Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Oldenburg,
Kaiserstraße 27, 26122 Oldenburg

Az.: 2/22 /

K 138 Mittellinie / K 139 Brüderstraße in Bad Zwischenahn
Variantenbetrachtung zum Um-/Ausbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehr (KVP), mit Vollsignalisierung (LSA) oder Rückbau/Reduzierung der Einmündung

Sehr geehrte Frau Meiners,

sehr geehrter Herr Hollmann,

wie bereits im Mai ausgeführt sind verbindliche Aussagen zu verschiedenen Ausbauvarianten ohne grundlegende Planungsleistungen (Vermessungsunterlagen, sonstige Bestandserfassungen, Entwurfsplanungen etc.) nicht möglich.

Der Landkreis hat nun aber um eine Abschätzung der hier bislang diskutierten Varianten

- Ausbau zum Kreisverkehrsplatz (KVP),
- Ausbau mit Lichtsignalsteuerung (LSA) und
- Reduzierung der Querungslänge für Fußgänger/Radfahrer durch Rückbau Fahrbahnrand

gebeten.

Für alle drei Varianten ist die Bestandssituation des gegenläufigen Geh-/Radweges auf der südlichen Fahrbahnseite der K 138 (Mittellinie) zu beachten.

Dies bzgl. ist hier anzumerken, dass die vorhandenen Breiten der Nebenanlagen gemäß den hier gültigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) eine solche Nutzung nicht mehr ermöglichen.

Die Regelbreite für einen Gehweg beträgt 2,50 m (inkl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn). Sie sind auf beiden Fahrbahnseiten vorzusehen.

Gemeinsame Geh- und Radwege sollen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen, wenn getrennte Führungen nicht zu realisieren sind, vorgesehen werden. Die Breite sollte bei Einrichtungsverkehr für die Radfahrer mindestens 3,00 m betragen.

Der Zweirichtungsverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen ist aus Sicherheitserwägungen nicht mehr vertretbar. Somit wären gemeinsame Geh- und Radwege beidseitig der Fahrbahn vorzusehen.

Grundsätzlich gilt es im Zuge der weiteren Planungen die Führung der Fußgänger/Radfahrer im gesamten Ortsdurchfahrtbereich zu überdenken!

<u>Variante 1, Umbau KVP:</u>

Kreisverkehre haben ein hohes Sicherheitsniveau, wenn folgende Grundprinzipien berücksichtigt werden:

- Möglichst senkrechtes heranführen der Knotenpunktszufahrten an die Kreisfahrbahn,
- deutliche Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge durch die Kreisinsel und
- einstreifige Knotenpunktsausfahrten.

Gemäß den Regelwerken beträgt der Außendurchmesser bei einem sogenannten Kleinen Kreisverkehr mindestens 26,00 m und maximal 40,00 m. In der Regel sind Durchmesser von 30,00 bis 35,00 m sinnvoll.

Für die in der Planskizze dargestellte Variante 1 eines KVP wurden hier 34,00 m als Durchmesser angenommen. Dieser Durchmesser wurde aufgrund der Verkehrsbedeutung der im Knoten anschließenden Kreisstraßen und der damit verbundenen Nutzung von größeren Fahrzeugen gewählt. *Ob eine Reduzierung des Außendurchmessers auf minimal 30,00 m möglich ist, kann erst im Rahmen einer grundlegenden Planung erörtert werden.*

Der Innendurchmesser (Kreisinsel) beträgt bei der hier dargestellten Form 20,00 m. Die Breite des befahrbaren Kreisrings 7,00 m.

Für die bauliche Ausführung der Knotenpunktsarme sind - unabhängig der Größe des KVP - von jeweils rd. 30,00 m Ausbaulängen zur Anpassung an die Bestandsflächen auszugehen.

Bei Betrachtung der Variante KVP sind wir von beidseitigen 3,00 m breiten, gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Benutzungspflicht ausgegangen. Sollten die Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, sind die dargestellten Ausbaubreiten des KVP sowie der Knotenpunktarme nochmals zu überdenken!

Der Umbau zu einen KVP ist nur mit Eingriff in die vorhandenen Grundstücke möglich. Im Bereich des Friedhofs wird hier auf kurzer Länge ein Streifen von max. 1,50 erforderlich.

