

Auszug
aus dem Protokoll der
Sitzung des Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschusses
vom 11.06.2020

Top 7.2 Präsentation: Verkehrstechnische Untersuchung Knotenpunkt Rolandstr. / Am Marktplatz (B431/Austraße/Küsterstraße)

Herr Drangusch von der SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH präsentiert aus unabhängiger gutachterlicher Sicht fünf mögliche Varianten zur Verbesserung der Verkehrsstruktur an dem Knotenpunkt. Bei dem Knotenpunkt handelt es sich nicht um eine Unfallophängungsstelle. Dabei gibt Herr Drangusch eine Handlungsempfehlung ab und präsentiert eine grobe Kostenschätzung. Aus gutachterlicher Sicht ist allein der Rückbau der Dreiecksinsel sowie ggf. eine Änderung der Ampelschaltung zu empfehlen. Ein solches Vorhaben müsste allerdings mit dem Landesbetrieb Verkehr (LBV) abgestimmt werden, da es sich um eine Bundesstraße handelt. Herr Drangusch stellt ausdrücklich klar, dass hier die bereits bestehende Beurteilung der Verwaltung durch Herrn Krause nur bestätigt werden konnte. Man sei zu keinem anderen Ergebnis gekommen, als es die Verwaltung im Ursprung bereits definiert hatte.

Verkehrstechnische Untersuchung
zum Knotenpunkt
Rolandstraße / Am Marktplatz (B431) /
Austraße / Küsterstraße
in der Stadt Wedel

Präsentation der Ergebnisse

Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss der Stadt Wedel am 11.06.2020

Dipl.-Ing. Olaf Drangusch



Aufgabenstellung

Bestandsanalyse

- Verkehrszählung
- Leistungsfähigkeitsnachweis mit Bewertung der
 - allgemeinen Verkehrssicherheit und
 - Qualität der Verkehrsabwicklung
 - Befahrbarkeit

Maßnahmenentwicklung

zur Gewährleistung bzw. Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit

- Überprüfung der bereits diskutierten Varianten und ggf. Entwicklung neuer Lösungsmöglichkeiten
- Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen
- Grobe Kostenabschätzung

Fazit und Handlungsempfehlungen

Knotenpunkt



Probleme/Mängel

(1) Querung der östlichen Furt

- nur mit Aufenthalt auf der Dreiecksinsel
- oftmals zu kleine Aufstellfläche ($A_{DI} = \text{ca. } 6 \text{ m}^2$; viele Radfahrer und/oder Schulkinder)
- hintere Radfahrer/Fußgänger stehen mitunter auf der Fahrbahn



(2) Grünphasen an den (Fußgänger)Furten

- insbesondere an der westlichen Furt über die Rolandstraße sind die Freigabezeiten zu kurz (für Schulkinder und Senioren)

