



# KAUFHAUS BOZEN

## OPTION PROJEKT B KONZEPT VERKEHR

### Bericht

P:\Verkehrsplanung\Bozen\Grafik\titelblatt\_bvr.dwg

Bearbeitet-Elaborato: Schlosser	Maßstab-Scala -	Nr.	-/-
Datum-Data: AUGUST 2014		Einlage-Nr.	C.a.01.2
Änderungen-Varianti		Datum-Data	bear. / rev.
a -		-	-
b -		-	-
c -		-	-
d -		-	-

Bauherr/Committente:



KHB Kaufhaus Bozen GmbH  
Eine Gesellschaft der SIGNA Gruppe.

General Contractor - Projektmanagement:



ICM Italia General Contractor Srl

Planungsteam/Team di Progettazione:



AE 13.0043



qualityaustria  
Erfolg mit Qualität





# KAUFHAUS BOZEN

## OPTION PROJEKT B

### KONZEPT VERKEHR VERKEHRSSIMULATION

Im Auftrag der  
ICM Italia General Contractor Srl  
39100 Bozen · Italy  
Museumstraße 1



Büro für Verkehrs- und Raumplanung  
Karl-Kapferer-Straße 5 • A 6020 Innsbruck  
Tel (0512) 57573710 • Fax (0512) 575737 20 • office@bvr.at • www.bvr.at

Dipl.-Ing. Friedrich Rauch  
Ingenieurkonsulent für Raumplanung  
und Raumordnung

Dipl.-Ing. Klaus Schlosser  
Zivilingenieur für Bauwesen

Bearbeitung: DI Michaela Major  
Mag. Hannes Reinstaller  
Markus Dörfler  
DI Gerhard Havranek

Innsbruck, August 2014

## INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG .....	3
2	BESTANDSSITUATION.....	3
3	KAUFHAUS BOZEN / KONZEPT VERKEHR .....	4
3.1	Grundlagen: .....	4
3.2	Projekt Kaufhaus Bozen aus verkehrsplanerischer Sicht:....	4
3.3	Funktionsplanung – Verkehrsführung .....	5
3.3.1	Motorisierter Individualverkehr .....	7
3.3.2	Öffentlicher Verkehr .....	8
3.3.3	Fußgänger und Radverkehr .....	10
3.3.4	Busbahnhof.....	12
3.4	Streckenbelastungen im MIV – künftig.....	13
4	VERKEHRSSIMULATION.....	17
4.1	Allgemeines / Methode .....	17
4.2	Simulation Bestand .....	19
4.3	Simulation künftig – mit Kaufhaus Bozen.....	21

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 3-1: Funktionsplan Verkehr KH Bozen – Option Projekt B .....	5
Abbildung 3-2: Funktionsplan Verdiplatz .....	6
Abbildung 3-3: Zufahrtstunnel Ausschnitt Verdiplatz .....	7
Abbildung 3-4: Verkehrserschließung MIV .....	8
Abbildung 3-5: Verkehrserschließung ÖV.....	10
Abbildung 3-6: Verkehrserschließung Fußgänger- und Radverkehr .....	12

## 1 AUFGABENSTELLUNG

In der Option Projekt B Kaufhaus Bozen wird die Verkehrsführung dahingehend optimiert, das

- die Anbindung der Garagen in der J.-Mayr-Nusser-Straße deutlich verbessert wird und den notwendigen Anforderungen des Verkehrs genügt und
- eine Unterführung für den Rad- und Fußgängerverkehr unter der Lorettobrücke enthalten ist damit für den Radverkehr Richtung Bahnhof und Zentrum die Voraussetzungen verbessert werden und für den Kfz-Verkehr die Freigabezeiten an der neuen Signalregelung an der Großanlage Verdiplatz optimiert werden können.

## 2 BESTANDSSITUATION

Die Bestandssituation ist im Bericht Konzept Verkehr 2014 Kaufhaus Bozen im Detail enthalten.

### 3 KAUFHAUS BOZEN / KONZEPT VERKEHR

#### 3.1 Grundlagen:

- Busbahnhof mit Inselbahnsteig (Var. 3.1), Juli 14
- Funktionsplan Verkehr KH Bozen, Juli 14
- Bahnhofsareal Podrecca, Stand 19.2.13

#### 3.2 Projekt Kaufhaus Bozen aus verkehrsplanerischer Sicht:

Im Zuge des Projekts Kaufhaus Bozen wird das Areal zwischen Garibaldistraße, Bahnhofsallee und Südtirolerstraße weitgehend neu gestaltet und die Verkehrsabwicklung neu organisiert. Wesentlichen Änderungen gegenüber dem Bestand sind:

- Errichtung einer neuen Zufahrt von der Mayr-Nusser-Str. über einen Tunnel im Verlauf der Südtirolerstraße direkt zum KH Bozen
- Unterirdische Anbindung der Garagen KH Bozen (inkl. ehem. City Parking), Waltherplatz und Handelskammer sowie der Anlieferung zum KH Bozen (Zufahrt zum Busbahnhof möglich) über die neue Anbindung in der Mayr-Nusser-Str.
- Verlegung des Busbahnhofs (SAD außerstädtische Linien) ins UG, Anbindung über Garagenrampen in der Garibaldistraße
- Neuordnung der Bushaltestellen (SASA städtische Linien) am Bahnhofvorplatz
- Bahnhofsallee wird Boulevard (Kfz-verkehrsfrei, nur Fußgänger und Radfahrer)
- Weitgehende Verkehrsberuhigung der Südtirolerstraße (nur ÖV)
- Niveaufreie Radwegführung vom Eisackradweg (Überführung über der Mayr-Nusser-Str.) ins Zentrum und zum Bahnhof sowie eine Rad- und Fußwegunterführung bei der Lorrettobrücke
- Abrücken der Bebauung im Bereich des Bahnhofplatzes von der Garibaldistraße

Das Verkehrsprojekt wurde aufbauend auf den Mobilitätsplan 2020 für Bozen und in Abstimmung mit dem Bahnhofprojekt Siegerprojekt des Wettbewerbes ARBO von Architekt Boris Podrecca erstellt.

### 3.3 Funktionsplanung – Verkehrsführung

In Abbildung 3-1 ist die Funktionsplanung – Verkehrsführung als Übersicht sowie in Abbildung 3-2 für den Verdiplatz dargestellt.



