt 1, Furt 2	F7, F8, F9, F10	Geteilte Furt	-	70	0,000	51	0,697	70,000	D	
4	Furt 1	F11, F12	Einzelne Furt	-	70				70,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
ta	Abflusszeit	[s]
ts	Sperrzeit	[s]
fa	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	Kfz/U
ta	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
qs	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	Kfz/U
Nge	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
Nms	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
Nms,95	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
Lx	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
Nms,95>nk	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts1	Sperrzeit 1	[s]
tw1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts2	Sperrzeit 2	[s]
tw2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
twmax	Max. Wartezeit	[s]

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Granitzstraße - Rothenbachstraße				
Variante	Planfall				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	24

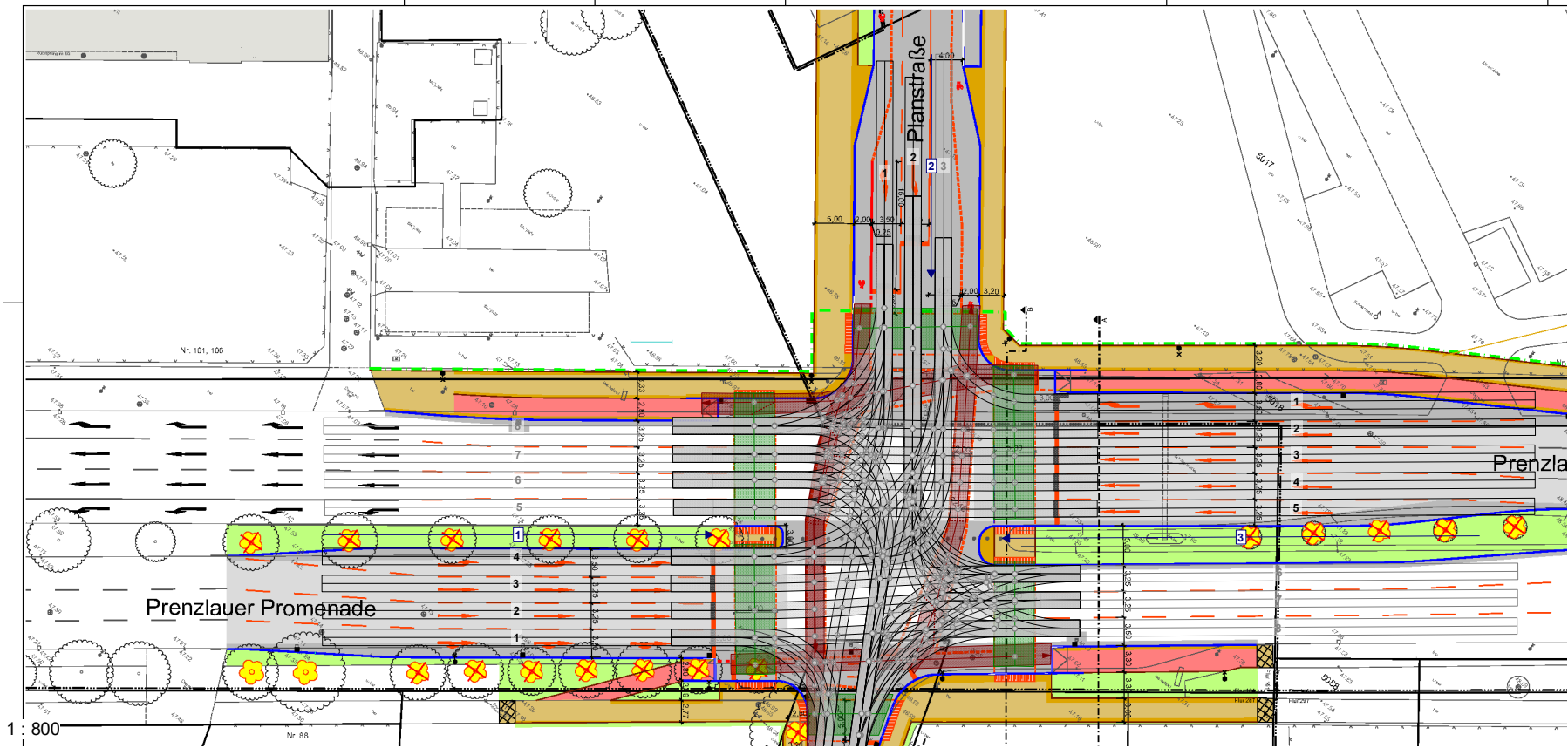
4.4 Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Planstraße (Variante ohne Linksabbieger)



a Anpassung separate Planung Planstraße A		28.11.2025	Ieka/HL
Nr.:	Änderung / Ergänzung	Datum	Name / Stelle
Entwurfsbearbeitung:			
		Datum	Zeichen
		bearbeitet 27.01.2022	diku
		gezeichnet 27.01.2022	diku
		geprüft	
 Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft <small>Ein Unternehmen der TREYSTA</small> Freiheit 6 13597 Berlin Tel. 030-887 27 67-0 Fax 030-887 27 67-99 Web: www.hoffmann-leichter.de E-Mail: info@hoffmann-leichter.de			
Vermessung:			
k. A.			
Auftraggeber:			
KRIEGER Handel SE Am Rondell 1 12529 Schönefeld			
Projekt: Umgestaltung des Knotenpunkts Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße 13189 Berlin-Pankow			
Darstellung: VORPLANUNG		Höhensystem:	k. A.
Lageplan zum Signalisierungskonzept		Koordinatensystem:	k. A.
Maßstab: 1:250	Blattgröße: 970x420	Plannummer:	E-LSA01

Konfliktdarstellung

LISA 8.2



Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_ohne LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	27

Signalgruppen

LISA 8.2

	Name	Typ	ID-Nr.	Signalisierte Ströme	Symbol	t _{fmin}	t _{smin}	Anwurf	Abwurf	V _{max} [km/h]	Dunkel/Aus = Freigabe	Farbbild Aus Gelb-Blk	Verkehrsart
1	K1-3	Kfz (3-feldig)	1	Arm 1 -> 3,4		10	1	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	X	Dunkel	Kfz
2	K4	Kfz (3-feldig)	24	Arm 1 -> 2		6	-	Rotgelb 1s	Gelb 3s	50	-	Gelbblinken	Kfz
3	K5-7	Kfz (3-feldig)	2	Arm 2 -> 1,3,4		8	1	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	-	Gelbblinken	Kfz
4	K8	Kfz (3-feldig)	14	Arm 3 -> 2		6	-	Rotgelb 1s	Gelb 3s	-	-	Gelbblinken	Kfz
5	K9-13	Kfz (3-feldig)	3	Arm 3 -> 1		10	1	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	X	Dunkel	Kfz
6	K14-15	Kfz (3-feldig)	4	Arm 4 -> 1,2,3		8	1	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	-	Gelbblinken	Kfz
7	HF1-2	Blinker (1-feldig)	15	-		-	-	-	-	-	-	Dunkel	Kfz/Rad
8	F1, F2	Fuß/Rad (2-feldig)	17	Arm 1 (quer.): Furt 1		20	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
9	VT1, VT2	Blindensignal	18	Arm 1 (quer.): Furt 1		20	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
10	F3, F4	Fuß/Rad (2-feldig)	19	Arm 1 (quer.): Furt 3		20	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
11	VT3, VT4	Blindensignal	20	Arm 1 (quer.): Furt 3		20	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
12	F5, F6	Fuß/Rad (2-feldig)	7	Arm 2 (quer.): Furt 1		10	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
13	VT5, VT6	Blindensignal	5	Arm 2 (quer.): Furt 1		10	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
14	F7, F8	Fuß/Rad (2-feldig)	8	Arm 3 (quer.): Furt 1		20	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
15	VT7, VT8	Blindensignal	6	Arm 3 (quer.): Furt 1		20	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
16	F9, F10	Fuß/Rad (2-feldig)	9	Arm 3 (quer.): Furt 2		20	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
17	VT9, VT10	Blindensignal	11	Arm 3 (quer.): Furt 2		20	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
18	F11, F12	Fuß/Rad (2-feldig)	10	Arm 4 (quer.): Furt 2		10	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
19	VT11, VT12	Blindensignal	16	Arm 4 (quer.): Furt 2		10	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
20	R1	Rad mit Gelb (3-feldig)	13	Arm 4 (quer.): Furt 1		5	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	X	Dunkel	Rad
21	R2	Rad mit Gelb (3-feldig)	12	Arm 1 (quer.): Furt 2		5	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad
22	R3	Rad mit Gelb (3-feldig)	21	Arm 4 (quer.): Furt 3		5	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	X	Dunkel	Rad
23	R4	Rad mit Gelb (3-feldig)	22	Arm 2 (quer.): Furt 3		5	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad
24	R5	Rad mit Gelb (3-feldig)	23	Arm 3 (quer.): Furt 4		5	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_ohne LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	28

Unverträglichkeitsmatrix

LISA

		EINFAHREND																								
		K1-3	K4	K5-7	K8	K9-13	K14-15	HF1-2	F1, F2	VT1, VT2	F3, F4	VT3, VT4	F5, F6	VT5, VT6	F7, F8	VT7, VT8	F9, F10	VT9, VT10	F11, F12	VT11, VT12	R1	R2	R3	R4	R5	
RÄUMEND	K1-3	↕	■	-	X	-	-	X	-	X	X	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	X	X	-	X	
	K4	↕	-	■	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	X	-
	K5-7	↔	X	X	■	-	X	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-
	K8	↕	-	X	-	■	-	X	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X
	K9-13	←	-	X	X	-	■	X	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	X	X	-	X
	K14-15	↔	X	X	-	X	X	■	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-
	HF1-2	•	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	F1, F2	↕	X	X	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-
	VT1, VT2	↕	X	X	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-
	F3, F4	↕	-	-	-	-	X	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	VT3, VT4	↕	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	F5, F6	↔	-	X	X	X	-	X	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	X
	VT5, VT6	↔	-	X	X	X	-	X	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	X
	F7, F8	↕	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	VT7, VT8	↕	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	F9, F10	↕	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	X	-	-	-	-
	VT9, VT10	↕	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	X	-	-	-	-
	F11, F12	↔	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	X	X	-
	VT11, VT12	↔	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	X	X	-	-
	R1	→	-	-	X	-	-	X	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	■	X	X	-	X
R2	↓	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	■	-	X	-	
R3	↓	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	X	X	X	-	■	X	-	
R4	←	-	X	X	X	-	X	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	X	X	■	X	
R5	↑	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	■	

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße					
Variante	Planfall_ohne LA in Tiniusstraße					
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026	
Abzeichnung				Blatt	29	

