

BACHELOR THESIS  
Kalvin Döge

# Bestimmung einer 'Grünen Welle' bei Lichtsignalschaltungen für Alster-Fahrradfahrer durch agentenbasierte Simulation mithilfe des MARS-Frameworks

---

FAKULTÄT TECHNIK UND INFORMATIK  
Department Informatik

Faculty of Engineering and Computer Science  
Department Computer Science

Kalvin Döge

Bestimmung einer 'Grünen Welle' bei  
Lichtsignalschaltungen für Alster-Fahrradfahrer  
durch agentenbasierte Simulation mithilfe des  
MARS-Frameworks

Bachelorarbeit eingereicht im Rahmen der Bachelorprüfung  
im Studiengang *Bachelor of Science Angewandte Informatik*  
am Department Informatik  
der Fakultät Technik und Informatik  
der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg

Betreuender Prüfer: Prof. Dr. Thomas Clemen  
Zweitgutachter: Prof. Dr. Thomas Lehmann

Eingereicht am: 20. September 2023

**Kalvin Döge**

**Thema der Arbeit**

Bestimmung einer 'Grünen Welle' bei Lichtsignalschaltungen für Alster-Fahrradfahrer durch agentenbasierte Simulation mithilfe des MARS-Frameworks

**Stichworte**

Agentenbasierte Simulation, Alster, MARS, MARS-Framework, Grüne Welle, Ampelschaltung, Fahrradfahrer

**Kurzzusammenfassung**

Fahrradfahrer haben es in Großstädten noch immer schwer, sich effizient im Straßenverkehr fortzubewegen. Die Straßen sind häufig noch für Pkws und weniger auf Fahrräder ausgelegt, weshalb eine Lösung, neben der Erweiterung von Fahrradwegen, die Reduzierung von Rotphasen bei Lichtsignalschaltungen wäre. . . .

**Kalvin Döge**

**Title of Thesis**

Determining a 'Green Wave' for traffic lights for Alster-Cyclists with agent-based simulation using the MARS-Framework

**Keywords**

Agent based Simulation, Alster, MARS, MARS-Framework, Green Wave, Traffic Lights, Cyclists

**Abstract**

Cyclists still have a difficult time getting around in traffic in densely populated cities. Streets are mostly adapted to larger vehicles and less so for bikes. A solution for that problem, besides further increasing the amount of bicycle lanes, is reducing the length of red phases at light signals. . . .

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>vi</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>vii</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1 Struktur der Bachelorarbeit . . . . .	1
1.2 Inhalt der Arbeit . . . . .	2
1.3 Fokus der Arbeit . . . . .	3
<b>2 Methodik</b>	<b>5</b>
2.1 MARS Arbeitsgruppe und MARS Framework . . . . .	5
2.2 SmartOpenHamburg . . . . .	5
2.3 Simulationsmodelle . . . . .	6
2.4 Stand der Wissenschaft . . . . .	6
<b>3 Konzept</b>	<b>14</b>
3.1 Simulationstyp . . . . .	14
3.2 Simulationsort . . . . .	14
3.3 Agenten . . . . .	15
3.3.1 Voraussetzungen . . . . .	15
3.3.2 Modalitäten . . . . .	16
3.3.3 Interaktionen mit Agenten und Entitäten . . . . .	16
3.3.4 Anzahl aktiver Agenten . . . . .	17
3.3.5 Agentenrouten . . . . .	22
3.4 Lichtsignalschaltungen . . . . .	23
3.4.1 Beschreibung der Lichtsignalanlagen . . . . .	23
3.4.2 Funktionsweise von Lichtsignalschaltungen . . . . .	23
3.4.3 Lichtsignalphasen . . . . .	24
3.4.4 Lichtsignaltypen und Bezug zur Realität . . . . .	24

3.5	Projektarchitektur . . . . .	24
3.6	Umfang der Arbeit . . . . .	26
<b>4</b>	<b>Implementierung</b>	<b>28</b>
<b>5</b>	<b>Evaluation</b>	<b>29</b>
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>30</b>
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>31</b>
<b>A</b>	<b>Anhang</b>	<b>33</b>
	Selbstständigkeitserklärung . . . . .	34

# Abbildungsverzeichnis

2.1	Das von Kuang und andere bei einer 3-spurigen Kreuzung dargelegte 8-Phasen Modell [ZMJZ19, S. 6] . . . . .	8
2.2	die von Kurtc und Treiber berechneten, durchschnittlichen Kalbirierungsfehler der beiden Modelle in % [KT20, S. 24] . . . . .	9
2.3	Eine Momentaufnahme aus dem zellulären Automatenmodell [BM19, S. 3]	11
2.4	Die durchschnittliche Geschwindigkeit und Wartezeit nach Durchführung [BM19, S. 5] . . . . .	12
3.1	Simulationsumbegung . . . . .	15
3.2	Polynomialfunktion des 4. Grades zur Annäherung . . . . .	18
3.3	Grobe Flächenberechnung der bewohnbaren Bereiche . . . . .	21
3.4	Route der Bicycle-Leader mit den 8 Zwischenpunkten . . . . .	22
3.5	Klassendiagramm der Agenten und Entitäten . . . . .	25

# Tabellenverzeichnis

# 1 Einleitung

Mit dem Klimawandel wird es immer deutlicher, dass man selbst lieber auf den Pkw verzichten und auf den öffentlichen Personennahverkehr oder das Fahrrad wechseln sollte. Doch leider ist es nicht ganz so einfach: Gerade in der Großstadt Hamburg gehört Stau tagsüber quasi zum Alltag auf den Straßen. Pkws, Lkws und Fahrradfahrer teilen sich auf manchen Wegen immer wieder dieselbe Spur und halten auch an derselben Ampel, wenn wieder keine Fahrradspur gerade zur Verfügung steht. Doch die Stadt Hamburg fängt an, das Fahrrad im Verkehr in manchen Stadtvierteln zu bevorzugen und die Lichtsignalschaltungen nach ihnen auszurichten [Run22]. So auch gegen das Ende letzten Jahres: Im Stadtteil Eimsbüttel sollen Fahrradfahrern und Fußgängern dem Autoverkehr bevorzugt werden, indem eine Ampel an einer stark befahrenen Überquerung vor anderen vorlassen.

Auch wenn dies nur ein Anfang ist, so lässt sich daraus die Frage ableiten: Ließen sich Lichtsignalschaltungen so zeitlich einstellen, dass sie einem Fahrradfahrer den gesamten Weg eine „Grüne Welle“ geben, noch bevor man erst an der Ampel einen Knopf betätigen muss?

In dieser Arbeit soll diese Frage bei einer verkehrslastigen Rundfahrt untersucht werden und eine mögliche Zeitschaltung bereithalten können.

## 1.1 Struktur der Bachelorarbeit

Diese Arbeit teilt sich, nach diesem ersten Kapitel „Einleitung“, in fünf weitere Kapitel auf:

- Dem zweiten Kapitel „Methodik“, welches sich mit Erklärungen zum eigentlichen Vorgehen beschäftigt, mit der die Hypothesen vorgestellt werden.



- Dem dritten Kapitel „Konzept“, welches die Implementation textuell vorbereitet und das Simulationsmodell, als auch die Ein- und Ausgabedaten beschreibt und erklärt.
- Dem vierten Kapitel „Implementation“, welches sich mit dem Quellcode und dessen besonderen Aspekten widmet.
- Dem fünften Kapitel „Evaluation“, welches die Ausgabedaten in Bezug zu den Eingabedaten und Modelleinstellungen erläutert und darstellt, als auch den Bezug zu den Forschungsfragen und Hypothesen wieder herstellt.
- Dem sechsten und letzten Kapitel „Zusammenfassung“, in dem die Ergebnisse der Forschungsarbeit genannt und übersichtlich nochmal aufgeführt sind.

## 1.2 Inhalt der Arbeit

Zur Bestimmung einer „Grünen Welle“ für Fahrradfahrer um die Binnen- und Außenalster, kommen folgende Fragen zur Simulation des Szenarios auf:

- Wie sieht ein durchschnittlicher Fahrradfahrer, Fußgänger und ein Personenkraftwagen in dem Modell aus?
- Welche Strecke fährt der Fahrradfahrer um die Binnen- und Außenalster, um eine Rundfahrt unternommen zu haben?
- Was für Eigenschaften muss die Lichtsignalschaltung in dem Modell haben, damit sie geeignet für eine „Grüne Welle“ ist?
- Wie stark wirkt sich die Auslastung der Straßen auf das Lichtsignalnetz aus,
  - wenn zu verschiedenen Uhrzeiten am Tag die Alsterrundfahrt unternommen wird?
  - wenn die Anzahl an Verkehrsteilnehmern, also Personenkraftwagen, Fußgänger und Fahrradfahrer, erhöht oder gesenkt wird?
- Ist es überhaupt möglich, dass Fahrradfahrer in mindestens 90% der Fälle, die er um die Alster fährt, eine „Grüne Welle“ erhält, ohne anzuhalten?

- Wie müssen die Lichtsignalzeiten angepasst werden, wenn der Verkehr sich zu stark auf die „Grüne Welle“ auswirkt?