Problematisch ist zudem - unabhängig vom erforderlichen Grunderwerb - die verkehrliche Anbindung der Anliegergrundstücke, da die Zufahrten fahrdynamisch sowie aus Sicherheitserwägungen (z. B. Rangieren/Rückwärtsfahren) nicht direkt an die Kreisfahrbahn anzuschließen sind.

Bei einem Abstand von „nur" rd. 9,00 bzw. 11,00 m zwischen den Außenkanten Geh- und Radweg und vorh. Gebäuden, wird die verkehrliche Erschließung daher als problematisch angesehen. Evtl. könnte mit den Eigentümern eine einvernehmliche Lösung gefunden werden.

Ein umfangreiche Ingenieurplanung sowie ein Rechtsverfahren sind erforderlich.

Aus Sicht der NLStBV ist ein Ausbau zu einem KVP hier nicht erforderlich. Eine notwendige Begründung für einen solchen Ausbau zu Lasten Dritter (u. a. privater Grundstücke) ist aus Sicht der NLStBV nicht vorzubringen.

Ein Um-/Ausbau zu einem KVP ist aus Sicht der NLStBV mit Kosten von 350.000,- € auszugehen.

<u>Variante 2, Umbau mit LSA:</u>

Einmündungen mit Lichtsignalanlagen (LSA) sind an Knotenpunkten von Haupterschließungsstraßen anwendbar. Die Länge der Aufstellstreifen für den Kfz-Verkehr ergibt sich aus der Berechnung der Lichtsignalsteuerung sowie nach Sicherheitsüberlegungen, die nach der den Regelwerken (hier: RiLSA) durchzuführen sind.

In der Regel sind Aufstellflächen so lang zu bemessen oder die Signalprogrammsteuerung so zu modifizieren, dass die in einem Umlauf ankommenden Fahrzeuge angenommen werden können. Es ist davon auszugehen das bei einem Kreuzungsumbau mit LSA die Herstellung eines Linksabbiegestreifens erforderlich wird. Durch das vorsehen einer Linksabbiegespur ist der Ausbau der Fahrbahn in einer entsprechenden Länge vorzusehen.

Für die in der Planskizze dargestellte Variante 2 wurde ein Linksabbiegestreifen mit 20,00 m Aufstelllänge angenommen. Im Zuge der dafür erforderlichen Fahrbahnverbreiterung beträgt die Ausbaulänge rd. 130 m für die Mittellinie (K 138) sowie rd. 30 m für die Brüderstraße (K 139). Ob diese Länge ausreichen wird, kann erst im Zuge der weiteren Planungen (u. a. Verkehrsuntersuchungen) überprüft werden.

In Folge des Fahrbahnausbaus sind bauliche Eingriffe in die anliegenden Grundstücke erforderlich. Im Bereich des Friedhofs wird ein Streifen von max. 2,50 erforderlich.

Analog zur Variante 1 bleiben dann aber auch bei dieser Variante die Anbindung der privaten Zufahrten problematisch!

Auf die zusätzliche Lärmbelastung einer vollsignalisierten Kreuzung sei hier nur hingewiesen. Der Verkehrsfluss wird ja über den gesamten Tag gesteuert, somit sind Brems- und Anfahrgeräusche unvermeidlich.

Bei Betrachtung der Variante LSA sind wir von beidseitigen 3,00 m breiten, gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Benutzungspflicht ausgegangen. Sollten die Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, sind evtl. zusätzliche (Aufstell-)Breiten für die Radfahrer (hier insbesondere für linksabbiegende Radfahrer) vorzusehen.

Ein umfangreiche Ingenieurplanung sowie ein Rechtsverfahren sind erforderlich

Aus Sicht der NLStBV ist ein Ausbau mit einer LSA hier nicht erforderlich. Eine notwendige Begründung für einen solchen Ausbau zu Lasten Dritter (u. a. private Grundstücke, Lärm) ist aus Sicht der NLStBV nicht vorzubringen.

Ein Um-/Ausbau mit LSA ist – hauptsächlich aufgrund des erforderlichen Fahrbahnausbaus mit Kosten von rd. 200.000,- € auszugehen.

Variante 3, Umbau mit LSA:

Es handelt sich um eine Einmündung mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen.

Ziel des in der Planskizze 3 dargestellten Umbauvorschlag der NLStBV ist es, eine verbesserten Wahrnehmung der bevorrechtigt querenden Fußgängern und Radfahrern durch die Herstellung von Aufstellflächen und Reduzierung des zu querenden Einmündungsbereiches zu gewährleisten.

