

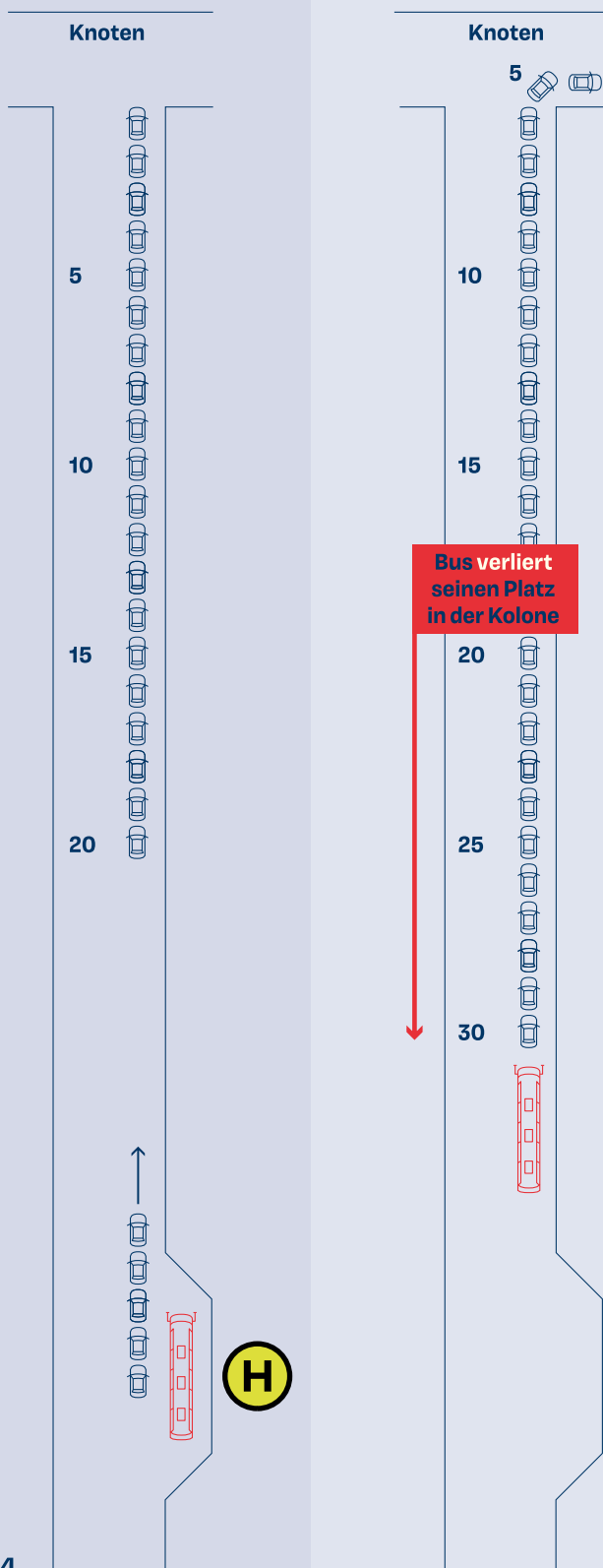
Überholbare Bushaltestelle

1

Ausgangssituation:
HALT

2

Nach
20 SEKUNDEN



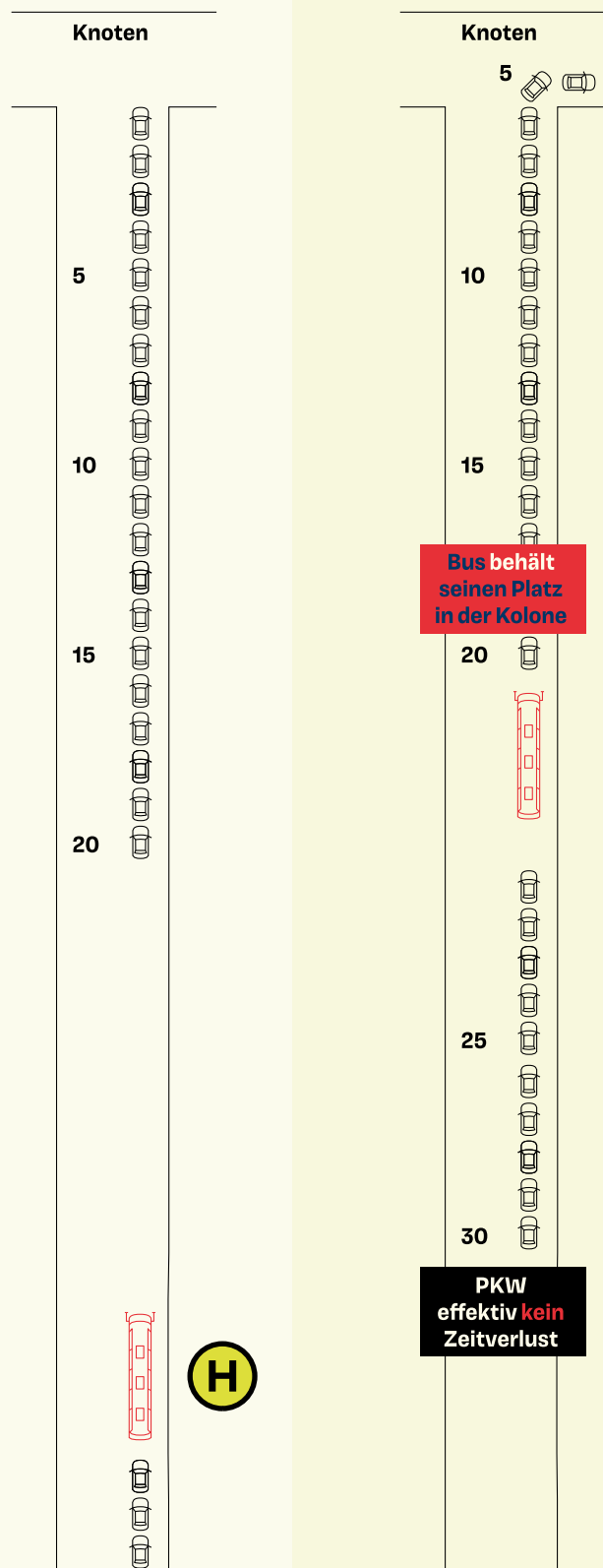
Bushaltestelle ohne Überholmöglichkeit

1

Ausgangssituation:
HALT

2

Nach
20 SEKUNDEN



In der folgenden Abbildung 10 ist schematisch dargestellt, wie zeitabhängig die Überholbarkeit einer Haltestelle eingeschränkt werden könnte. Es ist zu beachten, dass diese «einfache» Verwendung einer LSA bei Haltestellen in Knotenbereichen nicht immer anwendbar ist. Gegebenenfalls muss