Um die Aspekte genauer zu untersuchen, lassen sich aus ihnen forschungsrelevante Hypothesen aufstellen, die im Folgenden genauer definiert werden:

**Für einen Fahrradfahrer ist es möglich, mit durchschnittlicher Geschwindigkeit mindestens zweimal pro Wochentag um die Binnen- und Außenalster zu fahren und dabei eine „Grüne Welle“ zu haben.** Dadurch, dass in einer durchschnittlichen Arbeitswoche Fahrradfahrer von und zu der Arbeit fahren, sind zwei Fahrten um die Binnen- und Außenalster vorgesehen und zu schaffen, um die größtmögliche Menge an Fahrradfahrern abzudecken.

**Die Änderung von Lichtsignalschaltzeiten wirkt sich auf die Möglichkeit einer für Fahrradfahrer erreichbaren, „Grünen Welle“ aus.** Trotz hohen Verkehrs können Fahrradfahrer bei einer bestimmten Lichtsignalschaltung eine „Grüne Welle“ erreichen, sollte die Verkehrslast dafür nicht zu hoch sein und die Schaltung genügend Freiraum für die zurückgelegte Distanz lassen.

**Die Veränderung der Verkehrslast wirkt sich auf die Möglichkeit einer für Fahrradfahrer erreichbaren, „Grünen Welle“ aus.** Sobald im Verkehr eine zu große Menge an Personenkraftwagen, Fußgängern oder anderen Fahrradfahrern vorliegt, wird die Wahrscheinlichkeit einer „Grünen Welle“ immer geringer, da diese den Verkehr zu stark aufhalten und damit potenziell Staus verursachen können.

### 1.3 Fokus der Arbeit

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Bestimmung einer Zeitschaltung für Lichtsignalanlagen, die für alle Anlagen gleichermaßen gelten soll und mit einer hohen Wahrscheinlichkeit eine „grüne Welle“ aus der Sicht der Agenten bewirken soll. Dabei wird das MARS-Framework mit SmartOpenHamburg verwendet, um die Binnen- und Außenalster als Simulationsgebiet und Fokuspunkt des Verkehrs möglichst genau nachzustellen. Der Nutzen für die Bestimmung einer festen Zeitschaltung ist die einfache Änderung bestehender Lichtsignalanlagen in der echten Welt: Innerhalb von Hamburg gibt es mehrere hundert Lichtsignalanlagen, mit 1260 Anlagen bereits innerhalb des simulierten Bereiches. Das stetige Anpassen der Signalanlagen durch Verlängern oder Verkürzen von Phasen

über, zum Beispiel, einer künstlichen Intelligenz hat nicht nur die typischen Synchronisationsprobleme eines verteilten Systemes als Schwierigkeit, sondern auch die Technik als Problem. Die Verkehrszentralstellen sind potenziell nicht ausgestattet für eine gut ausgearbeitete, künstliche Intelligenz oder können nur eine begrenzte Menge an Anlagen häufige Phasenänderungen mitteilen. Stattdessen ist ein einmaliges Einstellen aller Anlagen mit einer bestimmten Grün-, Gelb- und Rotphasenlänge lediglich eine Abänderung der Phasenlängen und benötigt weder Synchronisation noch stabile Kommunikationswege zu den Anlagen.

Außerdem sind bisherige Forschungsarbeiten bei in Reihe geschalteten, „grünen Wellen“ stets nur auf Vehikel wie Pkws angeschaut worden, die keine flexiblen Ausweichmöglichkeiten wie ein Fahrrad einbeziehen in die Agentensimulation. Fahrräder können stets eine neue Route einschlagen oder, wenn plötzlich ein Fahrradweg aufkommt, auf diese wechseln und eine Lichtsignalanlage später oder früher erreichen. Ebenso haben Fahrräder nur auf Fahrradwegen die Sicherheit, dort fahren zu dürfen, was sie bei Straßen im Verkehr stark benachteiligt. Dadurch ist es erkennbar, dass sie teilweise auf anderen Routen als Autos fahren müssen und damit eine vorgeplante „grüne Welle“ über ein Straßennetzwerk potenziell nicht einhalten können. Spätestens dann ist eine Bindung der Lichtsignalphasen an die Distanz zu vorherliegenden Lichtsignalanlagen nicht mehr so nützlich und lässt den Fahrradfahrer anhalten.

Entsprechend ist eine zeitlich festgelegte Lichtsignalschaltung bei allen Anlagen ein wirtschaftlicher und technisch einfacherer Lösungsweg, den es in dieser Arbeit zu ermitteln gibt.

## 2 Methodik

In diesem Abschnitt werden im Folgenden wesentliche Grundlagen des Simulationsmodells näher ausgeführt, die zum Erforschen der Hypothesen hinzugezogen werden: die MARS-Arbeitsgruppe und deren MARS-Framework als auch SmartOpenHamburg.

### 2.1 MARS Arbeitsgruppe und MARS Framework

Die „MARS“-Arbeitsgruppe, mit vollem Namen „Multi-Agent Research and Simulation group“, ist ein Forschungsprojekt der HAW Hamburg und untersucht, fördert und entwickelt Simulationsszenarien mit dem gleichnamigen Framework [Gro23a]. Das MARS-Framework bietet die Simulationsgrundlage in dieser Arbeit, über die die Umwelt, Agenten und Entitäten verwaltet werden, sowie weitere hilfreiche Tools zum Nutzen bereitgestellt sind.

### 2.2 SmartOpenHamburg

„SmartOpenHamburg“ ist der sogenannte „digitale Zwilling“ der Stadt Hamburg [Gro23b] und ihrer Verkehrswege. Diese Simulationsumgebung ist so gestaltet, dass sie auf mikroskopischer Ebene, Multimodaler Ebene oder auf groß skalierten Szenarien angepasst werden kann, je nachdem welche Umgebung gerade für die Arbeit benötigt wird. In dieser Arbeit bildet SmartOpenHamburg die Grundlage für die Echtzeitsimulation und ihre Umgebung.

### 2.3 Simulationsmodelle

Um den Verkehr und deren Teilnehmer um die Binnen- und Außenalster so einstellbar wie möglich zu machen, empfehlen sich zwei Arten einer Modellsimulation:

- Eine agentenbasierte Simulation
- Eine ereignisgesteuerte Simulation

**Agentenbasierte Simulation** In dieser Simulationsart werden Akteure in eine Umwelt gebracht, die in Echtzeit sowohl mit sich gegenseitig, als auch mit der Umgebung interagieren und mithilfe eines festgelegten Regelsatzes Entscheidungen treffen, die andere Agenten oder die Umwelt beeinflussen können [BSC15]. Wesentlich ist dabei auch, dass die Akteure selbst Entscheidungen treffen können und ein eigenes Verhalten aufweisen. In einer Simulation mit Lichtsignalschaltungen und die Bestimmung einer optimalen „Grünen Welle“ könnten die Akteure zum Beispiel die Fußgänger, die Fahrradfahrer und die Personenkraftwagen darstellen, während die Umwelt das Straßennetz mit den Lichtsignalen wäre. Personenkraftwagen könnten gleichzeitig mit Fahrradfahrern interagieren, indem sie zum Beispiel Plätze vor Ampeln wegnehmen oder Staus verursachen, während Fußgänger zum Beispiel die Ampeln betätigen und damit Fahrradfahrern die „Grüne Welle“ verhindern könnten.

**Ereignisgesteuerte Simulation** Neben dem agentenbasierten Modell, gibt es ebenso auch die Möglichkeit einer ereignisgesteuerten Simulation. Diese Art der Simulation ist nicht in Echtzeit, hat aber wiederum im allgemeinen Ereignisse, die nacheinander passieren und abgegangen werden [BSC15]. Auf dem Weg von einem Ereignis zu einem anderen können äußere Einflüsse den Übergang zum nächsten Ereignis verändern. Dadurch, dass aber der Wechsel von einem Ereignis zum anderen im Vorherein bei der Implementierung bekannt ist, kann man die Übergänge der Ereignisse zum Beispiel mit Zeit bereits errechnen.

### 2.4 Stand der Wissenschaft

Die Idee, Lichtsignalanlagen an Kreuzungen mit einer vorherbestimmten Steuerung zu verwalten, ist aber nicht eine neue. Mehrere Forscher haben bereits Lösungen über

künstliche Intelligenzen, durch Fokussierung auf die Fahrradfahrer oder zeitlicher Abstimmung von den Lichtsignalphasen gefunden.

**Ye Zheng, Ding Ma, Fengying Jin und Zhigang Zhao:** *Intelligent Traffic Signal Control Based on Reinforcement Learning with State Reduction for Smart Cities*

In dem Forschungsbeitrag von Li Kuang und andere aus dem Jahr 2019, widmen sich die vier Autoren auf eine Lösung mithilfe eines Q-Learning-Algorithmus. Dadurch, dass die Infrastruktur der Straßen nicht weiter ausgebaut werden kann in urbanem Verkehr, bleibt nur noch das Auflösen von Staus bei Lichtsignalschaltung und Kreuzungen[ZMJZ19, S. 2], weshalb sie sich mit dieser Arbeit an den Ansatz mit einer künstlichen Intelligenz setzten.

Die Aufgabe von bis entwickelten Echtzeitlösungsansätzen, so Zheng und andere, sind vier Kategorien zuzuordnen: Feste Zeitschaltungen mit Anpassungen je Tageszeit, vorhersagende Signalschaltung aufgrund von Eingabedaten aus vergangenem oder aktuellem Verkehrsfluss, Betätigungssignalschaltung mit der bei Aktivierung von Sensoren Grün- oder Rotphasen verlängert werden und die Adaptivschaltung, die mit Sensoren und mit Algorithmen den Verkehr zum Zeitpunkt des Eintretens die Schaltungen verändern[ZMJZ19, S. 2].

