



Vorstellungstermin vom 02.07.2014

**Umgestaltung des Czernyrings
Knotenpunkt Montpellierbrücke**

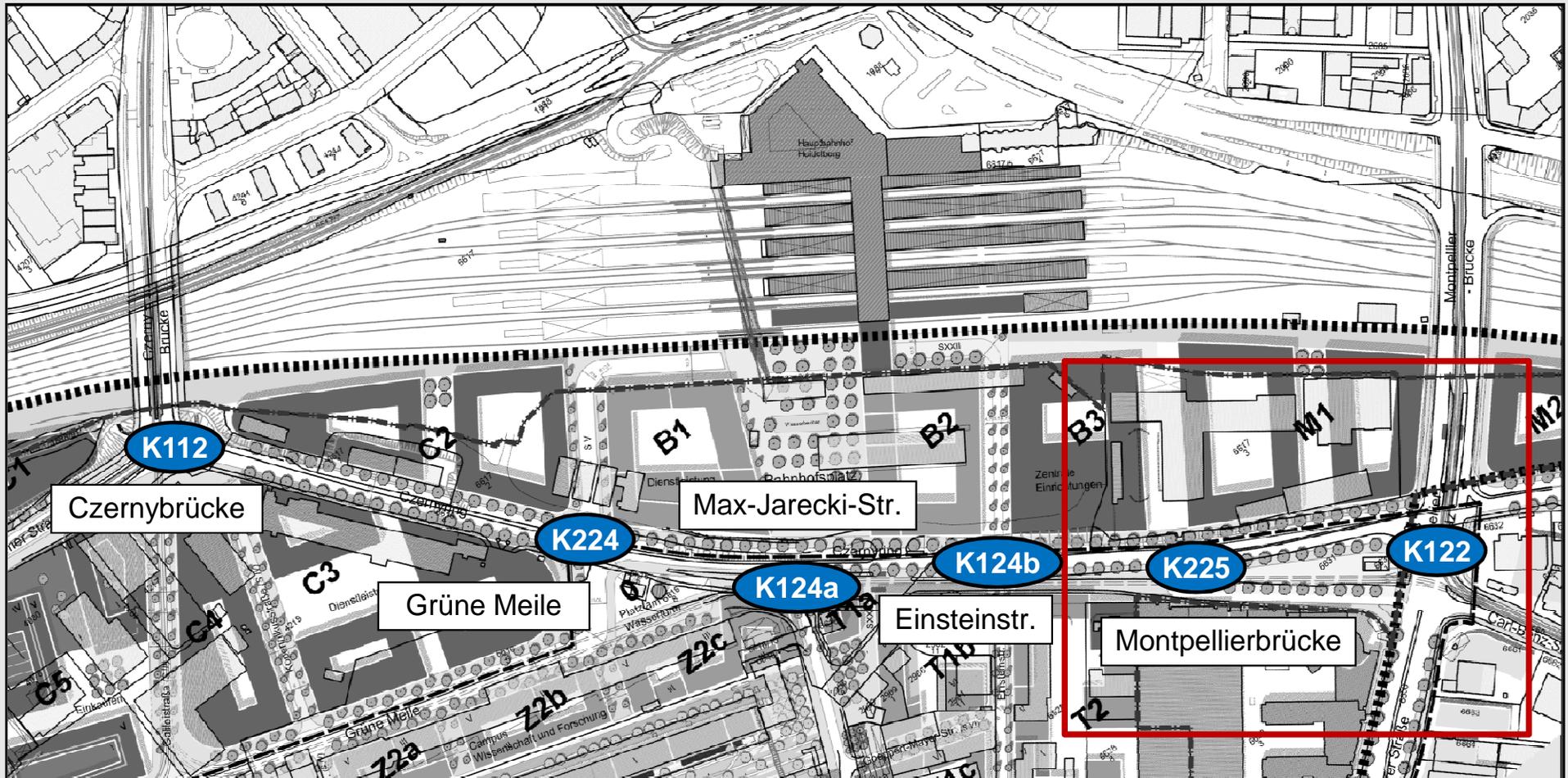
- Verkehrstechnische Untersuchung/ Vorentwurf -



