

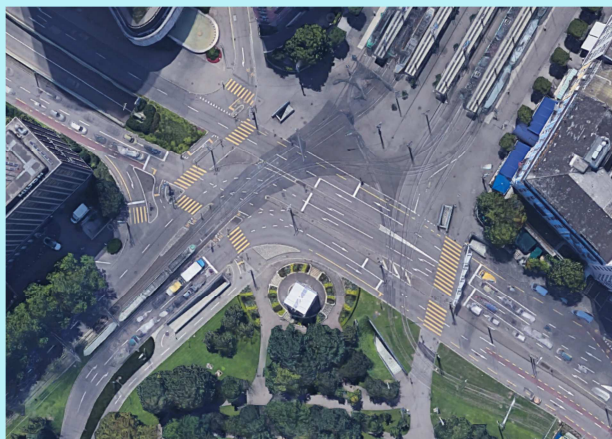
Lichtsignalanlagen (LSA)

Seit Jahren sind wir darauf spezialisiert, Lichtsignalanlagen zu planen, zu projektieren und zu realisieren. Ein Schwerpunkt ist dabei die Umsetzung von Steuerungsprojekten mit VS-PLUS oder mit FESA. Wir parametrieren Steuerungsabläufe gemäss Vorgaben, welche wir vom Auftraggeber

erhalten oder gemeinsam mit ihm erarbeiten. Dabei prüfen wir unsere VS-PLUS-Arbeiten mit eigenen Testtools auf Herz und Nieren. Die VS-PLUS Steuerungen können vor dem Einsatz auf der Strasse 1:1 mit VISSIM getestet und das Verhalten unter Verkehr visualisiert werden.

Basel - LSA 563 Bahnhof SBB: Überarbeitung Steuerung (inkl. Umrüstung Steuergerät)

Die LSA 563 Bahnhof SBB regelt den zentralen Knoten beim Centralbahnplatz in Basel. Aufgrund seiner Lage ist der Knoten von hoher verkehrlicher Bedeutung für alle Verkehrsarten, vor allem aber für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Beim Knoten kommen drei Ringstrassen zusammen. Daher wird dieser Knoten stark durch den Individualverkehr befahren. Die Tramhaltestelle Bahnhof SBB befindet sich auf dem Centralbahnplatz im Süden des Knotens. Über die sechs parallelen Gleise der Haltestelle wird der Knoten von bis zu 80 Trams und 16 Bussen pro Stunde befahren.



Übersicht LSA 563 Bahnhof SBB

In Zusammenhang mit der Umrüstung des LSA-Steuergerätes wird die Software der LSA vollständig neu überarbeitet und die Anlage an die geltenden Richtlinien und Normen angepasst. Bei der Erstellung des neuen Steuerungskonzeptes müssen die vorgegebenen Anforderungen an die Steuerung erfüllt werden. Die Mobilitätsplanung Basel-Stadt hat dabei bei jeder Verkehrsbeziehung für die Velos, die FG und den MIV, aufgrund von Anforderungsstufen, Kategorien und Verlustzeiten vorgegeben. Nach Inbetriebnahme und Justierung werden während den Spitzenstunden folgende max. mittlere Verlustzeiten erreicht:

- OeV aus Fahrt: < 3 s
- OeV aus Halt (Haltestelle): < 9 s
- Fussgänger: < 20 s
- Velo: < 25 s
- MIV < 45 s

Damit werden die Anforderungen für den MIV und den Langsamverkehr nur bei einer Velo-Beziehung nicht unterboten. Beim OeV aus Fahrt werden die Anforderungen erreicht. Beim OeV aus Halt werden zugunsten einer erheblich besseren Ausnutzung der Kapazität leicht höhere Verlustzeiten akzeptiert.

| | |
|-----------------------------|---|
| Projekt | Basel - LSA 563 Bahnhof SBB: Überarbeitung Steuerung (inkl. Umrüstung Steuergerät) |
| Bauherrschaft | Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt Mobilität Verkehrssteuerung |
| Referenzperson | Herr Markus Störr |
| Honorarsumme | ca. 80'000 CHF |
| Erbrachte Leistungen | - Verkehrserhebung/Beobachtung Steuerung - Steuerungskonzept (inkl. Konzept OeV-Management) - Verkehrstechnischer Bericht, LSA-Plan - Vorgaben Grundversorgung, VS-PLUS-Parametrierung, Simulation mit VISSIM - Inbetriebnahme, Monitoring (inkl. Auswertungen OeV-Wartezeiten, Justierungen) |
| Zeitraum | 2016 - 2018 |

8002F LSA_Referenz_Basel_LSA135 v01-00-00 / 02.02.2018 / pr_u