Zwischenzeitenmatrix ZZM

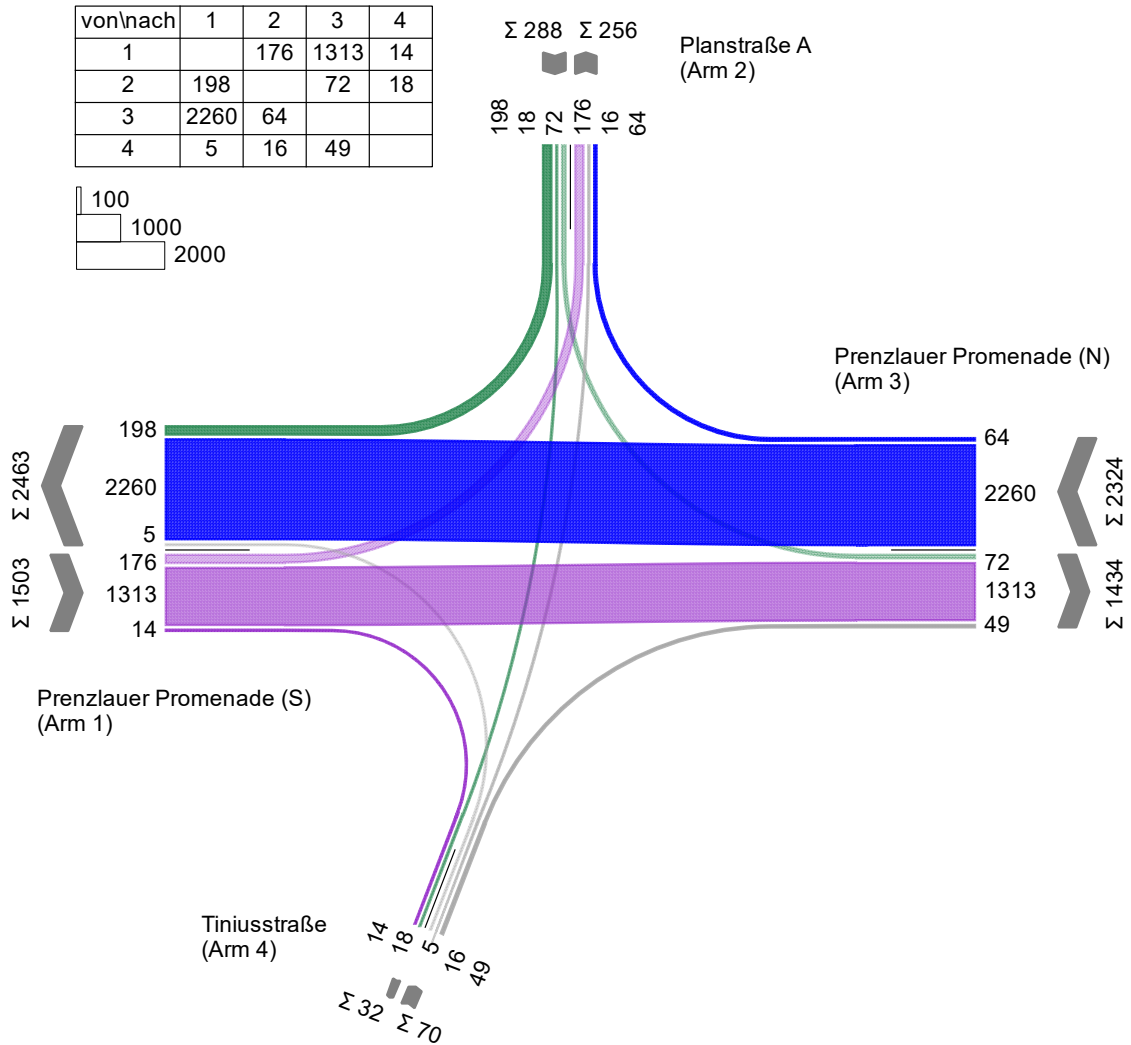
LISA

		EINFAHREND																									
		K1-3	K4	K5-7	K8	K9-13	K14-15	HF1-2	F1, F2	VT1, VT2	F3, F4	VT3, VT4	F5, F6	VT5, VT6	F7, F8	VT7, VT8	F9, F10	VT9, VT10	F11, F12	VT11, VT12	R1	R2	R3	R4	R5		
RÄUMEND	K1-3	→	■	-	4	-	-	5	-	5	5	-	-	-	-	-	8	8	-	-	-	-	4	4	-	7	
	K4	↕	-	■	6	12	11	6	-	5	5	-	-	14	14	-	-	-	-	-	-	-	4	-	11	-	
	K5-7	↔	11	9	■	-	9	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	-	9	9	7	-	-	5	-	
	K8	↕	-	4	-	■	-	4	-	-	-	-	6	6	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	5	4	
	K9-13	←	-	4	5	-	■	4	-	-	-	8	8	-	-	5	5	-	-	-	-	-	7	5	-	4	
	K14-15	↔	6	8	-	8	10	■	-	-	-	-	9	9	-	-	-	-	-	5	5	4	-	-	7	-	
	HF1-2	•	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	F1, F2	↕	16	16	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	-
	VT1, VT2	↕	16	16	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-	-	-
	F3, F4	↕	-	-	-	-	13	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	
	VT3, VT4	↕	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	
	F5, F6	↔	-	12	16	15	-	11	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	10	
	VT5, VT6	↔	-	12	16	15	-	11	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	10	
	F7, F8	↕	-	-	-	19	19	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	19	-	
	VT7, VT8	↕	-	-	-	19	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	19	-	
	F9, F10	↕	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	9	-	-	-	-	
	VT9, VT10	↕	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	9	-	-	-	-	
	F11, F12	↔	-	-	5	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	1	10	-	-
	VT11, VT12	↔	-	-	5	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	1	10	-	-
	R1	→	-	-	3	-	-	6	-	3	3	-	-	-	-	-	-	10	10	-	-	■	3	3	-	7	
R2	↓	8	6	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3	■	-	3	-		
R3	↓	12	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	15	15	-	-	-	-	14	14	11	-	■	10	-		
R4	←	-	3	6	3	-	3	-	-	-	10	10	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	8	6	■	3	
R5	↑	3	-	-	10	8	-	-	-	-	-	-	12	12	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	11	■	
min. Frei		10	6	8	6	10	8	-	20	20	20	20	10	10	20	20	20	20	10	10	5	5	5	5	5	5	

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße					
Variante	Planfall_ohne LA in Tiniusstraße					
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026	
Abzeichnung				Blatt	30	

LISA

Prognose-Planfall - Spitzenstunde am Vormittag

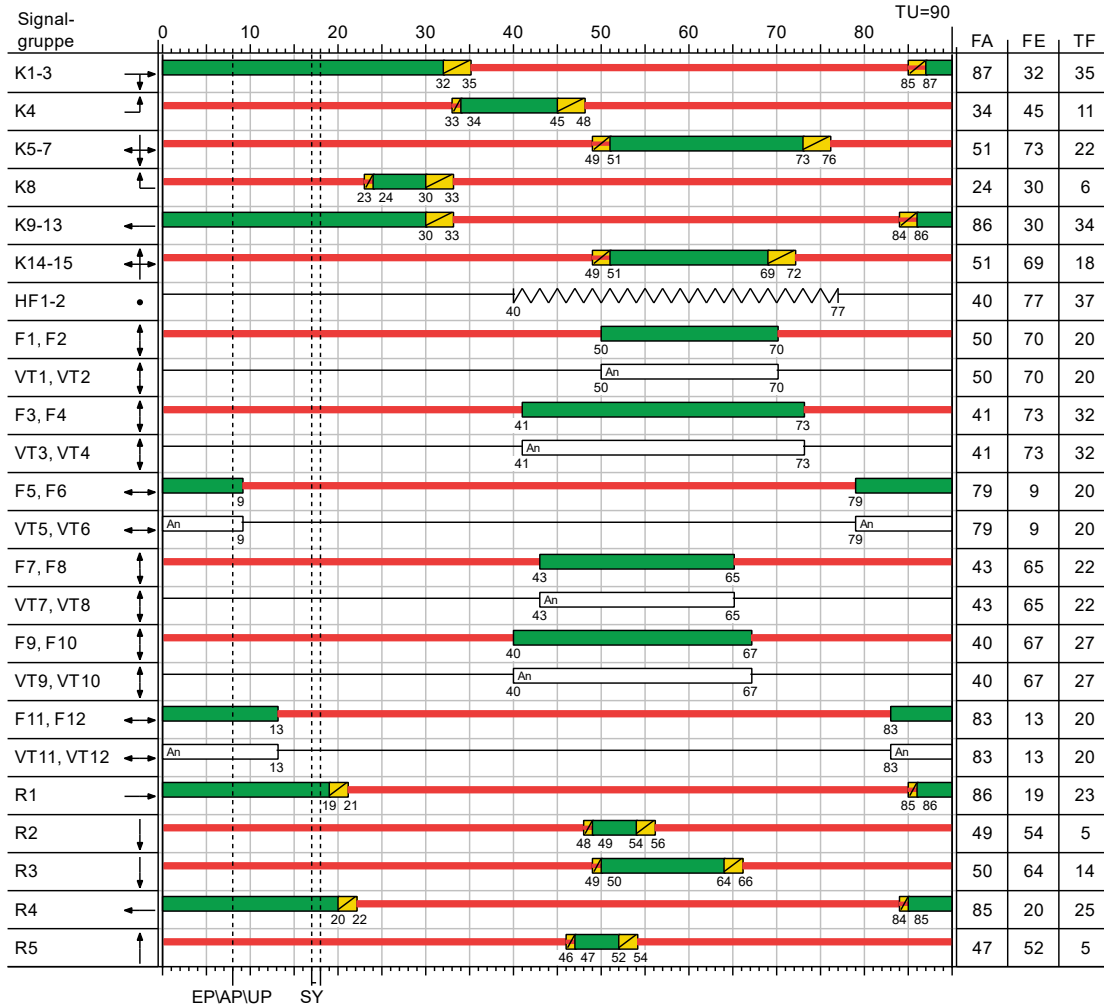


Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_ohne LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	31

Signalzeitenplan SZP 03 (Früh)

LISA

SZP 03 (Früh)



— Dunkel/Aus Gelb GelbBlinken Gruen Rot Rotgelb Ton

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_ohne LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	32

HBS-Bewertung 2015



LISA

MIV - SZP 03 (Früh) (TU=90) - Prognose-Planfall - Spitzenstunde am Vormittag

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>PK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	
1	1	→	K1-3	35	36	55	0,400	440	11,000	1,938	1858	743	19	0,722	9,370	14,547	93,130		-	0,592	24,724	B	
	2	→	K1-3	35	36	55	0,400	443	11,075	1,919	1876	750	19	0,719	9,421	14,612	93,458		-	0,591	24,666	B	
	3	→	K1-3	35	36	55	0,400	444	11,100	1,919	1876	750	19	0,722	9,448	14,646	93,676		-	0,592	24,692	B	
	4	↑	K4	11	12	79	0,133	176	4,400	2,124	1695	225	6	1,679	5,937	10,058	60,348	40,000	(x)	0,782	64,616	D	
2	1	↓	K5-7	22	23	68	0,256	216	5,400	2,265	1589	407	10	0,563	5,213	9,074	58,800	50,000	(x)	0,531	33,808	B	
	2	↓	K5-7	22	23	68	0,256	72	1,800	2,258	1594	408	10	0,107	1,509	3,587	22,878		-	0,176	27,028	B	
3	1	↖	K8	6	7	84	0,078	64	1,600	2,215	1625	127	3	0,500	2,036	4,449	28,563	40,000	-	0,504	53,992	D	
	2	←	K9-13	34	35	56	0,389	565	14,125	1,903	1892	737	18	1,616	13,916	20,225	128,267		-	0,767	31,837	B	
	3	←	K9-13	34	35	56	0,389	565	14,125	1,903	1892	737	18	1,616	13,916	20,225	128,267		-	0,767	31,837	B	
	4	←	K9-13	34	35	56	0,389	565	14,125	1,903	1892	737	18	1,616	13,916	20,225	128,267		-	0,767	31,837	B	
	5	←	K9-13	34	35	56	0,389	565	14,125	1,903	1892	737	18	1,616	13,916	20,225	128,267	40,000	(x)	0,767	31,837	B	
4	1	↘	K14-15	18	19	72	0,211	70	1,750	2,096	1718	351	9	0,124	1,576	3,699	23,548		-	0,199	30,991	B	
Knotenpunktsummen:								4185				6709											
Gewichtete Mittelwerte:																					0,676	31,294	
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1																							
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																							

Fußgängerverkehr - SZP 03 (Früh) (TU=90)

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, Furt 3	F1, F2, F3, F4	Geteilte Furt	-	70	0,000		0,000	70,000	D	
2	Furt 1	F5, F6	Einzelne Furt	-	70				70,000	D	
3	Furt 1, Furt 2	F7, F8, F9, F10	Geteilte Furt	-	68	0,000	63	0,000	68,000	D	
4	Furt 2	F11, F12	Einzelne Furt	-	70				70,000	D	

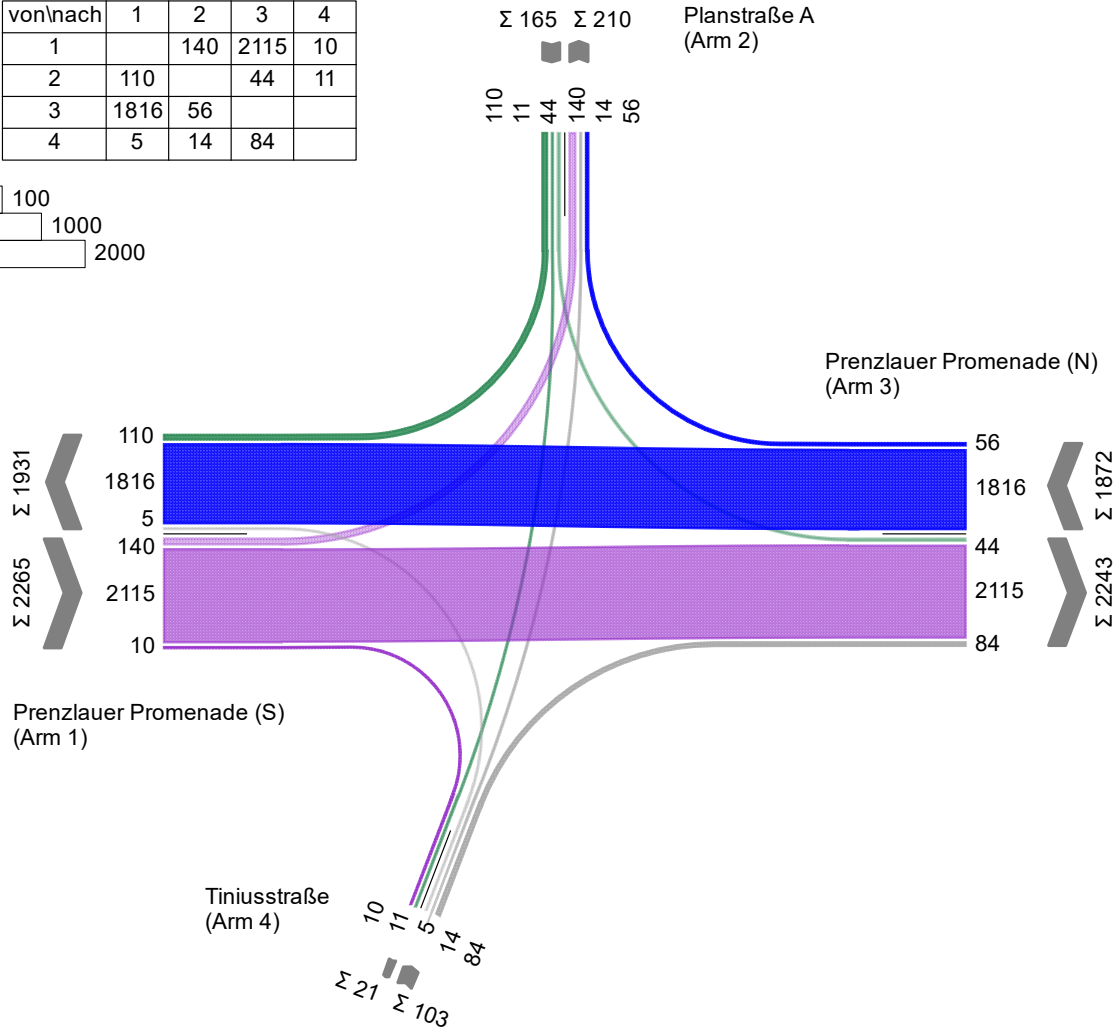
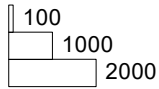
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
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>PK}	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]

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße					
Variante	Planfall_ohne LA in Tiniusstraße					
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026	
Abzeichnung				Blatt	33	

