



Fahrzeitanalyse von Streckenabschnitten mit mehreren LSA

Zur Analyse der Fahrtzeiten an bestimmten Knoten liefern DASYS KFA und DASYS KFA+ fundierte Informationen.

Die Frage, ob Behinderungen zwischen mehreren LSA existieren oder das Zusammenspiel aufeinanderfolgender LSA den Anforderungen genügt, beantwortet DASYS SFA – die streckenbezogene Fahrzeitanalyse.

In DASYS SFA werden die Fahrtzeiten an den einzelnen LSA zu einer Gesamtübersicht verbunden, welche Rückschlüsse auf die Fahrtzeiten in einem mehrere LSA umfassenden Bereich zulässt.



Eine optimale ÖV-Beschleunigung wird erst erreicht, wenn die Bevorrechtigung der Fahrzeuge längs eines gesamten Linierverlaufes erfolgt. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, die Knoten nicht nur punktuell, sondern auch entlang ganzer Streckenabschnitte auf die Qualität ihres ÖV-Ablaufes zu untersuchen.

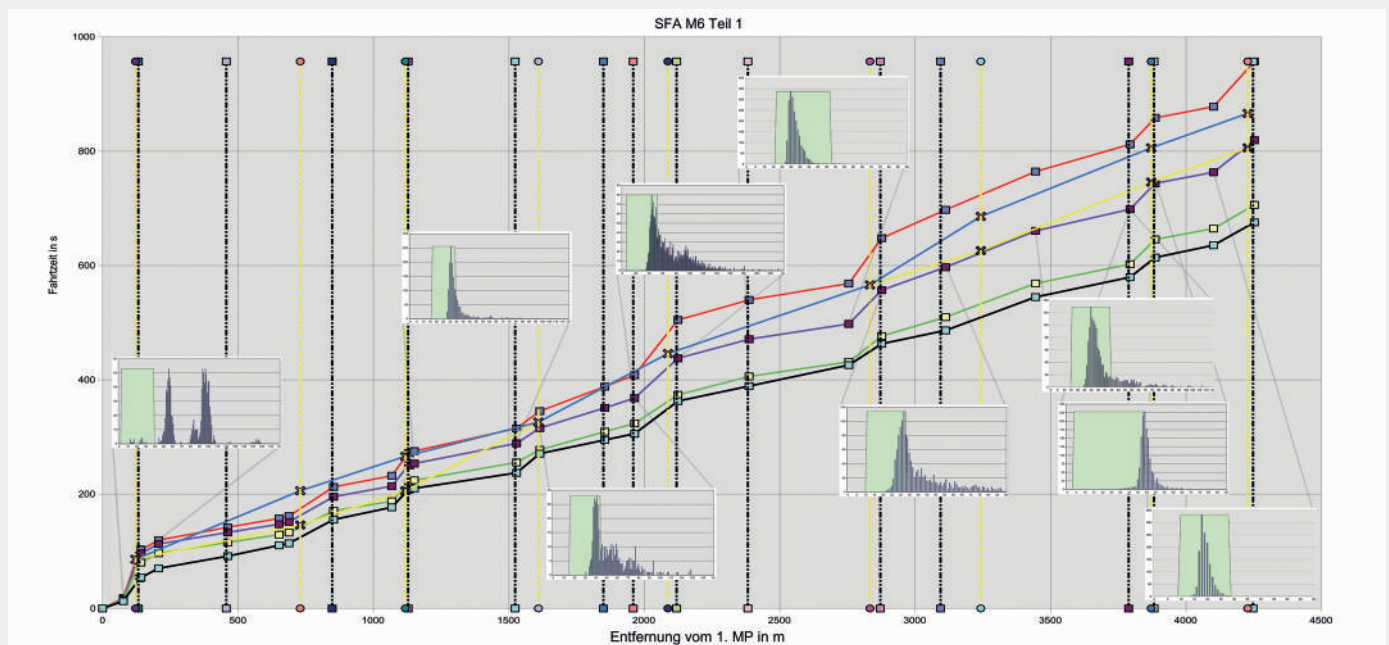
Durch die großräumige Betrachtung einer Strecke können Fahrzeiten über mehrere LSA hinweg im Weg-Zeit-Diagramm dargestellt werden. Soll-Ist-Abweichungen von Fahrzeiten und das Maß der auftretenden Behinderung auf einer Strecke sind schnell und einfach erkennbar.

Die Darstellung der Fahrten im Weg-Zeit-Diagramm ermöglicht einen Vergleich der theoretischen Fahrzeit mit schnellen und langsamen Fahrten sowie mit dem Mittelwert der Fahrzeiten aller realen Fahrten.

Taktfrequenz oder sogar einen geringeren Fahrzeugeinsatz ermöglichen können.

Dargestellt sind die Mittelwerte der Fahrtverläufe aller Fahrten sowie jeweils die Mittelwerte der 10% schnellsten und langsamsten Fahrten. Diese Aufteilung lässt einen Rückschluss auf die Art einer Behinderung zu. Störungen, von denen alle Fahrtverläufe betroffen sind, haben systembedingten Charakter, während Störungen, von denen die schnellsten Fahrten nicht betroffen sind, offensichtlich nicht dauerhaft wirksam sind.

Zusätzlich ist der Fahrtverlauf eingezeichnet, der sich nach dem Theoriemodell ergibt, welches den Auswertungen zu Grunde liegt. In der Praxis zeigt sich, dass sich dieser theoretische Fahrtverlauf in der



An Stellen mit starkem Anstieg der Kurvensteigung im Vergleich zur theoretischen Fahrzeitkurve werden Verspätungen eingefahren. An diesen Stellen besteht Potential zur Beschleunigung des Verkehrsablaufes. So werden unter Umständen kleine, anscheinend nicht relevante Zeitverluste sichtbar, die sich in Summe entlang einer Strecke erheblich auf die Qualität des ÖV-Ablaufes des gesamten Netzes auswirken können.

Neben dem negativen Effekt der Verspätung lassen sich auch Zeitreserven aufzeigen.

An Wegpunkten mit flacher Kurvensteigung im Vergleich zur theoretischen Fahrzeitkurve entstehen Zeitreserven, die in Summe eine höhere

Nähe der schnellsten Fahrten bewegt. Abweichungen zwischen diesen Fahrtverläufen können Hinweis auf Nachbesserungsbedarf bei den Annahmen des Theoriemodells sein oder deuten auf Meldepunktlagen mit Planabweichungen hin.

Zu besonders markanten und zu untersuchenden Streckenteilen werden die Grafiken der Fahrzeitanalysen aus DASYS KFA in die Gesamtdarstellung integriert und bieten auf diese Weise direkten Einblick in die Verteilung der Fahrzeiten auf einem bestimmten Streckenabschnitt.