Umgestaltung des Czernyrings

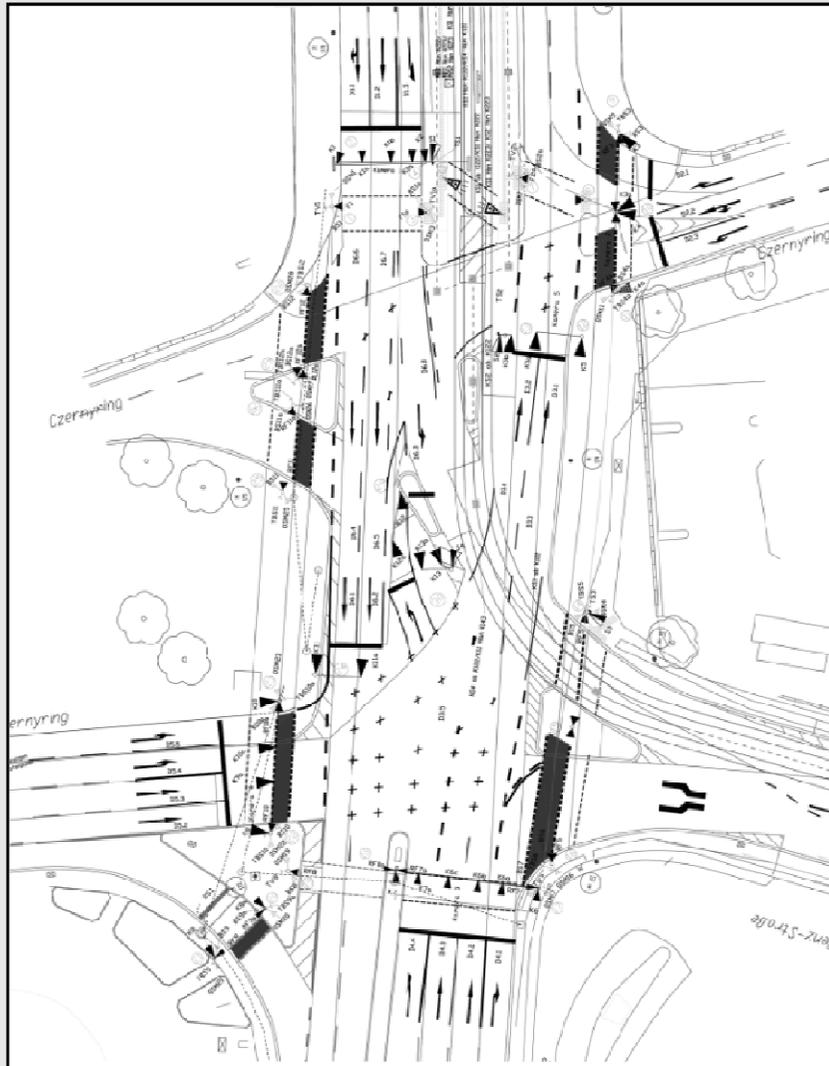
- Ausgangssituation -

Untersuchungsraum



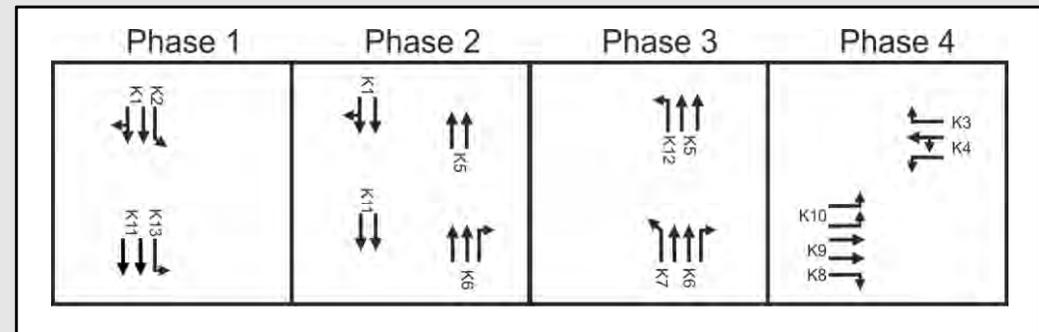
Umgestaltung des Czernyrings

- Knotenpunkt Montpellierbrücke (K122) -



Ausgangssituation (Status Quo)