LISA

Prognose-Planfall - Spitzenstunde am Nachmittag

von/nach	1	2	3	4
1		140	2115	10
2	110		44	11
3	1816	56		
4	5	14	84	

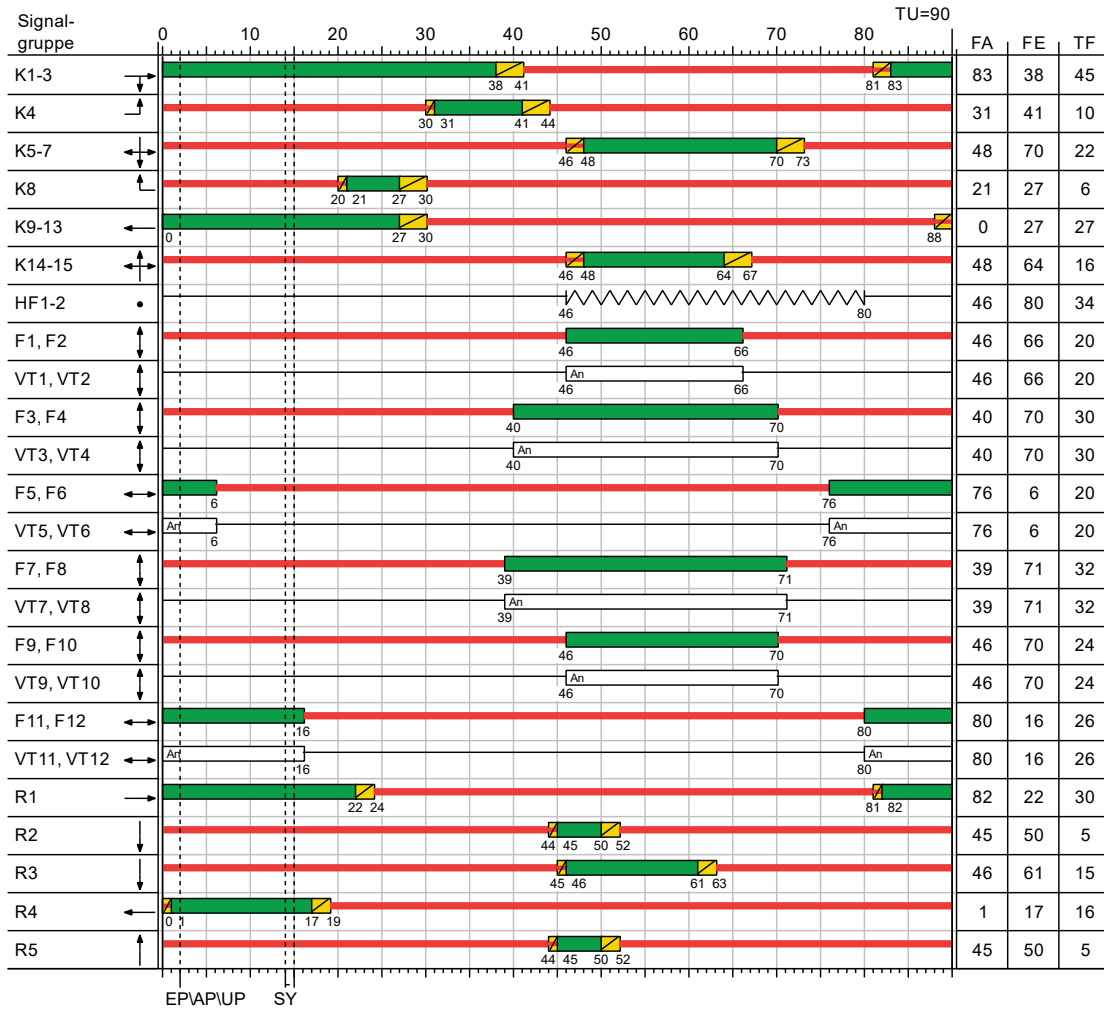


Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_ohne LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	34

Signalzeitenplan SZP 04 (Spät)

LISA

SZP 04 (Spät)



— Dunkel/Aus Gelb GelbBlinken Gruen Rot Rotgelb Ton

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_ohne LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	35

HBS-Bewertung 2015



LISA

MIV - SZP 04 (Spät) (TU=90) - Prognose-Planfall - Spitzenstunde am Nachmittag

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>PK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	
1	1	→	K1-3	45	46	45	0,511	708	17,700	1,833	1964	1004	25	1,185	14,714	21,201	129,241		-	0,705	21,069	B	
	2	→	K1-3	45	46	45	0,511	708	17,700	1,829	1968	1006	25	1,180	14,698	21,182	129,125		-	0,704	21,029	B	
	3	→	K1-3	45	46	45	0,511	709	17,725	1,829	1968	1006	25	1,185	14,733	21,225	129,388		-	0,705	21,061	B	
	4	↑	K4	10	11	80	0,122	140	3,500	2,283	1577	192	5	1,282	4,655	8,304	53,561	40,000	(x)	0,729	62,113	D	
2	1	↓	K5-7	22	23	68	0,256	121	3,025	2,250	1600	410	10	0,209	2,643	5,392	34,778	50,000	-	0,295	28,779	B	
	2	↓	K5-7	22	23	68	0,256	44	1,100	2,268	1587	406	10	0,061	0,903	2,510	16,084		-	0,108	26,158	B	
3	1	↖	K8	6	7	84	0,078	56	1,400	2,070	1739	136	3	0,347	1,681	3,874	23,244	40,000	-	0,412	48,709	C	
	2	←	K9-13	27	28	63	0,311	454	11,350	1,831	1966	611	15	1,420	11,590	17,348	105,857		-	0,743	36,149	C	
	3	←	K9-13	27	28	63	0,311	454	11,350	1,831	1966	611	15	1,420	11,590	17,348	105,857		-	0,743	36,149	C	
	4	←	K9-13	27	28	63	0,311	454	11,350	1,831	1966	611	15	1,420	11,590	17,348	105,857		-	0,743	36,149	C	
	5	←	K9-13	27	28	63	0,311	454	11,350	1,831	1966	611	15	1,420	11,590	17,348	105,857	40,000	(x)	0,743	36,149	C	
4	1	↘	K14-15	16	17	74	0,189	103	2,575	2,049	1757	330	8	0,226	2,447	5,093	30,833		-	0,312	33,984	B	
Knotenpunktsummen:								4405				6934											
Gewichtete Mittelwerte:																					0,691	29,499	
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1																							
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																							

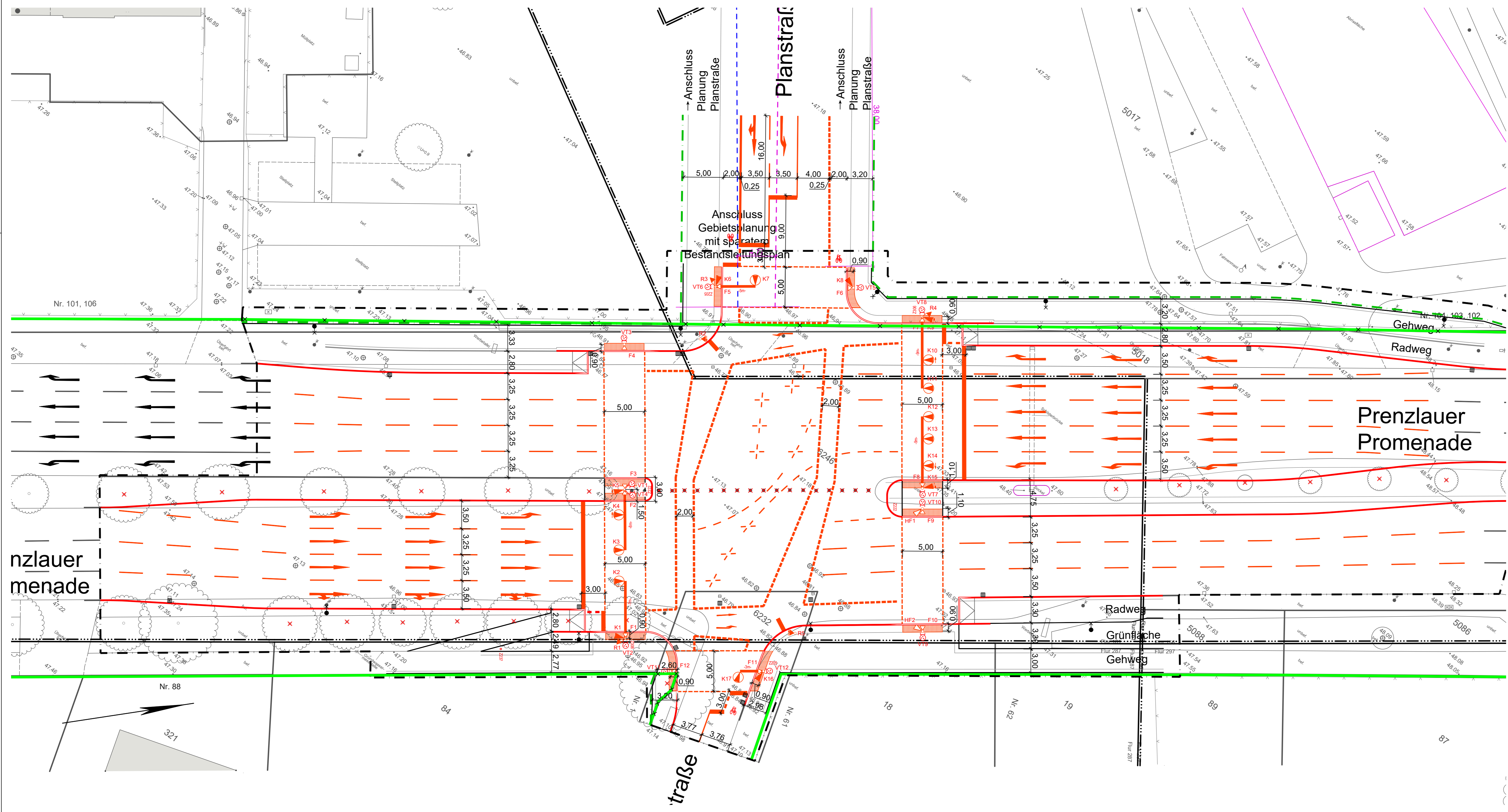
Fußgängerverkehr - SZP 04 (Spät) (TU=90)

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, Furt 3	F1, F2, F3, F4	Geteilte Furt	-	70	0,000	60	0,000	70,000	D	
2	Furt 1	F5, F6	Einzelne Furt	-	70				70,000	D	
3	Furt 1, Furt 2	F7, F8, F9, F10	Geteilte Furt	-	58	0,000	66	0,000	66,000	D	
4	Furt 2	F11, F12	Einzelne Furt	-	64				64,000	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>PK}	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]

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße					
Variante	Planfall_ohne LA in Tiniusstraße					
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026	
Abzeichnung				Blatt	36	

4.5 Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Planstraße (Variante mit Linksabbieger)



a Anpassung Anschlussbereich Planstraße A zum B-Planverfahren		14.11.2025	leka / HL
Nr.:	Änderung / Ergänzung	Datum	Name / Stelle
Entwurfsbearbeitung:			
 HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft <small>Ein Unternehmen der TREYSTA</small>		Datum	Zeichen
bearbeitet	27.01.2022	diku	
gezeichnet	27.01.2022	diku	
geprüft	16.02.2022	ts	
Vermessung:			
k. A.			
Auftraggeber:			
KRIEGER Handels SE Am Rondell 1 12529 Schönefeld			
Projekt: Umgestaltung des Knotenpunkts Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße 13189 Berlin-Pankow			
Darstellung:	VORPLANUNG		Höhenystem:
	Lageplan der Verkehrsanlagen		k. A.
Maßstab:	1:250	Blattgröße:	Koordinatensystem:
		970x420	k. A.
			Plannummer:
			Rotplan

Signalgruppen

LISA 8.2

	Name	Typ	ID-Nr.	Signalisierte Ströme	Symbol	t _{fmin}	t _{smin}	Anwurf	Abwurf	V _{max} (km/h)	Dunkel/Aus = Freigabe	Farbbild Aus Gelb-Blk	Verkehrsart
1	K1-3	Kfz (3-feldig)	1	Arm 1 -> 3,4		10	1	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	X	Dunkel	Kfz
2	K4	Kfz (3-feldig)	24	Arm 1 -> 2		6	-	Rotgelb 1s	Gelb 3s	50	-	Gelbblinken	Kfz
3	K5-7	Kfz (3-feldig)	2	Arm 2 -> 1,3,4		8	1	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	-	Gelbblinken	Kfz
4	K8	Kfz (3-feldig)	14	Arm 3 -> 2		6	-	Rotgelb 1s	Gelb 3s	50	-	Dunkel	Kfz
5	K9-11	Kfz (3-feldig)	3	Arm 3 -> 1		10	1	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	X	Dunkel	Kfz
6	K12	Kfz (3-feldig)	25	Arm 3 -> 4		8	-	Rotgelb 1s	Gelb 3s	50	-	Gelbblinken	Kfz
7	K13-14	Kfz (3-feldig)	4	Arm 4 -> 1,2,3		8	1	Rotgelb 2s	Gelb 3s	50	-	Gelbblinken	Kfz
8	HF1-2	Blinker (1-feldig)	15	-		-	-	-	-	-	-	Dunkel	Kfz,Rad
9	F1, F2	Fuß/Rad (2-feldig)	17	Arm 1 (quer.): Furt 1		15	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
10	VT1, VT2	Blindensignal	18	Arm 1 (quer.): Furt 1		15	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
11	F3, F4	Fuß/Rad (2-feldig)	19	Arm 1 (quer.): Furt 3		15	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
12	VT3, VT4	Blindensignal	20	Arm 1 (quer.): Furt 3		15	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
13	F5, F6	Fuß/Rad (2-feldig)	7	Arm 2 (quer.): Furt 1		10	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
14	VT5, VT6	Blindensignal	5	Arm 2 (quer.): Furt 1		10	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
15	F7, F8	Fuß/Rad (2-feldig)	8	Arm 3 (quer.): Furt 1		15	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
16	VT7, VT8	Blindensignal	6	Arm 3 (quer.): Furt 1		15	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
17	F9, F10	Fuß/Rad (2-feldig)	9	Arm 3 (quer.): Furt 2		15	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
18	VT9, VT10	Blindensignal	11	Arm 3 (quer.): Furt 2		15	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
19	F11, F12	Fuß/Rad (2-feldig)	10	Arm 4 (quer.): Furt 2		10	1	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
20	VT11, VT12	Blindensignal	16	Arm 4 (quer.): Furt 2		10	-	-	-	-	-	Aus	Fußg.
21	R1	Rad mit Gelb (3-feldig)	13	Arm 4 (quer.): Furt 1		5	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	X	Dunkel	Rad
22	R2	Rad mit Gelb (3-feldig)	12	Arm 1 (quer.): Furt 2		5	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad
23	R3	Rad mit Gelb (3-feldig)	21	Arm 4 (quer.): Furt 3		5	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	X	Dunkel	Rad
24	R4	Rad mit Gelb (3-feldig)	22	Arm 2 (quer.): Furt 3		5	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad
25	R5	Rad mit Gelb (3-feldig)	23	Arm 3 (quer.): Furt 4		5	-	Rotgelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße						
Variante	Planfall_mit LA in Tiniusstraße						
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026		
Abzeichnung				Blatt	40		