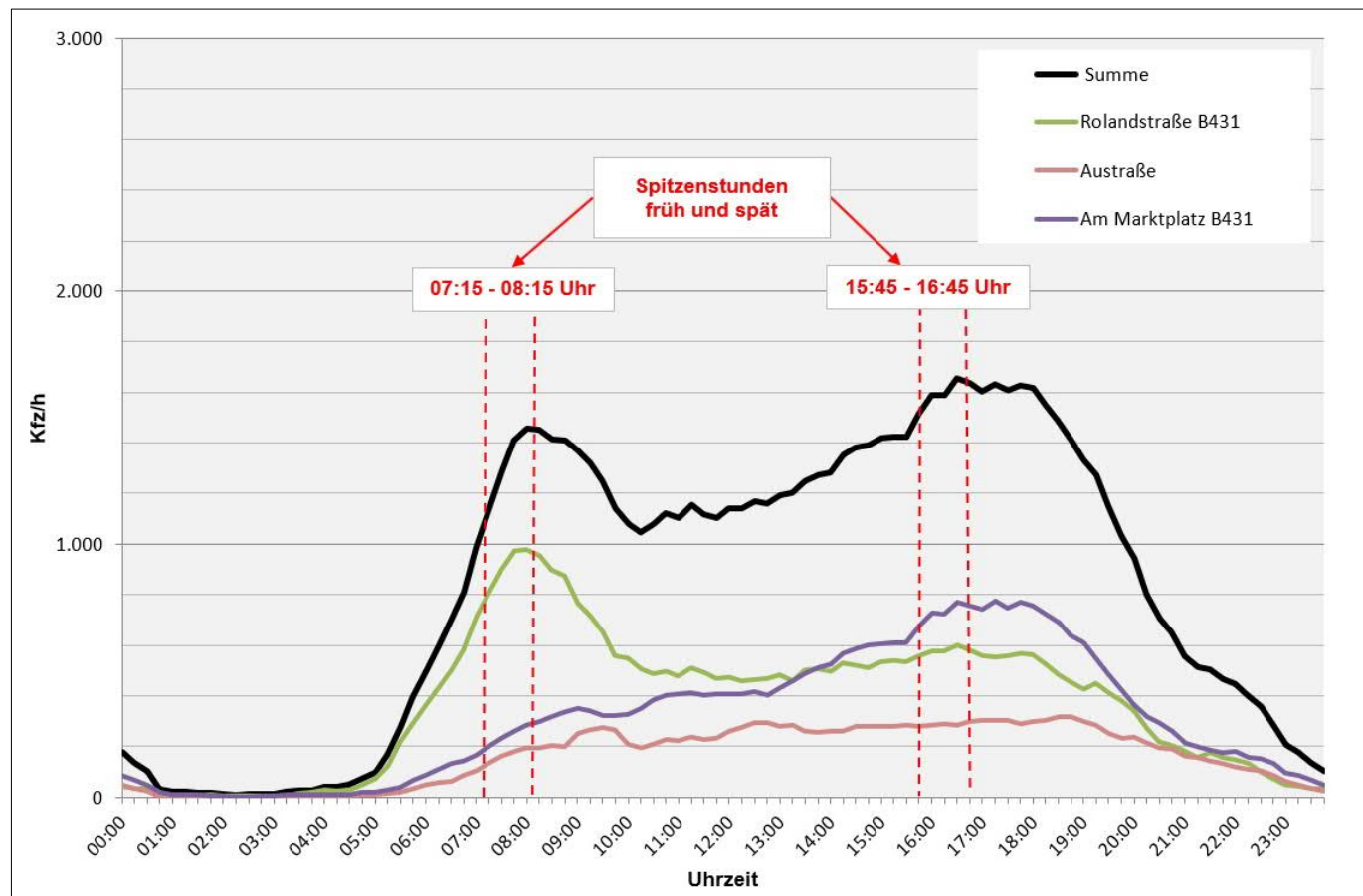


(3) Abgesetzte südliche (Fußgänger)Furt

- erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen abbiegende Kfz in die Austraße (im Beschleunigungsvorgang) und querende Fuß-/Radverkehr (bevorrechtigt)