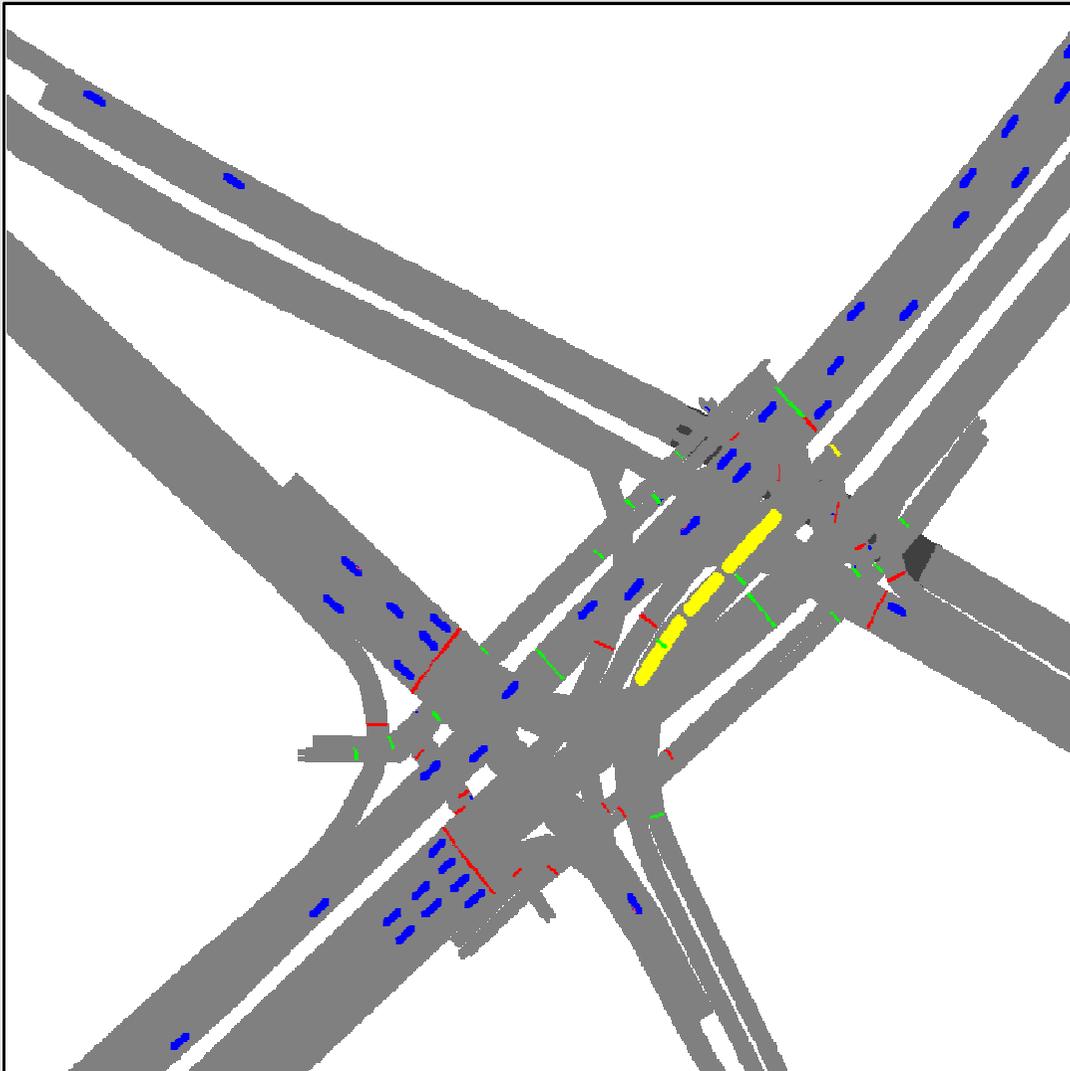
- vorhandener Underfly Ost nach West (2-spurig)
- 4-phasiger Grundablauf
 → Nebenrichtung gemeinsam in einer Phase!
 → Freigabezeit Hauptrichtung 65 Sekunden ($t_u=90s$)
- maßgebende Hauptverkehrszeit Ab-Sp.



→ Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs mittels Simulation (inkl. ÖV-Bevorrechtigung)

Umgestaltung des Czernyrings

- Knotenpunkt Montpellierbrücke (K122) -



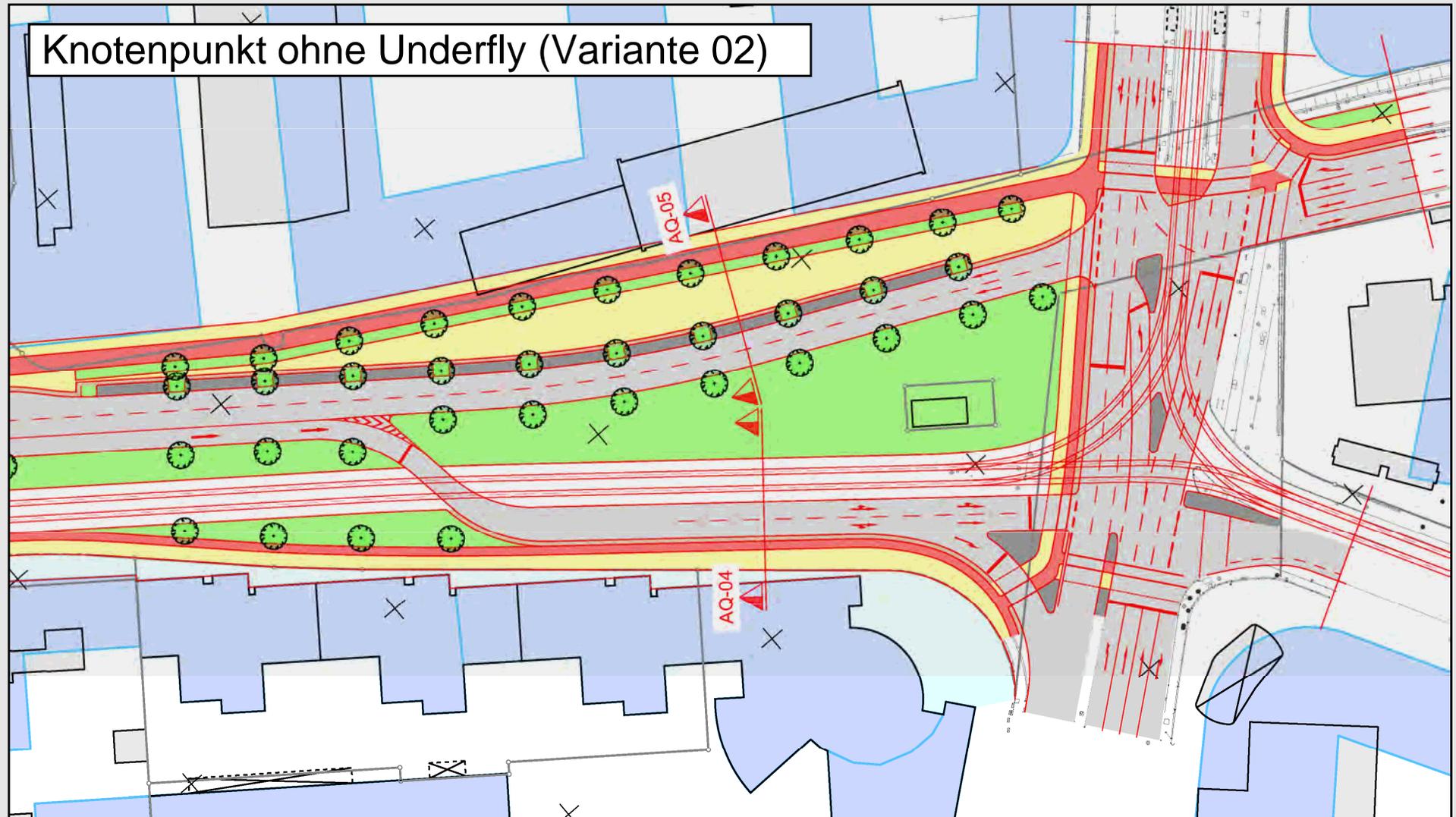
Ausgangssituation (Status Quo)

