

Ortsrat Haverbeck am 16.01.2023

TOP der öffentlichen Sitzung – Sachstandsbericht: beantragte Ampelanlagen an der Überquerung der L 433 Richtung Ortschaft Haverbeck und am Knotenpunkt L433/K29 Richtung Halvestorf

Die Fragestellung ist in den letzten Jahren mehrfach in den Verkehrsbesprechungen (Zusammensetzung: Teilnehmer aus Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger Stadt und Land, Polizei, Feuerwehr, Öffis, bedarfsorientiert weitere Teilnehmer) erörtert worden.

Straßenbaulastträger für den Streckenabschnitt ist die Landesstraßenbauverwaltung. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hat im Juni dieses Jahres umfangreiche Verkehrszählungen vorgenommen und die Ergebnisse im Oktober vorgelegt. Die Verkehrszählungen werden mit Beginn der Fahrradsaison 2023 fortgeführt.

Die bisherigen Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Knotenpunkt L433/K29 Richtung Halvestorf

Bereits im Jahr 2020 wurde als alternative Maßnahme die Installation einer **Dunkelampel, auch Bedarfs- oder Anforderungsampel** genannt, erörtert.

Hierzu lagen Stellungnahmen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Polizeiinspektion Hameln-Pyrmont/Holzwinden vor, aus denen hervorgeht, dass auch diese Maßnahme nicht zielführend ist.

Zusammengefasst ergibt sich aus den damaligen Stellungnahmen Folgendes:

- Bei einer Bedarfssignalisierung werden Radfahrer und Fußgänger nur gesichert über die Fahrbahn geführt, wenn die Anlage auch genutzt wird und eine Freigabe über eine Anforderung erfolgt. Da dieses mit einer Wartezeit verbunden ist, ist zu befürchten, dass die Fahrspuren überquert werden ohne die Freigabe abzuwarten oder ohne die Freigabe anzufordern. Dieses Verhalten wird in der Praxis an anderen Orten leider oftmals festgestellt.
- Eine Bedarfssignalisierung würde auch an der Abschüssigkeit des Fahrradweges entlang der Kreisstraße und der damit einhergehenden hohen Geschwindigkeit der Radfahrenden nichts verändern. Dem Radfahrenden wird wiederholt mit dem Verkehrszeichen 205 verdeutlicht, dass dem Verkehr der Landesstraße Vorfahrt zu gewähren ist. Die schweren Verkehrsunfälle resultieren nach Stellungnahmen der Polizei aus Vorfahrtsmissachtung und erhöhter Geschwindigkeit seitens der verunfallten Radfahrer.

2015 wurden diverse Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrradgeschwindigkeiten getroffen (Markierungen auf dem Fahrradweg und Beschilderung). Das Ausbleiben weiterer gleichgearteter Unfälle deutet auf eine gute Wirksamkeit der Maßnahmen hin. Auf die Installation einer Dunkelampel wurde verzichtet.

Nach aktueller Beurteilung der Landesbehörde ist die Notwendigkeit einer **Lichtsignalanlage am Knotenpunkt L433/K29** nicht gegeben.

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.

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**.

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.

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

2. Überquerung der L 433 Richtung Ortschaft Haverbeck

Eine abschließende Beurteilung der Landesbehörde liegt noch nicht vor.

Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsstärken vergleichbar sind mit denen an dem Knotenpunkt nach Halvestorf.

Die Stärke des Fahrradverkehrs dürfte jedoch differieren. Eine Messung der Fahrradströme konnte 2022 nicht mehr durchgeführt werden; lt. Absprache mit der Landesbehörde wird diese Messung von der Landesbehörde mit Beginn der Fahrradsaison 2023 nachgeholt.

Erst nach Auswertung dieser Werte kann eine Beurteilung erfolgen.

Eine abschließende Behandlung in der Verkehrsbesprechung ist aus diesen Gründen ebenfalls auf einen Zeitpunkt nach der Messung an der Überquerung nach Haverbeck verschoben worden, gleichwohl beide Themen regelmäßig in den Verkehrsbesprechungen der letzten Jahre behandelt wurden und 2023 weiterhin behandelt werden.