Abbildung 3-1: Funktionsplan Verkehr KH Bozen – Option Projekt B

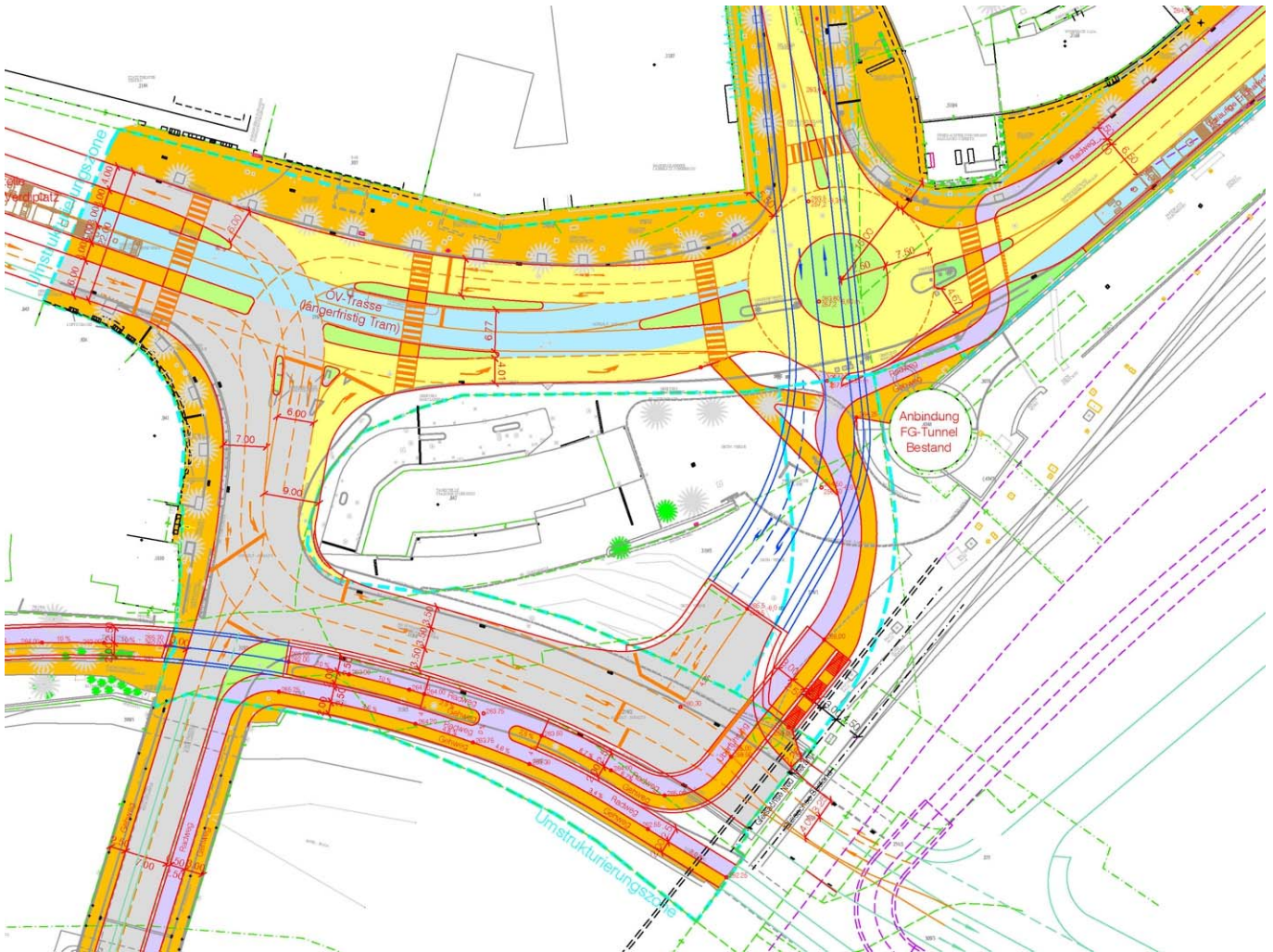


Abbildung 3-2: Funktionsplan Verdiplatz



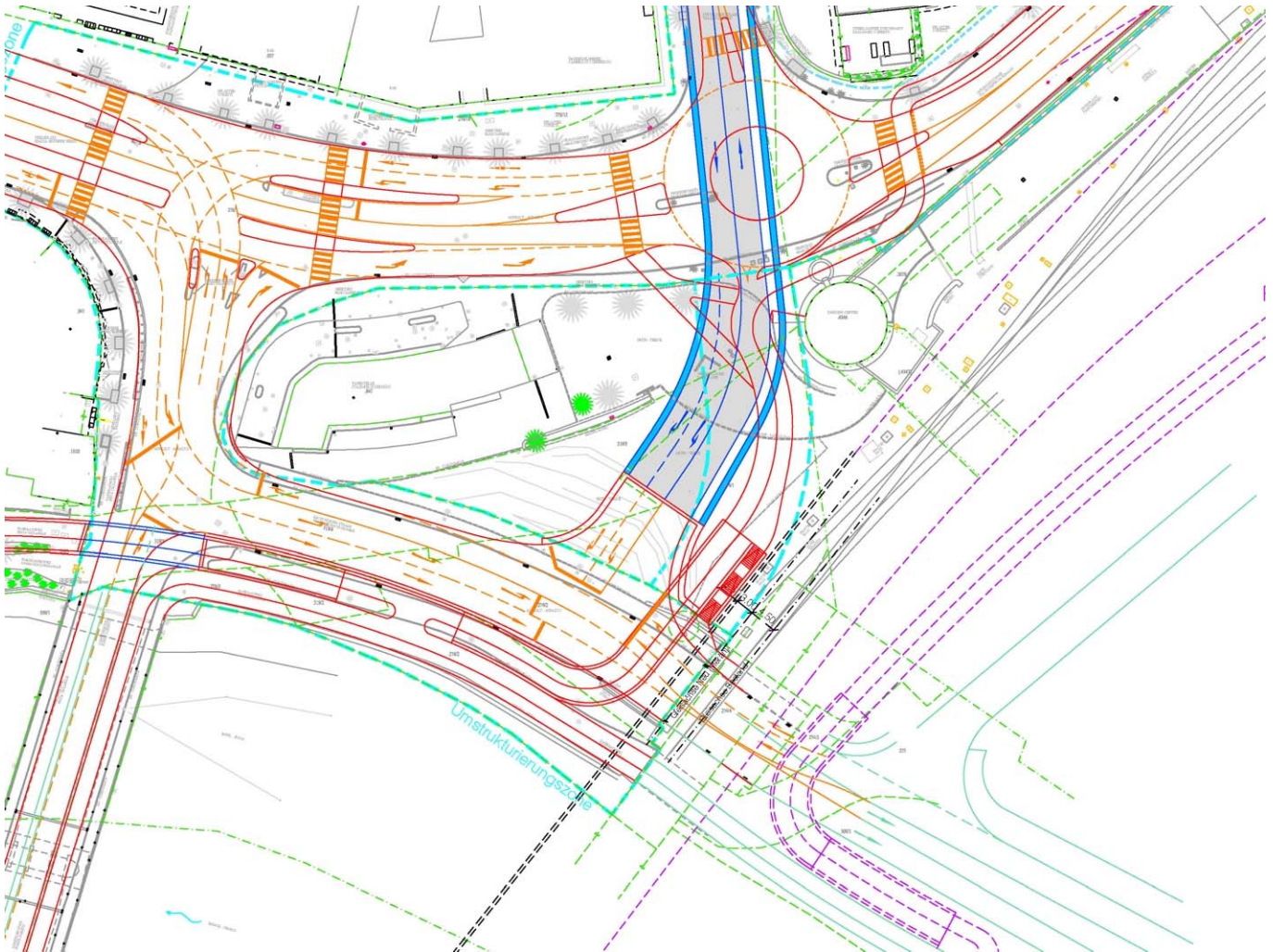


Abbildung 3-3: Zufahrtstunnel Ausschnitt Verdiplatz

### 3.3.1 Motorisierter Individualverkehr

- Die Anbindung des KH Bozen erfolgt über einen neuen Knoten (mit VLSA) in der in Mayr-Nusser-Str. mit Tunnel unter der Südtirolerstraße in ausreichender Breite und Dimension
- Alle Zentrumsgaragen werden künftig über die VLSA in Mayr-Nusser-Str. und den Tunnel erschlossen
- Die Tankstelle am Verdiplatz bleibt erhalten und kann einer neuen Nutzung zugeführt werden (Sanierung der Tankstelle, Infocenter, Fahrraddepot und Garten – Entwurf 19.6.2013, Arch Benedikter & Zancan)

