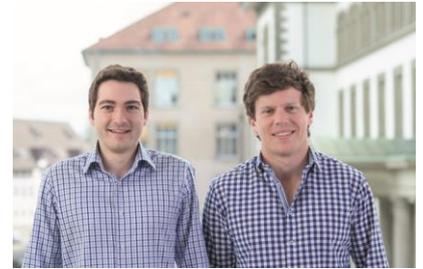


Simulative Gegenüberstellung von ÖV- Bevorzugungskonzepten im innerstädtischen Bereich

Die Umsetzung der «Verkehrsaarmen Langstrasse» in Zürich und das Sicherheitsrisiko in der gemeinsam durch Fussgänger und Radfahrer genutzten Unterführung erfordern eine Gegenüberstellung verschiedener Varianten einer neuen Verkehrsführung. Ein Vorschlag sieht vor, dass die Personenunterführungen für die Radfahrer gesperrt werden und diese auf der Ebene des motorisierten Verkehrs geführt werden. Durch die zusätzlichen Fahrradstreifen und die ohnehin schon knappen Platzverhältnisse stünden dem Individual- und öffentlichen Verkehr in diesem Abschnitt nur noch drei statt vier Fahrspuren zur Verfügung. Die vorliegende Arbeit untersucht mittels Simulationen in Vissim verschiedene Vorschläge zur optimalen Nutzung des verfügbaren Platzes.

Als Referenzmodell dient ein Modell, welches die heutige Situation im Perimeter möglichst genau abbildet. Aufgrund der erzielten Erkenntnisse im Referenzmodell werden unterschiedliche Varianten einer zukünftigen Verkehrsführung im Perimeter herausgearbeitet und simuliert. Ebenfalls werden Bewertungskriterien vorgestellt, anhand derer die Modelle und Ergebnisse bewertet und miteinander verglichen werden können.

Als beste Variante stellte sich die Variante mit einer dynamischen Busspur und erhöhten Konfliktgrünzeiten am Knoten Zoll-/Lang-/Röntgenstrasse (K64) heraus. Diese Bestvariante wird als optimale Nutzung des verfügbaren Platzes angesehen und zur Weiterverfolgung vorgeschlagen.



Diplomierende

Marc Jérôme Aeberhard
Zino Grütter

Dozierende

Claudio Gomez
Thomas Herrmann



Der Doppelgelenkbus kann auf der dynamischen Busspur den Stau umfahren und so die geplanten Fahrzeiten auch zu Hauptverkehrszeiten meistens einhalten. (Quelle Bild: Vissim - Verkehrssimulation der Bestvariante zur Abendspitzenstunde)