Ihr Ansatz mit der künstlichen Intelligenz fällt unter eine neue Lösungsstrategie, mit der sie Lichtsignalphasen bei einzelnen Kreuzungen über das verstärkte Lernen abstimmen wollen[ZMJZ19, S. 3]. Beispielsweise sind gegenüberliegende, geradlinig gerichtete Straßenspuren, wie in der Grafik 2.1 bei zum Beispiel den Spuren 6 und 2 zu sehen ist, miteinander verknüpfbar als eine Lichtsignalphase, da sie keine Überkreuzung ihrer Fahrbahn haben. Um diese Phaseneinteilung für die künstliche Intelligenz vorzubereiten, sollen die einzelnen Fahrbahnen in Kombination mit Fahrzeugdaten in Gruppen unterteilt werden[ZMJZ19, S. 6].

Damit ließe sich der Algorithmus dann noch weiter verfeinern, als dass sie seltene oder fast nie auftretende Szenarien aus der Menge möglicher Zustände entfernen und sich nur die einzelnen Zahlen als Eingabe erhalten muss, nicht die gesamte Struktur der Kreuzung.

Im Folgenden gehen sie auf weitere Arbeiten ein, die eine andere Größenskalierungen als sie vorgenommen haben, bevor sie dann auf die genaue Implementation des Straßenmodells und dem Lernen beziehungsweise Trainieren der künstlichen Intelligenz eingehen.

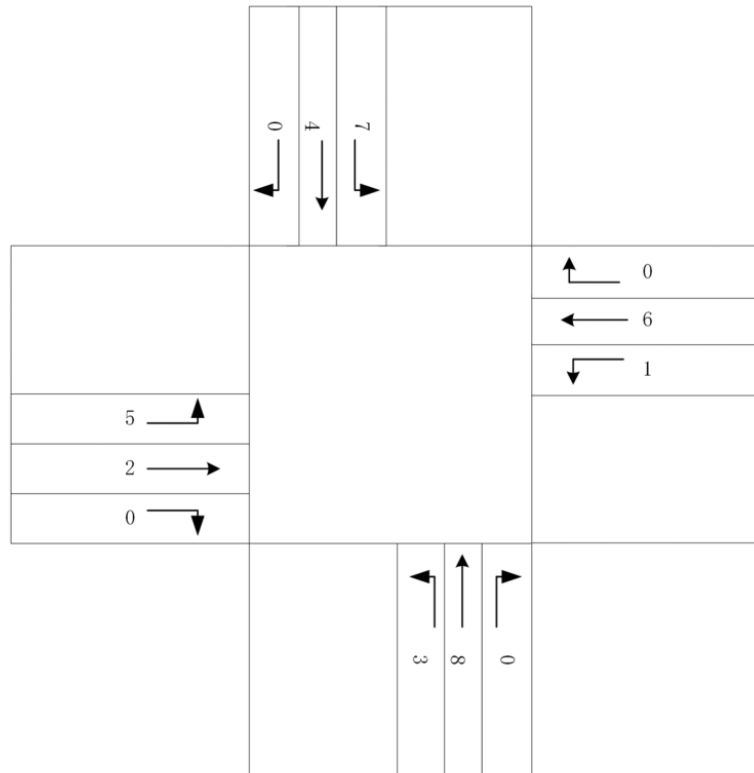


Abbildung 2.1: Das von Kuang und andere bei einer 3-spurigen Kreuzung dargelegte 8-Phasen Modell [ZMJZ19, S. 6]

Ein Problem bei der Phaseneinteilung ist aber, dass sie bei einzelnen Kreuzungen annehmen, dass jede Kreuzung je 3 eingehende Straßen hat, die in die Kreuzung münden. Auch wenn die Stauzoneen meist große Kreuzungen sind, so haben Städte auch Lichtsignalschaltungen verschiedene Kreuzungen mit mehr als nur 3 oder teilweise auch nur 2 Spuren, sodass ein Q-Learning-Algorithmus nicht mit solchen Szenarien umgehen kann und bei anderen Kreuzungen von vorne konzipiert und trainiert werden muss.

Dennoch ist die Einteilung der verschiedenen Lösungsansätze ein wichtiger Aspekt, der auch in dieser Arbeit Relevanz hat, explizit der erste Typ, die feststehende Zeitschaltung.

**Valentina Kurtc und Martin Treiber:** *Simulating bicycle traffic by the intelligent-driver model-Reproducing the traffic-wave characteristics observed in a bicycle-following experiment*

Der Forschungsbeitrag von Kurtc und Treiber aus dem Jahr 2020 untersucht die Hypothese, dass sich die Bewegungsdynamik des Fahrzeugverkehrs qualitativ nicht unterscheidet von dem Fahrradverkehr, indem sie die Qualität eines Fahrzeugmodells beziehungsweise Pkw-Modells ebenso für Fahrräder nutzen können. Dies beweisen sie mit einem „Intelligent Driver Model“ [KT20, S. 20], einem mikroskopischen Modell für Autos, und vergleichen dessen Qualität der Kalibrierung und Vorhersagefähigkeit dann mit dem „Necessary Deceleration Model“ [KT20, S. 20], einem mikroskopischen Fahrradmodell.

Im Folgenden gehen Kurtc und andere darauf ein, wie sie eine Vergleichsbasis über die Formel herstellen und das anhand der Beschleunigungsfunktionen aus den Modellen aufbauen, um dann ein Kreisverkehrsszenario mit einem Fahrraddatenset zu simulieren und die berechneten Ergebnisse zu vergleichen.

<b>Table 1 – Calibration errors (%) for IDM and NDM (averaged over all trajectories).</b>				
Model	Andresen et al. (2014)		Jiang et al. (2016)	
	$\sqrt{S_{abs}}$	$\sqrt{S_{rel}}$	$\sqrt{S_{abs}}$	$\sqrt{S_{rel}}$
IDM	1.92	1.95	25.64	24.85
NDM	4.53	4.58	23.40	23.30

Abbildung 2.2: die von Kurtc und Treiber berechneten, durchschnittlichen Kalbirierungsfehler der beiden Modelle in % [KT20, S. 24]

Das Ergebnis aus der Grafik 2.2 zeigt, dass die Unterschiede der Modelle beim Nutzen von Fahrraddaten klein sind, als dass sie keinen großen Effekt auf die Simulationen haben.

Aus Kurtc und Treibers Forschungsarbeit lässt sich für diese Simulation also ableiten, dass Agenten, die auf der Straße fahren und Modalitäten wechseln, sowohl mit den Bewegungsmodellen von Fahrrad und Auto simuliert werden können, ohne an Akkuratheit einbüßen zu müssen.

**Saif Islam Boudierba und Najem Moussa:** *Reinforcement Learning (Q-LEARNING) traffic light controller within intersection traffic system*

In dem Thesenpapier von Boudierba und Moussa aus dem Jahr 2020 wird eine ähnliche Hypothese wie die von Kuang und andere untersucht. Sie untersuchen die Effektivität von drei Lösungsansätzen für ihr zelluläres Automatenmodell sind: Bei dem ersten



Experiment simulieren sie einen einfachen, synchronisierten Ablauf der Lichtsignalschaltungen, beim Zweiten einen Ansatz einer „Grünen Welle“-Schaltung mit aufeinanderfolgenden Ampeln und beim Dritten eine durch Q-Learning-Algorithmus gesteuerte Kreuzungen [BM19, S. 2].

Ihr Automatenmodell besteht dabei aus einer Matrix an Kreuzungen, die alle von der Position her mit ihren umliegenden Nachbarn über eine zweisepurige Straße verbunden sind:

$$N \times N = 4$$

Jede Kreuzung hat also vier Eingangs- und Ausgangspunkte sowie eine Lichtsignalanlage, die mit je einer Lösungsstrategie pro Experiment gesteuert wird. Zudem ist die Simulationsumgebung aufgeteilt in Zellen, auf denen sich die Agenten entlangbewegen und zu den Kreuzungen gelangen [BM19, S. 2].

Mit dem Modell 2.3 als Simulationsgrundlage erläutern Boudierba und Moussa die Lösungsstrategien. Die grüne Welle Synchronisation erfolgt über eine Verschiebung der aktuellen, internen Zeituhr von umliegenden Lichtsignalen, während der Q-Learning-Algorithmus trainiert wird, um eine passende Schaltung selbst zu erlernen.

Die Resultate in Geschwindigkeit und Wartezeit pro Eingriffsrate aus Grafik 2.4 zeigen auf, dass der einfache, synchronisierte Ansatz am schlechtesten von allen drei Algorithmen abschneidet. Die durchschnittliche Wartezeit ist höher als die von dem Q-Learning-Algorithmus und der grünen Welle, genauso wie die durchschnittlichen Geschwindigkeitsmessungen niedriger ausfällt als bei den anderen beiden Ansätzen.