Derzeit müssen Fußgänger und Radfahrer auf einer rd. 22,00 m lange Furt die Einmündung queren.

Diese Länge beruht auf eine vorrangig für den Kfz-Verkehr begründete Knotenpunkts-Geometrie. Vorhandene Fahrbahnteiler ermöglichen ein-/ausbiegenden Fahrzeugen ein sicheres und zügiges Befahren des Knotenpunktes.

Durch den Rückbau (Ausbau) des Fahrbahnteilers sowie Umbau der Fahrbahnränder (Radien) auf das Maß einer „üblichen Einmündung" ist es möglich das Geschwindigkeitsniveau der Kfz zu senken und die Länge der Querung für Fußgänger/Radfahrer deutlich zu reduzieren.

Im dargestellten Plan wurden Radien von R = 12,00 m gewählt, welche auch von größeren Fahrzeugen gut befahren werden kann. Die Länge der Querung würde im Mittel dann „nur" noch 17,50 m betragen.

Ob der Radius noch weiter reduziert werden kann - und in Folge dessen auch die Querungslänge – müsste nochmals nach Bestandsvermessung überprüft werden.

Wie in den entsprechenden Planskizzen dargestellt werden dadurch auch Aufstellflächen geschaffen, wodurch auch die Kfz-Fahrer deutlicher erkennen können, ob Fußgänger/Radfahrer die Einmündung queren möchten.

Diese „Kleine Lösung" könnte kurzfristig baulich umgesetzt werden.

Ein Rechtsverfahren ist nicht erforderlich, da Belange von Dritten nicht betroffen sind.

Hinweis: Ein Ausbau zu einem KVP oder mit LSA ist dadurch zu einem späteren Zeitpunkt immer noch möglich!

Bei dieser Maßnahme geht die NLStBV von Kosten von rd. 20.000,- € aus.

Für Rückfragen stehe ich zur Verfügung.

Gez.