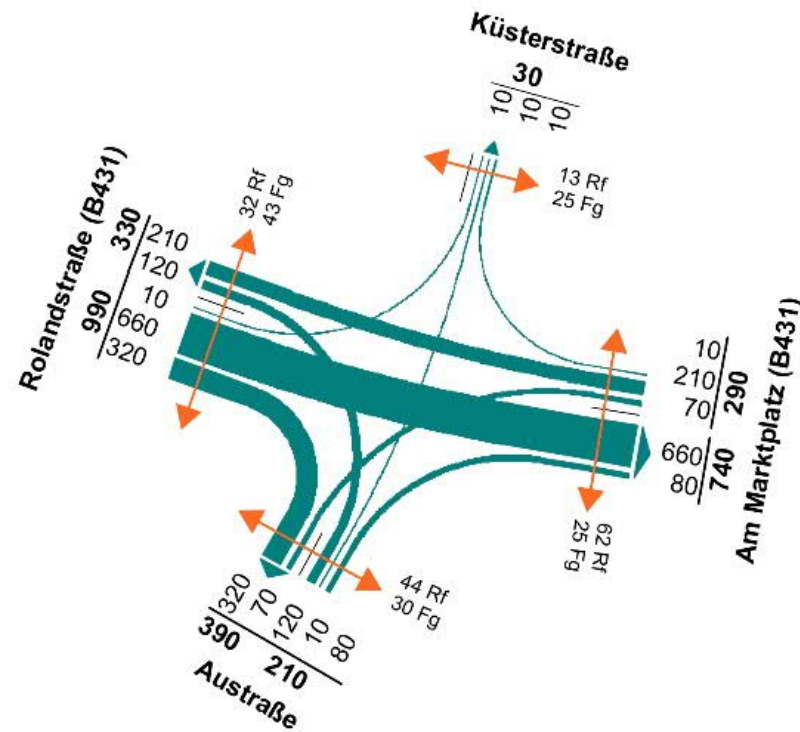
Tägliche Verkehrsbelastungen

- insg. etwa 20.140 Kfz/24h; SV-Anteil knapp 4%
- rund 1.330 Fußgänger und 1.210 Radfahrer
- Spitzenstundenanteil morgens 7,4% und nachmittags 8,4%

