

Befolgungsgrade und Reisezeitnutzen von Alternativroutenempfehlungen

Zur Ermittlung der verkehrlichen Wirksamkeit für das Gesamtsystem wurden im Rahmen einer großräumig angelegten Felduntersuchung im Düsseldorfer Norden verschiedene Verkehrsdaten erfasst und analysiert, um den Befolgungsgrad und den Reisezeitnutzen von Alternativroutenempfehlungen zu ermitteln.

Die Auswertung und Analyse der erhobenen Daten führte dabei zu folgenden Ergebnissen:

- ▷ In der Schwachlast wird eine Alternativroutenempfehlung aufgrund einer angezeigten Verkehrsstörung auf der Hauptroute von bis zu 23% der Verkehrsteilnehmer in Zielrichtung befolgt (siehe Abbildung 1).
- ▷ Die Potentiale einer Alternativroutensteuerung in der Morgenspitze beschränken sich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf fast allen Streckenabschnitten meist auf kurze Zeitbereiche, in denen der Stauaufbau auf Haupt- und Alternativroute zeitversetzt erfolgt. Durch gleichzeitig begonnene Messfahrten vom Entscheidungspunkt mit gleichem Ziel in der Innenstadt wurde für diese Zeitfenster nachgewiesen, dass der Reisezeitvorteil auf einer Alternativroute trotz einer fast 2,5 km kürzeren Hauptroute über 8 min betragen kann (siehe Abbildung 2).
- ▷ Der Befolgungsgrad der Alternativroutenempfehlungen in der Morgenspitze variiert in Abhängigkeit von Zeit und Ort zwischen 10% und 20%.
- ▷ Während der Umleitungsempfehlungen wurden die Hauptrouuten durch die Verlagerungseffekte auf den Alternativrouten nachweisbar entlastet.

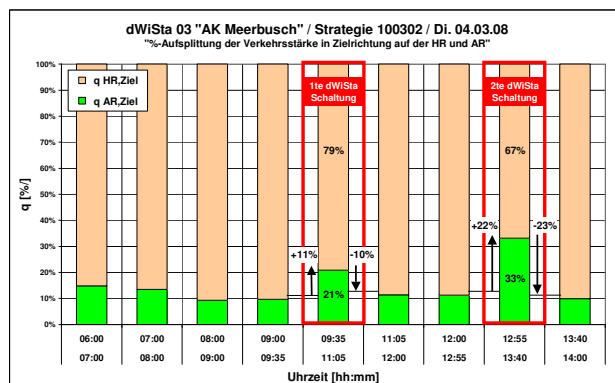


Abbildung 1: %-Verlagerungseffekte des Verkehrs in Zielrichtung auf Haupt- und Alternativroute

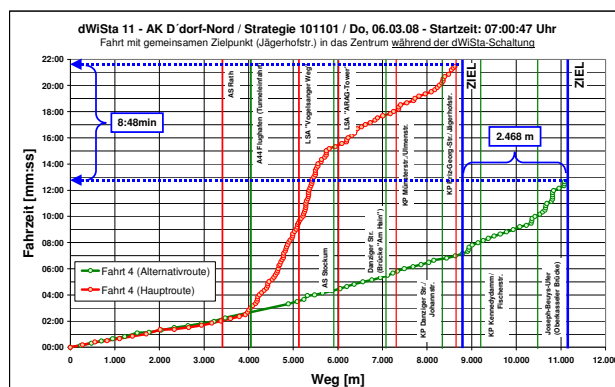


Abbildung 2: Weg-Zeit-Linien zweier Messfahrten mit gemeinsamem Start- und Zielpunkt

Neben den nachweisbaren Ergebnissen belegen die gesammelten Erfahrungen und Beobachtungen aus der Felduntersuchung, dass der verkehrliche Nutzen eines baulastträgerübergreifenden Strategiemaneagements maßgeblich von der Güte und Dynamik der Verkehrslageerfassung abhängt.

Ziele und Lösungsbeiträge

- ▷ Demonstration von zwei Haupteinsatzbereichen des Gesamtsystems durch den Nachweis eines positiven verkehrlichen Nutzens in der Schwachlast und der morgendlichen Belastungsspitze
- ▷ Ermittlung von Befolgungsgraden der untersuchten Strategien (Alternativroutenempfehlungen)
- ▷ Übertragung der Befolgungsgrade auf alle Strategien unter Berücksichtigung des Umwegfaktors und der zeitlich variierenden Verkehrsbelastung

Aufgabe: Entwicklung und Einrichtung eines baulastträger- und privatwirtschaftsübergreifenden Daten-, Informations- und Strategieverbunds für die Region Düsseldorf

Bearbeitungszeitraum: April 2005 - Dezember 2008

Volumen: 10 Mio € (Gesamtprojekt)

Partner: Landeshauptstadt Düsseldorf, OCA e.V., GEVAS software GmbH, ifak e.V. Magdeburg, Leibniz Universität Hannover (ivh), PTV AG

Infoline: www.vm2010.de, www.dmotion.info

Dieses Projekt wird gefördert vom:

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

