

Auftraggeber: Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen

Verkehrsdatenerfassung im Sekundärnetz

Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung auf Bundesstraßen

Die Verkehrsdatenerfassung auf Autobahnen ist in vielen Ländern gut ausgebaut; auf der Basis dieser Erfassung wird die aktuelle Verkehrssituation ermittelt und vielerorts auch in Zentralen visualisiert. Entsprechendes ist für das Sekundärnetz (Bundes- bzw. Landesstraßen) nicht vorhanden.

Auftraggeber: Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen

Projekt: Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung auf Bundesstraßen im Straßenkorridor Frankfurt/Main – Friedberg

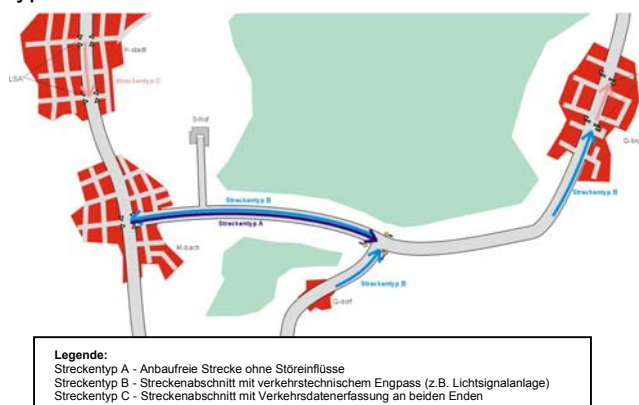
Bearbeitungszeitraum: 2 Jahre

Infoline: walter.maibach@ptv.de

Aufgabenstellung

In Abhängigkeit von der Streckencharakteristik und von vorhandenen Datenerfassungseinrichtungen wurden verschiedene Modellansätze entwickelt, mit deren Hilfe aus den lokal erhobenen verkehrstechnischen Kenngrößen auf die Verkehrssituation des gesamten Streckenabschnitts geschlossen werden kann. Dabei wurde die vorhandene Verkehrsdatenerfassung an Lichtsignalanlagen - soweit möglich - genutzt, um Informationen über die aktuelle Verkehrssituation zu erhalten. Darüber hinaus wurden - soweit erforderlich - zusätzliche Erfassungseinrichtungen vorgesehen.

Bei diesem Vorgehen beeinflussen die vorhandenen Lichtsignalanlagen mit ihren Erfassungseinrichtungen stark die Gliederung des Streckennetzes in Streckenabschnitte. Dabei ergibt sich eine Unterscheidung in die folgenden drei grundlegenden Streckentypen:

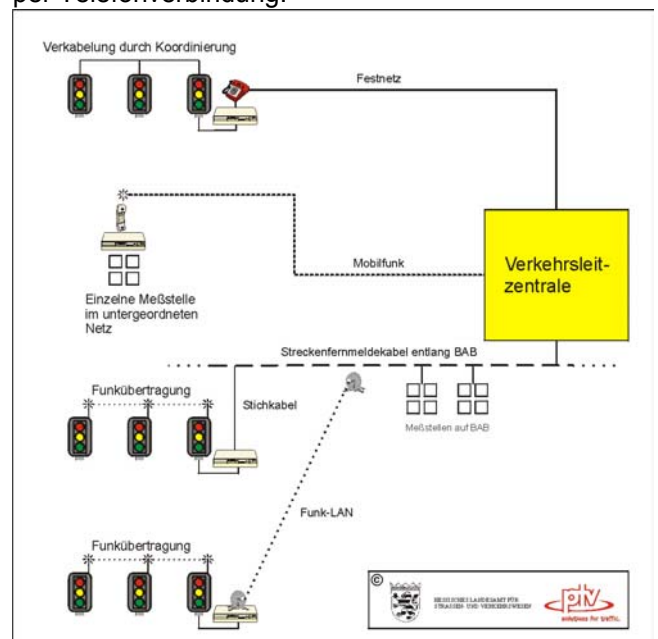


- ▷ **Streckentyp A:** die weitgehend anbaufreie Strecke.
- ▷ **Streckentyp B:** Streckenabschnitte mit einem eindeutigen verkehrstechnischen Engpass (u.U. einer LSA) am Ende des Streckenabschnitts.
- ▷ **Streckentyp C:** Streckenabschnitte, an denen an beiden Enden Datenerfassungseinrichtungen vorhanden sind.

Vorgehensweise

Für jeden dieser Streckentypen wurde ein solcher Modellbaustein entwickelt, mit dessen Hilfe aus den lokal erhobenen verkehrstechnischen Kenngrößen der Rückschluss auf die Verkehrssituation des gesamten Streckenabschnitts möglich ist.

Ein anderer wichtiger Punkt ist die Erarbeitung eines Datenübertragungskonzeptes. Zur Datenübertragung wird ein Funk-LAN zwischen den einzelnen Datenerfassungsstellen aufgebaut; die Datenübertragung von einzelnen isolierten Datenerfassungsstellen erfolgt per Telefonverbindung.



Ergebnisse

Es zeigte sich, dass beim Zusammenwirken der einzelnen Modellbausteine Reisezeitergebnisse erzielt werden konnten, die sehr gut mit der Realität übereinstimmen. Als nächster Schritt ist der Einsatz einer Pilotanlage im Raum Friedberg vorgesehen.