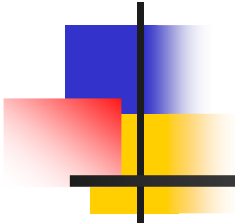


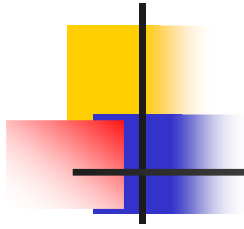
Analyse und Bewertung der Ortsumfahrung B 521n



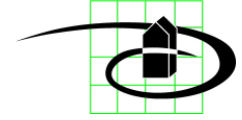
Kurzvortrag in Altenstadt am 29.1.2014

Dipl. Geogr./SRL Wulf Hahn
Mediator

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement.
Am Weißenstein 7
35041 Marburg
Tel. 06421/686900
Fax 06421/686910
www.RegioConsult-Marburg.com

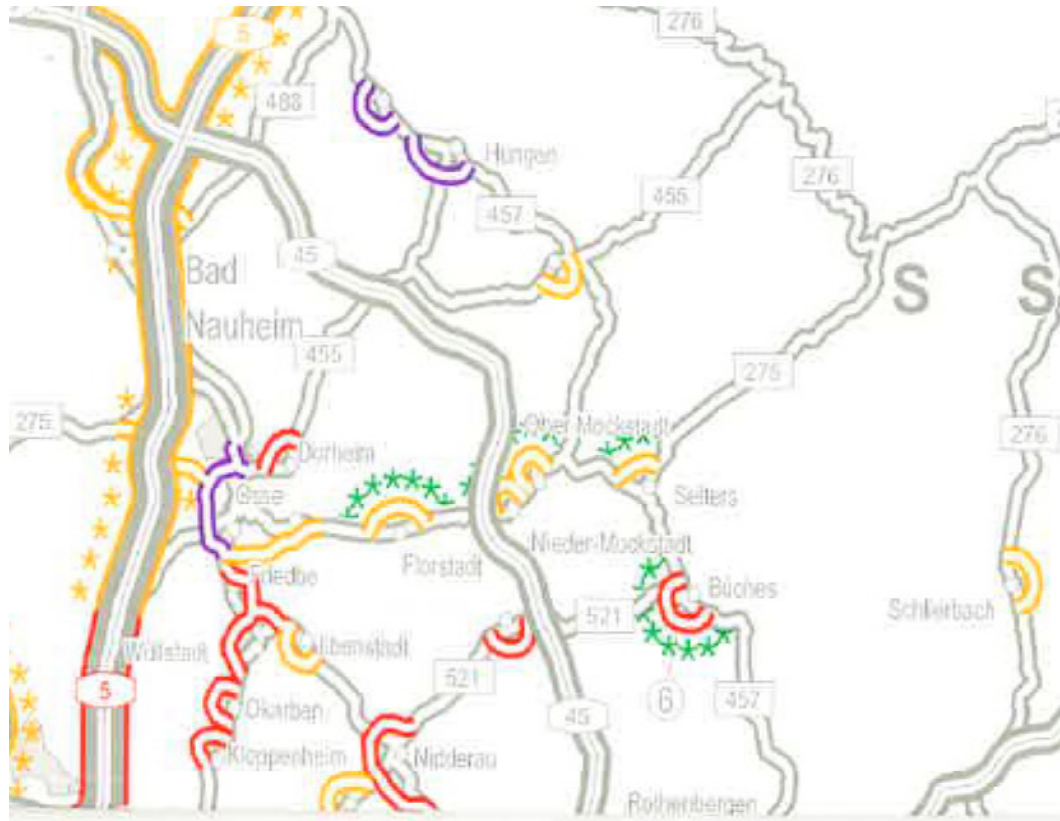
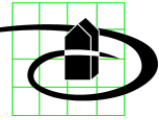


Gliederung



- **Varianten**
- **Verkehrssicherheit**
- **Eingriff in die Aue**
- **Baukosten**