- Abendspitze Status Quo (Erhebung April 2014)
- Berücksichtigung des tatsächlichen Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen
- Bahntakt entsprechend aktuellem Fahrplan (10-Minuten-Takt)
- 2 Freigabe-Fenster pro Umlauf für ÖV (bestehende Signalsteuerung)

→ Qualität des Verkehrsablaufs gemäß HBS: QSV = C

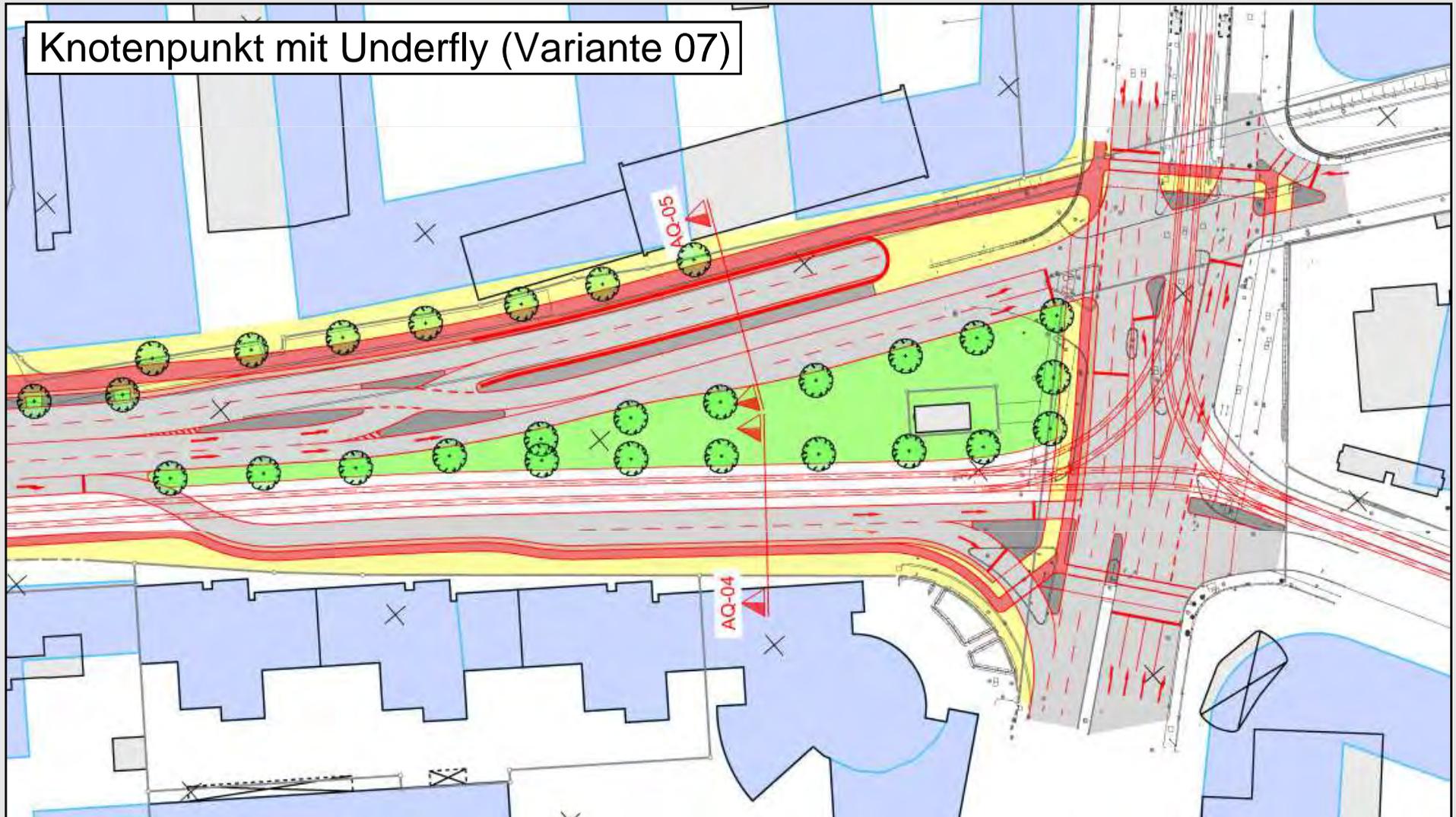
Umgestaltung des Czernyrings

- Knotenpunkt Montpellierbrücke (K122) -



Umgestaltung des Czernyrings

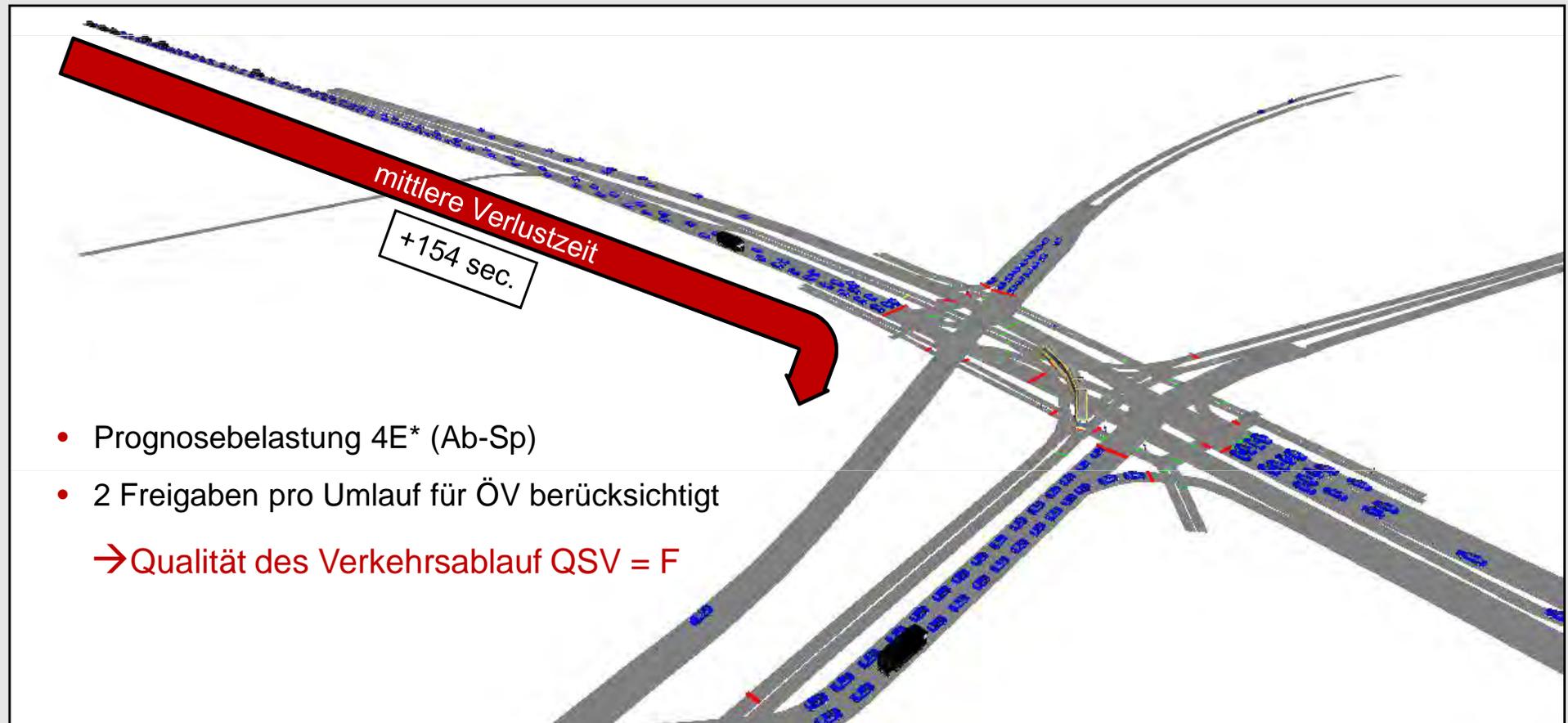
- Knotenpunkt Montpellierbrücke (K122) -