Unverträglichkeitsmatrix

LISA

		EINFAHREND																									
		K1-3	K4	K5-7	K8	K9-11	K12	K13-14	HF1-2	F1, F2	VT1, VT2	F3, F4	VT3, VT4	F5, F6	VT5, VT6	F7, F8	VT7, VT8	F9, F10	VT9, VT10	F11, F12	VT11, VT12	R1	R2	R3	R4	R5	
RÄUMEND	K1-3	■	-	X	-	-	X	X	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	X	X	-	X	
	K4	-	■	X	X	X	-	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	
	K5-7	X	X	■	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-
	K8	-	X	-	■	-	-	X	-	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X
	K9-11	-	X	X	-	■	-	X	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	X
	K12	X	-	X	-	-	■	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	X	-	-	-	-	X
	K13-14	X	X	-	X	X	X	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-
	HF1-2	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	F1, F2	X	X	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
	VT1, VT2	X	X	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
	F3, F4	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	VT3, VT4	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	F5, F6	-	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	X
	VT5, VT6	-	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	X
	F7, F8	-	-	-	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	VT7, VT8	-	-	-	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	F9, F10	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	X	-	-	-	-
	VT9, VT10	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	X	-	-	-	-
	F11, F12	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	X	X	-
	VT11, VT12	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	X	X	-	-
	R1	-	-	X	-	-	X	X	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	■	X	X	-	X
	R2	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	■	-	X	-
	R3	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	X	X	X	-	■	X	-
	R4	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	■	X
R5	X	-	-	X	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	■	

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße					
Variante	Planfall_mit LA in Tiniusstraße					
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026	
Abzeichnung				Blatt	41	

Zwischenzeitenmatrix ZZM

LISA

		EINFAHREND																											
		K1-3	K4	K5-7	K8	K9-11	K12	K13-14	HF1-2	F1, F2	VT1, VT2	F3, F4	VT3, VT4	F5, F6	VT5, VT6	F7, F8	VT7, VT8	F9, F10	VT9, VT10	F11, F12	VT11, VT12	R1	R2	R3	R4	R5			
RÄUMEND	K1-3	■	-	4	-	-	4	5	-	5	5	-	-	-	-	-	-	8	8	-	-	-	4	4	-	7			
	K4	-	■	5	9	7	-	4	-	4	4	-	-	11	11	-	-	-	-	-	-	-	4	4	8	-			
	K5-7	↔	10	9	■	-	8	10	-	-	-	-	-	6	6	-	-	-	-	10	10	7	-	-	5	-			
	K8	↔	-	4	-	■	-	-	4	-	-	-	-	7	7	4	4	-	-	-	-	-	-	-	4	4			
	K9-11	←	-	4	6	-	■	-	5	-	-	-	8	8	-	-	5	5	-	-	-	-	-	7	5	-	4		
	K12	↔	8	-	5	-	-	■	6	-	-	-	-	-	-	-	4	4	-	-	10	10	7	-	-	-	4		
	K13-14	↔	4	6	-	7	6	4	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	4	-	-	6	-		
	HF1-2	·	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	F1, F2	↕	17	17	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	-	-	-	-		
	VT1, VT2	↕	17	17	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	-	-	-	-		
	F3, F4	↕	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-		
	VT3, VT4	↕	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-		
	F5, F6	↔	-	12	16	14	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	10		
	VT5, VT6	↔	-	12	16	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	10		
	F7, F8	↕	-	-	-	20	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	-	20	-		
	VT7, VT8	↕	-	-	-	20	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	-	-	-	20	-		
	F9, F10	↕	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	8	-	-	-	-		
	VT9, VT10	↕	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	8	-	-	-	-		
	F11, F12	↔	-	-	6	-	-	7	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	-	1	4	-	-	
	VT11, VT12	↔	-	-	6	-	-	7	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	1	4	-	-	
R1	→	-	-	3	-	-	3	6	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■	3	3	-	7			
R2	↓	8	6	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3	■	-	3	-	
R3	↓	12	8	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	14	14	11	-	■	3	-	
R4	←	-	3	7	3	-	-	3	-	-	-	12	12	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	9	7	■	3		
R5	↑	3	-	-	10	8	4	-	-	-	-	-	-	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	9	■
min. Frei		10	6	8	6	10	8	8	-	15	15	15	15	10	10	15	15	15	15	15	10	10	5	5	5	5	5		

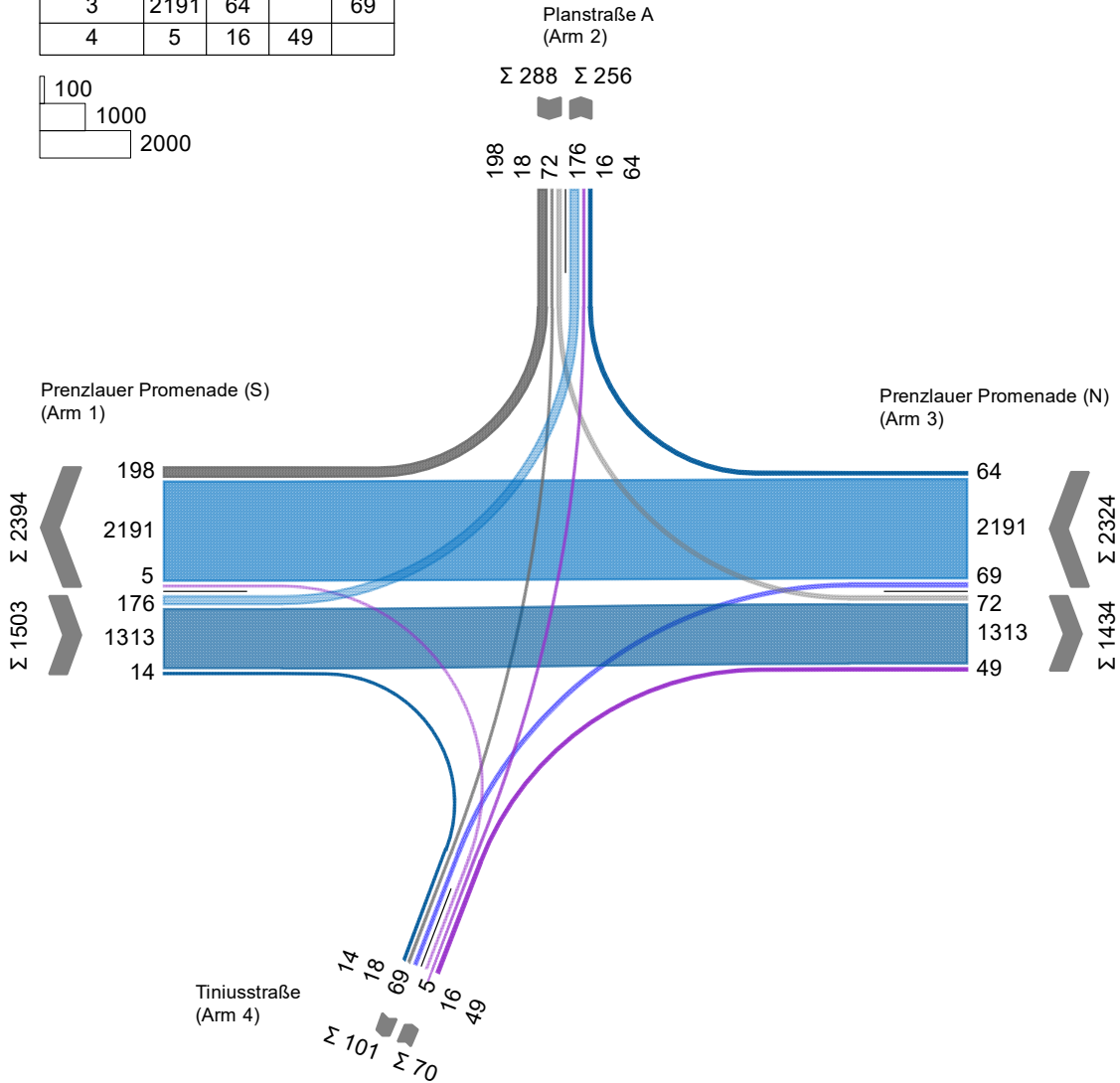
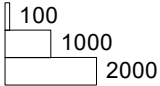
Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße					
Variante	Planfall_mit LA in Tiniusstraße					
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026	
Abzeichnung				Blatt	42	

Strombelastungsplan | Frühspitze

LISA

Prognose - Planfall 2 | Spitzenstunde am Vormittag

von\nach	1	2	3	4
1		176	1313	14
2	198		72	18
3	2191	64		69
4	5	16	49	

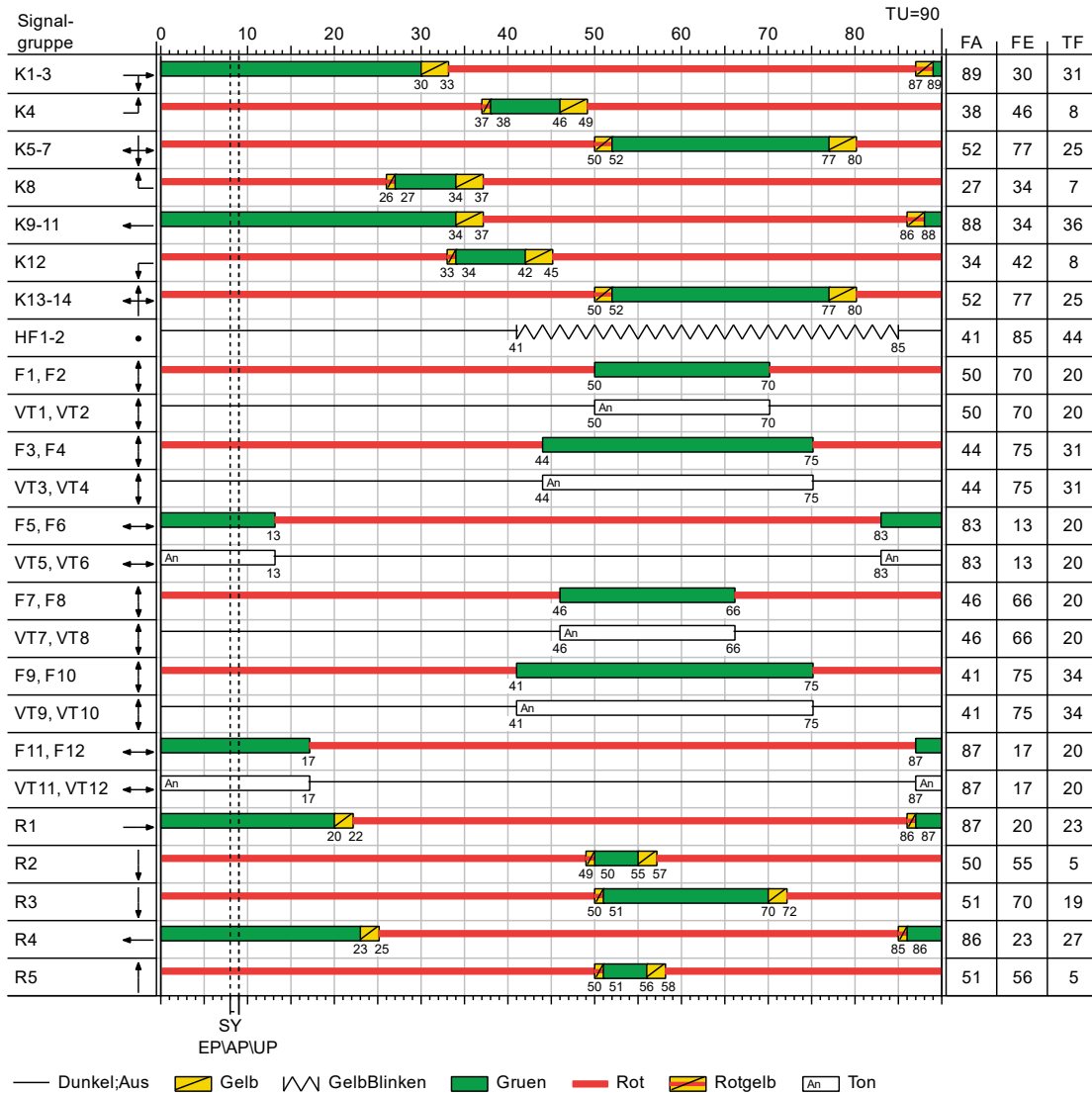


Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_mit LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	43

Signalzeitenplan SZP 03 (Früh)

LISA

SZP 03 (Früh)



Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_mit LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	44

HBS-Bewertung 2015



LISA

MIV - SZP 03 (Früh) (TU=90) - Prognose - Planfall 2 | Spitzenstunde am Vormittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _e [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 [-]	
1	1	→	K1-3	31	32	59	0,356	439	10,975	1,821	1977	704	18	0,825	9,911	15,235	91,410		-	0,624	28,212	B	
	2	→	K1-3	31	32	59	0,356	444	11,100	1,800	2000	712	18	0,825	10,015	15,367	92,202		-	0,624	28,164	B	
	3	→	K1-3	31	32	59	0,356	444	11,100	1,800	2000	712	18	0,825	10,015	15,367	92,202		-	0,624	28,164	B	
	4	↑	K4	8	9	82	0,100	176	4,400	2,124	1695	170	4	8,285	12,685	18,709	112,254	40,000	(x)	1,035	215,947	F	
2	1	↓	K5-7	25	26	65	0,289	216	5,400	2,265	1589	459	11	0,444	4,888	8,627	55,903		-	0,471	29,815	B	
	2	↓	K5-7	25	26	65	0,289	72	1,800	2,258	1594	461	12	0,092	1,432	3,456	22,042		-	0,156	24,540	B	
3	1	↖	K8	7	8	83	0,089	64	1,600	2,215	1625	145	4	0,391	1,908	4,244	27,246	40,000	-	0,441	48,580	C	
	2	←	K9-11	36	37	54	0,411	731	18,275	1,888	1907	784	20	5,654	23,101	31,230	196,562		-	0,932	51,266	D	
	3	←	K9-11	36	37	54	0,411	730	18,250	1,888	1907	784	20	5,591	23,003	31,114	195,832		-	0,931	50,960	D	
	4	←	K9-11	36	37	54	0,411	730	18,250	1,888	1907	784	20	5,591	23,003	31,114	195,832		-	0,931	50,960	D	
	5	↙	K12	8	9	82	0,100	69	1,725	2,074	1736	174	4	0,327	1,944	4,302	29,735	40,000	-	0,397	44,723	C	
4	1	↘	K13-14	25	26	65	0,289	70	1,750	2,008	1793	500	13	0,081	1,394	3,391	20,346		-	0,140	24,927	B	
Knotenpunktssummen:								4185				6389											
Gewichtete Mittelwerte:																					0,772	48,608	
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1																			
				(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																			

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 _e	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrstärke	[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>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

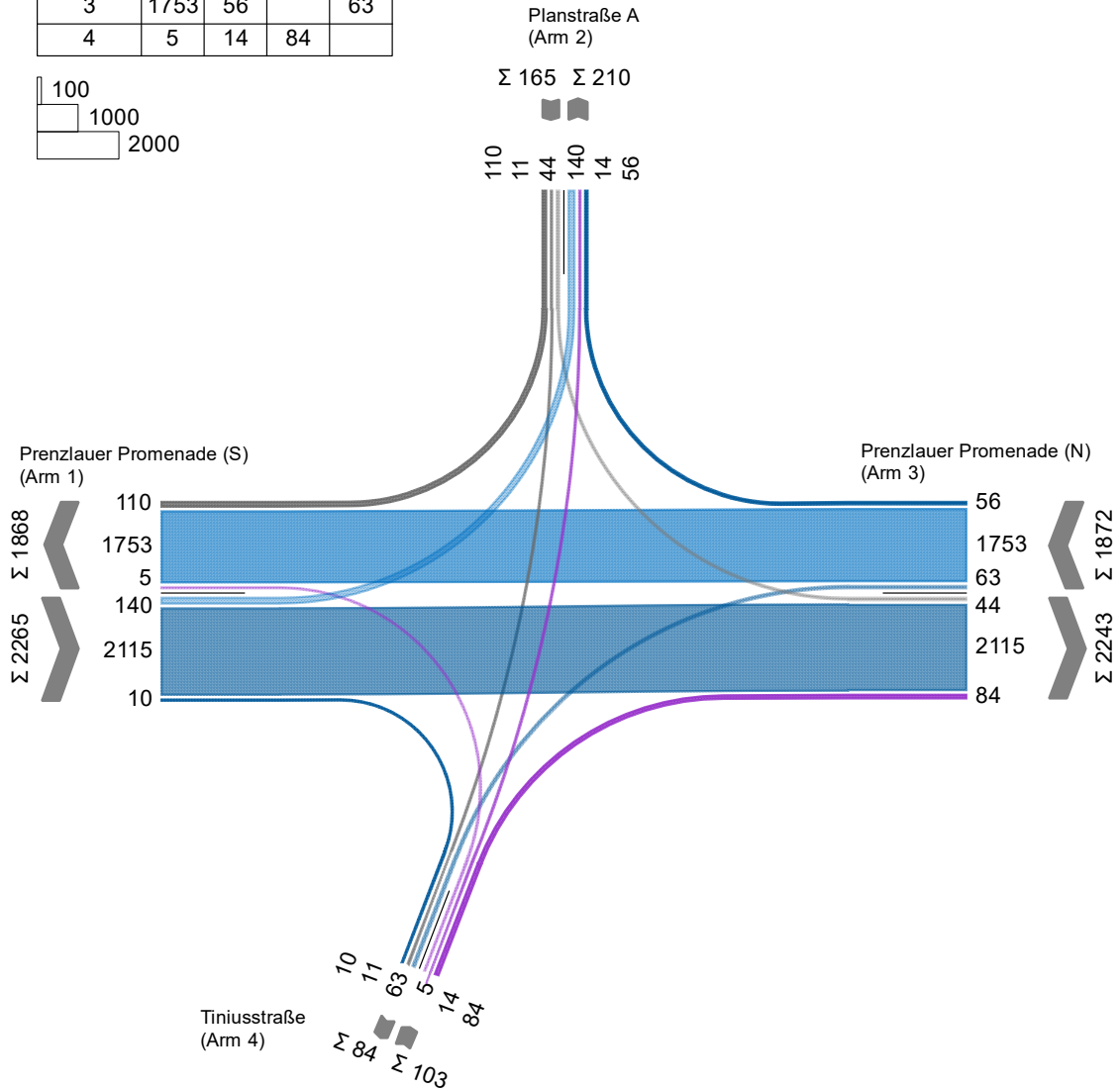
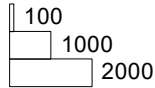
Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_mit LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	45

Strombelastungsplan | Spätspitze

LISA

Prognose - Planfall 2 | Spitzenstunde am Nachmittag

von\nach	1	2	3	4
1		140	2115	10
2	110		44	11
3	1753	56		63
4	5	14	84	

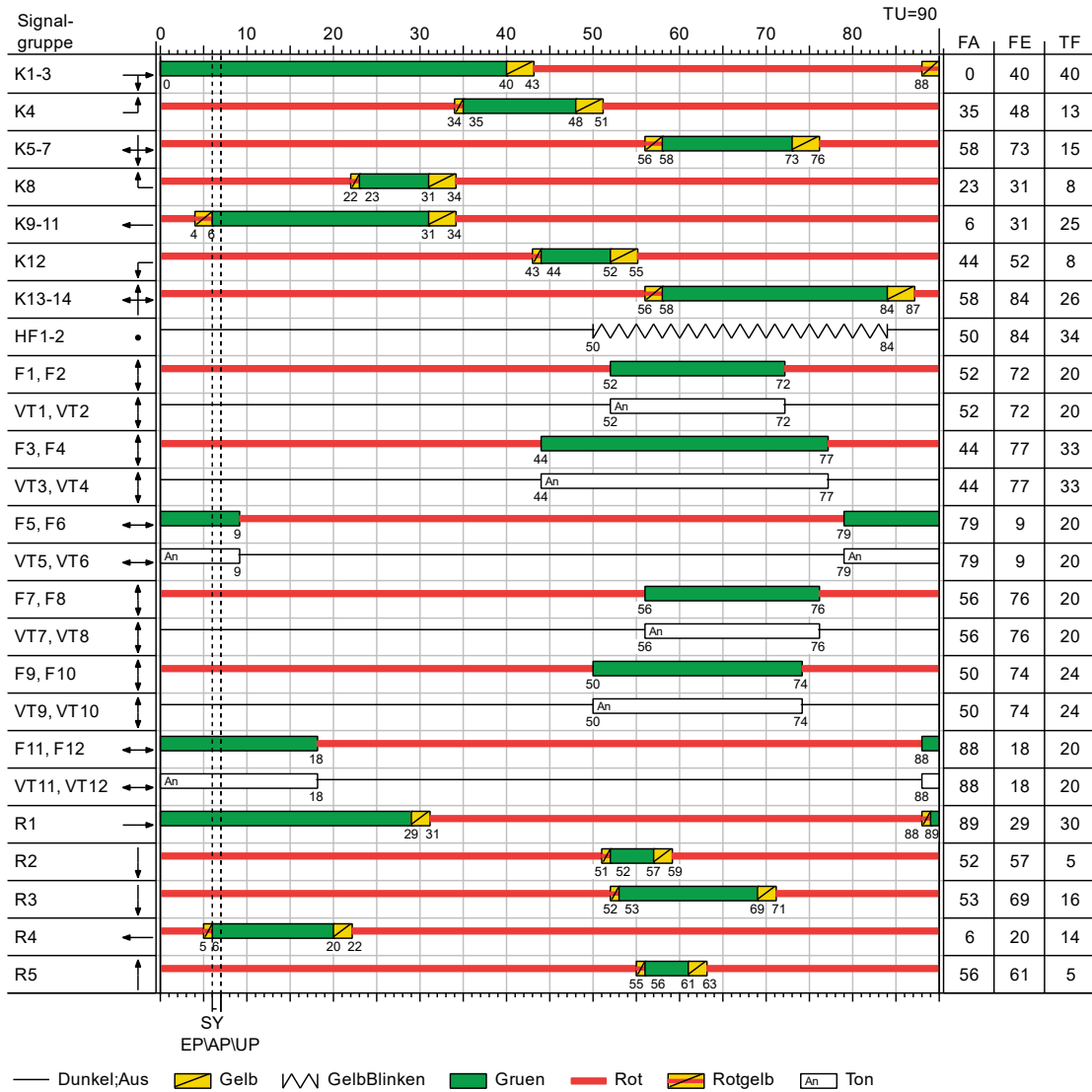


Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_mit LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	46

Signalzeitenplan SZP 04 (Spät)

LISA

SZP 04 (Spät)



Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall_mit LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	47

HBS-Bewertung 2015



LISA

MIV - SZP 04 (Spät) (TU=90) - Prognose - Planfall 2 | Spitzenstunde am Nachmittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,95>nc [-]	x	tw [s]	QSV [-]		
1	1	→	K1-3	40	41	50	0,456	707	17,675	1,833	1964	895	22	1,845	16,874	23,821	145,213			-	0,790	28,237	B	
	2	→	K1-3	40	41	50	0,456	709	17,725	1,829	1968	897	22	1,845	16,917	23,873	145,530			-	0,790	28,221	B	
	3	→	K1-3	40	41	50	0,456	709	17,725	1,829	1968	897	22	1,845	16,917	23,873	145,530			-	0,790	28,221	B	
	4	↑	K4	13	14	77	0,156	140	3,500	2,283	1577	246	6	0,652	3,894	7,231	46,640	40,000	(x)	0,569	44,719	C		
2	1	↓	K5-7	15	16	75	0,178	121	3,025	2,250	1600	285	7	0,368	3,058	6,015	38,797			-	0,425	37,542	C	
	2	↓	K5-7	15	16	75	0,178	44	1,100	2,268	1587	282	7	0,092	1,022	2,732	17,507			-	0,156	32,448	B	
3	1	↑	K8	8	9	82	0,100	56	1,400	2,070	1739	174	4	0,237	1,539	3,637	21,822	40,000	-	0,322	42,566	C		
	2	←	K9-11	25	26	65	0,289	584	14,600	1,827	1970	569	14	16,333	30,933	40,339	245,665			-	1,026	135,332	F	
	3	←	K9-11	25	26	65	0,289	584	14,600	1,827	1970	569	14	16,333	30,933	40,339	245,665			-	1,026	135,332	F	
	4	←	K9-11	25	26	65	0,289	585	14,625	1,827	1970	569	14	16,715	31,340	40,808	248,521			-	1,028	137,749	F	
	5	↓	K12	8	9	82	0,100	63	1,575	1,908	1887	189	5	0,249	1,715	3,930	24,995	40,000	-	0,333	42,449	C		
4	1	↘	K13-14	26	27	64	0,300	103	2,575	2,109	1707	505	13	0,128	2,057	4,483	28,108			-	0,204	24,648	B	
Knotenpunktsummen:								4405			6077													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,835	72,295	
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1																								
(x) Für diese Fahrstreifenanordnung ist nach HBS 2015 keine Berechnung kurzer Aufstellstreifen definiert.																								