Auszug aus Bedarfsplankarte 2004 - Planungsstand



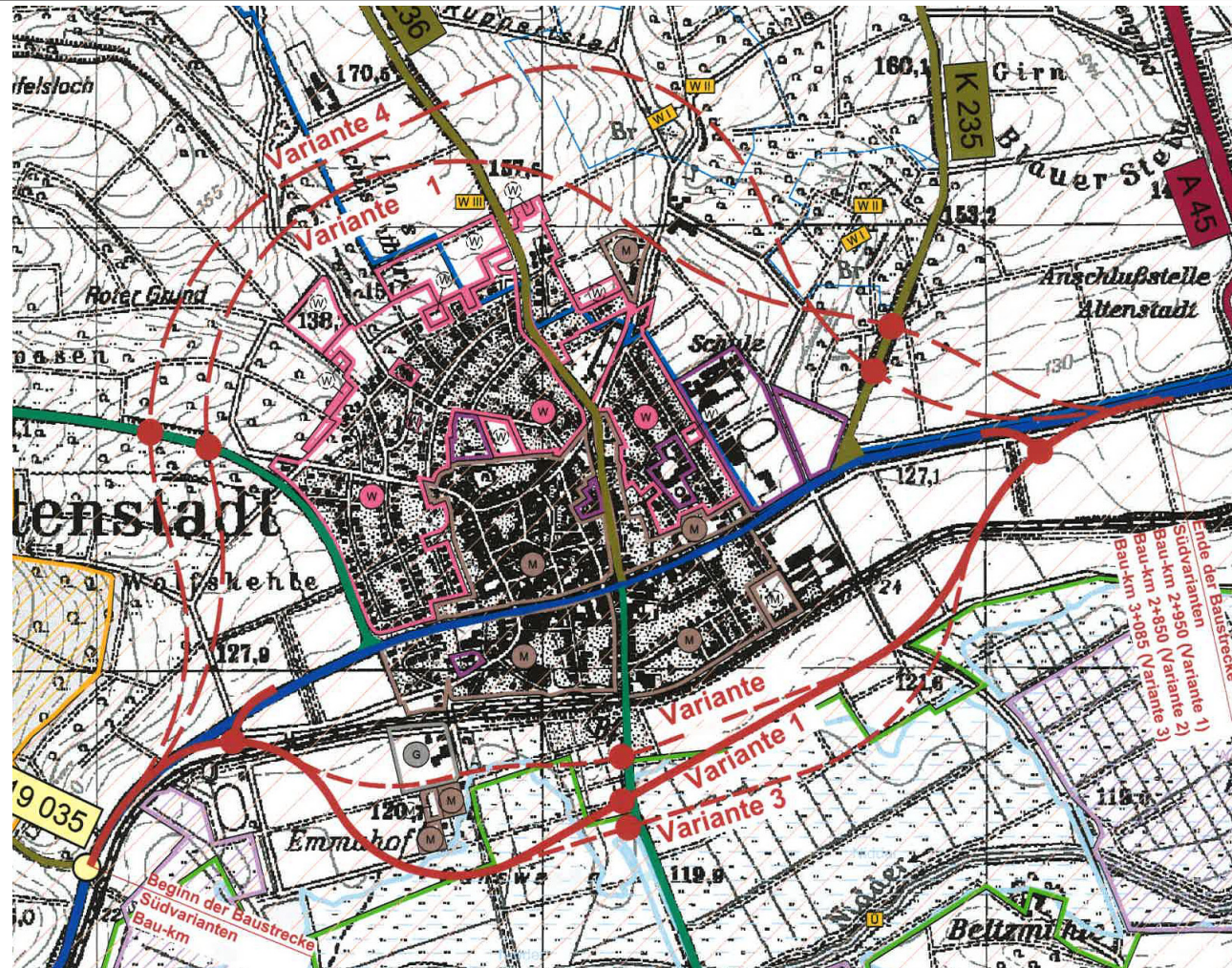
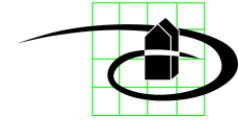
neue Vorhaben