Baehr

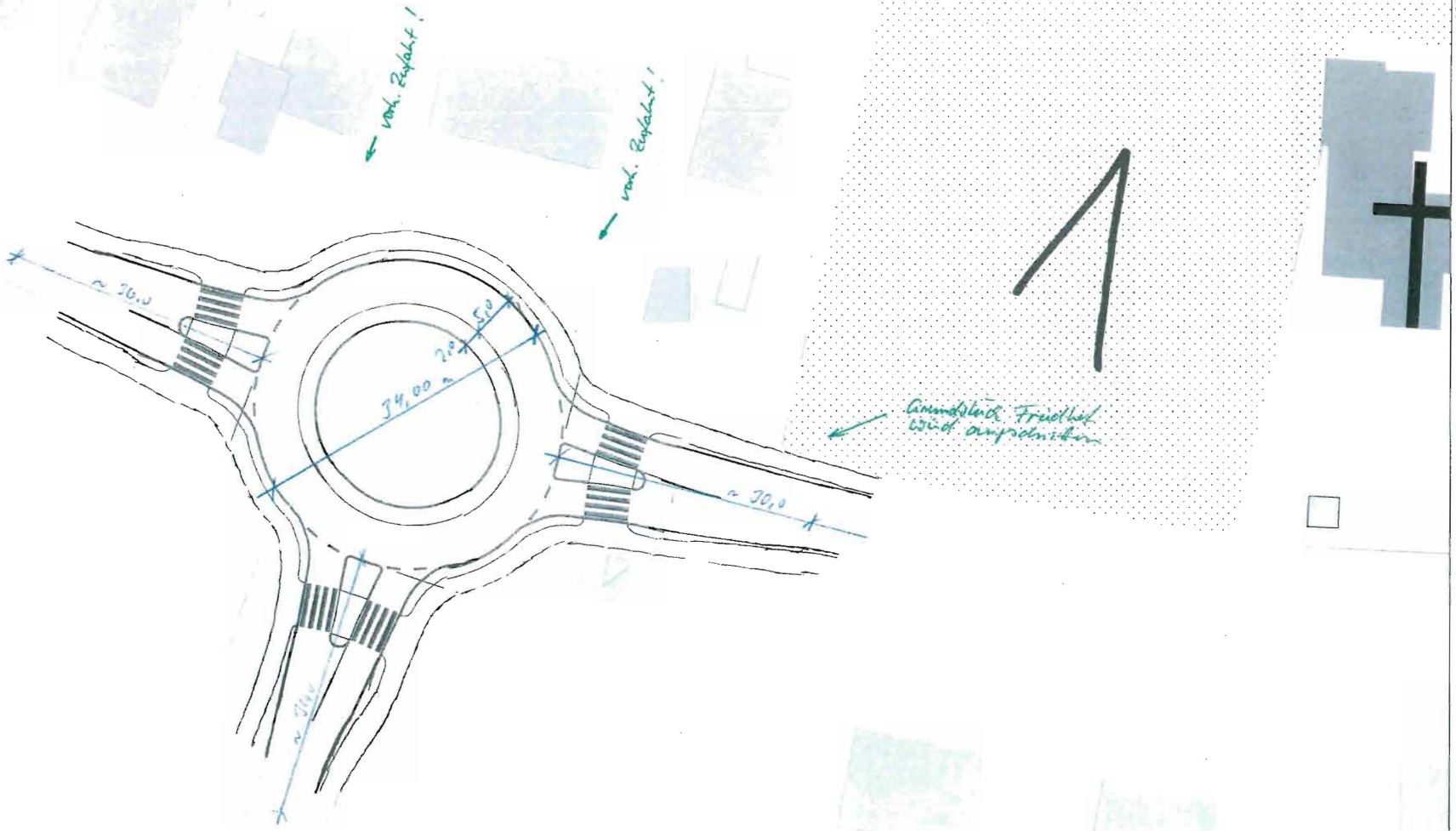
NLStBV

Maßstab 1 : 500

Erstellt am: 23.07.2018

E 32 440 462

N 5888 203



E 32 440 263

N 5888 076

Geofachdaten - © NLStBV 2018
Geobasisdaten - Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2018 ; © GeoBasis-DE / BKG 2018