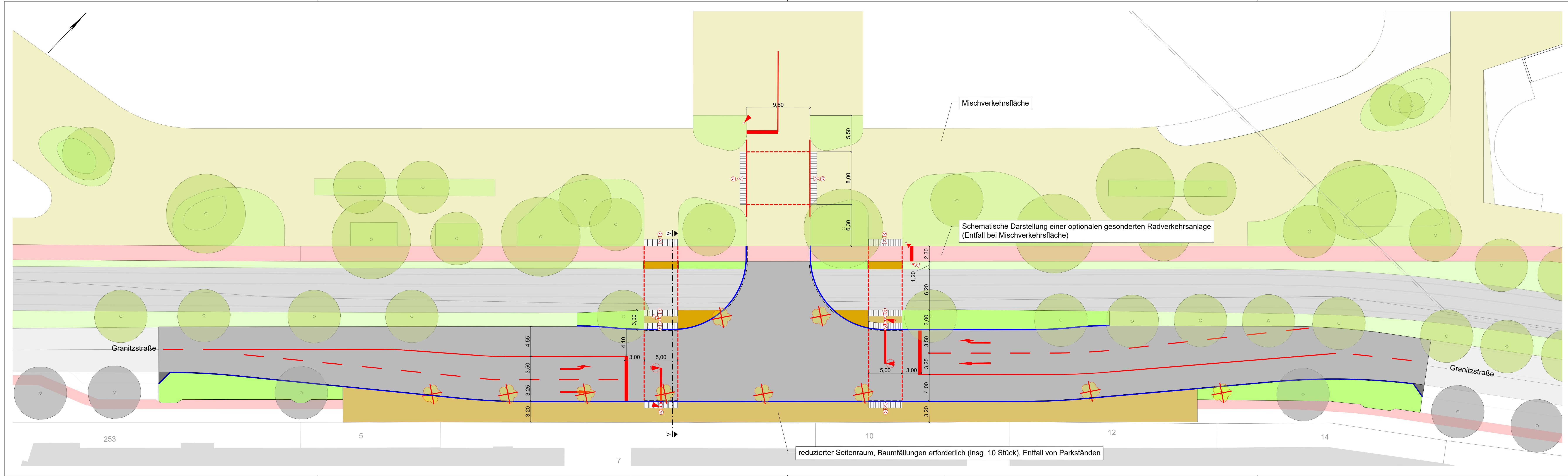
Fußgängerverkehr - SZP 04 (Spät) (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts1 [s]	tw1, Insel [s]	ts2 [s]	tw2, Insel [s]	twmax [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1, Furt 3	F1, F2, F3, F4	Geteilte Furt	-	70	0,000	57	0,000	70,000	D	
2	Furt 1	F5, F6	Einzelne Furt	-	70				70,000	D	
3	Furt 1, Furt 2	F7, F8, F9, F10	Geteilte Furt	-	70	0,000	66	0,000	70,000	D	
4	Furt 2	F11, F12	Einzelne Furt	-	70				70,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
ta	Abflusszeit	[s]
ts	Sperrzeit	[s]
fa	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
ts	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
qs	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
Nge	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
Nms	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
Nms,95	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
Lx	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
Nms,95>nc	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts1	Sperrzeit 1	[s]
tw1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts2	Sperrzeit 2	[s]
tw2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
twmax	Max. Wartezeit	[s]

Knotenpunkt	Prenzlauer Promenade / Tiniusstraße - Erschließungsstraße				
Variante	Planfall _mit LA in Tiniusstraße				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	48

4.6 Granitzstraße / Anschluss SO 1



LEGENDEN

Planung
Hoffmann-Leichter

- Asphaltfahrbahn
- Parkstand
- Gehweg
- Radweg
- Trennstreifen
- Straßenbegleitgrün
- Taktile Platten
- Hochbord / Hochbord abgesenkt
- Bestand (Vermessung)
- geplante Markierung
- Baumfällung

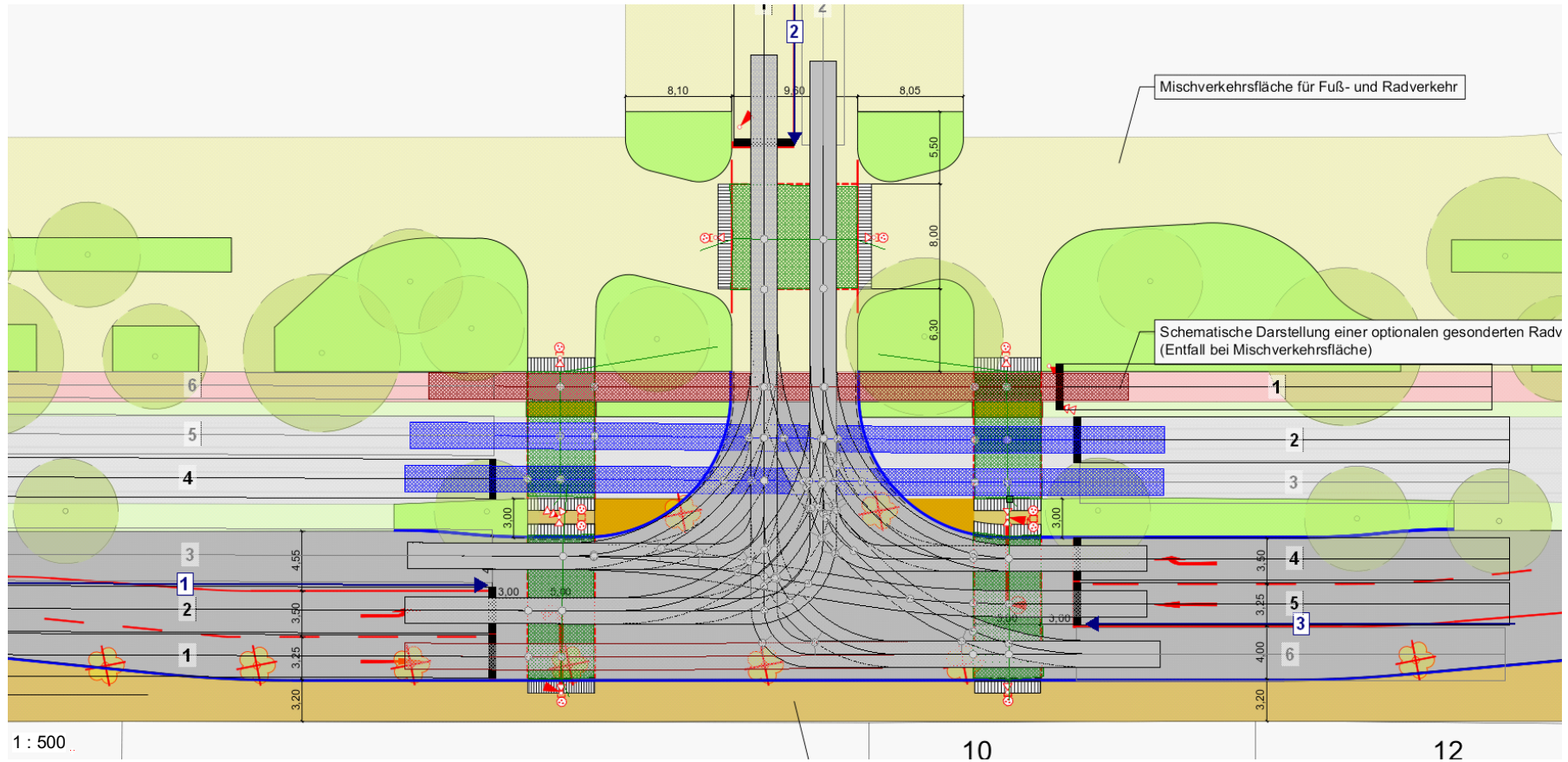
Plangrundlage
Nöfer Architekten | Masterplan Stand 30.10.2025

- Gehweg
- Radweg
- Straßenbegleitgrün
- Straßenbahntrasse
- Straßenbegleitgrün
- Asphaltfahrbahn/ Parkstand

Nr.:	Änderung / Ergänzung	Datum	Name / Stelle
Entwurfsbearbeitung:			
		Datum	Zeichen
		28.11.2025	daba
		28.11.2025	yvte
Vermessung:			
k. A.			
Auftraggeber:			
KRIEGER Handel SE Am Rondell 1 12529 Schönefeld			
Projekt:			
Planungsgebiet "Pankower Tor" in Berlin-Pankow Verkehrsanlagenplanung			
Darstellung:		Höhensystem:	
VORPLANUNG Knotenpunkt Granitzstraße / Sondergebiet 1 (SO 1) Variante 1 Lageplan der Verkehrsanlagen		k. A.	
Maßstab:		Koordinatensystem:	
1:250		k. A.	
Blattgröße:		Plannummer:	
1160x297		LP 1-01 V1	

Konfliktdarstellung

LISA 8.2



Knotenpunkt	Granitzstraße / Anschluss SO1		
Variante	Variante 1		
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf
Abzeichnung		Datum	27.03.2026
		Blatt	51

Signalgruppen

LISA 8.2

	Name	Typ	ID-Nr.	Signalisierte Ströme	Progressiv	Teil-knoten	Symbol	tf _{min}	tf _{max}	ts _{min}	ts _{max}	Anwurf	Abwurf	Vmax [km/h]	Dunkel/Aus = Freigabe	Farbbild Aus Gelb-Blk	Verkehrsart
1	K1	KFZ	1	Arm 1 -> 3	-	TK 1	→	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 3s	50	-	Dunkel	Kfz;Rad
2	K2	KFZ	2	Arm 1 -> 2	-	TK 1	↵	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 3s	50	-	Dunkel	Kfz
3	K3	KFZ	3	Arm 2 -> 1,3	-	TK 1	↔	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 3s	30	-	Dunkel	Kfz
4	K4	KFZ	4	Arm 3 -> 2	-	TK 1	↵	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 3s	50	-	Dunkel	Kfz
5	K5	KFZ	5	Arm 3 -> 1	-	TK 1	←	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 3s	50	-	Dunkel	Kfz
6	F1_2	Fußg	8	Arm 1 (quer.): Furt 1	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
7	F3_4	Fußg	9	Arm 2 (quer.): Furt 1	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
8	F5-6	Fußg	12	Arm 2 (quer.): Furt 4	-	TK 1	↔	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
9	F7_8	Fußg	10	Arm 2 (quer.): Furt 2	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
10	F9_10	Fußg	11	Arm 3 (quer.): Furt 1	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
11	R1	Rad_Gelb	13	Arm 3 -> 1	-	TK 1	←	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad
12	S1	ÖV	6	Arm 1 -> 3	-	TK 1	→	5	-	-	-	-	Gelb 4s	-	-	Dunkel	Tram
13	S2	ÖV	7	Arm 3 -> 1	-	TK 1	←	5	-	-	-	-	Gelb 4s	-	-	Dunkel	Tram

Knotenpunkt	Granitzstraße / Anschluss SO1						
Variante	Variante 1						
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026		
Abzeichnung				Blatt	52		

Unverträglichkeitsmatrix

LISA

		EINFAHREND													
		K1	K2	K3	K4	K5	F1_2	F3_4	F5-6	F7_8	F9_10	R1	S1	S2	
RÄUMEND	K1	→	■	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
	K2	↙	-	■	X	X	X	X	-	X	-	-	X	X	X
	K3	↔	X	X	■	-	X	-	-	X	-	-	X	X	X
	K4	↘	-	X	-	■	-	-	-	X	-	X	X	X	X
	K5	←	-	X	X	-	■	X	-	-	-	X	-	-	-
	F1_2	↕	X	X	-	-	X	■	-	-	-	-	-	-	-
	F3_4	↕	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	X	X	X
	F5-6	↔	-	X	X	X	-	-	-	■	-	-	-	-	-
	F7_8	↕	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	X	X	X
	F9_10	↕	X	-	-	X	X	-	-	-	-	■	-	-	-
	R1	←	-	X	X	X	-	-	X	-	X	-	■	-	-
	S1	→	-	X	X	X	-	-	X	-	X	-	-	■	-
	S2	←	-	X	X	X	-	-	X	-	X	-	-	-	■

Knotenpunkt	Granitzstraße / Anschluss SO1				
Variante	Variante 1				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	53

Zwischenzeitenmatrix ZZM

LISA

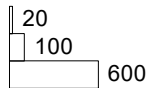
		EINFAHREND												
		K1	K2	K3	K4	K5	F1_2	F3_4	F5-6	F7_8	F9_10	R1	S1	S2
RÄUMEND	K1 →	■	-	7	-	-	5	-	-	-	9	-	-	-
	K2 ↗	-	■	7	9	7	5	-	14	-	-	9	6	7
	K3 ↔	10	9	■	-	8	-	-	5	-	-	4	5	4
	K4 ↖	-	6	-	■	-	-	-	12	-	5	7	4	6
	K5 ←	-	5	4	-	■	8	-	-	-	5	-	-	-
	F1_2 ↕	10	10	-	-	6	■	-	-	-	-	-	-	-
	F3_4 ↕	-	-	-	-	-	-	■	-	-	-	3	8	2
	F5-6 ↔	-	4	8	5	-	-	-	■	-	-	-	-	-
	F7_8 ↕	-	-	-	-	-	-	-	-	■	-	9	2	8
	F9_10 ↕	6	-	-	10	10	-	-	-	-	■	-	-	-
	R1 ←	-	3	6	4	-	-	11	-	3	-	■	-	-
	S1 →	-	6	6	7	-	-	7	-	9	-	-	■	-
	S2 ←	-	5	6	6	-	-	9	-	7	-	-	-	■

Knotenpunkt	Granitzstraße / Anschluss SO1				
Variante	Variante 1				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	54