laufende / fest disponierte Vorhaben

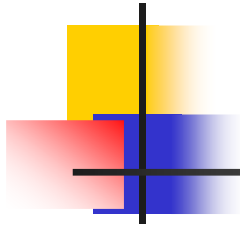
Weiterer Bedarf

Quelle: Auszug aus Bedarfsplan für die
Bundesfernstraßen, Nordblatt, 1:500.000

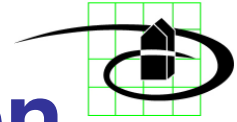
Trassenvarianten



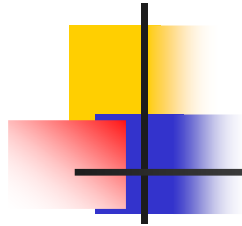
Quelle: Hessen Mobil (2012): Verkehrsuntersuchung B 521n



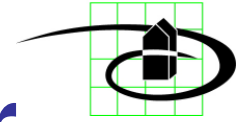
Planungsideen für Alternativen



- Nördliche Umfahrung der Waldsiedlung
- Verknüpfung mit OU Limeshain
- Lenkung der überörtlichen Verkehrsströme über OU-Kette der B3
- Verkehrsberuhigung in der OD Altstadt

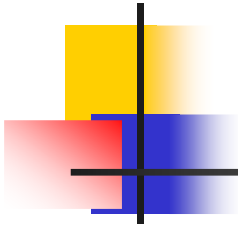


Regelungen am Kreisverkehr

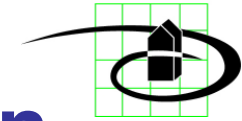


- Die in den Kreisverkehr einfahrenden Fahrzeuge haben die Vorfahrt zu gewähren. Wie es die Beschilderung bereits anzeigt, haben Fahrzeuge im Kreisverkehr grundsätzlich Vorfahrt. Das Tempo sollte deshalb bei Annäherung an einen Kreisverkehr herabgesetzt werden.
- Bei Ausfahrt ist besonders auch auf "querende" Radfahrer zu achten, die auf bzw. neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Diese haben nach § 9 Absatz 3 StVO Vorrang. Auch auf "querende" Fußgänger haben ausfahrende Fahrzeuge als Abbieger besondere Rücksicht zu nehmen und gegebenenfalls anzuhalten (vgl. § 9 Abs. 3 StVO).

<http://www.avd.de/startseite/recht-wissen/recht/urteile-und-rechtstipps/strassenverkehrsordnung-die-regeln-des-kreisverkehrs/>