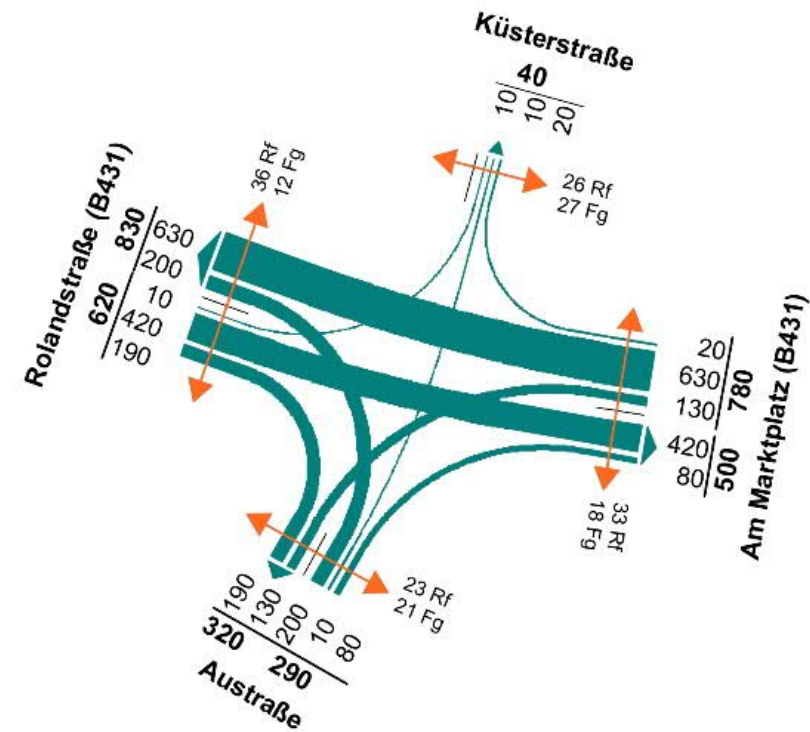


Maßgebende Verkehrsbelastungen

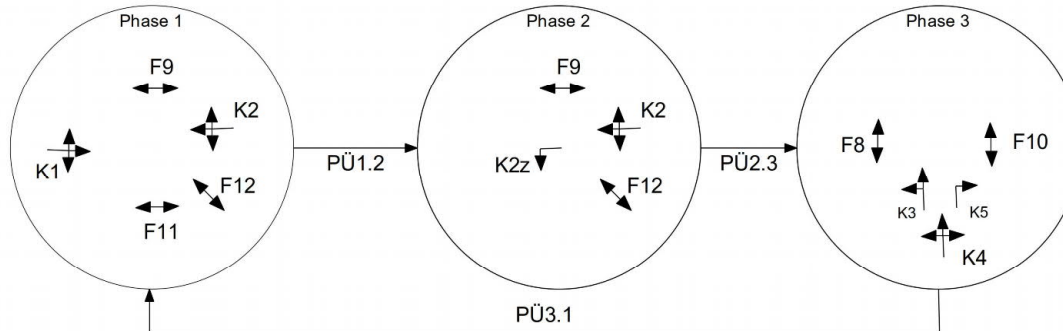
Spitzenstunde früh
07:15 – 08:15 Uhr



Spitzenstunde spät
15:45 – 16:45 Uhr



Verkehrstechnische Bewertung des Verkehrsablaufes

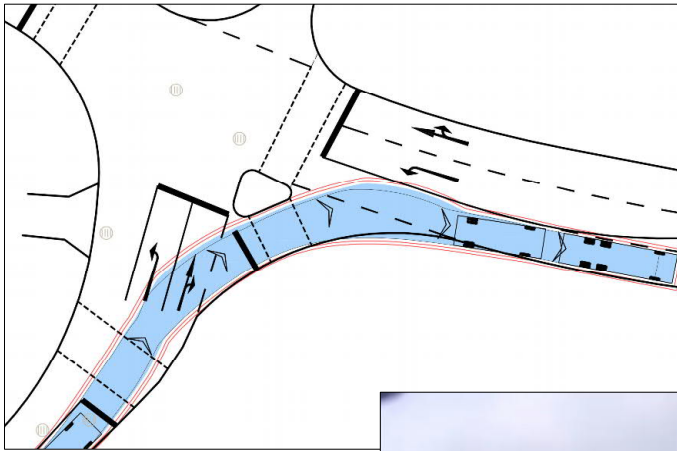


- **Kfz-Verkehr**
 - zufriedenstellende Verkehrsqualität (QSV = C)
 - fahrstreifenbezogen höchste Auslastung früh/spät ca. 80/70%
 - Staulängen durch LSA-Koordinierung i.d.R. unkritisch
- **Fuß-/Radverkehr**
 - Verkehrsqualität ausreichend/akzeptabel (QSV = E !)
- **Verkehrssicherheit**
 - keine Auffälligkeiten >>> keine Unfallhäufungsstelle
 - Freigabedauer an den Furten richtliniengerecht
 - Fußgänger auf der Fahrbahn "werden gesehen"
(Versatz bei Grünbeginn zwischen F10/K5 und F12/K1)
 - zusätzliche Hinweise auf bevorrechtigte Fußgänger/Radfahrer an weit abgesetzter Furt in der Austraße (3s-Vorlauf, Gelbblinker an der Furt und für Rechtsabbieger, VZ 133 - Markierung)

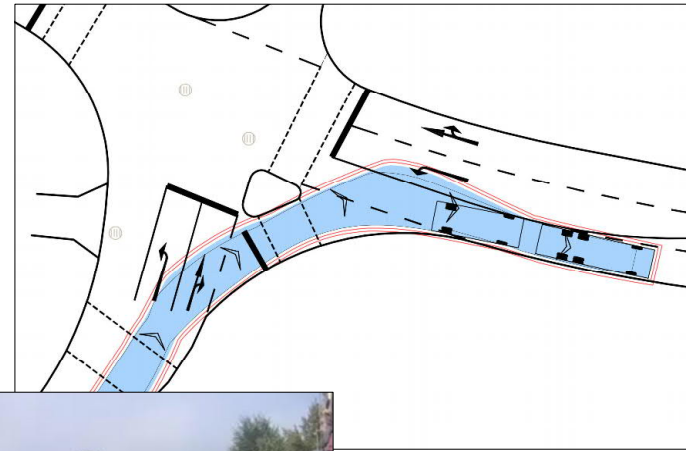
Verkehrstechnische Bewertung des Verkehrsablaufes

- **Befahrbarkeit** - Rechtsabbiegen aus der Austrasse für größere Fahrzeuge problematisch (betrifft pro Tag ca. 20 Last-/Sattelzüge)