Auch wenn die Grüne-Welle-Schaltung in den Experimenten besser abschnitt, so ist dieser Ansatz nicht der dieser Arbeit. Der Unterschied besteht darin, dass in Boudierba und Moussas Forschungsarbeit die Ampelphasenlängen auf ihrer Distanz basierend verlängert wurden. Dies soll in dieser Arbeit aber durch eine insgesamt geltende Phasenschaltung ersetzt werden, da Agenten hier mehr als nur Geschwindigkeit erhöhen und senken können. Sie können zum Beispiel kleine Veränderungen an Routen unternehmen, sodass sie nicht auf der Straße, sondern auf Fahrradwegen vorbeifahren und Lichtsignalschaltungen ignorieren. Diese Bewegungsfreiheit der Agenten ist in dem Modell von Boudierba und Moussa nicht gegeben, weshalb die Forschungsarbeit nur als Motivation für die Verbesserungsmöglichkeiten einer grünen Welle angesehen werden kann.

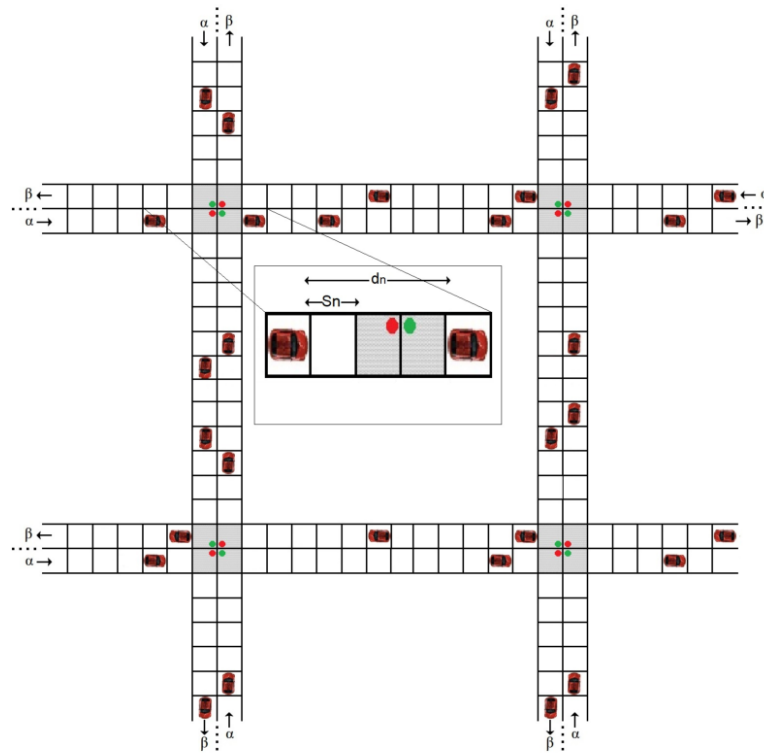


Abbildung 2.3: Eine Momentaufnahme aus dem zellulären Automatenmodell [BM19, S. 3]

**Katharina Mulack:** *Multiagenten Simulation von Fahrradfahrern im Kontext urbaner Verkehrsdynamik*

Die Masterarbeit von Katharina Mulack aus dem Jahr 2020 basiert ebenso auf dem MARS-Framework und ergänzt die bis zu dem Zeitpunkt der Arbeit in dem Framework fehlenden Fahrradfahrer. Dabei fokussiert sich die Arbeit auf die detailreiche Rekonstruktion von Fahrradfahrern mit einem eigenen Bewegungsmodell, Statistiken über Eigenschaften von Fahrrädern und deren Interaktion mit der Umgebung[Mul20]. Bei den Verkehrsflussmodellen, einem Kernaspekt der Forschungsarbeit, wird insbesondere auf vier unterschiedliche Modellierungskonzepte eingegangen, die sich in der Feinheit der Simulationsmodelle unterscheiden:

Makroskopische Flussmodelle, die bei Simulationen sich mit dem allgemeinen Verlauf beschäftigen und die Details wie die Simulation einzelner Fahrzeuge nicht simulieren, um das Gesamtverhalten und ihr Effekt der Bewegung zu beobachten[Mul20, S. 6].

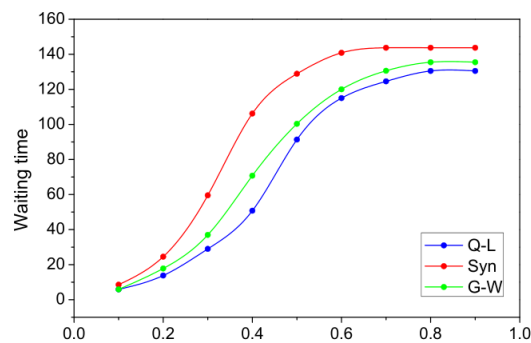
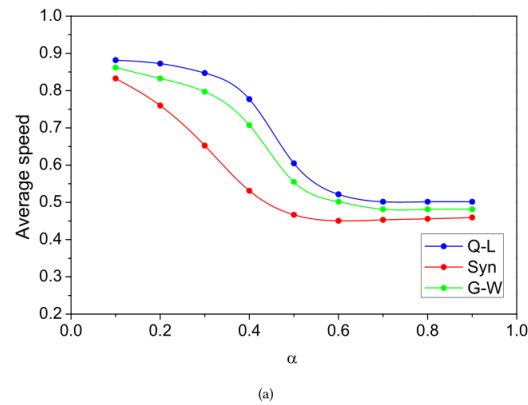


Abbildung 2.4: Die durchschnittliche Geschwindigkeit und Wartezeit nach Durchführung [BM19, S. 5]

Mikroskopische Modelle wiederum dienen der detaillierteren Simulation und beziehen individuelle Verhaltensweisen von Agenten mit der Umwelt oder anderen Agenten ein [Mul20, S. 6 f].

Submikroskopische Modelle wiederum sind noch spezifischer und simulieren sogar Beziehungen zwischen Agenten und Entitäten, um den Detailgrad der echten Welt zu imitieren [Mul20, S. 7].

Zuletzt wird noch das Mesoskopische Modell genannt, welches eine Mischung aus Makro- und Mikroskopmodell ist. Bei diesem werden sowohl über große Distanzen und Gesamtverhalten angeschaut werden, dennoch aber die einzelnen Agenten oder Entitäten diese große Veranschaulichung ausmachen [Mul20, S. 7].

Im Folgenden untersucht Mulacks Masterarbeit die Verkehrsflussmodelle und Statistiken über Fahrräder und implementiert sie zusammen mit neuen Umwelteinflüssen, den Lichtsignalanlagen.

Mulacks Forschungsarbeit selbst befasst sich mit einem hohen Detailgrad und zwischen-agentlichen Beziehung bei den Fahrradfahrern, während sich diese Arbeit hier eher mit einem gemischten, mesoskopischen Simulationsmodell beschäftigt. Zwar wird in dieser Arbeit ebenfalls auf einzelne Agenten benutzt, die mit ihrer Umwelt und den Entscheidungen andere Agenten beeinflussen, aber ist die generelle Stau- und Warteschlangenbildung wichtiger für die Ergebnisse.

Auch beschäftigt sich die Arbeit mehr mit dem Verhalten der Fahrradfahrer selbst innerhalb des MARS-Frameworks, nicht mit der Entwicklung einer optimalen Lichtsignal-schaltung. Dies macht diese Masterarbeit zu einer geeigneten Quelle für detailreiche Verhaltensweisen von Fahrrädern, weniger aber zu einem vergleichbaren Ansatz für diese Arbeit.

## 3 Konzept

Im Folgenden wird das Model der Simulation konzeptioniert und ausgeführt, mit den vorherigen Begriffserklärungen als Grundlage. Dabei wird auf den Simulationsort im Modell, den Aufbau und Voreinstellungen der Agenten und Lichtsignalschaltungen, die Projektarchitektur und zuletzt noch auf den Umfang der Arbeit eingegangen.

### 3.1 Simulationstyp

Für diese Arbeit empfiehlt sich eine agentenbasierte Simulation, da im Vornherein die zu fahrende Route eines Agenten zwar bekannt ist, die Einflüsse von zum Beispiel Pkws aber direkt im Übergang von einer Lichtsignalschaltung zur anderen den Akteur beeinflussen und so nicht vorhergesehen werden können. Damit also keine Annahmen über dynamische, umwelt- oder agentenbedingte Einflüsse im Quellcode festgelegt werden, ist entsprechend eine agentenbasierte Echtzeitsimulation angemessener für diese Simulation.

### 3.2 Simulationsort

Für die Arbeit wurde die Binnen- und Außenalster als Simulationsumgebung ausgewählt.

Wie im Ausschnitt 3.1 zu erkennen ist, ist aufgrund der zentralen Lage innerhalb der Stadt, vieler anliegenden Kreuzungen und generell dichter Besiedelung um die Alster herum eine hohe Dichte an Agenten für die Simulation gegeben, die eine „Grüne Welle“ für Fahrradfahrer erschweren können. Dies gibt der Simulation auf der einen Seite eine Herausforderung, mit schwereren Vorgaben überhaupt eine Lichtsignalschaltung für die „Grüne Welle“ zu finden, während auf der anderen Seite dafür aber diese Simulation wie eine „Obergrenze“ angesehen werden kann für die Agenten- und Lichtsignalanzahlen.