- Die Hauptverkehrsachse für den MIV bilden künftig die Straßenzüge Mayr-Nusser-Straße, Marconi-Straße und Drususallee,
- Die Garibaldistraße und damit die Zufahrt zum Bahnhof wird verkehrsberuhigt
- Die vorgesehene Planung ist mit dem Podrecca Projekt verträglich, die geplante Rampe in der Garibaldistraße ist im Funktionsplan dargestellt

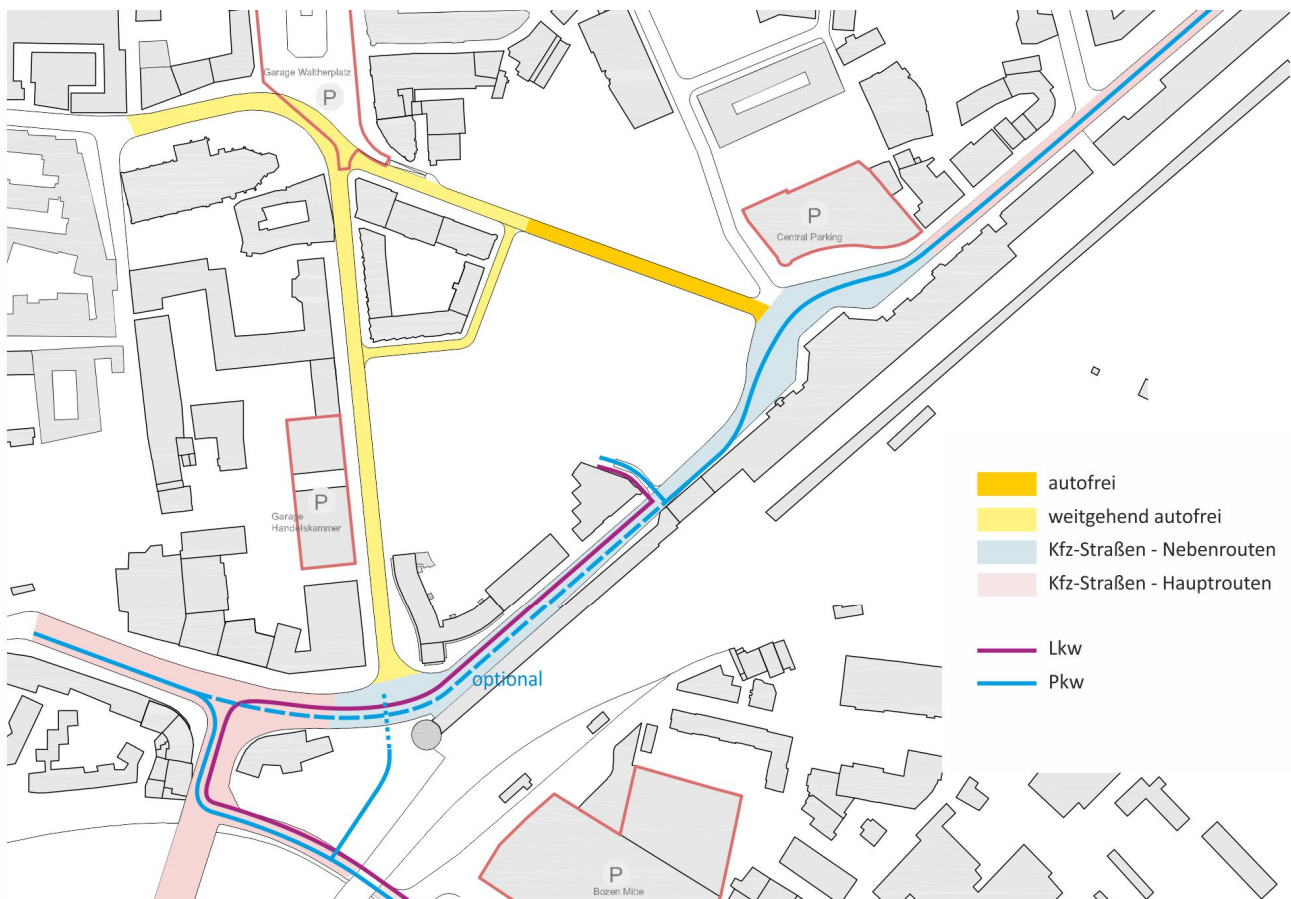


Abbildung 3-4: Verkehrserschließung MIV

### 3.3.2 Öffentlicher Verkehr

- Die Busse der SAD (Regionalverkehr) werden mit Ausnahme der Gelenksbusse (Metro-Busse) künftig in den unterirdischen Busbahnhof geführt, wo sie ihre Endhaltestelle haben.

- Die Endhaltstellen der 18-m-Gelenksbusse werden oberirdisch vor dem KH Bozen an der Westseite des Bahnhofsplatzes angeordnet. Die Busse können über den Kreisverkehr am Bahnhofsvorplatz bzw. über den vorgesehenen neuen Kreisverkehr Garibaldistraße / Südtirolerstraße umdrehen. Die Haltestelle ist für drei 18-m-Gelenksbusse ausgelegt, Wartezeiten können in den Wartepositionen an der Garibaldistraße abgedeckt werden.
- Die Busse der SASA (Stadtverkehr) erhalten ihre Haltestellen am Bahnhofplatz (bis zu 9 Busse), davon liegen 6 Haltestellen südlich des Bahnhofsplatzes direkt vor dem Bahnhof (für einen 18-m-Gelenksbuss und fünf 12-m-Busse) und 3 nördlich vom Bahnhof jeweils in Randlage (für drei 12-m-Busse).
- An der Garibaldistraße wird in Fahrtrichtung Bahnhof eine Abstellbucht (Wartepositionen) für 7 Busse errichtet.
- Die Busspur in Richtung Bahnhof in der Garibaldistraße kann aufgrund der künftig geringeren Verkehrsbelastung durch die neue Garagenzufahrt und den geplanten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Stadt Bozen verkürzt werden, um damit die Radweganbindung zum Bahnhof deutlich zu verbessern.
- Die Fahrbahnteiler des Kreisverkehrs am Bahnhofplatz dienen gleichzeitig als Querungshilfe für den Fußgängerverkehr.
- Der Kreisverkehr wird etwas angepasst um den Verkehrsablauf zu optimieren.
- Nördlich des Bahnhofs wird der Taxistandplatz wie im Bestand ausgewiesen mit drei Behindertenstellplätzen.
- Kiss&Ride-Zonen werden nördlich des Bahnhofs (5 Pkw) auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorgesehen.