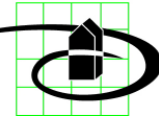
Systematik von Querungsanlagen



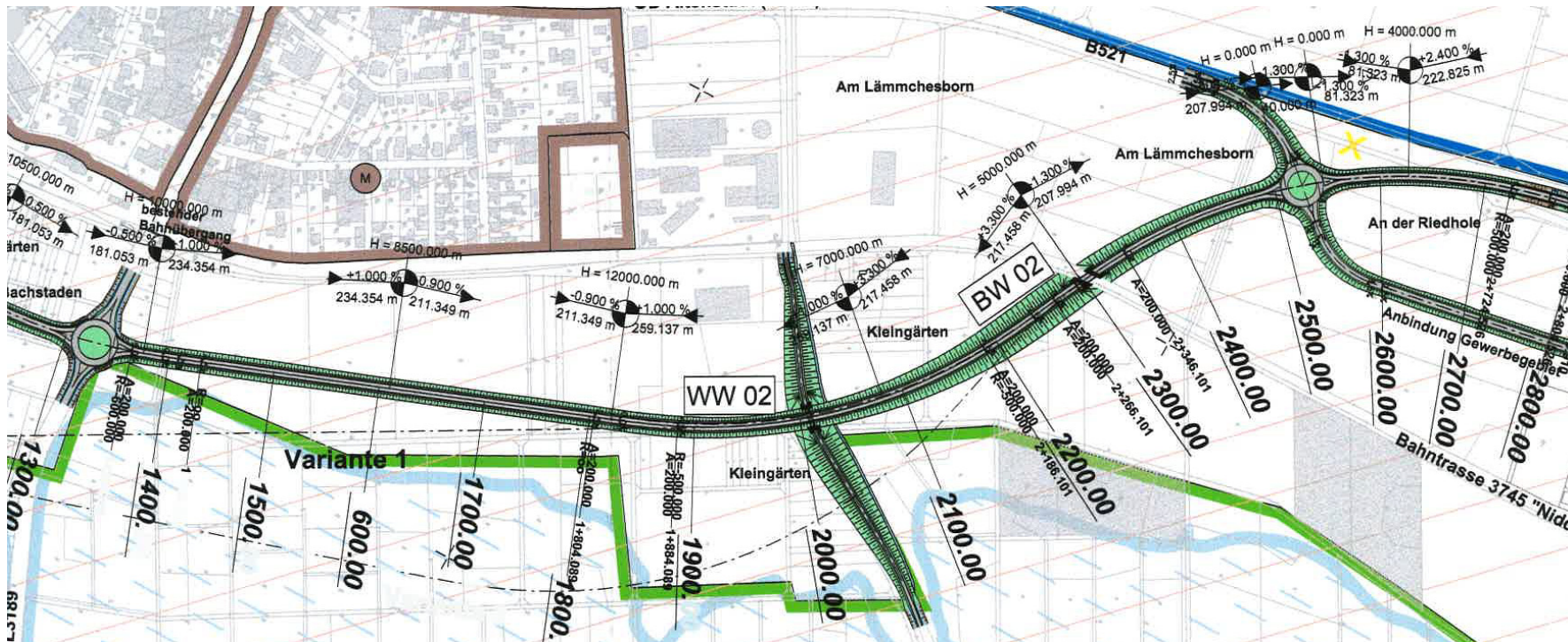
Ohne Vorrang		mit Vorrang		Zeitliche Trennung	Räumliche Trennung
Ohne ...	mit baulicher Unterstützung	Ohne ...	mit baulicher Unterstützung		
	<i>Teilaufpflasterung</i> <i>Plateaupflasterung</i> <i>Mittelinsel/-streifen</i> <i>Einengung</i> <i>Vorgezogene Seitenräume</i>	Fußgänger- überweg	<i>Gehwegüberfahrten</i> <i>Fußgängerüberweg</i> + <i>Teilaufpflasterung</i> <i>Plateaupflasterung</i> <i>Mittelinsel/-streifen</i> <i>Einengung</i> <i>Vorgezogene Seitenräume</i>	<i>(konfliktfrei)</i> <i>Lichtsignal-</i> <i>anlage</i>	<i>Unter-/</i> <i>Überführung</i>

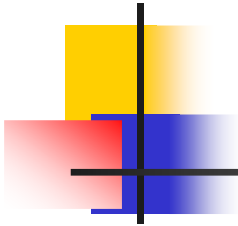
Querungsanlagen sind notwendig, wenn ausgeprägter Querungsbedarf vorliegt und die Verkehrsstärke mehr als 1 000 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt beträgt und die Geschwindigkeit V_{zul} 50 km/h beträgt oder die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt beträgt und die Geschwindigkeit V_{zul} über 50 km/h liegt.

