

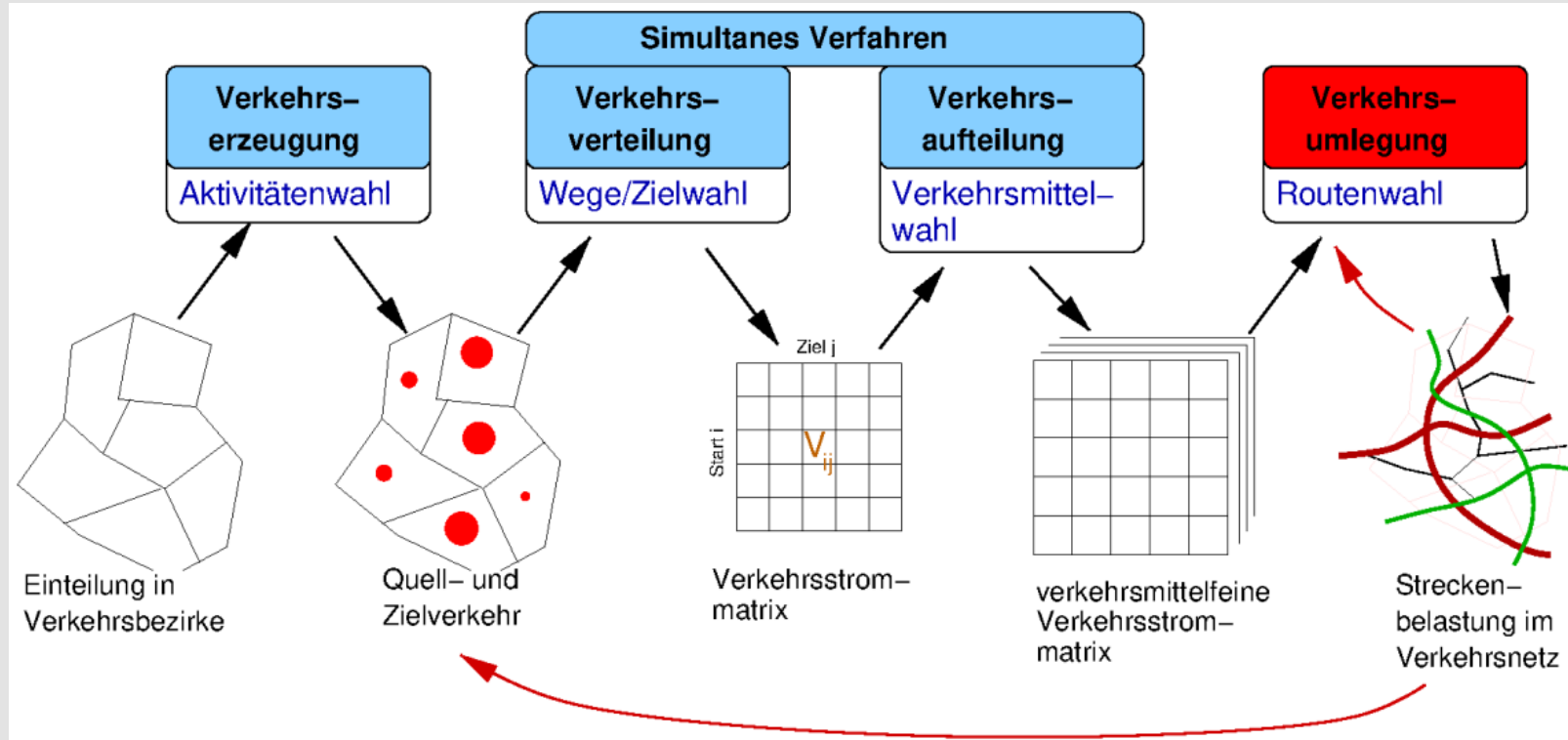


Verkehrsmodell Hansestadt Lübeck

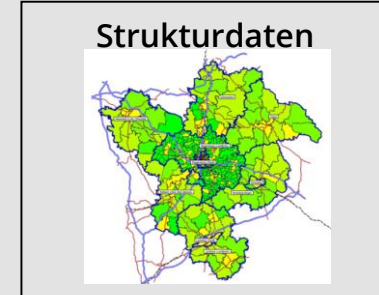
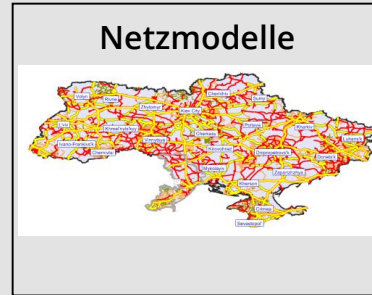
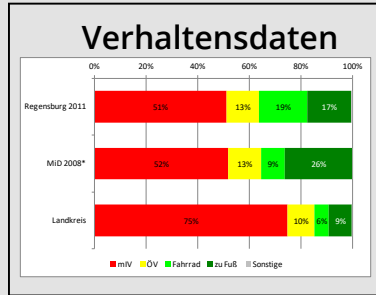
Überblick, Sachstand, Beispiel



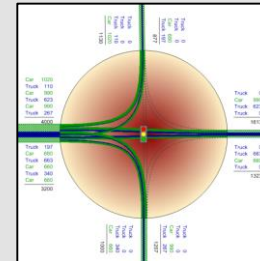
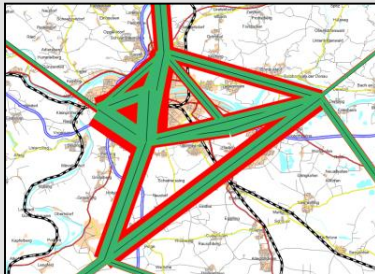
Funktionsweise



Funktionsweise



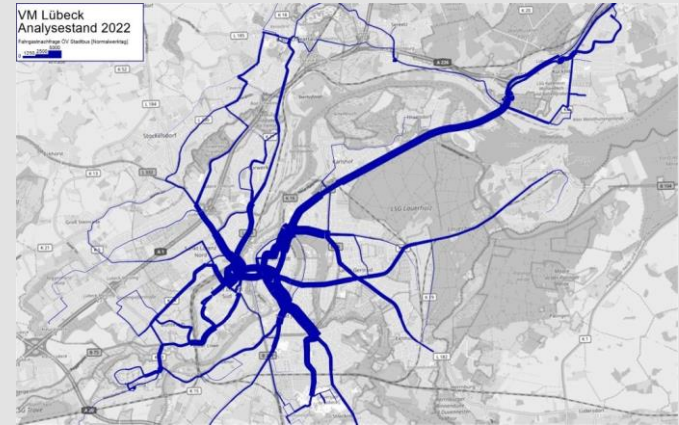
Verkehrsmodell („4 Stufen“)



Quelle: GGR

Anwendungsfelder

- Makroskopisches Modell
- Strategisch
 - Infrastrukturelle Maßnahmen (Neu-, Um-, Rück-, Ausbau, Verdichtung, Ausdünnung)
 - Verkehrstechnische und politische Änderungen (Verkehrsberuhigung, -beeinflussung, Maut, Tarife etc.)
 - Änderung der Raumstruktur (neue Wohn-, Gewerbegebiete, Attraktionen etc.)
- Kosten-Nutzen-Berechnungen, Prognosen, Szenarien
- Aggregierte Reisezeit als wichtigste Determinante



Quelle: GGR/ Hansestadt Lübeck

Simulation (Abgrenzung)