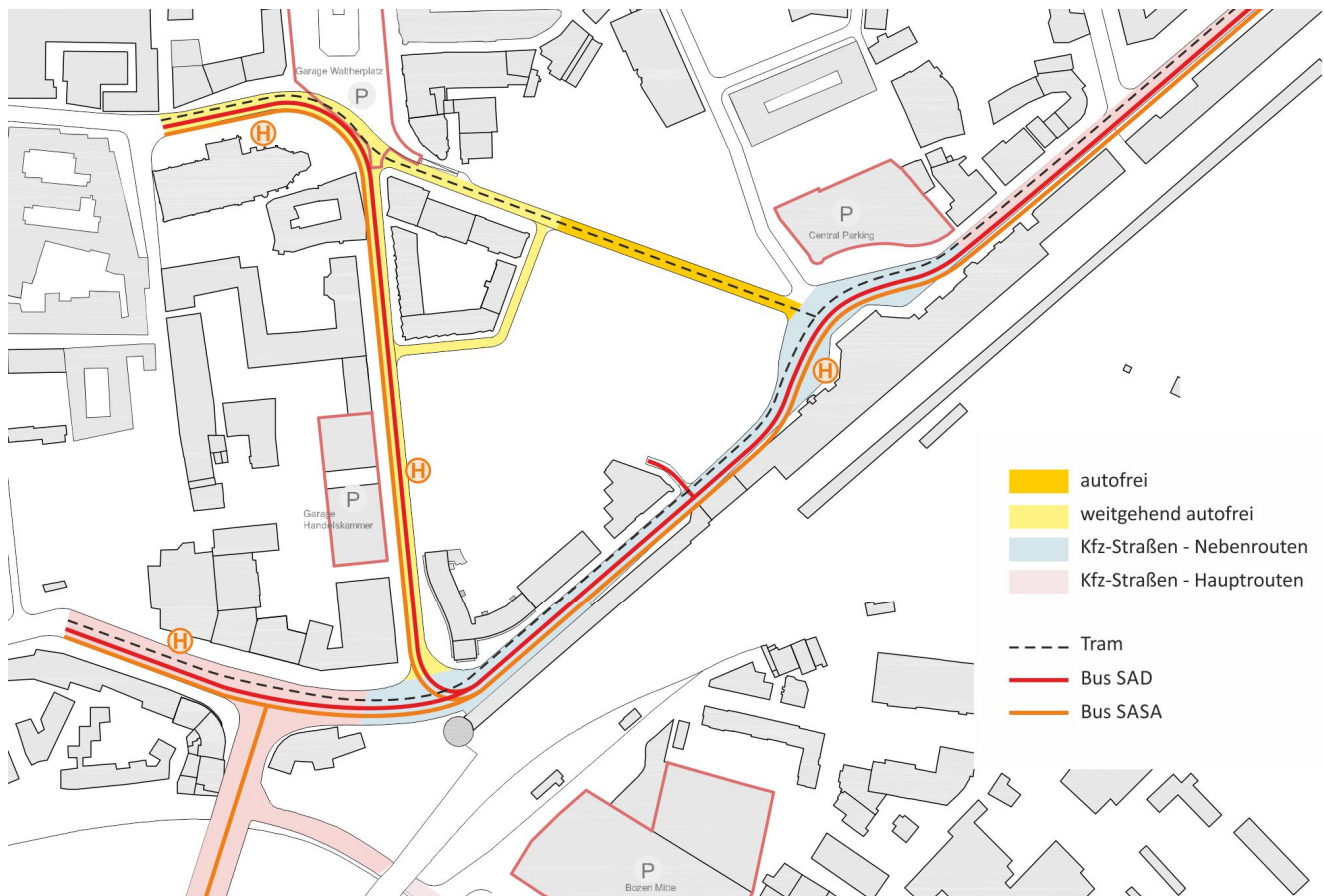


Abbildung 3-5: Verkehrserschließung ÖV

### 3.3.3 Fußgänger und Radverkehr

- Vom Eisackufer aus führt ein neuer Fuß- und Radweg niveaufrei über eine Überführung der Mayr-Nusser-Str. zur Südtirolerstraße (Zentrum), zum KH Bozen und zum Bahnhof und mündet in den Kreisverkehr am Bahnhofsvorplatz ein, durch die Verkürzung der Busspur ist ein eigener Radweg in der Garibaldistraße möglich
- Entlang vom Eisackufer ist eine Unterführung bei der Loretto-Brücke für Radfahrer- und Fußgänger geplant damit für den Radverkehr Richtung Bahnhof und Zentrum die Voraussetzungen verbessert werden und für den Kfz-Verkehr die Freigabezeiten an der neuen Signalregelung an der Großanlage Verdiplatz optimiert werden können



- Südtirolerstraße und Bahnhofsallee werden durch die Verkehrsberuhigung für den Fußgänger- und Radverkehr attraktiver
- Der Bahnsteigtunnel am Bahnhof kann optional unter dem Bahnhofsgebäude und dem Bahnhofsvorplatz zum Eingang KH Bozen verlängert werden
- Der Bereich der Tankstelle am Verdiplatz kann einer neuen Nutzung vor allem für Fußgänger und Radfahrer zugeführt werden (Sanierung der Tankstelle, Infocenter, Fahrraddepot und Garten – Entwurf 19.6.2013, Arch Benedikter & Zancan)
- Die Anzahl der Radabstellplätze im Bestand beträgt im engeren untersuchten Bereich (Bahnhof / Busbahnhof / Südtirolerstraße) rund 470. Im Konzept sind in diesem Bereich über 1.000 Fahrradabstellplätze vorgesehen, die zum Großteil bereits im Konzept der Landschaftsplanung aufgenommen wurden.