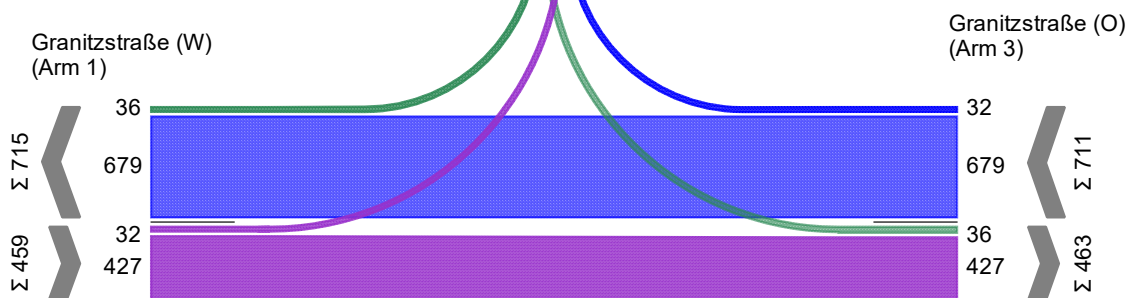
LISA

Prognose - Planfall | Spitzenstunde am Vormittag

von/nach	1	2	3
1		32	427
2	36		36
3	679	32	



$\Sigma 72$ $\Sigma 64$ Erschließung SO1 (Arm 2)
36 36 32 32

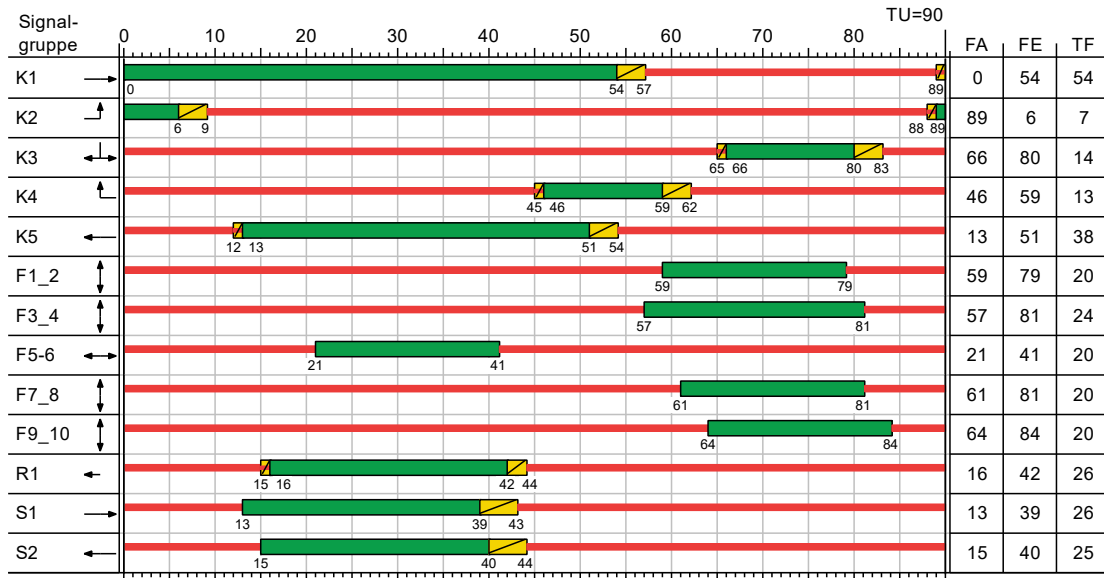


Knotenpunkt	Granitzstraße / Anschluss SO1				
Variante	Variante 1				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	55

Signalzeitenplan SZP3 (Früh)

LISA

SZP3 (Früh)



Knotenpunkt	Granitzstraße / Anschluss SO1				
Variante	Variante 1				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	56

HBS-Bewertung 2015



LISA

MIV - SZP3 (Früh) (TU=90) - Prognose - Planfall | Spitzenstunde am Vormittag

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_C} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	
1	1	→	K1	54	55	36	0,611	427	10,675	1,913	1882	1150	29	0,344	5,714	9,757	62,230		-	0,371	9,882	A	
	2	↑	K2	7	8	83	0,089	32	0,800	1,926	1869	166	4	0,134	0,876	2,459	15,787	40,000	-	0,193	40,905	C	
2	1	←	K3	14	15	76	0,167	72	1,800	1,913	1882	314	8	0,168	1,727	3,950	25,193		-	0,229	34,393	B	
3	4	↖	K4	13	14	77	0,156	32	0,800	1,926	1869	292	7	0,069	0,756	2,226	14,291	40,000	-	0,110	33,466	B	
	5	←	K5	38	39	52	0,433	679	16,975	1,939	1857	804	20	5,044	20,222	27,827	179,818		-	0,845	45,399	C	
Knotenpunktssummen:								1242				2726											
Gewichtete Mittelwerte:																					0,611	32,127	
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP3 (Früh) (TU=90)

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	-	70				70,000	D	
2	Furt 4	F5-6	Einzelne Furt	-	70				70,000	D	
3	Furt 1	F9_10	Einzelne Furt	-	70				70,000	D	

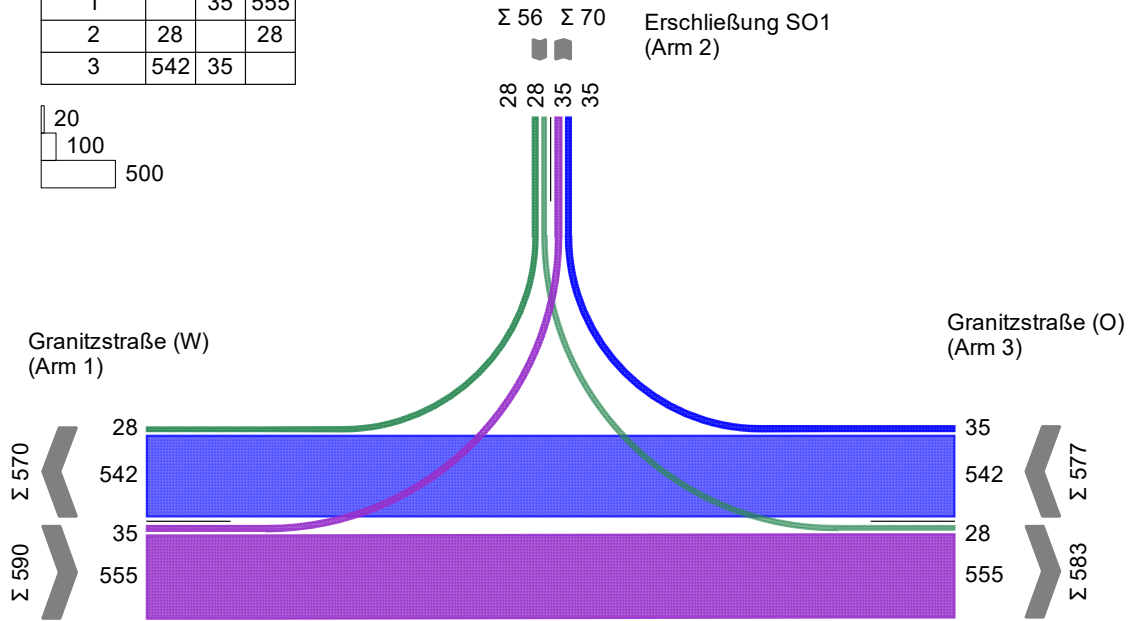
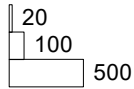
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	Kfz/U
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[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_C}	Kürzer 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]

Knotenpunkt	Granitzstraße / Anschluss SO1				
Variante	Variante 1				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	57

LISA

Prognose - Planfall | Spitzenstunde am Nachmittag

von\nach	1	2	3
1		35	555
2	28		28
3	542	35	

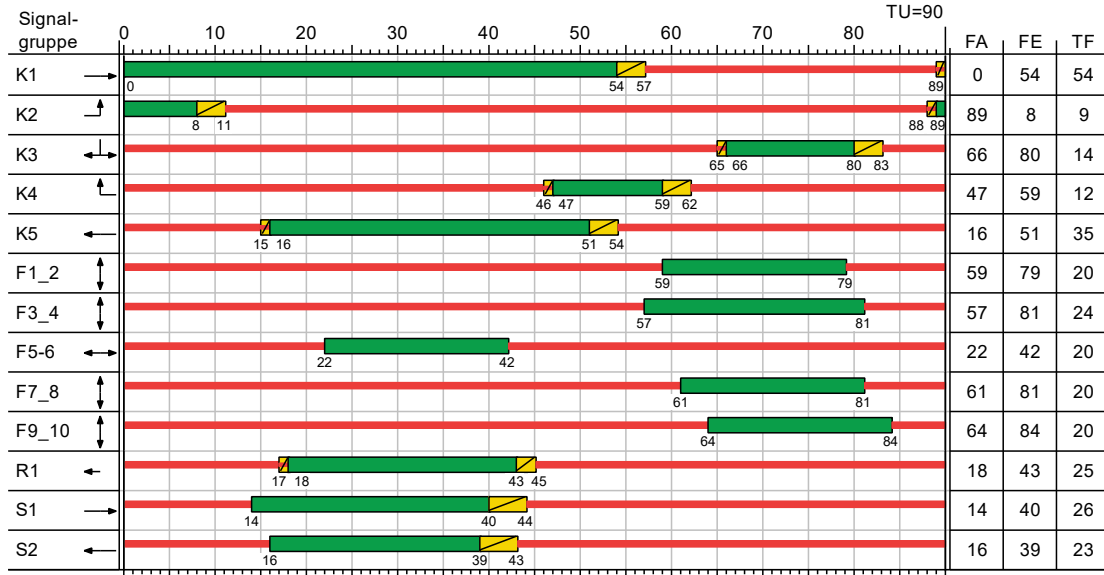


Knotenpunkt	Granitzstraße / Anschluss SO1				
Variante	Variante 1				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	58

Signalzeitenplan SZP4 (Spät)

LISA

SZP4 (Spät)

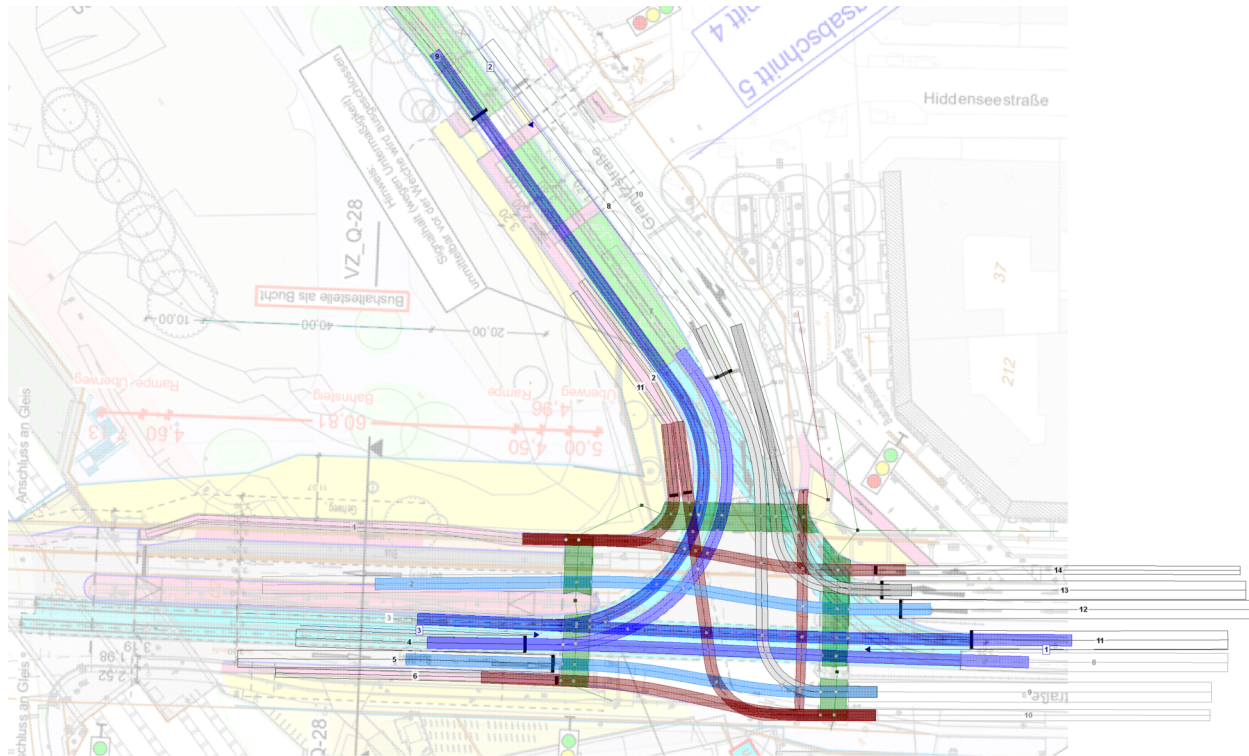


Knotenpunkt	Granitzstraße / Anschluss SO1				
Variante	Variante 1				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	59

4.7 Berliner Straße / Granitzstraße

Basisdaten

LISA 8.2



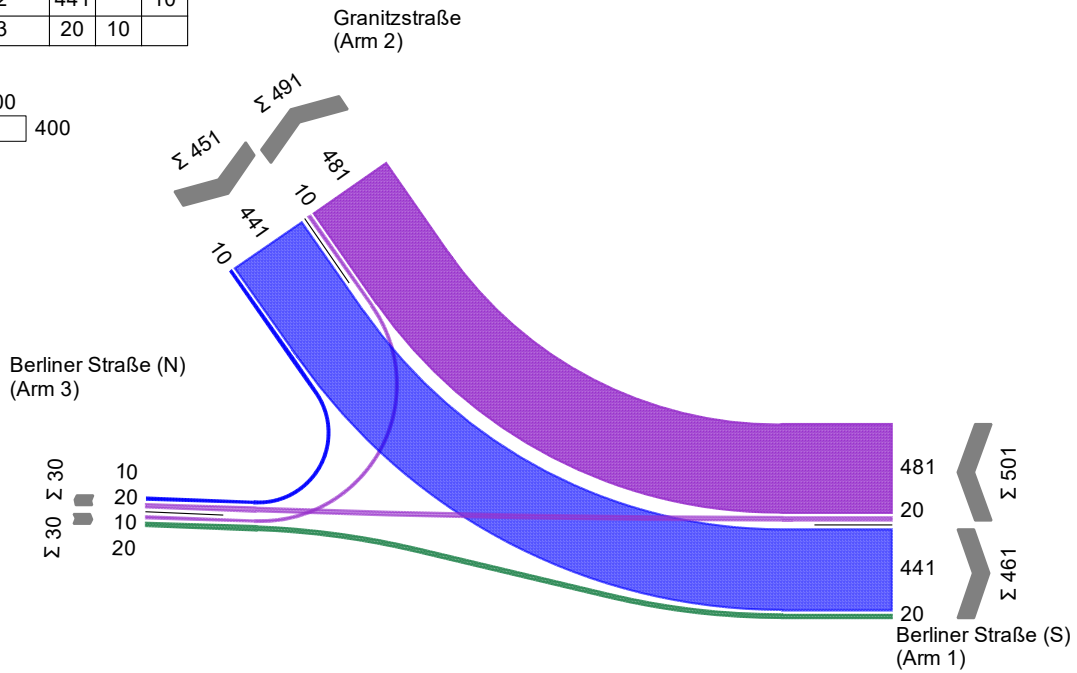
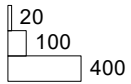
Knotenpunkt	Berliner Straße / Granitzstraße / Florastraße				
Variante	Einzelnoten Berlinerstr. / Granitzstr.				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	62

