

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen

Verkehrsuntersuchung Knotenpunkt B 401 / L 832 bei Kampe

Kurzfassung:

- der Untersuchung vom Juli 2012
 - der Ergänzung vom April 2014
 - der Besprechungsergebnisse vom 23.02.2015
-

Auftraggeber: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lingen
Lucaskamp 9
49809 Lingen

Auftragnehmer:



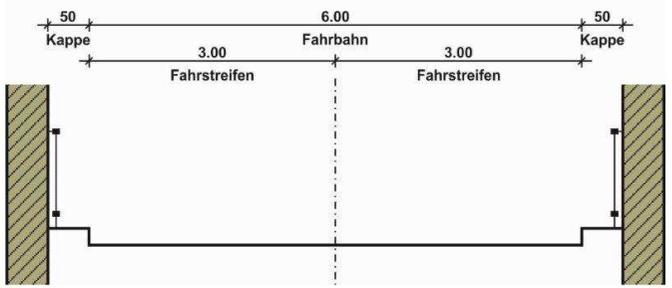
Ingenieurbüro
Dr. Schwerdhelm
& Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

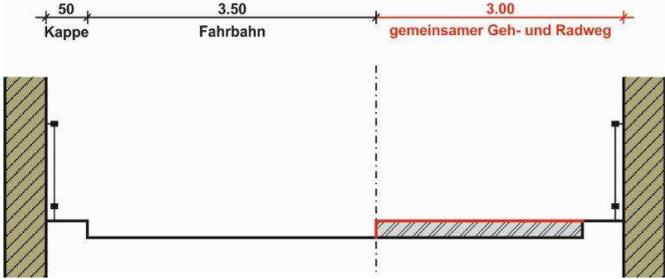
Nordfrost-Ring 21
26419 Schortens
Tel.: 0 44 61 / 75 91 - 0
Fax: 0 44 61 / 75 91 - 75

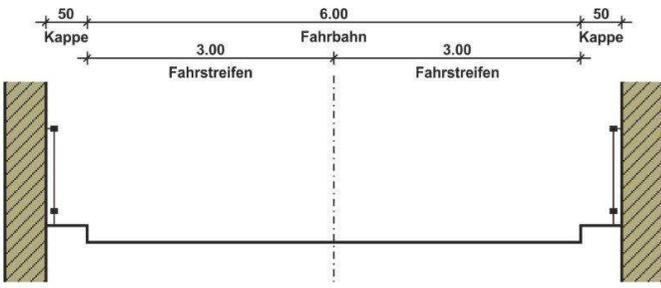
Projektbearbeitung: Andrea Mehnert
Dr.- Ing. Rainer Schwerdhelm

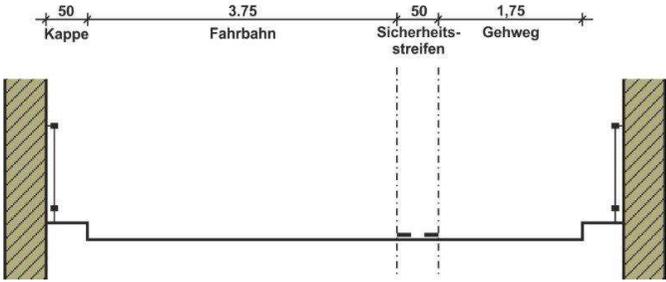
Projektnummer: 1038

Aufgestellt im: März 2015

Variante	Gestaltung	Vorteile	Nachteile
0	<p>Querschnitt: Bestand</p>  <p>Fußgänger und Radfahrer benutzen die Fahrbahn zusammen mit den Fahrzeugen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - keine Investition notwendig - kein Unfallhäufungspunkt - Leistungsfähigkeit des Knotens B 401 / L832 ist gegeben: <p>Heute: QSV C (max. 44s) Prognosenußfall: QSV C (max. 49,7s)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fußgänger und Radfahrer müssen die Fahrbahn benutzen. Das subjektive Sicherheitsempfinden ist insbesondere bei Dunkelheit und Nebel gering.