dann für den gesamten Knoten eine LSA-Steuerung realisiert werden. Ausserdem sind, wenn sinnvoll, Sensoren zu installieren, um Stausituationen zu detektieren. Diese können auch ausserhalb der Spitzenstunden auftreten, weshalb ein flexibles System notwendig ist. Das beschriebene Prinzip wird auf alle Lösungsansätze angewendet, welche eine Haltestelle ohne Überholmöglichkeit vorsehen.

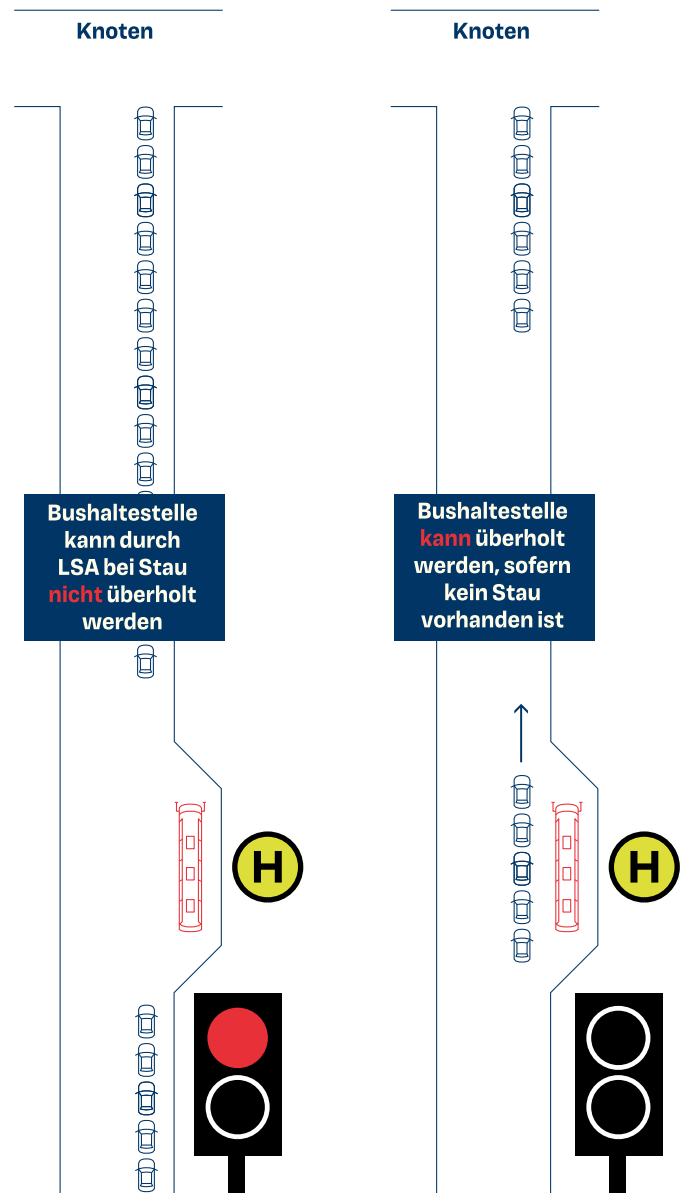


Abbildung 10 →
Schematische Darstellung der Busbevorzugung bei Haltestellen ohne Überholmöglichkeit durch LSA