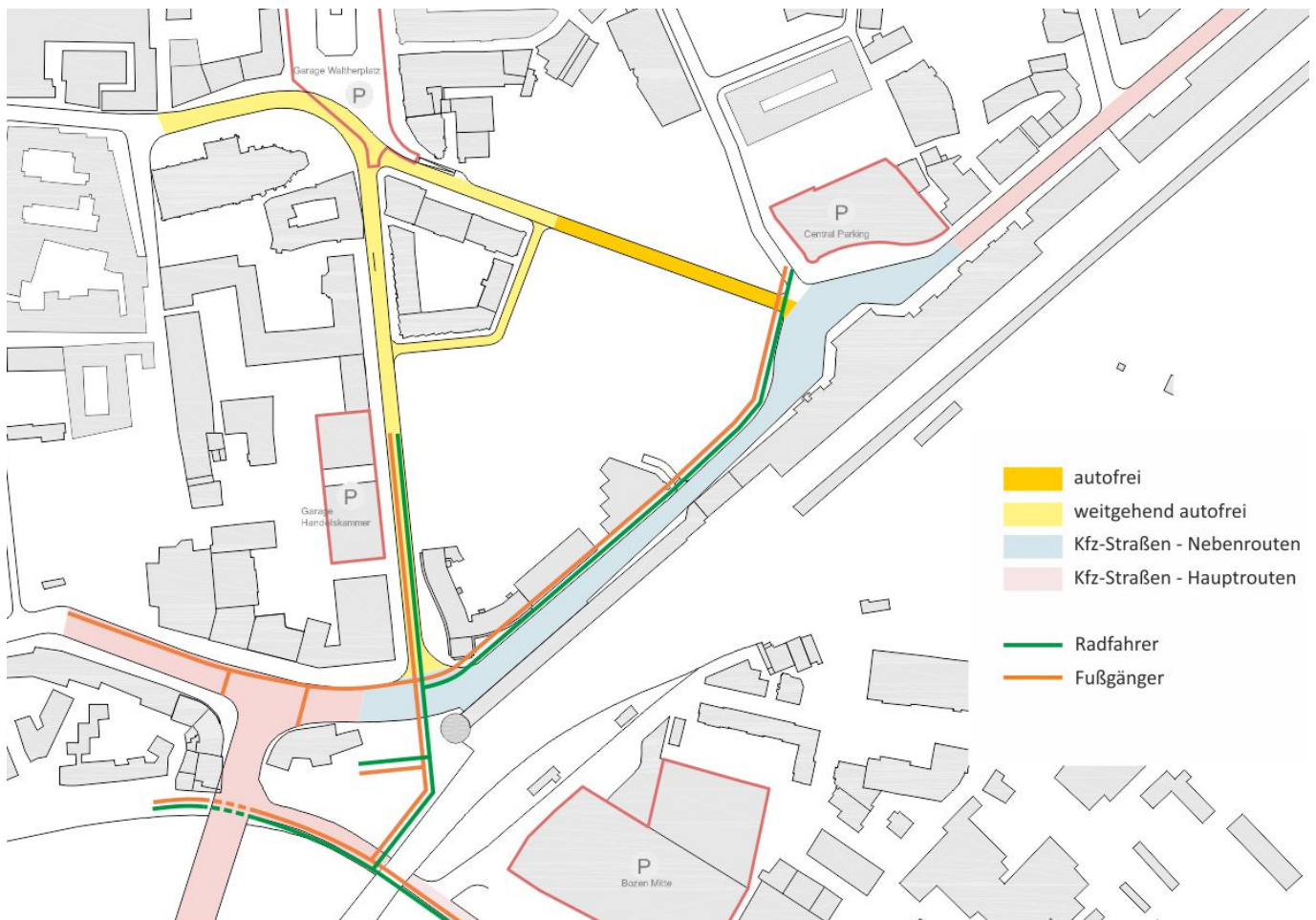


Abbildung 3-6: Verkehrserschließung Fußgänger- und Radverkehr

### 3.3.4 Busbahnhof

- Die Zufahrt zum neuen unterirdischen Regionalbusbahnhof erfolgt über die Rampe in der Garibaldistraße zudem steht über die VLSA in der Mayr-Nusser-Str. mit dem Tunnel unter der Südtirolerstraße eine zweite Zufahrtsmöglichkeit zur Verfügung (dadurch sind 2 Zu- und Abfahrten vorhanden)
- Die Rampe in der Garibaldistraße hat einen minimalen Innenradius von 10 m und eine Maximalneigung in der Fahrlinie von 7,5 % (bei der Ausfahrtsrampe, die Einfahrtsrampe ist flacher)
- Der Ladehof der sich ebenfalls im UG1 des KH Bozen befindet wird über die VLSA in Mayr-Nusser-Str und den Tunnel erschlossen, die Zufahrt erfolgt über den Busbahnhof, die

Rampen in der Garibaldistraße bleibt dem Busverkehr vorbehalten

- Eine zweite Pkw Einfahrt (Noteinfahrt ins UG2) erfolgt über die Garibaldistraße an der Innenseite der Bus-Rampe, zur Erschließung der Garage unter dem Wohnhaus (bestehende Nutzer)
- Der Busbahnhof wird mit einem Inselbahnsteig ausgeführt und verfügt über 10 Bussteige in platzsparender Sägezahn-Anordnung (jeder Bussteig kann unabhängig an- und abgefahren werden)
- Am Inselbahnsteig finden zwei 18-m-Busse (bei Bedarf), zwei 15-m-Busse und sechs 12-m-Busse Platz.
- Am südlichen Außenrand des Busbahnhofs können 5 Wartepplätze angeordnet werden
- Weitere 5 Wartepplätze für Busse werden im Bereich des Ladehofs untergebracht
- Optional können zusätzlich zwei der Lkw-Ladeplätze im Ladehof kurzfristig als Wartepplätze verwendet werden, damit stehen insgesamt 12 Wartepplätze für Busse zur Verfügung)
- Der Verkehr im Busbahnhof wird im Einbahnsystem abgewickelt, damit es nicht zu gegenseitigen Behinderungen der Fahrzeuge kommt.
- Die Fahrgassen im BBhf sind mit 7,0 m Breite großzügig dimensioniert wodurch eine störungsfreie Verkehrsabwicklung gegeben ist, zudem wurden die einzelnen Busse an allen Bussteigen einer Schleppkurvenprüfung unterzogen

#### 3.4 Streckenbelastungen im MIV – künftig

In einer ersten Abschätzung wurden die Auswirkungen einer Umsetzung des Konzeptes für die Verkehrsabwicklung Kaufhaus Bozen grob ermittelt. Berücksichtigt wurde dabei die künftige Erschließung der Parkgaragen über den Pkw-Tunnel zum Kaufhaus Bozen (unter der Südtirolerstraße) direkt vom neuen Knotenpunkt in der Mayr-Nusser-Straße. Folgende Garagen werden dabei erschlossen:

- Waltherplatzgarage 410 Stellplätze (1.500 Einfahrten)

- Handelskammer 250 Stellplätze (250 Einfahrten)
- Kaufhaus Bozen ca. 1.000 – 1.200 Stellplätze, 50% Kaufhaus 50% Wohnungen (neu rund 2.600 Einfahrten)

Die angeführten Einfahrten stellen den Erhebungstag (Dienstag 09.07.2013, durchschnittlicher Werktag) dar. Die Anzahl der künftigen Einfahrten entspricht in etwa der Erhebung bzw. wurden Annahmen getroffen und dem künftig durch das Kaufhaus Bozen induzierten Neuverkehr hinzugeschlagen. Weiters wurde auch die derzeitige Verteilung der Zufahrten auf die einzelnen Zufahrtsrichtungen im Bestand angenommen und daraus die künftige Verteilung der Verkehrsströme abgeleitet. Für die Berücksichtigung der von der Stadt Bozen geplanten Verkehrsberuhigung im Zentrum wurde eine weitere Annahme getroffen und auf der Hauptachse Marconi Straße – Verdiplatz – Garibaldistraße – Rittner Straße eine Verringerung des Verkehrs um ca. 10% angenommen.

Mit der neuen Verteilung des Verkehr – Zufahrten zu den Garagen im Zentrum über den Tunnel unter der Südtirolerstraße – und der angenommenen Verkehrsberuhigung (-10% am Verdiplatz) liegen die höchsten Belastungen künftig unter 20.000 Kfz/24h (westliche Zufahrt zum Verdiplatz). Die höchsten Entlastungen ergeben sich am Verdiplatz selbst (- 6.000 Kfz/24h). Vor allem wird auch die wichtige ÖV-Achse entlang der Garibaldistraße deutlich entlastet. Zunahmen treten nur auf der künftigen Hauptzufahrt zum Zentrum der Mayr-Nusser-Str. auf.