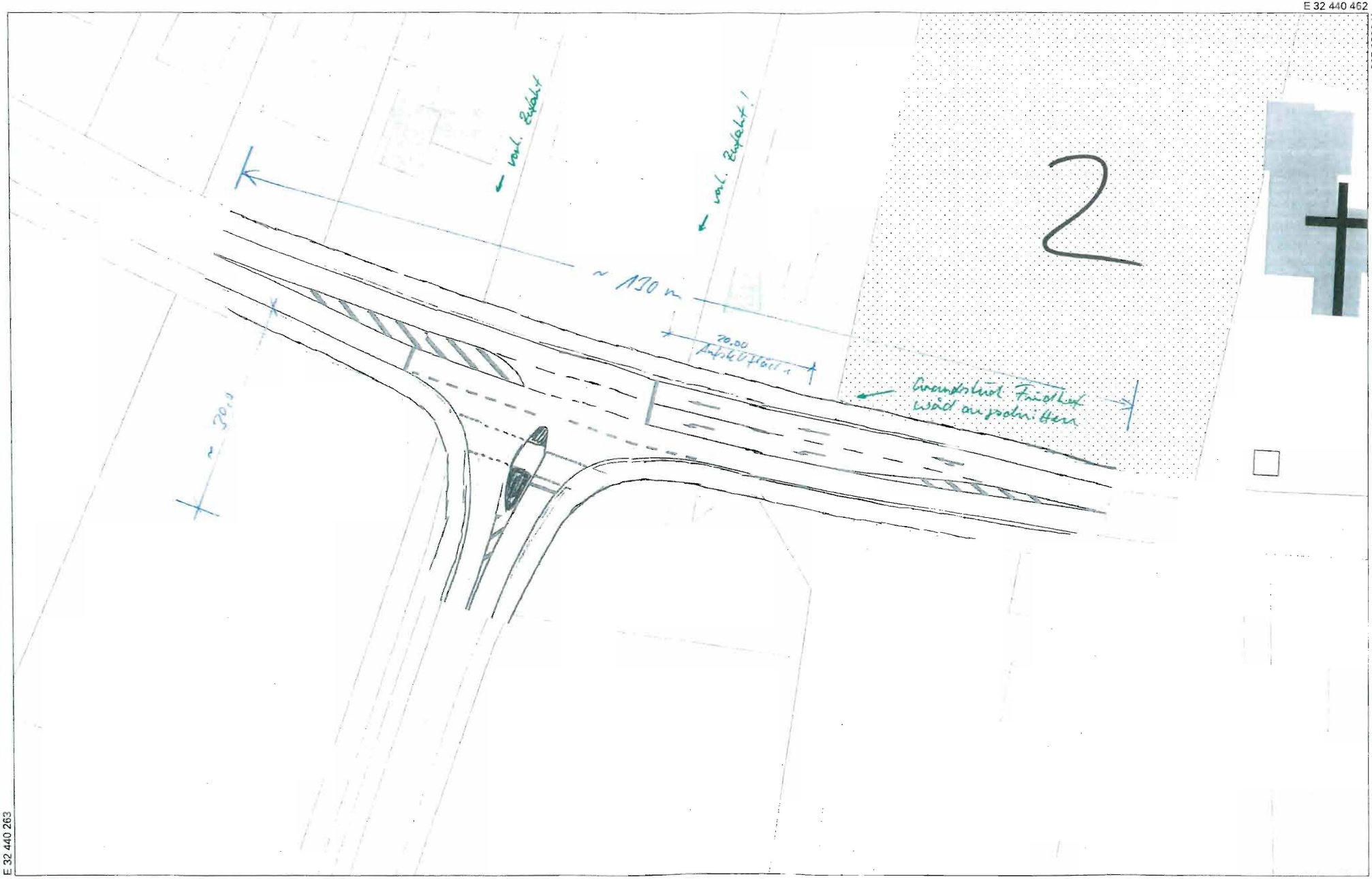
NLStBV

Maßstab 1 : 500

Erstellt am: 23.07.2018

E 32 440 462

N 5888 203



E 32 440 263

N 5888 076

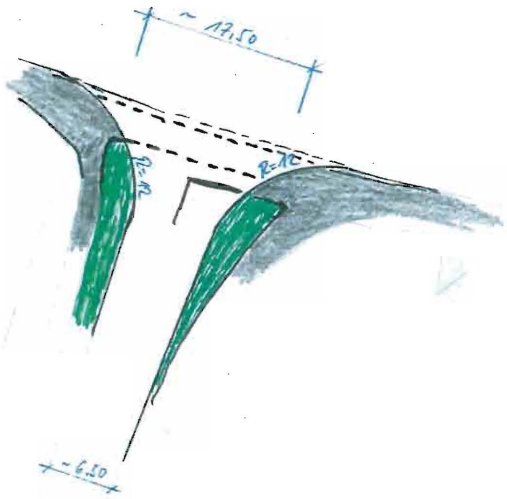
Geofachdaten - © NLStBV 2018
Geobasisdaten - Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung. © 2018 ; © GeoBasis-DE / BKG 2018

NLStBV

Maßstab 1 : 500
Erstellt am: 23.07.2018

E 32 440 462

N 5888 203



3

E 32 440 263

N 5888 076

Geofachdaten - © NLStBV 2018
Geobasisdaten - Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2018 ; © GeoBasis-DE / BKG 2018 LGLN

Polizeiinspektion
Oldenburg-Stadt/Ammerland

Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt/Ammerland, Friedhofsweg 30 • 26121 Oldenburg

Landkreis Ammerland
Straßenverkehrsamt
Ammerlandallee 12

26655 Westerstede

Bearbeitet von: PHK Bernhard Stegemann,
Ltr. Sachbereich Verkehr

Telefax: 0441/790-4080

Email: verkehr@pi-ol.polizei.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Mein Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)	Durchwahl 0441/790-4024	Oldenburg, 26.07.2018
	30051		

Verkehrsknoten K138 (Mittellinie)/ K139 (Brüderstraße) in Bad Zwischenahn, hier: Stellungnahme

Aufgrund verkehrliche Probleme und Bürgerbeschwerden werden seitens des Landkreises Ammerland unterschiedliche Ansätze diskutiert, wie an diesem Verkehrsknoten die Verkehrssicherheit erhöht und auch die Abwicklung der Verkehre verbessert werden kann.

Zur Rede steht der Ausbau zu einem Kreisverkehrsplatz, der Ausbau zu einem Knoten mit Lichtsignalsteuerung (LSA) und einzelne bauliche Maßnahmen, inbes. zur Reduzierung der Querungslänge für Fußgänger/Radfahrer.

