

ANLAGE

Ortsrat Halvestorf am 23.11.2022

TOP 6 der öffentlichen Sitzung – Ergebnisse der Seitenradarmessung L433/K29 und weiteres Vorgehen mit Terminvorgaben (hier Aufstellung einer Ampel oder anderer Verkehrssicherungsmaßnahmen)

Stellungnahme der NLStBV vom 27.10.2022:

Am 09. und 10.06.2022 wurde in der Zeit von 0-24 Uhr im Knotenpunkt L433/K29 eine Verkehrszählung durchgeführt.

Neben den einzelnen Kfz-Strömen, die richtungsgetreunt nach geradeausfahrenden und abbiegenden Fahrzeugen erfasst wurden, wurden auch die Radfahrerquerungen an der vorhandenen Querungshilfe im Westen des Knotens erhoben. Betrachtet werden die vormittägliche und die nachmittägliche Spitzenstunde, d.h. die Stunden mit der höchsten Querschnittsbelastung.

Die Krafftfahrzeugverkehrsstärke, die zu Grunde gelegt wird, bezieht sich auf die gleiche Stunde und gilt für den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnteil, d.h. bei Mittelinseln für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung.

- **Ergebnis an der vorhandenen Querungshilfe über die L433:**

Donnerstag, 09.06.2022

In der vormittäglichen Radfahrer-Spitzenstunde (10:00 – 11:00 Uhr) beträgt die L433-Querschnittsbelastung **212 Kfz/h**. Gleichzeitig wurde die L433 von **5 Radfahrern** gequert.

In der nachmittäglichen Radfahrer-Spitzenstunde (16:00 – 17:00) beträgt die L433-Querschnittsbelastung **377 Kfz/h**. Gleichzeitig wurde die L433 von **7 Radfahrern** gequert.

Freitag, 10.06.2022

In der vormittäglichen Radfahrer-Spitzenstunde (10:00 – 11:00 Uhr) beträgt die L433-Querschnittsbelastung **252 Kfz/h**. Gleichzeitig wurde die L433 von **14 Radfahrern** gequert.

In der nachmittäglichen Radfahrer-Spitzenstunde (16:00 – 17:00) beträgt die L433-Querschnittsbelastung **280 Kfz/h**. Gleichzeitig wurde die L433 von **7 Radfahrern** gequert.

Zur Beurteilung, ob eine Fußgängerlichtsignalanlage erforderlich ist, werden die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) mit den Konkretisierungen zur FGÜ-Richtlinie vom 01.08.2002 herangezogen. Bei einer Krafftfahrzeugstärke zwischen 200 und 450 Kfz/h und einer Radfahrmenge von 0 – 30 R/h **ist die Notwendigkeit einer Fußgängerlichtsignalanlage nicht gegeben.**

Eine Querungshilfe als Sicherungsmaßnahme, bei der der Querende immer nur die Fahrzeuge einer Fahrtrichtung beachten muss, ist bereits vorhanden.

- **Im weiteren Verlauf der Prüfung wurde der Knotenpunkt der L433/K29 auf seine Leistungsfähigkeit untersucht:**

Der Beurteilung des Verkehrsablaufes im Knotenpunkt wurde das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) zu Grunde gelegt. Die Qualität des Verkehrsablaufs wird für jeden einzelnen Nebenstrom getrennt berechnet. Bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation ist die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend.

Das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnung im Knotenpunkt weist in der vormittäglichen Spitzenstunde von 10:00 – 11:00 Uhr eine Qualitätsstufe A auf. Die max. Wartezeit des Linkseinbiegers von der K29 in die L433 liegt bei 8,2 Sekunden.

In der nachmittäglichen Spitzenstunde von 16:00 – 17:00 Uhr wird die Qualitätsstufe B erreicht. Die maximale Wartezeit des Linkseinbiegers von der K29 in die L433 liegt bei 10,8 Sekunden.

Der Knotenpunkt ist insgesamt leistungsfähig. Die entstehenden Wartezeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme sind gering.

Die Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage im Knotenpunkt ist nicht gegeben.