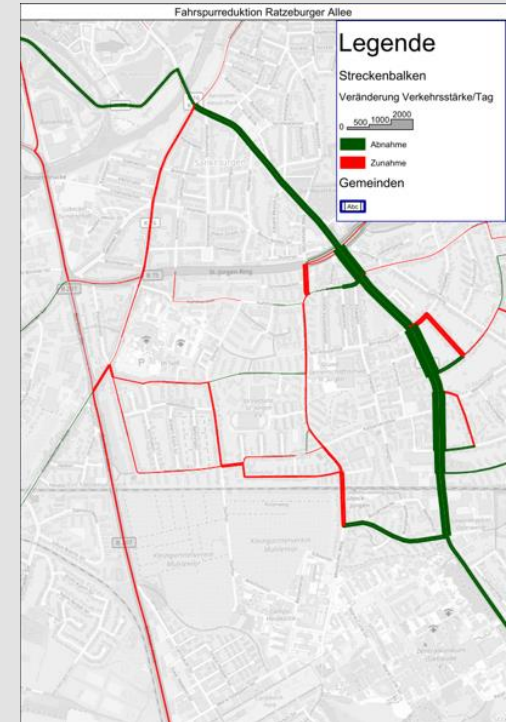
- Mikroskopisches Modell
- Operativ
 - Komplexe Knotenpunkte (Abbiegespuren, Signalisierungsprogramm, Rückstauflächen etc.)
 - Strecken mit hohen verkehrstechnischen Anforderungsprofil (dynamische Spurenuzuweisung, hohe Dichte an Ab-/ Zufahrten, geteilte/ reservierte Spuren etc.)
 - Baustellenauswirkungen
- Entwurf von Verkehrsobjekten (Bewertung derer Varianten)
- Verkehrsfluss als wichtigste Determinante



Quelle: PTV

Beispiel Ratzeburger Allee (0-Fall)

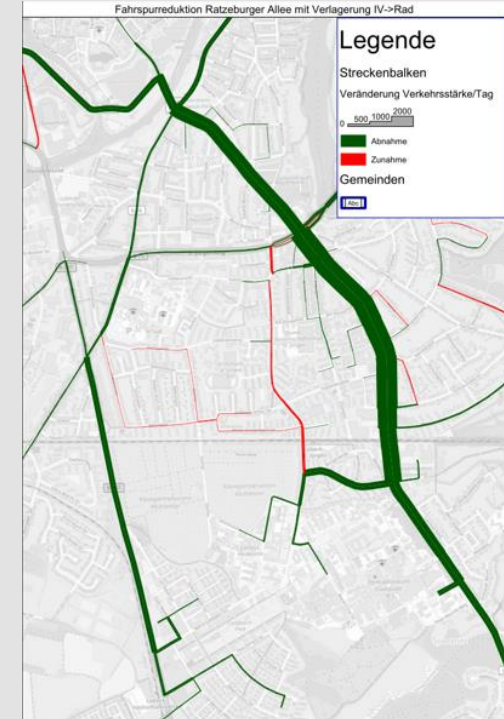
- Insgesamt ist die Ratzeburger Allee weiterhin in der Lage, die Verkehrsmengen auch auf zwei Fahrstreifen abzuwickeln.
- Rd. 500 Kfz aus St. Hubertus, Groß Grönau und von der A20-Ost nutzen dann eher die B 207 (Verkehrszunahme=rot) anstatt der Ratzeburger Allee (Verkehrsabnahme=grün).
- Ratzeburger Allee zw. Stadtweide und Mühlentorkreisel: - 1.500 bis max. -3.000 Kfz/Tag (-10 bis -20%)
- Mönkhofer Weg: + 400 bis +1.200 Kfz/Tag
- Nebenstraßen nicht genau quantifizierbar, aber kleiner Zuwachs.



Quelle: GGR/ Hansestadt Lübeck

Beispiel Ratzeburger Allee (Planfall)

- Unter Berücksichtigung des Verlagerungspotenzials sinkt die Verkehrsbelastung der Ratzeburger Allee auf rd. 14-16.000 Kfz im südlichen Abschnitt und 11.000 Kfz im nördlichen Abschnitt
- Rückgänge gegenüber dem 0-Fall zeigen sich auf der Ratzeburger Allee in Ri. St. Hubertus, aber auch in Richtung Hochschulstadtteil.
- Die Effekte der leichten Verkehrszunahmen im Nebennetz, die ohne die Berücksichtigung der Verlagerungspotenziale festzustellen sind, reduzieren sich auf ein kaum messbares Niveau (< 200 Kfz/d) im Mitfall, wenn man die Verlagerungspotenziale mit berücksichtigt.



Quelle: GGR/ Hansestadt Lübeck



Ende