Mit der künftigen Verkehrsführung, der Zufahrt zu den Garagen im Zentrum über den Tunnel unter der Südtirolerstraße, werden die Handlungsspielräume für die Verkehrsberuhigung im Zentrum vor allem am Verdiplatz erheblich und in der Garibaldistraße, dem Bahnhofsplatz und der Rittner Straße teils vergrößert und damit die notwendigen Freiräume für den Öffentlichen Verkehr und nichtmotorisierten Verkehr geschaffen. Die Entlastung dieser Straßenzüge und vor allem der Bahnhofallee (künftig Kfz-verkehrsfrei) ermöglichen zudem eine Neugestaltung dieser Bereiche, die in den Planungen für das Kaufhaus Bozen in der „Landschaftsplanung“ bereits angedacht und als Vorschlag ausgearbeitet sind.



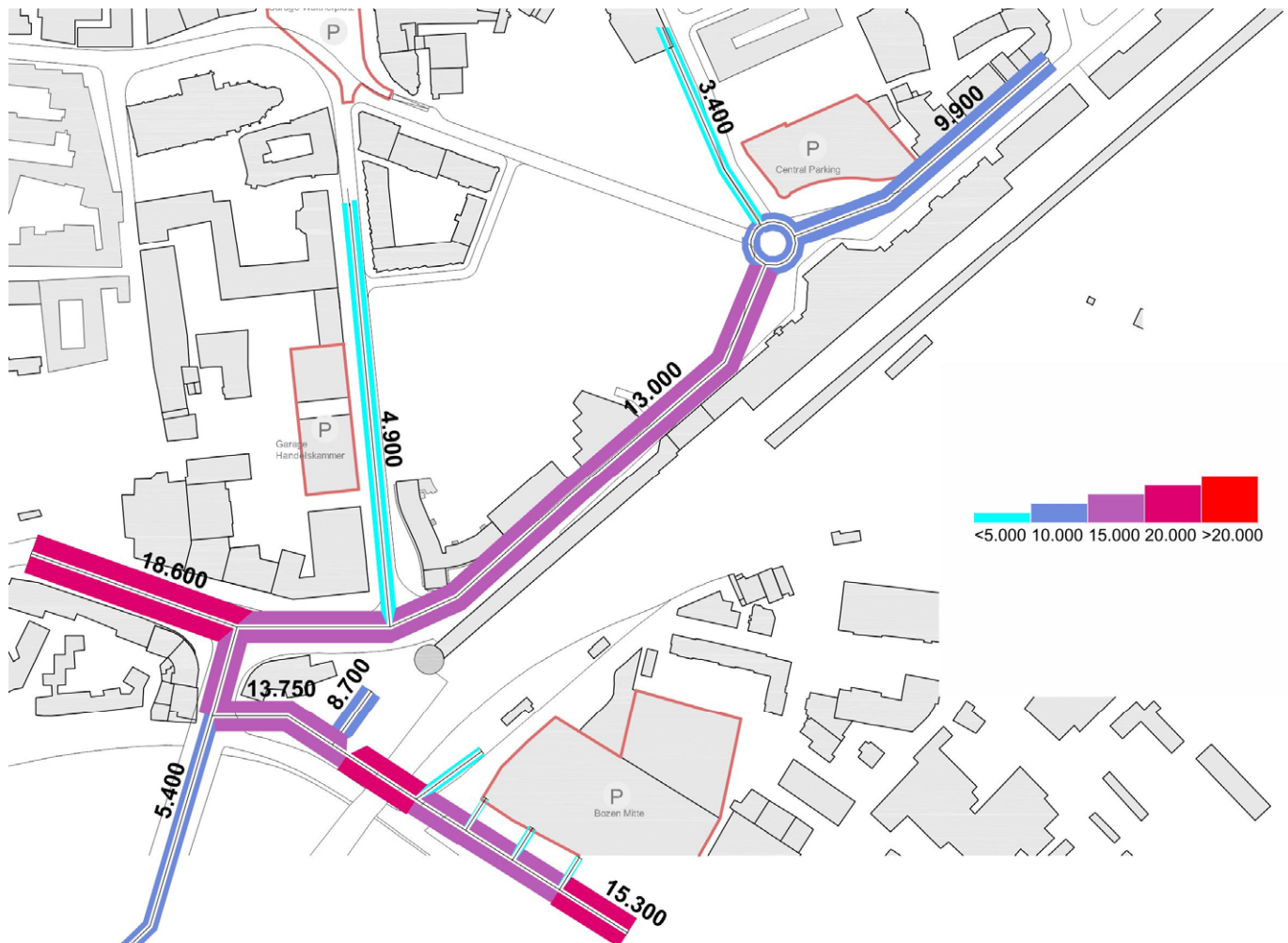


Abbildung 3-1: Streckenbelastungen künftig – Phase 2 (Kfz/24h)

In einem weiteren Bearbeitungsschritt – Phase 3 wurde versucht, die Streckenbelastungen nach Umsetzung des Bahnprojektes (Arch Podrecca) unter Berücksichtigung der im Mobilitätsplan 2020 der Stadt Bozen vorgesehenen Maßnahmen abzuschätzen und darzustellen. Dabei wird von der neuen Verteilung des Verkehrs mit den Zufahrten zu den Garagen im Zentrum über den Tunnel unter der Südtirolerstraße sowie von einer weitgehenden Verkehrsberuhigung im Bereich Bahnhof / Stadtzentrum ausgegangen, um einerseits die Aufenthaltsqualität deutlich zu steigern und andererseits dem öffentlichen Verkehr in diesem Bereich die erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen. Hohe Belastungen treten dabei nur noch auf den künftigen Hauptverkehrsstraßen auf. Gegenüber der Phase 2 tritt eine zu-

sätzliche Entlastung im Bereich des Straßenzuges Garibaldistraße – Ritterstraße ein.

Die dargestellten Streckenbelastungen geben nur eine Bandbreite der künftigen Verkehrsstärke wieder, da die zu erwartenden Belastungen von zahlreichen Faktoren (Infrastrukturmaßnahmen ÖV und MIV) abhängig sind, die derzeit noch nicht konkret fassbar sind und auch starke Abhängigkeiten untereinander aufweisen.