In der Diskussion der möglichen Varianten sollte nicht nur der Blick auf diesen Knoten gerichtet sein, sondern hierbei ist stets

- das nähere Umfeld, in diesem Fall die Ortsdurchfahrt sowie die Verbindungsstraße „Brüderstraße" sowie
- das verkehrliche Problem, d.h. die Konfliktlage, in die Prüfung einzubeziehen.

Die aufgeführten unterschiedlichen Knotenpunktführungsformen können an bestimmten Örtlichkeiten in einzelnen Konfliktlagen „die Lösung" sein, an anderer Stelle wirken sie kontraproduktiv und verstärken möglicherweise ein bestehendes Problem.

Der Führungsform „Kreisverkehr" wird grundsätzlich ein hohes Sicherheitsniveau zugeschrieben. Während Kraftfahrzeuge und Fußgänger vom Sicherheitsgewinn deutlich profitieren, kann allerdings die Sicherheit für den Radverkehr nicht immer verbessert werden. Hier kann nur durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im sogenannten Mischverkehr mehr Sicherheit bieten. Ein Aspekt, der sich auf die Führung des Radverkehrs im gesamten Umfeld auswirkt.
Die Führung von Fußgängern und Radfahrenden auf der Nebenanlage kann konfliktträchtig sein. Im diesem Fall stellt sich zudem die Frage, ob mit Blick auf die nahegelegenen Supermärkte Radfahrende und Fußgänger im Kreisverkehr stets der angeordneten Führung auf

der Nebenanlage folgen, somit bei gegenläufiger Nutzung der Nebenanlage neue Konfliktlagen entstehen.

Die Führungsform „Verkehrsknoten mit Lichtsignalsteuerung" gilt grundsätzlich als eine der sichere Führungsform. Umfang der Steuerung und bauliche Ausmaße des dann neu zu gestaltenden Verkehrsknotens sind stets das Ergebnis umfangreicher Berechnungen und Sicherheitsüberlegungen.
Die Steuerung der Verkehrsabläufe per Lichtsignalanlage führt zwingend zu Wartezeiten und bremst daher die Verkehrsabwicklung. Insbesondere der Verkehr auf der K138 (Mittellinie) wird Beeinträchtigungen hinnehmen müssen. Den schließlich hat jedwede Berechnung in den Signalfolgen einer LSA vom ungünstigsten Fall (Trecker mit Anhänger, langsamer Fußgänger) auszugehen und die Signalfolge darauf abzustellen.
Mit Blick auf den auch in der Planskizze vorhandenen breiten Einmündungstrichter erscheint diese Führungsform wenig zielführend. Einem möglichen Sicherheitsgewinn für Fußgänger und Radfahrende steht eine deutlich gebremste Abwicklung der Verkehre und damit einhergehend mögliche neue Problemlagen (Rotlichtmissachtung pp.) gegenüber.

Die Führungsform „Verkehrsknoten ohne LSA-Regelung" ist grundsätzlich geeignet Verkehre sicher abzuwickeln. Aber auch hier kann es Problemfelder geben, die einzelne Maßnahmen erfordern, bestehende konfliktfördernde Elemente zu beseitigen.

Die Auswertung des Unfallgeschehens der Jahre 2015 bis einschl. 2017 am der Einmündung Mittellinie/Brüderstraße zeigt ein signifikant konfliktbehaftetes Unfallgeschehen.
In den Jahren 2015 bis einschließlich 2017 haben sich an dieser Einmündung insgesamt neun Verkehrsunfälle ereignet, fünf davon mit Radfahrer-/Pedelec-Beteiligung. Bei vier von diesen fünf Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden wollten diese Radfahrenden die Brüderstraße in Richtung Ortsmitte queren.