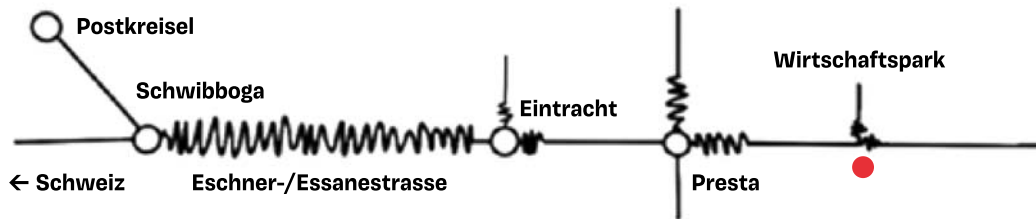
← Abbildung 9
Schematische Darstellung der Busbevorzugung durch Haltestellen ohne Überholmöglichkeit (Quelle: Forschungsauftrag (ASTRA SBT/SVI 2001/513) «Beurteilung von Busbevorzugungsmassnahmen»)

Verkehrsdosierung durch Pförtnerung mit Busbevorzugung

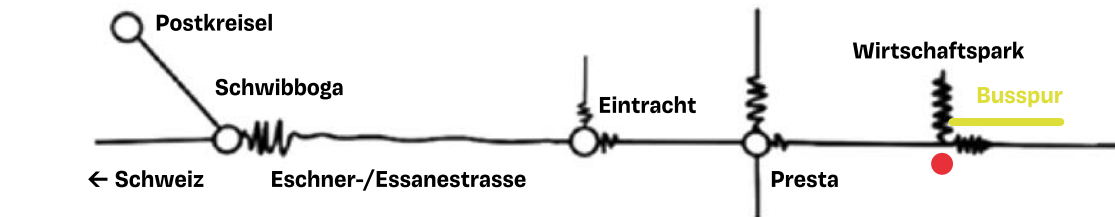
Ziel der Verkehrsdosierung ist es, das Verkehrssystem in kritischen Netzabschnitten funktionsfähig zu halten (Überlastschutz) und Stauereignisse in sensiblen Innenbereichen in weniger sensible Aussenbereiche zu verlagern. Für den Busverkehr ergibt sich somit die Möglichkeit, in

den Aussenbereichen den Stau auf einer eigenen Busspur zu umfahren, was in den Innenbereichen aufgrund der beengten Verhältnisse in der Regel nicht so einfach möglich ist. Für die Verkehrsteilnehmenden verlängert sich die Zeit, die sie benötigen, um einen Strassenabschnitt zu passieren, nicht. Lediglich der Ort, an dem die Geschwindigkeit stark reduziert ist, ändert sich.

Situation ohne Dosierung



Situation mit Dosierung

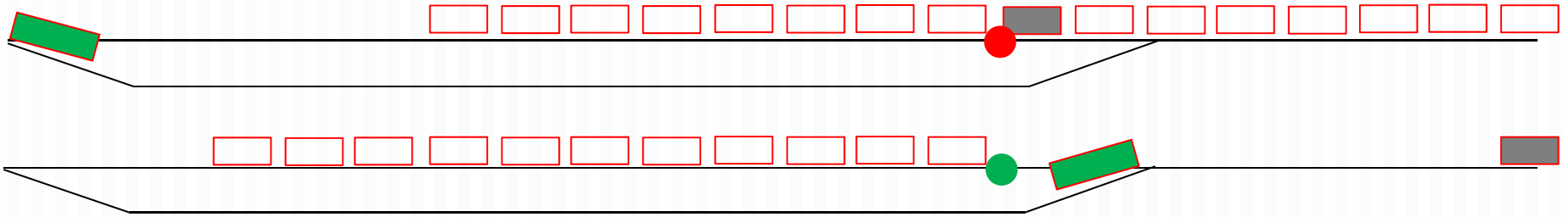


- Synchronisation (LSA)/Koppelung
- ~ Stau/stockender Verkehr
- Hauptstrasse
- - - Quartierstrasse
- Busspur

Abbildung 11
Prinzipskizze der Verkehrsdosierung
durch Pförtnerung

Busbevorzugung: Busspur m/o LSA

Mit LSA: Bus überholt Kolonne, gewinnt freie Fahrt



Beim Einfahren in die Spur schaltet der Bus die Ampel für Autos auf Rot; dies nur in Stausituationen (Sensoren).
Beim Ausfahren aus der Spur schaltet der Bus die Ampel für Autos auf Grün.

Ohne LSA: Bus überholt einige Autos, bleibt in Kolonne