Überfahren des Fahrbahnrandes

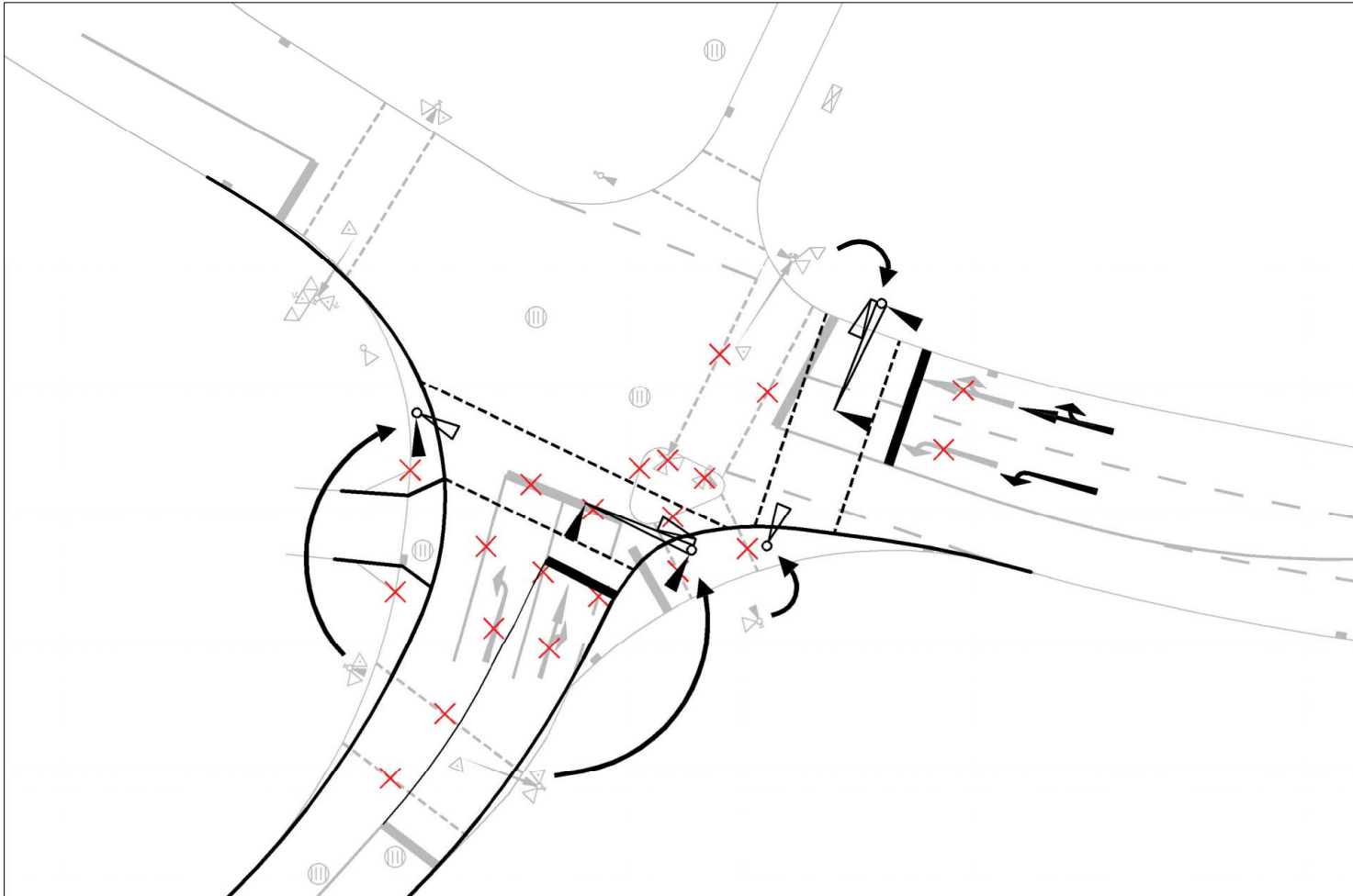


Überfahren des Linksabbiegestreifens