Prognose - Planfall

LISA

Prognose-Planfall

von\nach	1	2	3
1		481	20
2	441		10
3	20	10	



Knotenpunkt	Berliner Straße / Granitzstraße / Florastraße				
Variante	Einzelknoten Berlinerstr. / Granitzstr.				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	63

Signalgruppen

LISA 8.2

	Name	Typ	ID-Nr.	Signalisierte Ströme	Progressiv	Teil-knoten	Symbol	tf _{min}	tf _{max}	ts _{min}	ts _{max}	Anwurf	Abwurf	V _{max} [km/h]	Dunkel/Aus Freigabe	Farbbild Aus Gelb-Blk	Verkehrsart
1	K1	KFZ	1	Arm 3 -> 1	-	TK 1	→	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 3s	-	-	Dunkel	Bus
2	K2	KFZ	2	Arm 2 -> 1	-	TK 1	↳	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 3s	-	-	Dunkel	Kfz
3	K3	KFZ	20	Arm 1 -> 2	-	TK 1	↖	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 3s	-	-	Dunkel	Kfz
4	K4	KFZ	17	Arm 1 -> 3	-	TK 1	←	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 3s	-	-	Dunkel	Bus
5	F1_2	Fußg	4	Arm 3 (quer.): Furt 1	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
6	F3_4	Fußg	6	Arm 3 (quer.): Furt 2	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
7	F5-6	Fußg	18	Arm 2 (quer.): Furt 1	-	TK 1	↔	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
8	F7_8	Fußg	15	Arm 1 (quer.): Furt 3	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
9	F9_10	Fußg	12	Arm 1 (quer.): Furt 1	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
10	R1	Rad_Gelb	3	Arm 3 -> 1	-	TK 1	→	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad
11	R2	Rad_Gelb	9	Arm 2 -> 3	-	TK 1	↙	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad
12	R3	Rad_Gelb	25	Arm 2 -> 1	-	TK 1	↳	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad
13	R4	Rad_Gelb	26	Arm 1 -> 3	-	TK 1	←	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad
14	R5	Rad_Gelb	27	Arm 1 (quer.): Furt 5	-	TK 1	↑	5	-	-	-	RotGelb 1s	Gelb 2s	-	-	Dunkel	Rad
15	S1	ÖV	5	Arm 3 -> 1	-	TK 1	→	5	-	-	-	-	Gelb 6s	-	-	Dunkel	Tram
16	S2	ÖV	14	Arm 3 -> 2	-	TK 1	↗	5	-	-	-	-	Gelb 6s	-	-	Dunkel	Tram
17	S3	ÖV	24	Arm 2 -> 3	-	TK 1	↘	5	-	-	-	-	Gelb 6s	-	-	Dunkel	Tram
18	S6	ÖV	10	Arm 1 -> 3	-	TK 1	←	5	-	-	-	-	Gelb 6s	-	-	Dunkel	Tram
19	VT1_2	Blindens	8	Arm 3 (quer.): Furt 1	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
20	VT3_4	Blindens	7	Arm 3 (quer.): Furt 2	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
21	VT5_6	Blindens	19	Arm 2 (quer.): Furt 1	-	TK 1	↔	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
22	VT7_8	Blindens	16	Arm 1 (quer.): Furt 3	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.
23	VT9_10	Blindens	13	Arm 1 (quer.): Furt 1	-	TK 1	↕	5	-	-	-	-	-	-	-	Dunkel	Fußg.

Knotenpunkt	Berliner Straße / Granitzstraße / Florastraße						
Variante	Einzelknoten Berlinerstr. / Granitzstr.						
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026		
Abzeichnung				Blatt	64		

Unverträglichkeitsmatrix

LISA

		EINFAHREND																						
		K1	K2	K3	K4	F1_2	F3_4	F5-6	F7_8	F9_10	R1	R2	R3	R4	R5	S1	S2	S3	S6	VT1_2	VT3_4	VT5_6	VT7_8	VT9_10
RÄUMEND	K1	→	■	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X
	K2	↙	X	■	-	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-	X	-	-	X	-	-	X	-	-
	K3	↖	-	-	■	-	-	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	K4	←	-	X	-	■	-	X	-	X	-	-	X	-	X	-	X	X	-	-	X	-	X	-
	F1_2	↕	X	-	-	-	■	-	-	-	X	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	-	-	-
	F3_4	↕	-	-	-	X	-	■	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	F5-6	↔	-	X	-	-	-	-	■	-	-	-	X	X	-	X	-	X	X	-	-	-	-	-
	F7_8	↕	-	-	X	X	-	-	-	■	-	-	-	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-
	F9_10	↕	X	-	-	-	-	-	-	-	■	X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	R1	→	-	-	-	-	X	-	-	-	X	■	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X
	R2	↙	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	■	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-
	R3	↖	X	-	-	X	-	-	X	-	X	-	-	■	X	-	X	X	X	X	-	-	X	-
	R4	←	-	X	-	-	-	X	-	X	-	-	X	X	■	X	-	X	X	-	-	X	-	X
	R5	↑	X	-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-	X	■	X	-	-	X	-	-	X	-
	S1	→	-	X	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	X	■	-	-	-	X	-	-	X
	S2	↖	-	-	-	X	X	-	X	-	-	-	-	X	X	-	-	■	-	X	X	-	X	-
	S3	↙	-	-	-	X	X	-	X	-	-	-	-	X	X	-	-	-	■	X	X	-	X	-
	S6	←	-	X	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	X	-	X	X	■	X	-	-	X
	VT1_2	↕	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	X	X	X	X	-	■	-	-	-
	VT3_4	↕	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	■	-	-
	VT5_6	↔	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	X	-	X	X	-	-	-	■	-
	VT7_8	↕	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	X	-	-	X	-	-	-	■
	VT9_10	↕	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	■

Knotenpunkt	Berliner Straße / Granitzstraße / Florastraße				
Variante	Einzelknoten Berlinerstr. / Granitzstr.				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	65

Zwischenzeitenmatrix ZZM

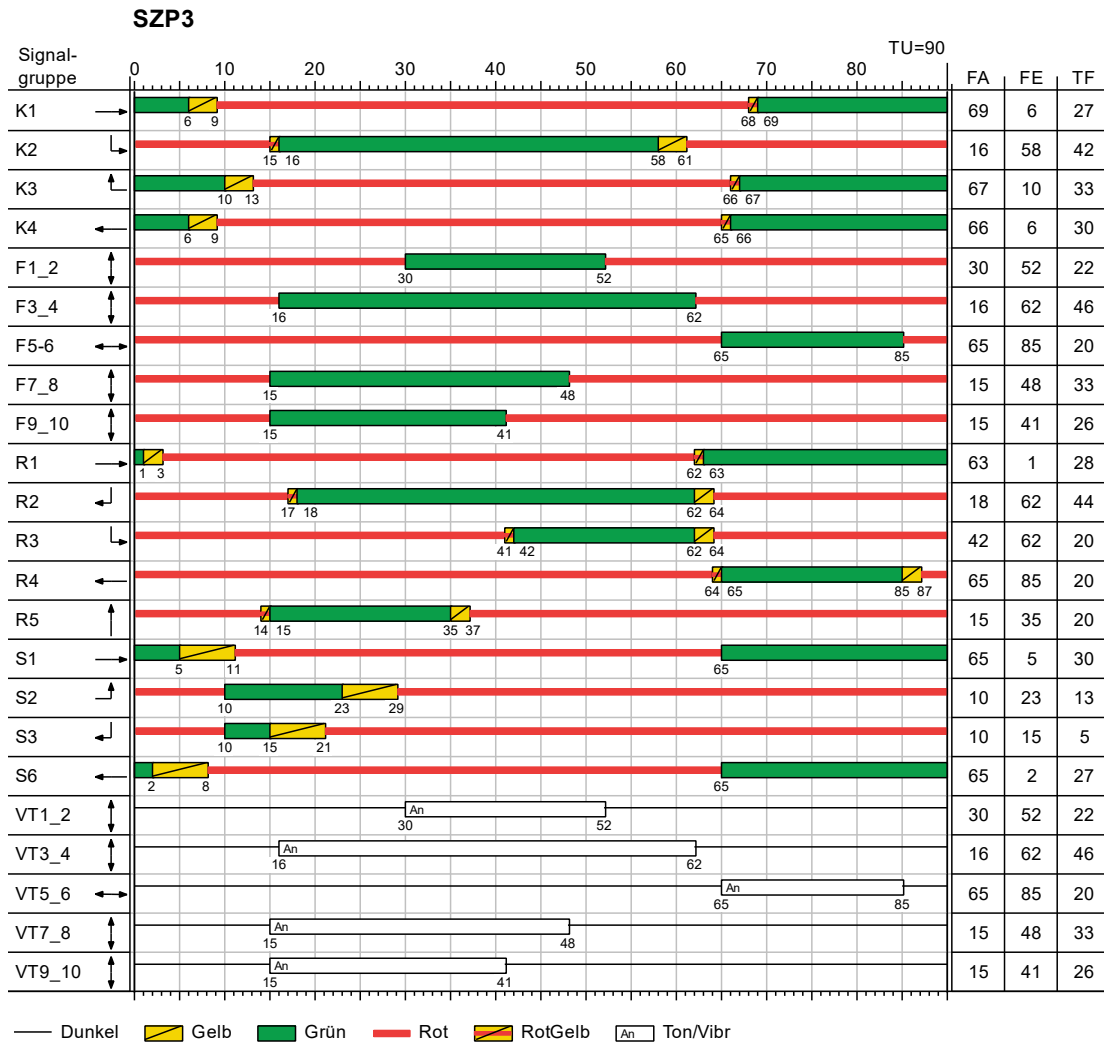
LISA

		EINFAHREND																					
		K1	K2	K3	K4	F1_2	F3_4	F5-6	F7_8	F9_10	R1	R2	R3	R4	R5	S1	S2	S3	S6	VT1_2	VT3_4	VT5_6	VT7_8
RÄUMEND	K1	4	-	-	5	-	-	-	9	-	-	4	-	8	-	-	-	-	5	-	-	-	9
	K2	8	7	-	-	-	7	-	-	-	-	-	5	-	4	-	-	4	-	-	7	-	-
	K3	-	-	5	-	-	-	5	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	5	-
	K4	-	4	-	10	-	5	-	-	-	5	-	4	-	4	4	-	-	10	-	5	-	-
	F1_2	11	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	10	10	1	1	-	-	-	-	-	-
	F3_4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	F5-6	-	20	-	-	-	-	-	23	23	-	18	-	15	8	-	-	-	-	-	-	-	-
	F7_8	-	-	17	16	-	-	-	-	-	-	17	-	8	-	-	13	-	-	-	-	-	-
	F9_10	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	R1	-	-	-	3	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	14
	R2	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-
	R3	7	-	3	-	3	-	16	-	-	-	3	-	3	3	3	3	-	-	3	-	-	-
	R4	-	3	-	-	15	-	3	-	-	11	8	-	3	-	3	3	-	-	15	-	3	-
	R5	3	-	7	5	-	10	-	-	-	-	6	3	-	3	-	-	3	-	-	10	-	-
	S1	-	7	-	7	-	-	10	-	-	-	7	-	9	-	-	-	7	-	-	10	-	-
	S2	-	-	7	7	-	10	-	-	-	7	7	-	-	-	-	7	7	-	10	-	-	-
	S3	-	-	10	15	-	12	-	-	-	-	13	8	-	-	-	7	15	-	12	-	-	-
	S6	-	7	-	12	-	-	8	-	-	-	7	-	7	-	8	7	-	12	-	-	8	-
	VT1_2	11	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	10	10	1	1	-	-	-	-	-
	VT3_4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	VT5_6	-	20	-	-	-	-	-	-	-	23	23	-	18	-	15	8	-	-	-	-	-	-
	VT7_8	-	-	17	16	-	-	-	-	-	-	-	17	-	8	-	-	13	-	-	-	-	-
	VT9_10	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Knotenpunkt	Berliner Straße / Granitzstraße / Florastraße					
Variante	Einzelknoten Berlinerstr. / Granitzstr.					
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026	
Abzeichnung				Blatt	66	

Signalzeitenplan SZP3

LISA





Knotenpunkt	Berliner Straße / Granitzstraße / Florastraße				
Variante	Einzelknoten Berlinerstr. / Granitzstr.				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	67

HBS-Bewertung 2015

LISA 8.2

MIV - SZP3 (TU=90) - Prognose-Planfall

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 [-]	
1	13		K3	33	34	57	0,378	481	12,025	1,912	1883	712	18	1,412	11,459	17,184	109,496			-	0,676	30,524	B
2	8		K2	42	43	48	0,478	441	11,025	1,865	1930	923	23	0,552	8,011	12,798	79,552			-	0,478	18,046	A
Knotenpunktssummen:								922				1635											
Gewichtete Mittelwerte:																					0,581	24,556	
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

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	[-]

Knotenpunkt	Berliner Straße / Granitzstraße / Florastraße				
Variante	Einzelnoten Berlinerstr. / Granitzstr.				
Bearbeiter	M. Jakob, D. Bartl	Status	Entwurf	Datum	27.03.2026
Abzeichnung				Blatt	68