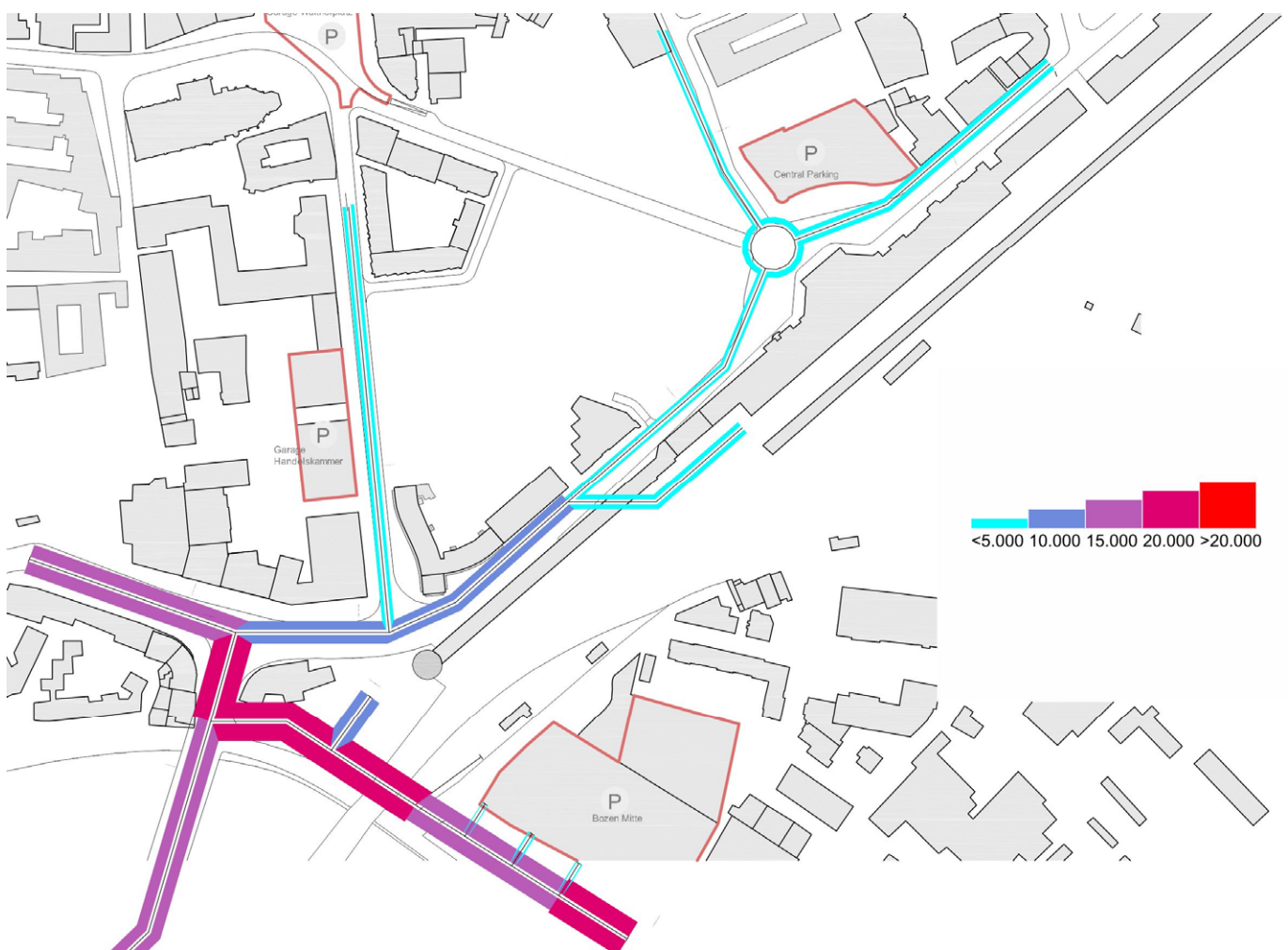


Abbildung 3-1: Streckenbelastungen Projekt Podrecca / Mobilitätsplan 2020 – Phase 3 (Kfz/24h)

## 4 VERKEHRSSIMULATION

### 4.1 Allgemeines / Methode

Die Verkehrsflusssimulation wurde mit der Version 5.40 des Programms VISSIM der Fa. PTV System GmbH durchgeführt. Für die verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage von Knoten steht die Version 2.16 des Zusatzmoduls VAP (**V**erkehrs**A**bhängige **P**rogrammierung) in der dll-Version zur Verfügung, vorerst wurde analog zum Bestand jedoch nur eine Fixzeitsteuerung installiert. VISSIM (**V**erkehr in **S**tädten – **S**imulation) ist ein mikroskopisches, zeitschrittorientiertes und verhaltensbasiertes Simulationsmodell zur Nachbildung des Inner- und Außerortsverkehrs. Wesentlich für die Güte des Simulationssystems ist die Qualität des Verkehrsflussmodells, d.h. des Verfahrens, nach dem die Fahrzeuge im Netz bewegt werden.

Im Gegensatz zu einfacheren Modellen, in denen weitgehend konstante Geschwindigkeiten und ein deterministischer Folgevorgang von Fahrzeugen vorausgesetzt werden, verwendet VISSIM das psycho-physische Wahrnehmungsmodell von Wiedemann (1974 für Innerorts und 1999 für Außerorts). Die Grundidee des Modells mündet in der Erkenntnis, dass der Fahrer eines schneller fahrenden Fahrzeuges bei Erreichen seiner individuellen Wahrnehmungsschwelle zum vorausfahrenden Fahrzeug zu bremsen beginnt. Da er die Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeuges nicht genau einschätzen kann, sinkt seine Geschwindigkeit unter dessen Geschwindigkeit, so dass er wiederum nach Erreichen einer Wahrnehmungsschwelle leicht beschleunigt. Es kommt zu einem ständigen leichten Beschleunigen und Verzögern. Verteilungsfunktionen über Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten tragen dem unterschiedlichen Fahrerverhalten Rechnung.

Grundlage für die Durchführung der Verkehrssimulation ist das VISSIM-Verkehrsnetz bestehend aus statischen und dynamischen Daten. Statische Daten stellen die zu untersuchende Verkehrsinfrastruktur mit Strecken, Verbindungen, Haltestellen, Detektoren und Signalgebern dar. Dynamische Daten zur Verkehrssimulation sind Verkehrsbelastungen (Pkw / Lkw / Moped / Rad / Fußgänger), Richtungsentscheidungen, Routenentscheidungen, Querverkehrsstörungen

gen, Langsamfahrbereiche speziell in Kurven und Kreisverkehren, sowie Linienverlauf und Abfahrtszeiten von ÖV-Linien.

Bei mehrstreifigen Fahrbahnen berücksichtigt ein Fahrer in der modellmäßigen Nachbildung von VISSIM nicht nur vier vorausfahrende Fahrzeuge, sondern auch Nachbarfahrzeuge auf den beiden umgebenden Fahrstreifen. Zusätzlich bewirkt eine Signalanlage ca. 100 m vor Erreichen der Haltelinie eine besondere Aufmerksamkeit beim Fahrer bzw. können diese Bereiche auch individuell eingestellt werden und so zu einem wesentlich früheren Wechsel des Fahrstreifens / Einordnens führen.