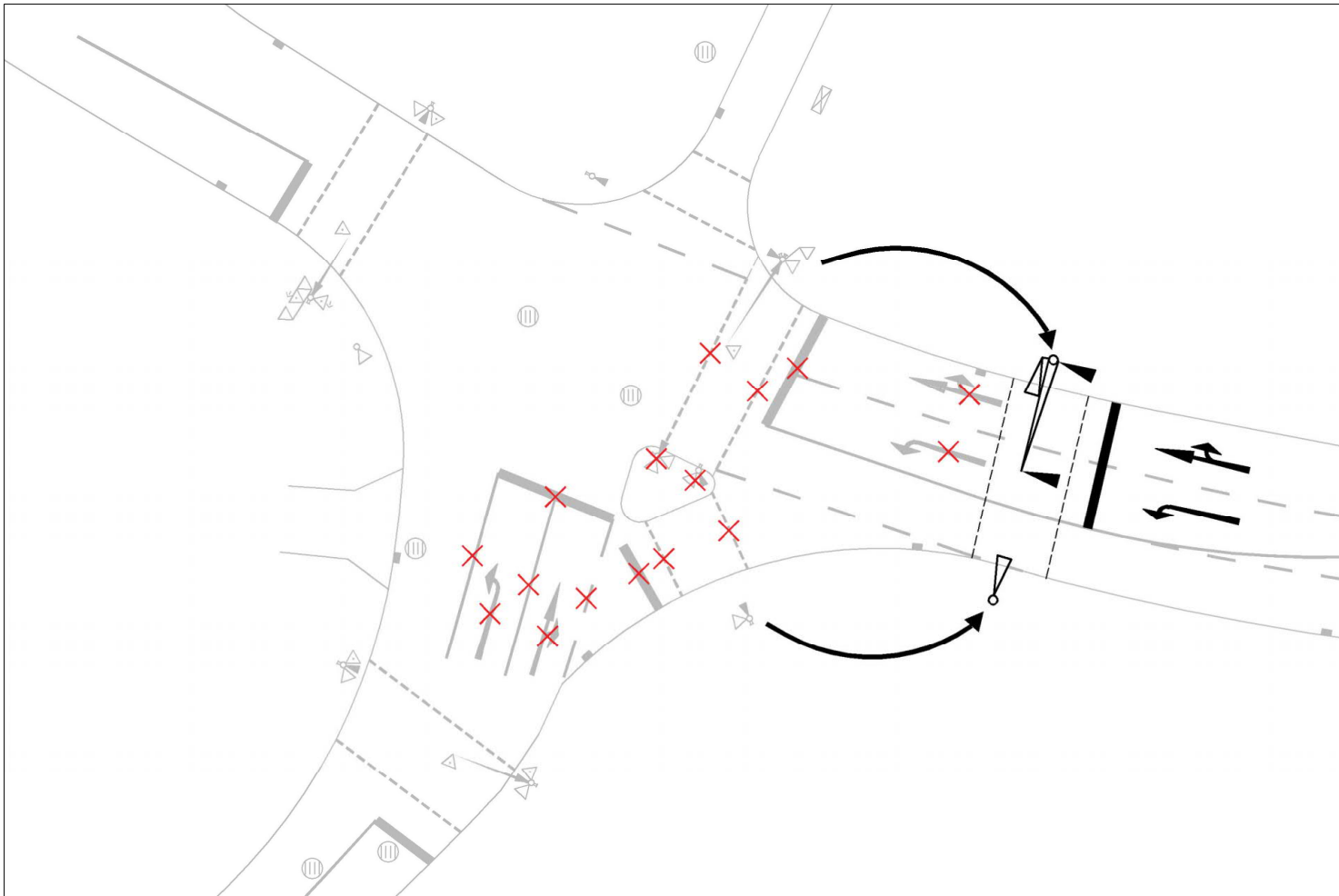
Verkehrstechnische Bewertung des Verkehrsablaufes