Umgestaltung des Czernyrings

- Knotenpunkt Montpellierbrücke (KP122) -

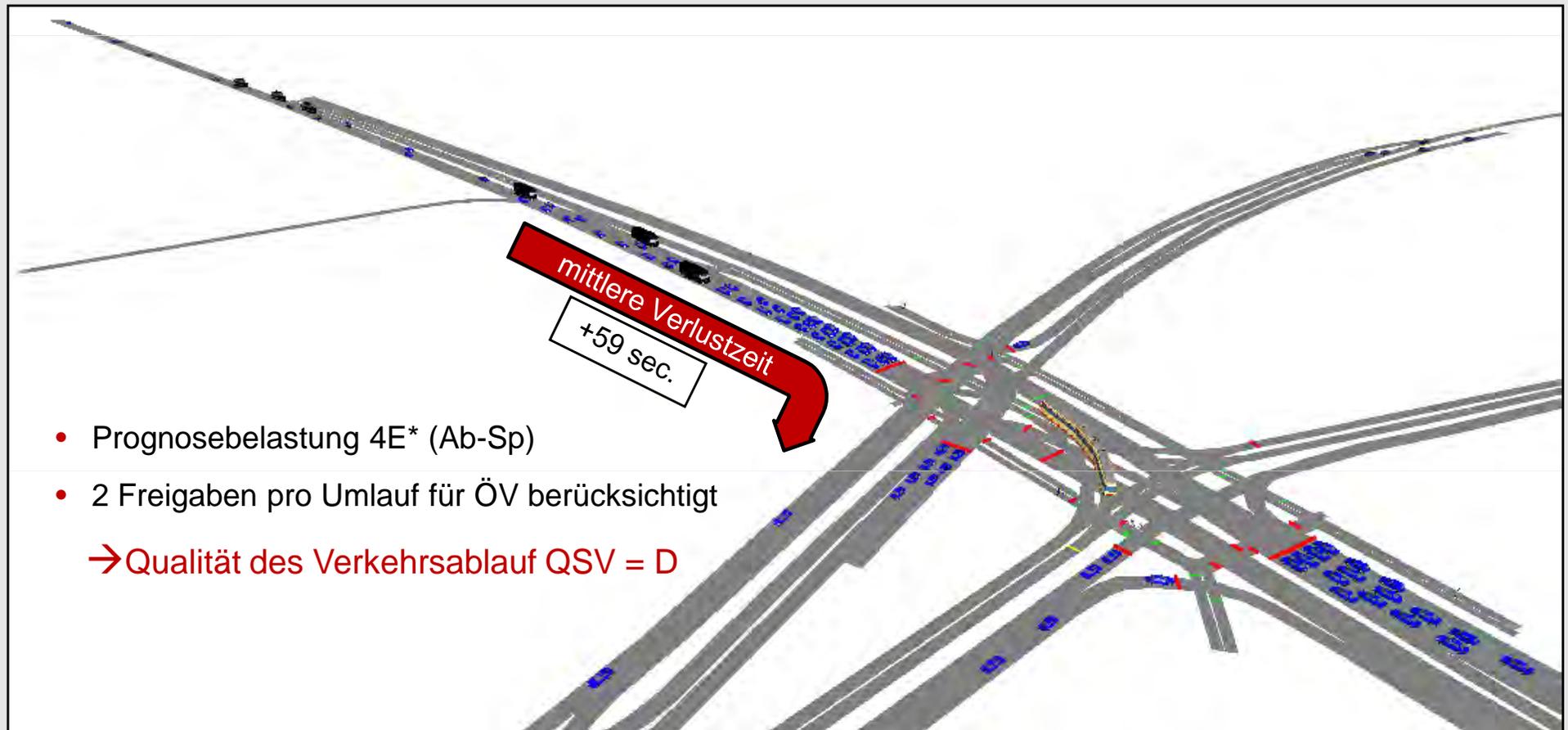
Variantenvergleich - KP ohne Underfly



Umgestaltung des Czernyrings

- Knotenpunkt Montpellierbrücke (KP122) -

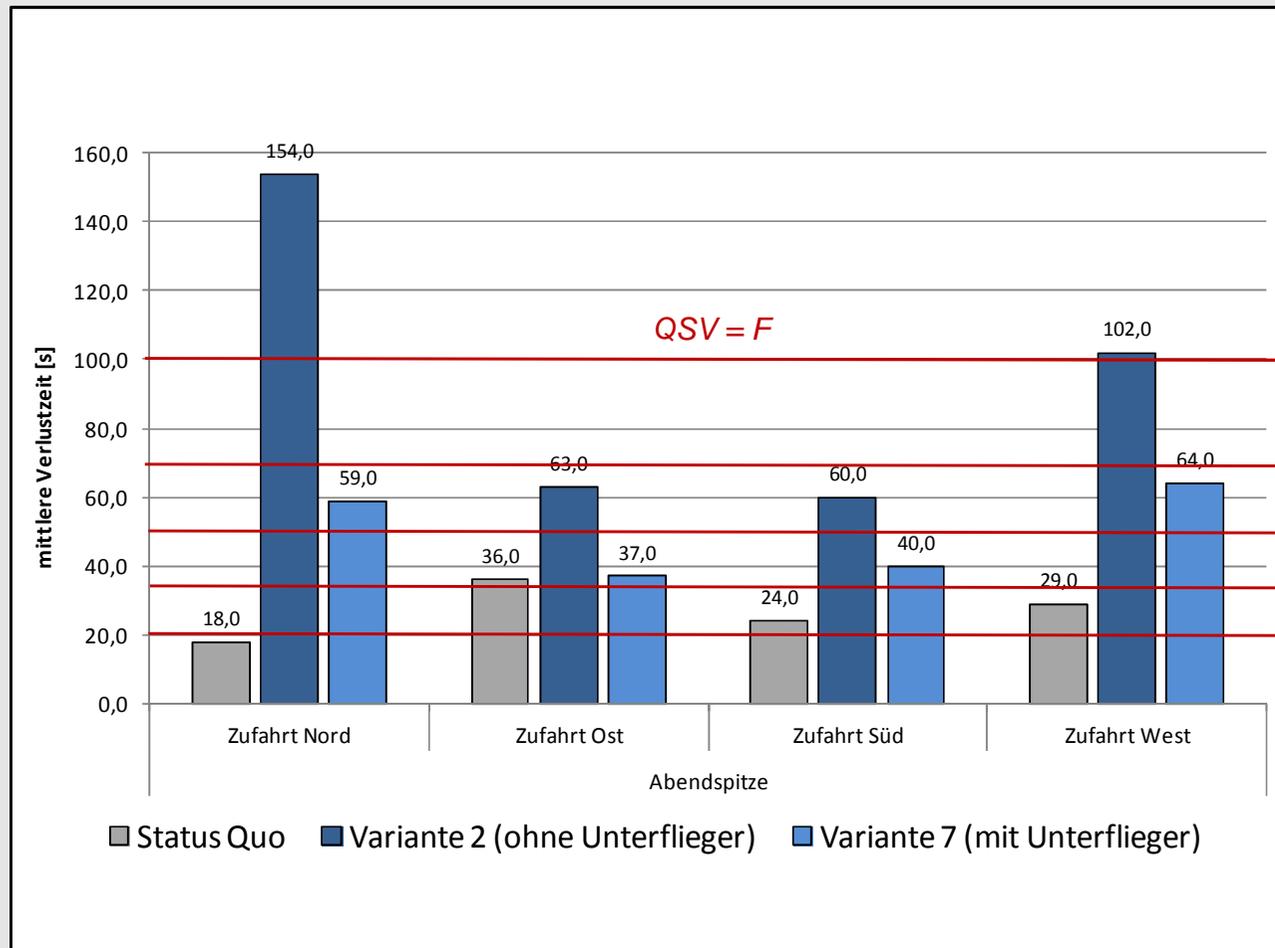
Variantenvergleich - KP mit Underfly



Umgestaltung des Czernyrings

- Knotenpunkt Montpellierbrücke (K122) -

Variantenvergleich zum Verkehrsablauf (Abendspitze/ Szenario 4E*)



- KP ohne Underfly (V2):
Verkehrsanlage ist überlastet (QSV = F)
- KP mit Underfly (V7):
Verkehrsanlage ist noch leistungsfähig (QSV = D)

QSV = E
 QSV = D
 QSV = C
 QSV = B
 QSV = A