In VISSIM werden sogenannte Fahrer-Fahrzeug-Einheiten durch ein Netz bewegt. Jeder Fahrer ist mit seinen Verhaltensparametern einem bestimmten Fahrzeug zugeordnet. Das Fahrerverhalten stimmt damit mit den technischen Möglichkeiten des Fahrzeuges überein. Für eine optimale Verteilung der Fahrzeugcharakteristika wurden insgesamt 6 verschiedene Kategorien von Fahrzeugtypen (vom niedrigmotorisierten Kleinwagen mit relativ geringen Beschleunigungen über einen Sportwagen mit sehr guten Beschleunigungseigenschaften bis hin zum Großraum-Pkw) verwendet. Die Attribute, die eine Fahrer-Fahrzeug-Einheit charakterisieren, lassen sich in drei Kategorien untergliedern:

#### 1. Technische Spezifikationen eines Fahrzeuges

- Fahrzeuglänge
- Höchstgeschwindigkeit / Beschleunigungsvermögen
- aktuelle Fahrzeugposition im Netz
- aktuelle Geschwindigkeit und Beschleunigung

#### 2. Verhalten einer Fahrer-Fahrzeug-Einheit

- psycho-physische Wahrnehmungsgrenzen des Fahrers (Schätzvermögen, Sicherheitsempfinden, Risikobereitschaft)
- Gedächtnis des Fahrers
- Beschleunigung in Abhängigkeit von der derzeitigen Geschwindigkeit und der Wunschgeschwindigkeit des Fahrers

### 3. Abhängigkeit zwischen Fahrer-Fahrzeug-Einheiten

- Verknüpfung zu vorausfahrenden und nachfolgenden Fahrzeugen auf dem eigenen und benachbarten Fahrstreifen
- Hinweise auf den aktuell benutzten Netzabschnitt und den nächsten Knotenpunkt
- Hinweise zum nächsten Lichtsignal

### 4.2 Simulation Bestand

Das Simulationsmodell wurde auf dem bestehenden Straßennetz mit den vorhandenen Signalanlagen aufgebaut. Die Verkehrssimulation – Bestand wurde für die Spitzenstunden am Nachmittag des Erhebungstages Dienstag 9.7.2013 durchgeführt und analog den real beobachteten Situationen geeicht. In Abbildung 4-1 ist eine Übersicht des in die Verkehrssimulation einbezogenen Bereichs dargestellt.





Abbildung 4-1: Übersicht Simulationsbereich Bestand

Abbildung 4-2 zeigt die Verkehrssituation am Verdiplatz als Screenshot der VISSIM-Simulation zum Zeitpunkt 17:20 Uhr.



Abbildung 4-2: Bestand Verdipplatz Zeitpunkt 17:20 Uhr.

#### 4.3 Simulation künftig – mit Kaufhaus Bozen

In das Simulationsmodell mit Kaufhaus Bozen wurde das künftige Verkehrssystem übernommen, ein neues Straßennetz mit neuer Verkehrsorganisation, sowohl für den motorisierten IV und ÖV, als auch für den nichtmotorisierten Verkehr. Dabei wurden der Zufahrtstunnel Garagen, neue Kreisverkehre, modifizierte Fußgänger- und Radwegführung mit Unterführungen und neue Haltestellen sowie der Busbahnhof im Kaufhaus Bozen modelliert, sowie neue oder modifizierte Signalregelungen mit eigenen ÖV-Signalen in einer Grundversion installiert. Die Verkehrsbelastungen wurden entsprechend den Streckenbelastungen der Phase 2 für die Nachmittagsspitzenstunden generiert und in die Verkehrssimulation aufgenommen. In Abbildung



4-3 ist eine Übersicht der in die Verkehrssimulation einbezogenen Bereiche dargestellt.



Abbildung 4-3: Übersicht Simulationsbereich künftig mit KH Bozen

Abbildung 4-4 zeigt die Verkehrssituation am Verdiplatz als Screenshot der VISSIM-Simulation zum Zeitpunkt 17:20 Uhr.



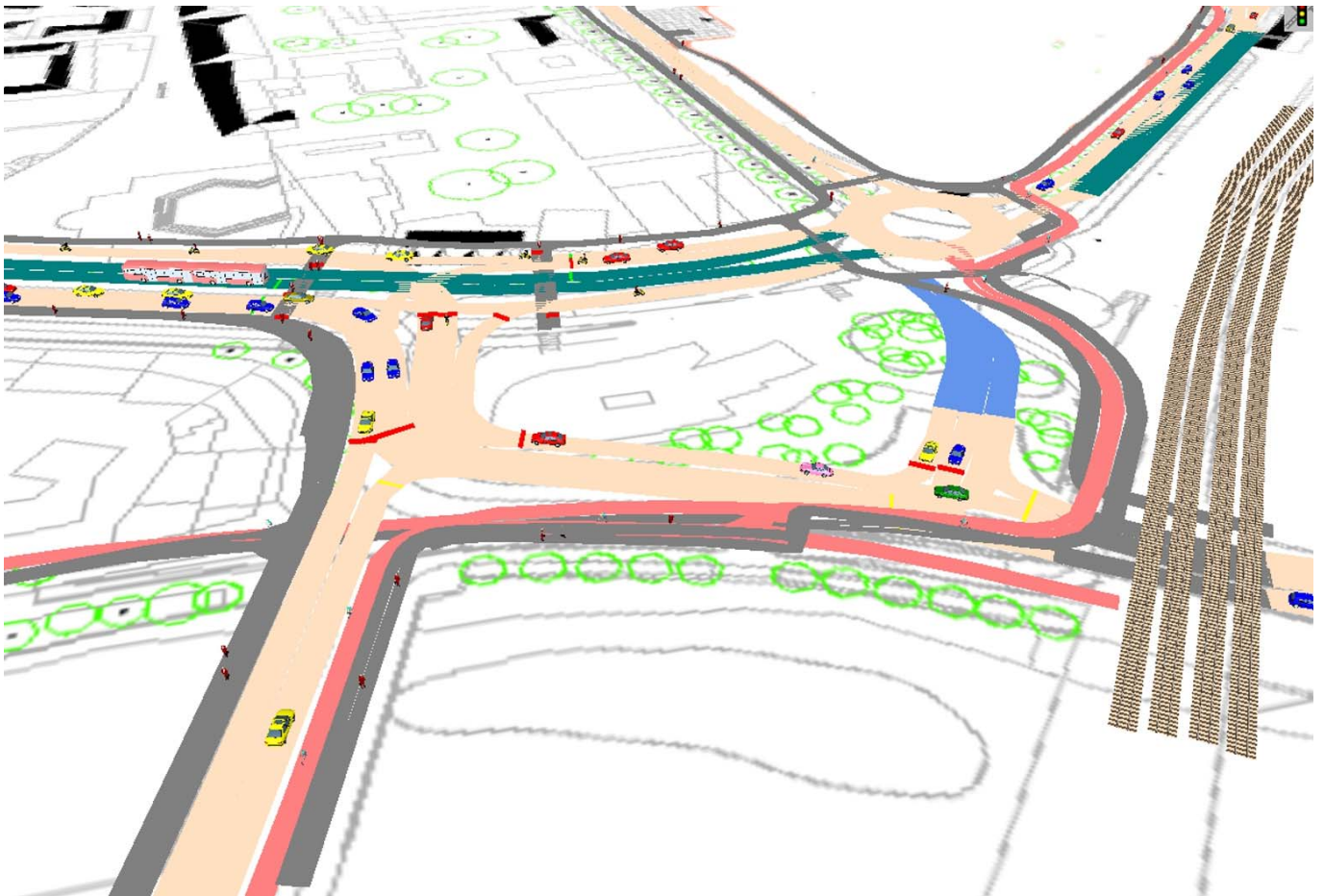


Abbildung 4-4: künftig KH Bozen, Verdiplatz Zeitpunkt 17:20 Uhr

Innsbruck, August 2014