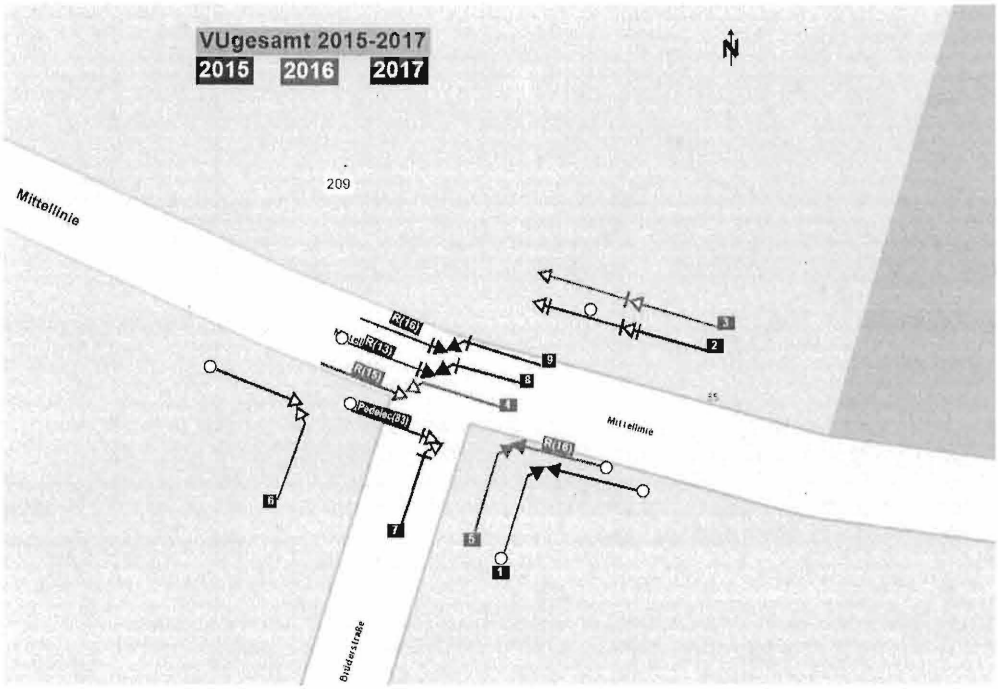
Es handelt sich bei dieser Einmündung um eine klassifizierte Unfallhäufungsstelle im Sinne des Merkblattes für die Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV). Aus diesem Grund wurde dieser Verkehrsknoten bei der letzten Tagung der der Unfallkommission für den Bereich des Landkreises Ammerland am 17. Mai 2018 behandelt.
„Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle" im Rahmen der Örtlichen Unfalluntersuchung ist nach VWV-StVO zu § 44 Aufgabe der Unfallkommissionen, in denen u.a. Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden ständige Mitglieder sind. Das Spektrum möglicher den zuständigen Fachbehörden empfohlener Maßnahmen umfasst hierbei bauliche, verkehrsrechtliche und verkehrspolizeiliche Maßnahmen.

Zitat aus dem Protokoll der Tagung:

4.6 UHS Bad Zwischenahn, K138 (Mittellinie)/K139 (Brüderstraße)
(UHS 3-JK 2015-2017: 6 VU-P)

Problematik:

Signifikantes Unfallgeschehen mit Radfahrerbeteiligung. Konflikt: Ein-/Abbieger kollidieren mit Radverkehr auf der Nebenanlage. Der Einmündungsbereich ist baulich sehr breit und trichterförmig angelegt. Bei Einbiegevorgängen „alles im Blick zu haben", kann Verkehrsteilnehmer überfordern.



Beschluss:

- *Bauliche/Optische Einengung des Einmündungsbereiches*
- *Überprüfung der Sichtverhältnisse (Bäume)*
- *VZ 206 (Vorankündigung) sowie VZ 206 im Einmündungsbereich -rechts-.*
- *Erneuerung der Furtmarkierung*
- *Pfeilmarkierungen (links/rechts) auf der Radfahrerfurt, jeweils in Höhe der Fahrstreifen für den ein-/abbiegenden Verkehr.*

Zusammenfassend bestehen aus polizeilicher Sicht keine gravierenden Argumente die Bestandsituation in Richtung eines Kreisverkehrsplatzes oder eines Verkehrsknotens mit LSA-Regelung zu verändern.
Es gibt an dieser Einmündung ein signifikantes Unfallgeschehen. Bürger berichten ihre Wahrnehmungen und auch im Unfalllagebild zeichnet sich eine bestimmte Konfliktlage ab. Eine Tatsache, die nach Analyse des Unfallgeschehens zur zitierten Empfehlung der Unfallkommission führte.

Am 09.02.2018 wurde erneut ein Verkehrsunfall mit Beteiligung von Radfahrenden polizeilich registriert. Auch dieser Unfall ereignete sich in der konfliktbelasteten Fahrbeziehung.
Ein PKW-Fahrer will von der Brüderstraße nach rechts auf die Mittellinie einbiegen und übersieht hierbei einen von links kommenden vorfahrtberechtigten Fahrradfahrer (Kind).

Im Auftrag:

Bernhard Stegemann