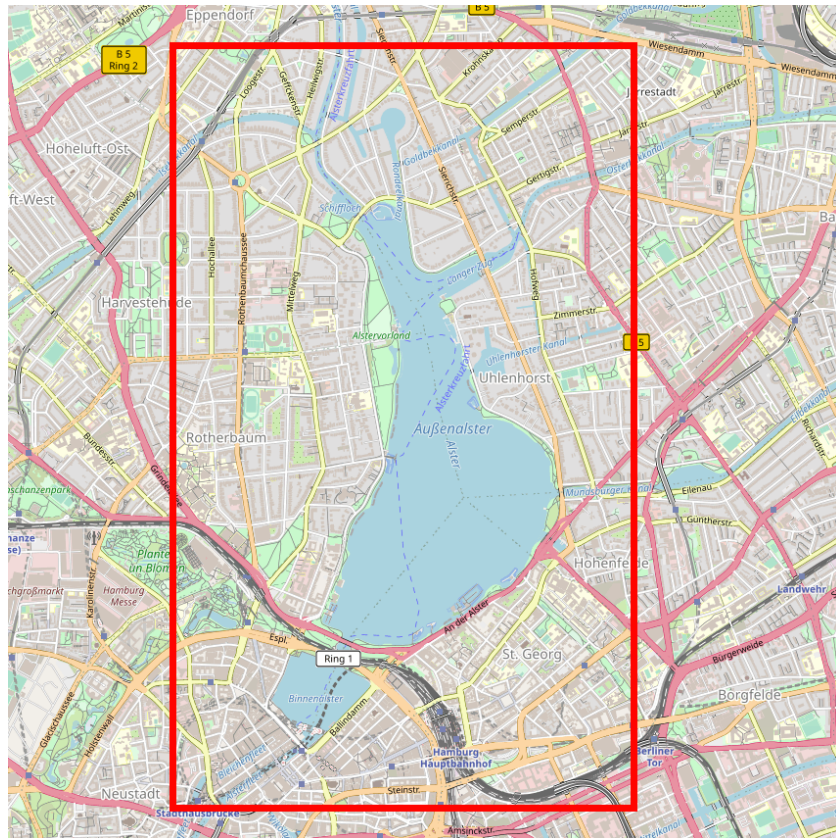


Abbildung 3.1: Simulationsumgebung

## 3.3 Agenten

Im Folgenden werden die Konzepte der Agenten näher erläutert, wobei besonders auf die Grundlagen der Agenten, ihre Modalitäten, die Interaktion mit anderen Agenten und Entitäten, die Anzahl an aktiven Agenten und auf die gefahrene Routen eingegangen wird.

### 3.3.1 Voraussetzungen

Es gibt zwei Arten von Agenten, die in der Simulation agieren: Den Nebenagenten, fortan „HumanTraveler“ genannt, und dem Hauptagenten, fortan „BicycleLeader“ genannt.

Der `BicycleLeader` ist der Fokus dieser Arbeit. Dieser wird immer mit einem eigenen Fahrrad oder einem mietbaren Fahrrad ausgestattet, mit dem er vorgegebene Punkte auf einer Route um die Alster abfahren soll. Sein Ziel ist es, eine Runde um die Alster zu fahren, ohne dabei auf 0 km/h bremsen zu müssen. Langsames Fahren ist hier nicht mit einbezogen als Fehlschlagbedingung, da eine Schwelle für „zu langsames“ Fahren, sodass der `BicycleLeader` sein Gleichgewicht nicht mehr halten könne, von einer Reihe von Faktoren abhängt, die außerhalb des Rahmens dieser Arbeit wären: das Alter des `BicycleLeaders`, die Erfahrung mit dem Fahrrad, das angestrebte Fahrverhalten, Höhenprofile der Umgebung, Wetterbedingungen und noch einige Aspekte mehr.

`HumanTraveler` sind dabei die Einwohner, die mit Lichtsignalschaltungen interagieren und auf den Straßen dem `BicycleLeader` in die Quere kommen. Das Ziel der `HumanTraveler` ist es lediglich, ein zufällig zugewiesenes Ziel um die Alster herum zu erreichen, bevor sie aus der Simulation entfernt werden.

#### 3.3.2 Modalitäten

Die `HumanTraveler` haben drei Arten der Transportation zur Verfügung: zu Fuß, Pkws und Fahrräder. In dem MARS-Framework ist es Agenten ebenso gestattet, bei Autos und Fahrrädern diese zu Mieten und damit sogenannte „RentalCars“ oder „RentalBikes“ zu nutzen, jedoch hat es für diese Arbeit keinen großen Einfluss, ob sie ihr eigenes Transportmittel nehmen oder einen Umweg zu den mietbaren Äquivalenten einschlagen, da die Agenten in der Simulation nur als „Störfaktor“ über Ampeln und auf Straßen mit dem Hauptagenten interagieren.

Für jede Modalität gibt es eine vorgesehene Straße zum Befahren: Pkws fahren auf Straßen, Fahrräder fahren auf Fahrradlinien und teilweise auch auf Straßen. Fußgänger können sich nur auf Fußgängerwegen bewegen, dafür können sie in andere Modalitäten wechseln. Jeder `HumanTraveler` als auch der `BicycleLeader` beginnt die Simulation als Fußgänger, bevor sie auf eine Modalität aufsteigen.

#### 3.3.3 Interaktionen mit Agenten und Entitäten

Interaktionen zwischen Agenten sind in dieser Simulation beschränkt auf zwei Arten: dem Verlangsamen und Blockieren auf Straßen als auch dem Aufhalten von anderen Agenten an Lichtsignalschaltungen. `HumanTraveler` und `BicycleLeader` können über ihre

Pkws und Fahrräder an Ampeln einen Platz einnehmen und damit die Warteschlangen verlängern. Je länger sie wird, desto mehr Zeit benötigt die Simulation, um die Warteschlange bei einem grünen Signal zu leeren.

Auf den Straßen und Fahrradwegen selbst haben die jeweiligen Modalitäten nur dann miteinander Interaktionen, wenn sie sich zu Nahe kommen. Damit es nicht zu Kollisionen kommt, wird überprüft, wie nahe sich zwei Agenten sind, um dann zu verlangsamen oder weiterzufahren. Eine detailliertere Abhandlung dazu wird im Kapitel „Implementierung“ angegangen.

#### 3.3.4 Anzahl aktiver Agenten

Zur Bestimmung von der Anzahl an aktiven Agenten, wurde eine angenäherte Rechnung für die Population um die Alster genommen, da direkte Statistiken zur täglichen Anzahl an Verkehrsteilnehmern in Hamburg beziehungsweise in verschiedenen Stadtvierteln fehlen. Um eine Annäherung an die Verkehrszahlen zu bekommen, wird zuerst die Verteilung über Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeiten untersucht.

Ein Arbeitstag, Montag bis Freitag, hat zwei große Hauptverkehrszeiten: morgens von 6 bis 9 Uhr und nachmittags von 15 bis 19 Uhr [uHHBfWVuIAfVuS15]. In diesen beiden Zeiten werden die meisten Verkehrsteilnehmer auf den Straßen unterwegs sein und damit am ehesten Staus verursachen.

Die Nebenverkehrszeit tritt von 9 bis 15 Uhr [uHHBfWVuIAfVuS15] auf, die den Übergang zwischen den beiden Hauptverkehrszeiten darstellt. Innerhalb dieser Zeit ist die Dichte an Verkehrsteilnehmern geringer als in der Hauptverkehrszeit, aber immer noch höher als in Schwachverkehrszeiten.

Die Schwachverkehrszeit ist von 20 Uhr bis 5 Uhr am nächsten Tag [uHHBfWVuIAfVuS15], in der der Verkehr am geringsten ist, die Straßen leer und der Stau am seltensten auftritt.

Um den Verlauf über einen Tag nun mit zwei Hochpunkten und drei Tiefpunkten darzustellen, während dabei der zweite Tiefpunkt höher als der erste und dritte ist, könnte man eine negierte Funktion 4. Grades benutzen.

Die Funktion aus der Grafik 3.2 lautet:

$$f(x) = -0.01x^4 + 0.45x^2 + 7.5$$



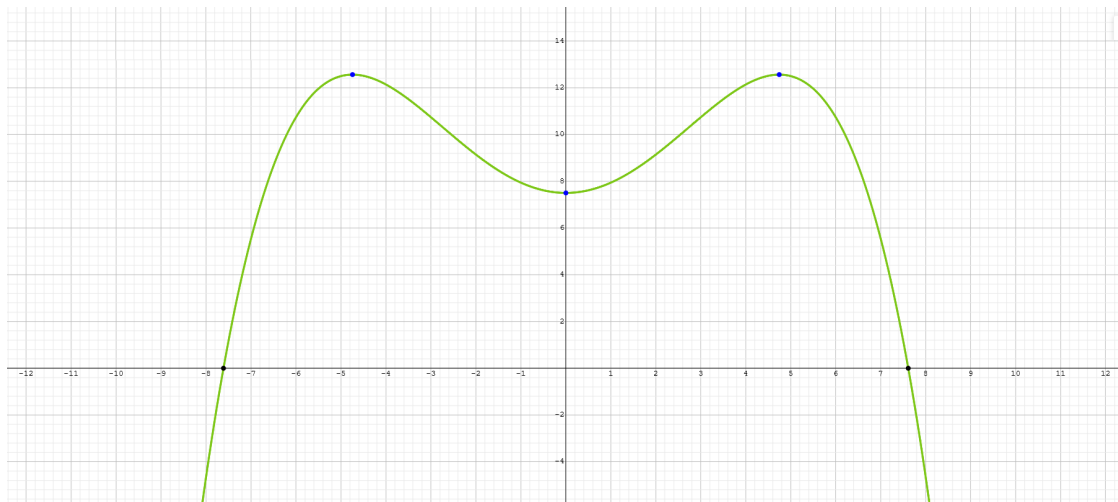


Abbildung 3.2: Polynomialfunktion des 4. Grades zur Annäherung

Die Grafik 3.2 muss so interpretiert werden, als hätte die x-Achse eine Verschiebung von 12 Einheiten nach rechts noch erhalten, damit die Werte sich passend der Tagesstunden verteilen. Entsprechend ist 0 Uhr hier bei  $x = -12$ , 12 Uhr ist bei  $x = 0$  und 24 Uhr ist bei  $x = 12$ .