Planerische Ideen zur Lösung des Konfliktes am KVP

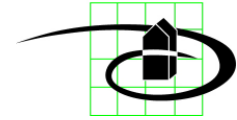


- Unterführung
- Fußgängerüberweg a b 50 Fußgänger/sph (§ 26 Abs. 1 STVO)
- LSA: Schlafampel mit Blinklicht
- Begleitmaßnahme: abgestufte Geschwindigkeiten auf der OU 70/50 km/h und Tempoüberwachung

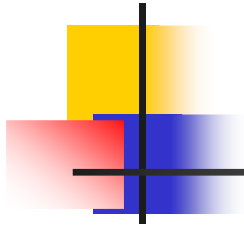




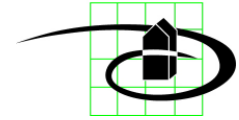
Anpassung an die KVP-Lösung



- Sofern ein **kleiner Kreisverkehr** angelegt wird, sollen in allen Zufahrten, an denen Gehwege ankommen, Mittelinseln oder Mittelstreifen angelegt werden. Die Querungsstellen sollten nicht weiter als 4 m vom Rand der Kreisfahrbahn abgesetzt werden, da neben größeren Umwegen die Querungsanlage nicht mehr zum Knotenpunkt gerechnet wird und damit der Vorrang vor dem ausfahrenden Fahrzeug nicht mehr gewährleistet ist.
- Die Querungsstellen können als FGÜ markiert werden

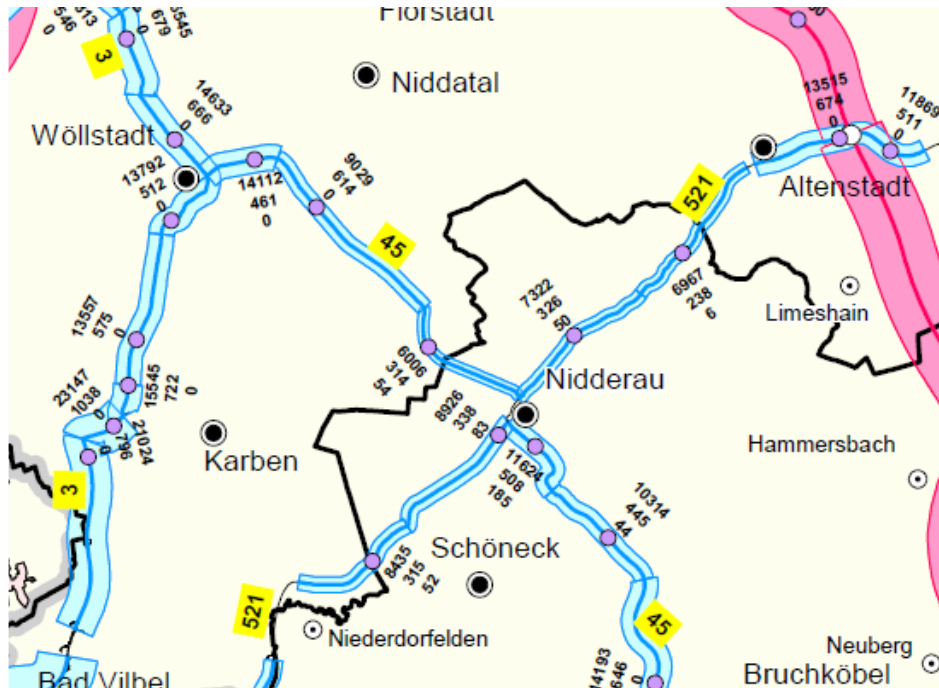
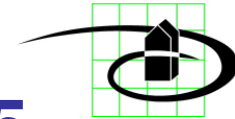


