

# 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:



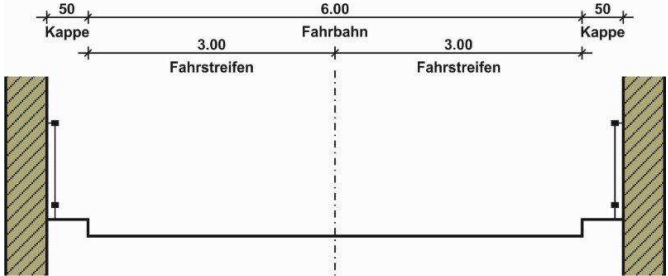
Ingenieurbüro  
Dr. Schwerdhelm  
& Tjardes GbR  
Beratende Ingenieure

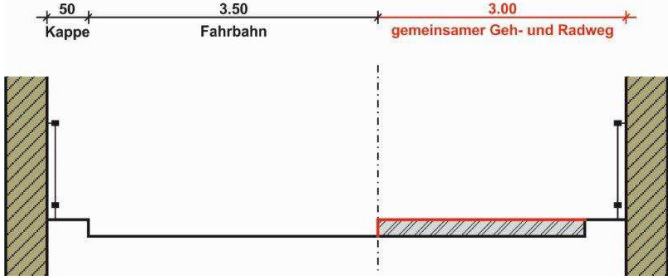
Nordfrost-Ring 21  
26419 Schortens  
Tel.: 0 44 61 / 75 91 - 0  
Fax: 0 44 61 / 75 91 - 75

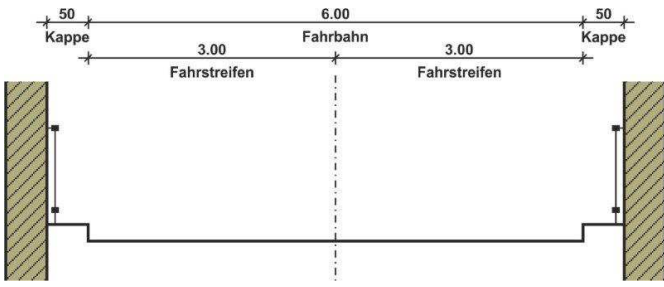
Projektbearbeitung: Andrea Mehnert  
Dr.- Ing. Rainer Schwerdhelm

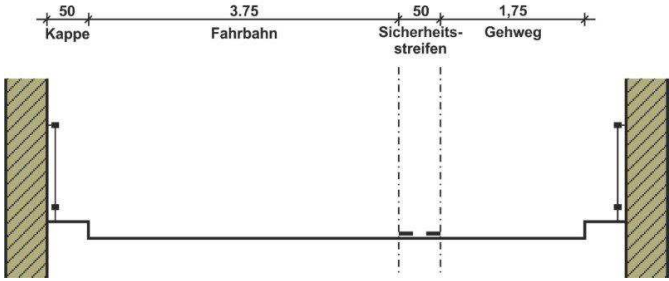
Projektnummer: 1038

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

Variante	Gestaltung	Vorteile	Nachteile
1	<p>Querschnitt: Variante 1</p>  <p>Durch LSA wechselseitige Freigabe des Fahrstreifens.</p> <p>Nebenanlage ständig für Fußgänger und Radfahrer nutzbar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ausreichend breite Nebenanlage für Fußgänger und Radfahrer in beiden Richtungen</li> <li>- subjektives Sicherheitsempfinden für Fußgänger und Radfahrer steigt</li> <li>- Leistungsfähigkeit des Knotens B 401 / L 832 im Prognosenullfall: QSV C (max. 41s)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kritische Statik des Brückenbauwerks → Kosten</li> <li>- Leistungsfähigkeit des Knotens B 401 / L 832 sinkt, darum neuer Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Westen sinnvoll → Kosten</li> <li>- der neue Rechtsabbiegestreifen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit aufgrund der Schleppkurven Änderungen am Brückenbauwerk nach sich ziehen → weitere Kosten</li> <li>- 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</li> </ul>

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"> <li>- bis zu etwa 15 Anforderungen je Stunde bleibt der Knotenpunkt B 401 / L 832 in der QSV C</li> <li>- ohne Anforderungen ergeben sich leichte Verbesserungen des Verkehrsflusses am Knoten B 401 / L 832</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Westen notwendig → Kosten</li> <li>- Räumzeiten der Fußgänger nicht genau erfassbar → Konfliktpotential möglich</li> <li>- schnelle Räumer bewirken, dass der wartende Kfz-Führer nicht einsehen kann, warum sein Signalgeber auf Rot steht → Akzeptanz der LSA sinkt möglicherweise</li> <li>- der neue Rechtsabbiegestreifen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit aufgrund der Schleppkurven Änderungen am Brückenbauwerk nach sich ziehen → weitere Kosten</li> </ul>

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"> <li>- 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</li> <li>- subjektives Sicherheitsempfinden der Fußgänger steigt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Norden notwendig → Kosten</li> <li>- der neue Rechtsabbiegestreifen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit aufgrund der Schleppkurven Änderungen am Brückenbauwerk nach sich ziehen → weitere Kosten</li> <li>- schwierige Führung der Radfahrer, insbesondere am südliche Brückenhaupt: Vollständige Signalisierung hier nicht möglich → neuer Gefahrenpunkt</li> <li>- viele Radfahrer werden trotz des Verbotes den Gehweg befahren → neues Konfliktpotential</li> <li>- Sicherheitsstreifen nur markiert: Kann problemlos überfahren werden, z. B. zum Überholen von Radfahrern → neues Konfliktpotential</li> </ul>

<b>Variante</b>	<b>Gestaltung</b>	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
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