Zum Annähern selbst ist die Funktion aber nur ansatzweise nützlich, da wenn  $x$  die Stundenanzahl und  $f(x)$  der Prozentsatz aller aktiven Agenten darstellt, die Schwachverkehrszeiten bei einer Funktion 4. Grades auf der x-Achse in das Negative gehen würden. Damit wäre aber, wenn  $f(x)$  Nullstellen bei

$$x = -12, x = 12$$

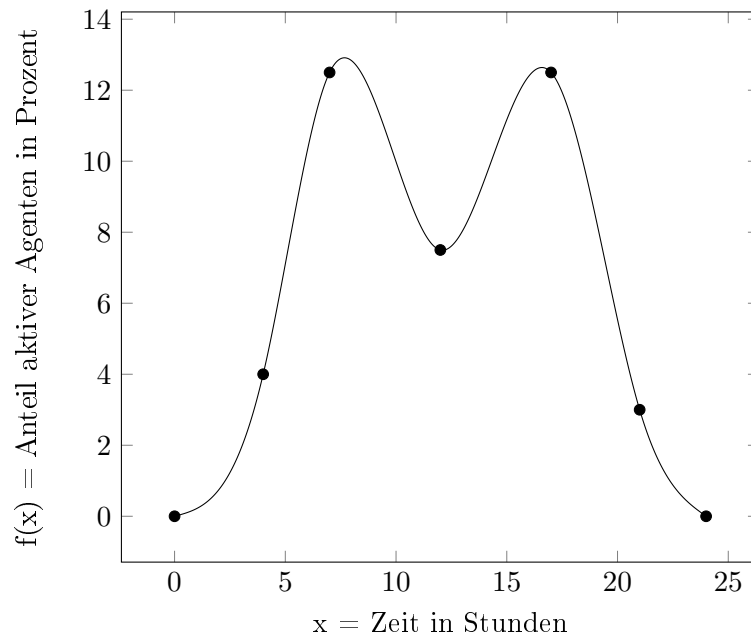
hätte, keine relativ gleiche Verteilung über die 9 Stunden, also wäre von 20 bis 5 Uhr keine relativ flache Schwachverkehrszeit. Der zweite Ansatz wäre, bei einem anderen  $x$ -Wert die Nullstelle schneiden zu lassen, wie es in der Grafik 3.2 zu sehen ist, also zum Beispiel an den Stellen

$$x = -7.6, x = 7.6$$

$x = -7.6$  wäre um circa 4 Uhr und  $x = 7.6$  wäre um circa 20 Uhr. Bei diesem Ansatz werden dann aber negative Funktionswerten außerhalb der  $x$ -Werte auftreten und damit „negativen Verkehr“ verursachen. Das kann logischerweise nicht in der realen Welt auftreten, also müssen die Werte auf 0 oder einen anderen Wert gesetzt werden. Sollte der Wert auf 0 gesetzt werden, wäre das noch immer keine korrekte Darstellung für das Modell,

da in der Schwachverkehrszeit noch immer Verkehr vorliegt. Um einen besseren Funktionsverlauf zu gewährleisten, muss die Funktion interpoliert werden, um flachere Übergänge in die Schwachverkehrszeit zu bewerkstelligen. Um den Verlauf beziehungsweise die Interpolation zu konstruieren, werden kubische Polynome genutzt, die an bekannten Punkten eine Ober- beziehungsweise Untergrenze bilden und damit übergehen in die nächste, kubische Funktion. Mithilfe Timo Denks Implementation der kubischen Spline-Interpolation [Den18] lässt sich mithilfe der Datenpunkte aus der Vorabinformation von der Stadt Hamburg annähern.

$$f(x) = \begin{cases} 8.8699 \cdot 10^{-2} \cdot x^3 - 1.4163 \cdot 10^{-59} \cdot x^2 + 2.0171 \cdot 10^{-1} \cdot x + 0.0000, & \text{if } x \in [0, 3], \\ -2.0275 \cdot 10^{-1} \cdot x^3 + 2.6231 \cdot x^2 - 7.6675 \cdot x + 7.8692, & \text{if } x \in (3, 6], \\ 9.4824 \cdot 10^{-2} \cdot x^3 - 2.7333 \cdot x^2 + 2.4471 \cdot 10^1 \cdot x - 5.6408 \cdot 10^1, & \text{if } x \in (6, 12], \\ -8.5660 \cdot 10^{-2} \cdot x^3 + 3.7641 \cdot x^2 - 5.3498 \cdot 10^1 \cdot x + 2.5547 \cdot 10^2, & \text{if } x \in (12, 18], \\ 1.2958 \cdot 10^{-1} \cdot x^3 - 7.8589 \cdot x^2 + 1.5572 \cdot 10^2 \cdot x - 9.9981 \cdot 10^2, & \text{if } x \in (18, 22], \\ -1.1557 \cdot 10^{-1} \cdot x^3 + 8.3212 \cdot x^2 - 2.0025 \cdot 10^2 \cdot x + 1.6106 \cdot 10^3, & \text{if } x \in (22, 24]. \end{cases}$$



Nun muss nur noch die Einwohnerdichte pro  $\text{km}^2$  angenähert werden, damit man eine grobe Gesamtanzahl an Agenten ableiten kann. Das Statistikamt Nord, das für Schleswig-Holstein und Stadtteile Hamburgs Statistiken sammelt, hat in ihrem Bericht aus dem Jahr 2021 die Einwohnerdichte aller Stadtteile Hamburgs aufgelistet [fHuSHSN22]. Der

Simulationsort dieser Arbeit umfasst die folgenden Stadtteile: Neustadt, St. Georg, Hohenfelde, Uhlenhorst, Winterhude, Eppendorf, Harvestehude und Rotherbaum. Für diese Stadtteile wird die Einwohnerdichte pro  $\text{km}^2$  ausgelesen:

Stadtteil	Einw. je $\text{km}^2$
Neustadt	5575
St. Georg	6291
Hohenfelde	8578
Uhlenhorst	8516
Winterhude	7499
Eppendorf	9193
Harvestehude	8636
Harvestehude	6253
Gesamt	60.541

Es werden absichtlich aus dieser Statistik manche Agentengruppen nicht entfernt oder hinzugefügt, da keine genauen Statistiken dazu von der Stadt Hamburg gegeben oder bei der Recherche aufgefunden werden konnten zum Verwenden in dieser Arbeit. Jene Gruppen umfassen, sind aber nicht beschränkt auf: Kinder, Eltern, die Zuhause auf Kindern aufpassen, Home-Office-Workers, Alte oder kranke Leute, Arbeitslose und noch mehr. Diese müssten theoretisch gesehen aus den Statistiken entfernt werden, während folgende Menschengruppen zu der Statistik hinzugezählt werden müssten: Pendler aus anderen Städten, Pendler aus anderen Stadtvierteln, Privatpersonen mit mehr als einem Fahrtziel, Berufsfahrer wie zum Beispiel Taxis oder Lieferanten, Touristen und so weiter. Der Einfachheit halber wurde also die durchschnittliche Einwohnerzahl der betroffenen Stadtviertel genommen, anstatt alle Umweltfaktoren aus der echten Welt einzubeziehen.

Mit der Gesamtmenge an Einwohnern pro  $\text{km}^2$  lässt sich der Durchschnitt aller für dieser Simulation relevanter Stadtteile berechnen, der dann mit der Gesamtfläche des Simulationsortes multipliziert die Gesamtanzahl an aktiven Agenten ergibt. Der Flächeninhalt der Simulation ist mithilfe einer OpenStreetMap-Karte [OF23] berechenbar:

Aus der Grafik 3.3 lassen sich folgende Flächen ablesen:

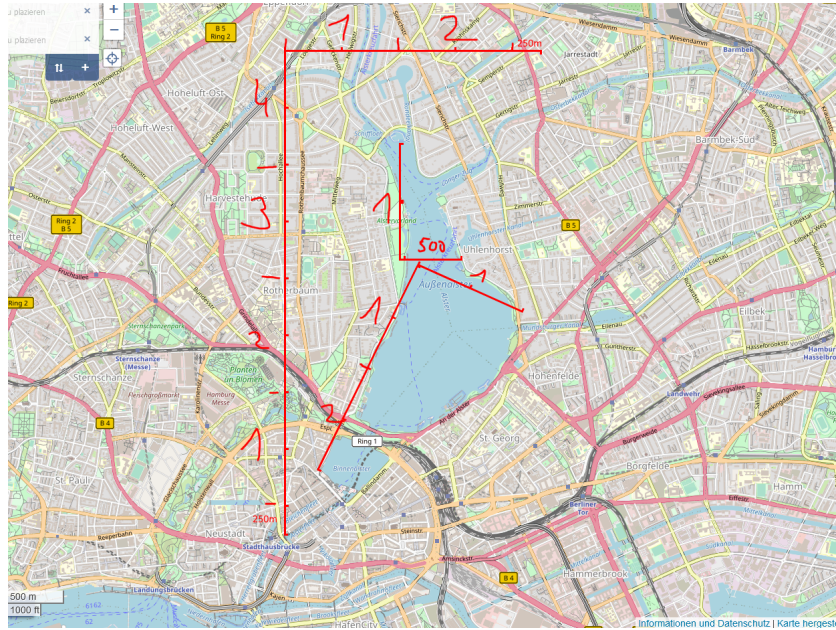


Abbildung 3.3: Grobe Flächenberechnung der bewohnbaren Bereiche

$$A = (4,25 \text{ km} * 2,25 \text{ km}) - (0,5 \text{ km}^2 + 2 \text{ km}^2) \quad (3.1)$$

$$= 9,56 \text{ km}^2 - 2,5 \text{ km}^2 \quad (3.2)$$

$$= 7,06 \text{ km}^2 \quad (3.3)$$

Zuletzt wird noch die Multiplikation der durchschnittlichen Einwohnerdichte mit dem Flächeninhalt berechnet:

$$GesamtanzahlAgenten = 7,06 \text{ km}^2 * ((60.541 \text{ Einw je km}^2)/8) \quad (3.4)$$

$$= 7,06 \text{ km}^2 * (7.567,625 \text{ Einw je km}^2) \quad (3.5)$$

$$= 53.427,4325 \text{ Einw je km}^2 \quad (3.6)$$

$$\approx 53.427 \text{ Einw je km}^2 \quad (3.7)$$

Mit den Voraussetzungen lässt sich für jeden beliebigen Zeitpunkt an einem Arbeitstag eine Annäherung mit der Interpolationsgleichung 3.3.4 berechnen. In der Simulation wird

für jede Stunde, die neu angefangen wird, ein neuer Wert aus der Gleichung mit der durchschnittliche Einwohnerdichte multipliziert und damit als für diese Stunde, aktive Anzahl an Agenten festgelegt. In dieser Simulation werden nur Daten für jede Stunde genommen, da der `BicycleLeader` ebenfalls nur jede Stunde einmal die Route fährt.

#### 3.3.5 Agentenrouten

In diesem Model haben `HumanTraveler` nur zwei Punkte auf ihrer Route, die sie erreichen müssen: Den Startpunkt, auf dem sie beginnen, und das Endziel, das ein beliebiger Punkt im Simulationsbereich ist. Diese Agenten haben, wie bei dem Unterkapitel „Modalitäten“ bereits erwähnt, dafür drei verschiedene Transportarten zur Verfügung, und sind nicht weiter eingeschränkt in der Art und Weise, wie sie zum Zielpunkt gelangen.

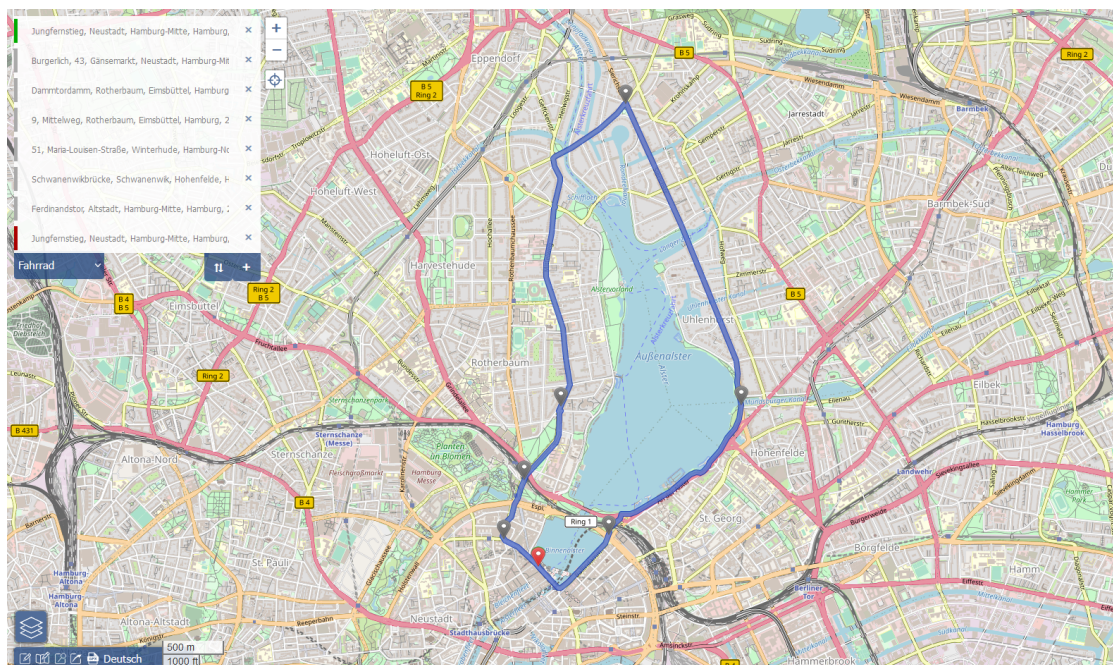


Abbildung 3.4: Route der Bicycle-Leader mit den 8 Zwischenpunkten

Der `BicycleLeader` wiederum, wie man der Grafik 3.4 entnehmen kann, hat 8 Punkte abzufahren, die um die Binnen- und Außenalster verteilt sind: Die Route beginnt und endet bei dem Café Alex, während die restlichen 6 Punkte verteilt um die Alster platziert sind, damit eine Rundfahrt bei möglichst vielen Lichtsignalschaltungen geplant sind.

## 3.4 Lichtsignalschaltungen

Die Lichtsignalschaltungen stellen die größte Barriere und der Fokus dieser Simulation: Ihre Aufgabe ist es, Pkws und Fahrräder aufzuhalten, wenn sie in der Rotphase sind und sie durchzulassen, wenn sie Grün sind.

### 3.4.1 Beschreibung der Lichtsignalanlagen

Während der Rotphase ist es möglich, dass sich mehrere Verkehrsteilnehmer an der Ampel anstauen und dadurch eine Warteschlange bilden, die sich erst bei Grün mit einer Geschwindigkeit von einem Verkehrsteilnehmer pro Sekunde leert. Bei einer Warteschlange von 20 Leuten ist es also der letzten `HumanTraveler` erst möglich, die Ampel hinter sich zu lassen, sobald alle 19 Verkehrsteilnehmer vor dem `HumanTraveler` nach 19 Sekunden durchgelassen wurden.

Die Positionsdaten der Ampeln im Simulationsbereich sind mit dem `OpenStreetMap-Tool` `citeOSF2004` entnommen worden und dann für die Simulation aufbereitet in Form von `Longitude`- und `Langitude`-Werten.

### 3.4.2 Funktionsweise von Lichtsignalschaltungen

Die Funktionsweise der Lichtsignalschaltungen während der Simulation lässt sich in zwei Schritte zusammenfassen: 1. Timer fortsetzen und 2. die Warteschlange überprüfen.

Der Timer wird im ersten Schritt um eine Sekunde fortgesetzt. Ist der aktuelle Timer-Wert über der Zeitgrenze von einer Rot-, Gelb- oder Grünphase, wird die Phase gewechselt. Ist der Timer-Wert über die Summe von Rot-, Gelb- und Grünphasenlänge hinaus, setzt sich der Timer wieder zurück auf 1 verstrichene Sekunde.

Im zweiten Schritt wird die Warteschlange überprüft. Ist der Verkehrsteilnehmer nicht mehr an dieser Ampel, weil der Teilnehmer der erste in der Schlange ist und die derzeitige Ampelphase Grün ist, so wird dieser aus der Warteschlange entfernt. Das Wegfahren selbst unternimmt immer noch der Pkw-Fahrer selbst.

#### 3.4.3 Lichtsignalphasen

Für dieses Modell wurde eine Aufnahme einer Lichtsignalschaltung getätigt, um eine Zeitangabe für die typische Rot- und Grünphasenlänge zu bekommen. Die Stadt Hamburg hat auf Nachfrage keine Daten veröffentlichen wollen oder im Internet zur Verfügung gestellt, welche Ampeln wie lange im „Normalzustand“ Grün- und Rotphasen haben, also ist die Aufnahme nicht repräsentativ für alle simulierten Lichtsignalanlagen, jedoch reichen sie für das Szenario aus, das simuliert werden soll.

In der Aufnahme haben die Lichtsignalphasen folgende Längen:

- Rotphase: 40 Sekunden
- Grünphase: 35 Sekunden
- Gelbphase: 1 Sekunde

Diese Zeiten dienen als Initialwerte, um danach iterativ sich dem Optimum von der Zeitschaltung zu nähern.

#### 3.4.4 Lichtsignaltypen und Bezug zur Realität

Lichtsignalanlagen sind in der echten Welt nicht nur mit Zeitschalter ausgestattet. Ein Großteil derer können auch über Fernzugriffe bereits gesteuert und zu einer hintereinander geschalteten „grünen Welle“ umgestellt werden. In den Visionen von Hamburg 2030 [FOS<sup>+</sup>14, S. 42] aus dem Jahr 2014 wird bereits erwähnt, dass die bei Lichtsignalanlagen eingebauten Induktionsschleifen für Busse und bei Abbiegespuren zum Einsatz kommen. Doch können auch nach Tageszeit diese zur Verkehrsanpassung genutzt werden, um eine „grüne Welle“ für die Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen. Auch wenn die Schaltung nicht für Fahrradfahrer, sondern an erster Stelle für Pkw-Fahrer gedacht ist, so soll sich diese Simulation darauf fokussieren, beiden Arten von Verkehrsteilnehmern eine „grüne Welle“ zu ermöglichen.