Variante	Gestaltung	Vorteile	Nachteile
1	<p>Querschnitt: Variante 1</p>  <p>Durch LSA wechselseitige Freigabe des Fahrstreifens. Nebenanlage ständig für Fußgänger und Radfahrer nutzbar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ausreichend breite Nebenanlage für Fußgänger und Radfahrer in beiden Richtungen - subjektives Sicherheitsempfinden für Fußgänger und Radfahrer steigt - Leistungsfähigkeit des Knotens B 401 / L 832 im Prognosenullfall: QSV C (max. 41s) 	<ul style="list-style-type: none"> - kritische Statik des Brückenbauwerks → Kosten - Leistungsfähigkeit des Knotens B 401 / L 832 sinkt, darum neuer Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Westen sinnvoll → Kosten - der neue Rechtsabbiegestreifen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit aufgrund der Schleppkurven Änderungen am Brückenbauwerk nach sich ziehen → weitere Kosten - unglückliche Position der Haltebalken auf der L 832: Kaum Aufstellraum direkt am Knoten B 401 / L 832; weiter südlich können die Anbindungen südlicher Küstenkanal und Industriestraße zugestaut werden → Deadlock mit Fahrzeugen aus Richtung Norden möglich

Variante	Gestaltung	Vorteile	Nachteile
2	<p>Querschnitt: Variante 2</p>  <p>Bei Anforderung durch Fußgänger oder Radfahrer wird der jeweilige Richtungsfahrstreifen durch die LSA gesperrt, so dass er für die Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung steht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - bis zu etwa 15 Anforderungen je Stunde bleibt der Knotenpunkt B 401 / L 832 in der QSV C - ohne Anforderungen ergeben sich leichte Verbesserungen des Verkehrsflusses am Knoten B 401 / L 832 	<ul style="list-style-type: none"> - Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Westen notwendig → Kosten - Räumzeiten der Fußgänger nicht genau erfassbar → Konfliktpotential möglich - schnelle Räumer bewirken, dass der wartende Kfz-Führer nicht einsehen kann, warum sein Signalgeber auf Rot steht → Akzeptanz der LSA sinkt möglicherweise - der neue Rechtsabbiegestreifen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit aufgrund der Schleppkurven Änderungen am Brückenbauwerk nach sich ziehen → weitere Kosten

Variante	Gestaltung	Vorteile	Nachteile
3	<p>Querschnitt: Variante 3</p>  <p>Wechselseitige Signalisierung der Kfz. Gehweg ständig für Fußgänger nutzbar. Radfahrer müssen schieben oder fahren mit dem Fahrzeugstrom.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Räumzeiten sind nur noch für die Radfahrer zu beachten → bis etwa 40 Radfahrer/Stunde hält sich der Knoten B 401 / L 832 noch in der QSV C - subjektives Sicherheitsempfinden der Fußgänger steigt 	<ul style="list-style-type: none"> - Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Norden notwendig → Kosten - der neue Rechtsabbiegestreifen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit aufgrund der Schleppkurven Änderungen am Brückenbauwerk nach sich ziehen → weitere Kosten - schwierige Führung der Radfahrer, insbesondere am südliche Brückenhaupt: Vollständige Signalisierung hier nicht möglich → neuer Gefahrenpunkt - viele Radfahrer werden trotz des Verbotes den Gehweg befahren → neues Konfliktpotential - Sicherheitsstreifen nur markiert: Kann problemlos überfahren werden, z. B. zum Überholen von Radfahrern → neues Konfliktpotential

Variante	Gestaltung	Vorteile	Nachteile
o. Nr.	Neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke	- eigene, sichere Führung für Fußgänger und Radfahrer	- höhere lichte Durchfahrthöhe als bisher vorhanden notwendig (neue Spezifikation des zugelassenen Schiffstyps) → sehr große und lange, kaum zu realisierende Rampenbauten → Kosten
o. Nr.	Seitlicher Anbau an die vorhandene Brücke	- eigene, sichere Führung für Fußgänger und Radfahrer	- statisch nicht möglich → getrennter Neubau in diesem Fall erforderlich