VARIANTE 1 – Rückbau der Dreiecksinsel



Verkehrstechnische Bewertung des Verkehrsablaufes

VARIANTE 2 – Verlegung der östlichen Furt



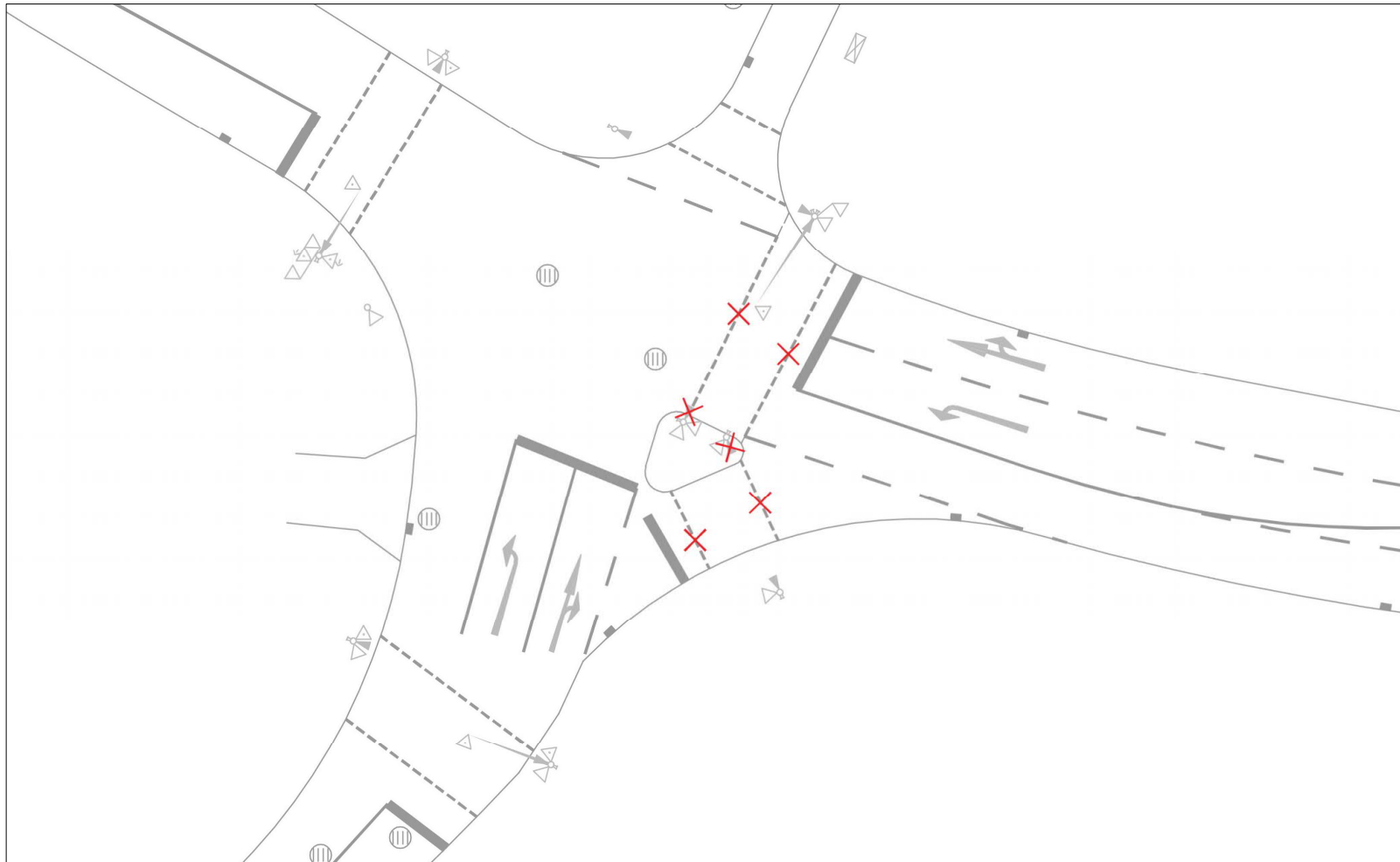
Verkehrstechnische Bewertung des Verkehrsablaufes