Analysefall 2005

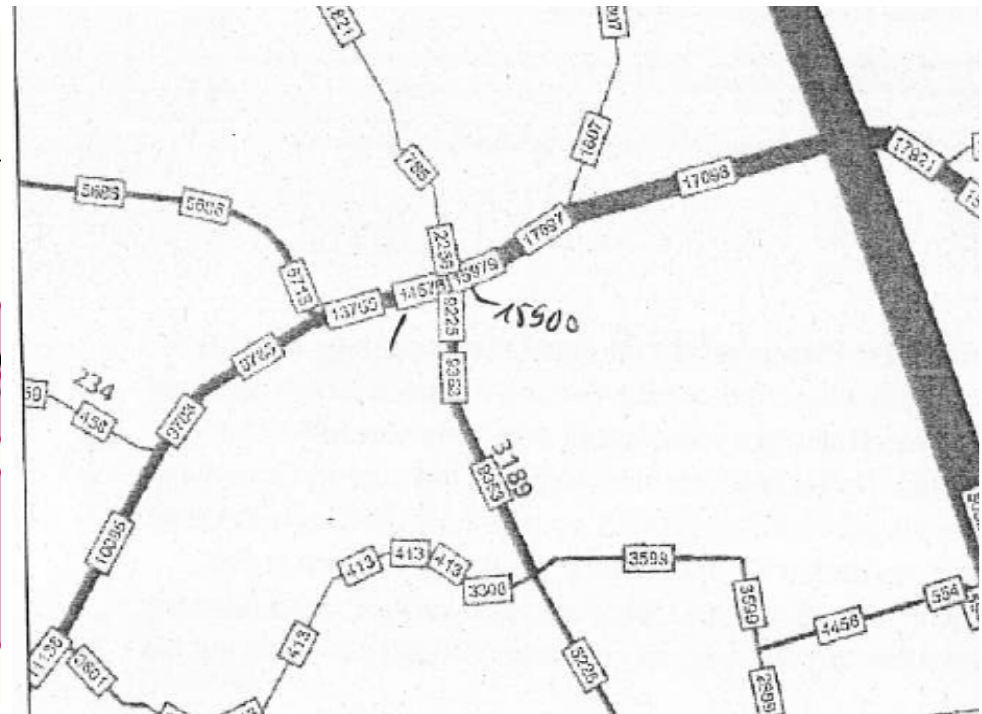


- Analyse 9 Jahre alt
- Belastung der OD von 14.700-16.000 Kfz/24h
- SVZ-Zahlen sind deutlich geringer
- Prognoseannahmen müssen überprüft werden (+ 6 % MIV bis 2020)
- VDRM wird gerade überarbeitet
- Unzureichender Prognosehorizont 2020

Vergleich SVZ 2010 und Analyse 2005



Quelle: SVZ 2010

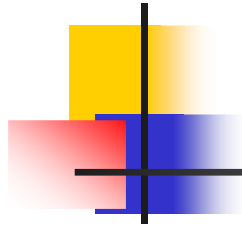


Quelle: VU 2009

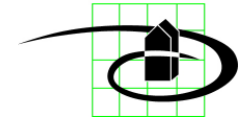
**Massive Überschätzung (10-40 %) in der Analyse führt
vsl. zu erheblichen Prognosefehlern !**



12



Baukosten



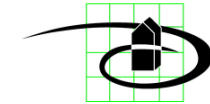
- Kostenstand BVWP 2003: 6,8 Mio. €
- Planungsstand 2012: 10,9 Mio. €

Auswirkungen auf Kosten-Nutzen-Faktor ?

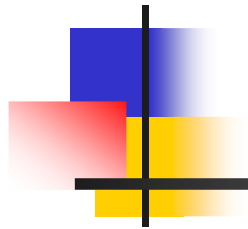
Auswirkungen auf das Hochwassergebiet der Nidda ?

Auswirkung auf Natura 2000-Gebiete?

Aufnahme in BVWP 2015 ist fraglich !



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !**



Haben Sie Fragen zum Vortrag ?

**Dipl. Geogr./SRL Wulf Hahn
Mediator**

RegioConsult.

Verkehrs- und Umweltmanagement.

Am Weißenstein 7

35041 Marburg

Tel. 06421/686900

Fax 06421/686910

www.RegioConsult-Marburg.com