### 3.5 Projektarchitektur

Die Architektur dieses Modells ist wie folgt:

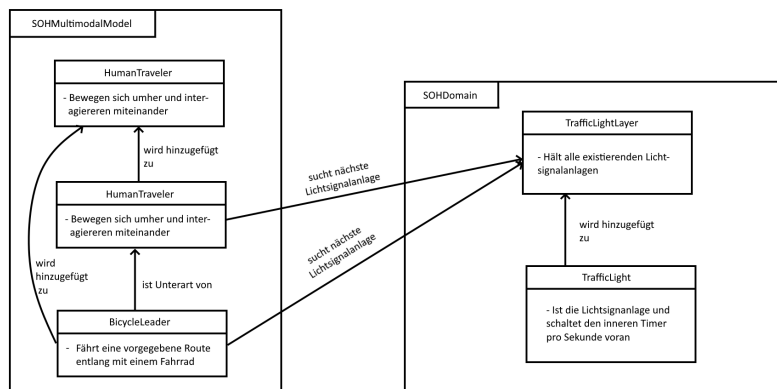


Abbildung 3.5: Klassendiagramm der Agenten und Entitäten

HumanTraveler werden jede Stunde erschaffen und zu ihrem HumanTravelerLayer hinzugefügt. Die erschaffenen HumanTraveler bewegen sich auf dem HumanTravelerLayer, auf der sie mit anderen Agenten interagieren können.

Zu jeder vollen Stunde wird ein BicycleLeader in dem HumanTravelerLayer hinzugefügt und erhält dann über die BicycleLeaderRoute die zugewiesenen Routenpunkte, die dieser abfahren muss.

Die TrafficLights werden zu Beginn vollständig in die Simulation geladen und zu einem TrafficLightLayer hinzugefügt. Danach stehen sie jedem HumanTraveler zur Verfügung als Referenz, sobald diese wiederum erstellt werden. BicycleLeader sind dabei eine Unterklasse der HumanTraveler und haben somit auch Zugriff auf den TrafficLightLayer.

Ein TrafficLight besitzt die folgenden Eigenschaften: Die Position angegeben als Longitude und Latitude, eine zufällig zugewiesene GUID namens „EntityID“, die Länge der Rot- und Grünphase als LengthPhaseRed und LengthPhaseGreen, die aktuell verstrichene, interne Zeit als CurrTime, die aktuelle Lichtsignalphase CurrPhase und zuletzt noch die wartenden Agenten über eine Warteschlange: WaitingRoadUsers.

HumanTravelers können ein Bicycle, Car oder nichts bei sich erschaffen. Eines dieser Modalitäten ist dann ihr Transportmittel, das Vehicle.



`BicycleLeader` sind identisch zu den `HumanTravelers`, bis auf die Einschränkung, dass sie nur `Bicycle` nutzen beziehungsweise zu Fuß zum `Bicycle` gehen können.

`HumanTraveler` nutzen für das Erreichen ihres Zieles den `RouteFinder`, mit der sie eine Route zum Abfahren berechnet bekommen.

`TrafficLights` haben folgende Funktionen, die eine Relevanz für sie selbst oder für andere Agenten in der Simulation haben:

`public void Tick()` setzt die innere Zeitschaltung der Ampel fort und damit auch die nächste `CarLightSignalPhase`, zum Beispiel von Gelb zu Rot.

`public void CheckQueue()` überprüft die aktuelle Warteschlange und entfernt, sobald der Agent nicht mehr warten sollte, ihn aus der Warteschlange.

`public Boolean Enter(IAgent IAgent)` fügt den angegebenen Agenten zur Warteschlange hinzu, sollte die aktuelle `CarLightSignalPhase` Rot sein.

`public Boolean CanPass(IAgent IAgent)` gibt einen Wahrheitswert zurück, ob der Agent sich überhaupt in der Nähe der Ampel befindet und wenn ja, ob dieser einfach vorbeifahren kann wegen eines grünen Lichtsignales und keinen wartenden, anderen Agenten.

`public Boolean IsQueued(IAgent IAgent)` überprüft und gibt einen Wahrheitswert zurück, ob der Agent noch in der Warteschlange notiert ist.

## 3.6 Umfang der Arbeit

Dieser Abschnitt beschäftigt sich mit den Grenzen dieser Arbeit und Simulation.

Dadurch, dass im realen Leben Lichtsignalschaltungen verschiedenster Sicherheitsvorkehrungen unterliegen müssen, damit im Verkehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden kann, wäre eine Einbindung dieser Vorkehrungen für die Simulation ein wichtiger Realitätsaspekt. Doch aufgrund von fehlenden Daten und genauer Auskunft der Stadt Hamburg, welche Entscheidungen Lichtsignalanlagen treffen beziehungsweise nach welchem Design sie entwickelt wurden, um die Sicherheit zu ermöglichen, fällt auch dieser Realitätsaspekt aus der Simulation aus.

Zudem werden viele Umwelteinflüsse nicht erst in der Simulation eingebaut: Beispielsweise werden Ereignisse wie Wetter, Unfälle, Baustellen oder verschiedene Verkehrsteilnehmertypen, etwa wie zu langsam Fahrende oder stetig die Spur wechselnde Teilnehmer, nicht berücksichtigt.

Die für diese Simulation genutzten Werte, wie zum Beispiel die der gesamten Agentenzahl oder die der Lichtsignalphasenlänge, sind ebenfalls aufgrund fehlender Statistiken oder Daten nicht sehr realitätsnah. Beispielsweise wäre für es angemessener, jede Lichtsignal-schaltung auf der für `BicycleLeader` vorgesehenen Route mehrere hunderte Male zu beobachten, nur um dann eine aussagekräftigere Zeit von Rot- und Grünphasen tätigen zu können, damit statistische Abweichungen nicht potenziell das Endergebnis beeinflussen könnten.

Entsprechend bleibt der Nutzen für die Stadt Hamburg dieser Arbeit im theoretischen Bereich. Die Realität müsste sich in den Daten, Umwelteinflüssen und Agententypen abbilden werden, damit ein praktischer Nutzen für die Stadt Hamburg entstehen könnte. Entsprechend bleibt diese Arbeit ein theoretisches Szenario, das untersucht wird.

## 4 Implementierung

- Gesamtbild aller Klassendiagramme
- Config.json
- Klassendiagramm HumanTraveler
- Sequenzdiagramm HumanTraveler
- Klassendiagramm TrafficLight
- Sequenzdiagramm TrafficLight
- Klassendiagramm BicycleLeader
- Klassendiagramm TrafficLightLayer
- Klassendiagramm HumanTravelerLayer
- Klassendiagramm BicycleTravelerLayer

## 5 Evaluation

## 6 Zusammenfassung

# Literaturverzeichnis

- [BM19] Saif Islam Boudierba and Najem Moussa. Reinforcement learning (q-learning) traffic light controller within intersection traffic system. Association for Computing Machinery, 10 2019.
- [BSC15] W. Clifton Baldwin, Brian Sauser, and Robert Cloutier. Simulation approaches for system of systems: Events-based versus agent based modeling. volume 44, pages 363–372. Elsevier, 2015.
- [Den18] Timo Denk. Online tools - cubic spline interpolation, 2018.
- [fHuSHSN22] Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein Statistisches Amt Nord. Vorabinformation zur beabsichtigten direktvergabe eines öffentlichen dienstleistungsauftrags der freien und hansestadt hamburg an die verkehrsbetriebe hamburg-holstein gmbh (vhh), 10 2022.
- [FOS<sup>+</sup>14] Christoph Färber, Dr. Michaela Ölschläger, Joana Schleinitz, Jan-Oliver Siebrand, and Reinhard Wolf. Stadtmobilität in hamburg 2030, 2 2014.
- [Gro23a] MARS Group. Mars - multi-agent research and simulation, 2023.
- [Gro23b] MARS Group. Smartopenhamburg, 2023.
- [KT20] Valentina Kurtc and Martin Treiber. Simulating bicycle traffic by the intelligent-driver model-reproducing the traffic-wave characteristics observed in a bicycle-following experiment. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 7:19–29, 2 2020.
- [Mul20] Katharina Mulack. Multiagenten simulation von fahrradfahrern im kontext urbaner verkehrsdynamik. 5 2020.

- [OF23] OpenStreetMap-Foundation. Openstreetmap, 2023.
- [Run22] Norddeutscher Rundfunk. Neue ampelschaltung: Vorfahrt für fußgänger und radfahrer, 12 2022.
- [uHHBfWVuIAfVuS15] Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Wirtschaft Verkehr und Innovation: Amt für Verkehr-und Straßenwesen. Vorab-information zur beabsichtigten direktvergabe eines öffentlichen dienstleistungsauftrags der freien und hansestadt hamburg an die verkehrsbetriebe hamburg-holstein gmbh (vhh), 12 2015.
- [ZMJZ19] Ye Zheng, Ding Ma, Fengying Jin, and Zhigang Zhao. Es-band: A novel approach to coordinate green wave system with adaptation evolutionary strategies. pages 36–39. Association for Computing Machinery, Inc, 11 2019.

## A Anhang



### **Erklärung zur selbstständigen Bearbeitung**

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Arbeit ohne fremde Hilfe selbständig verfasst und nur die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

---

Ort

---

Datum

---

Unterschrift im Original