VARIANTE 3 – Vergrößerung der Dreiecksinsel



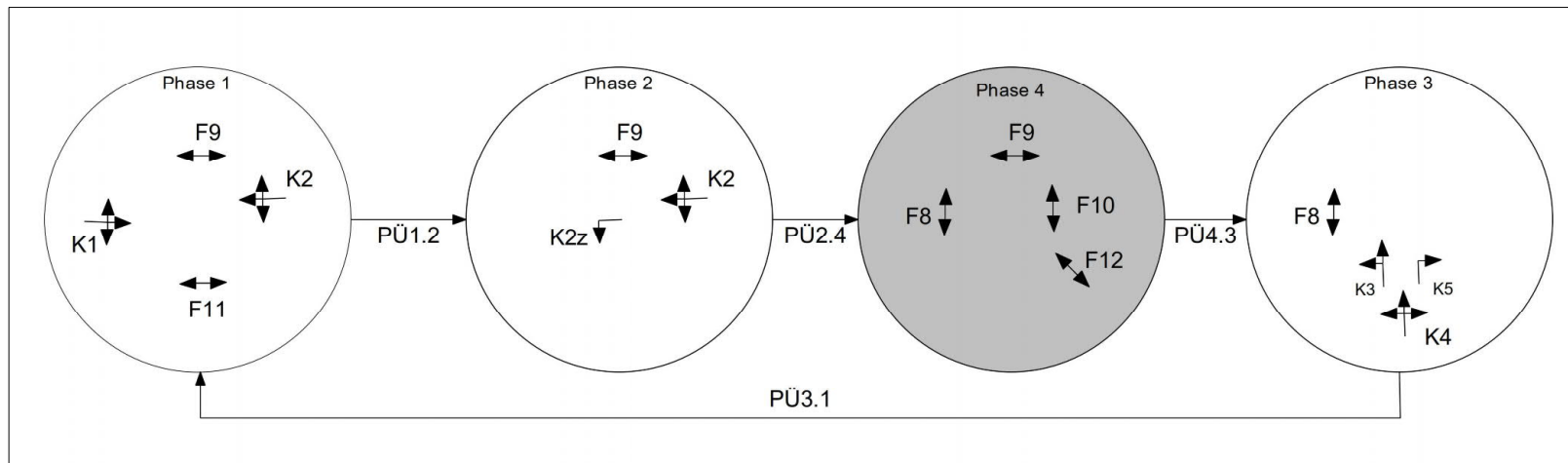
Verkehrstechnische Bewertung des Verkehrsablaufes

VARIANTE 4 – Verzicht auf die östlichen Furt



Verkehrstechnische Bewertung des Verkehrsablaufes

VARIANTE 5 – Bestand mit separater Fußgängerphase für östliche Furten



Fazit und Handlungsempfehlungen

Varianten und Bewertung	Verkehrs- abwicklung	Verkehrs- sicherheit	Kosten	Gesamt- einschätzung
Variante 1 Rückbau DI	Kfz: o Fg/Rf: ++	Kfz: +/o Fg/Rf: ++	135.000,-- €	empfehlenswert
Variante 2 Verlegung östl. Furt	Kfz: o/- Fg/Rf: +	Kfz: o Fg/Rf: +/-	60.000,-- €	nicht empfehlenswert
Variante 3 Vergrößerung DI	Kfz: o Fg/Rf: o	Kfz: o Fg/Rf: +	80.000,-- €	empfehlenswert
Variante 4 Verzicht östl. Furten	Kfz: o Fg/Rf: ---	Kfz: o Fg/Rf: --	30.000,-- €	nicht empfehlenswert
Variante 5 separate Fg-Phase	Kfz: --- Fg/Rf: ++	Kfz: - Fg/Rf: ++	10.000,-- €	nicht empfehlenswert

Fazit und Handlungsempfehlungen

- (1) Knotenpunkt mit LSA-Steuerung noch ausreichend leistungsfähig
- (2) Knotenpunkt ist keine Unfallhäufungsstelle
- (3) Keine Sicherheitsdefizite durch abgesetzte Furt in der Austrasse erkennbar
- (4) Problematische Befahrbarkeit für rechtsabbiegende Last-/Sattelzüge

Maßnahmen

- (5) Keine Verlegung der südlichen Furt
- (6) Möglichst keine Verkürzung des Linksabbiegestreifens
- (7) Ggf. geringfügige Verlängerung der Grünzeiten an den Furten
- (8) Ggf. Verbesserung der Befahrbarkeit für rechtsabbiegende Last-/Sattelzüge
- (9) Zur nachhaltige Verbesserung der Verkehrsqualität und -sicherheit ist ein Rückbau der Dreiecksinsel zu empfehlen
(Abstimmung mit und Genehmigung durch den LBV zwingend erforderlich)