

Geländeentwicklung „Ehemaliges Bahnschwellenwerk“

2. Arbeitskreis Verkehr und Mobilität

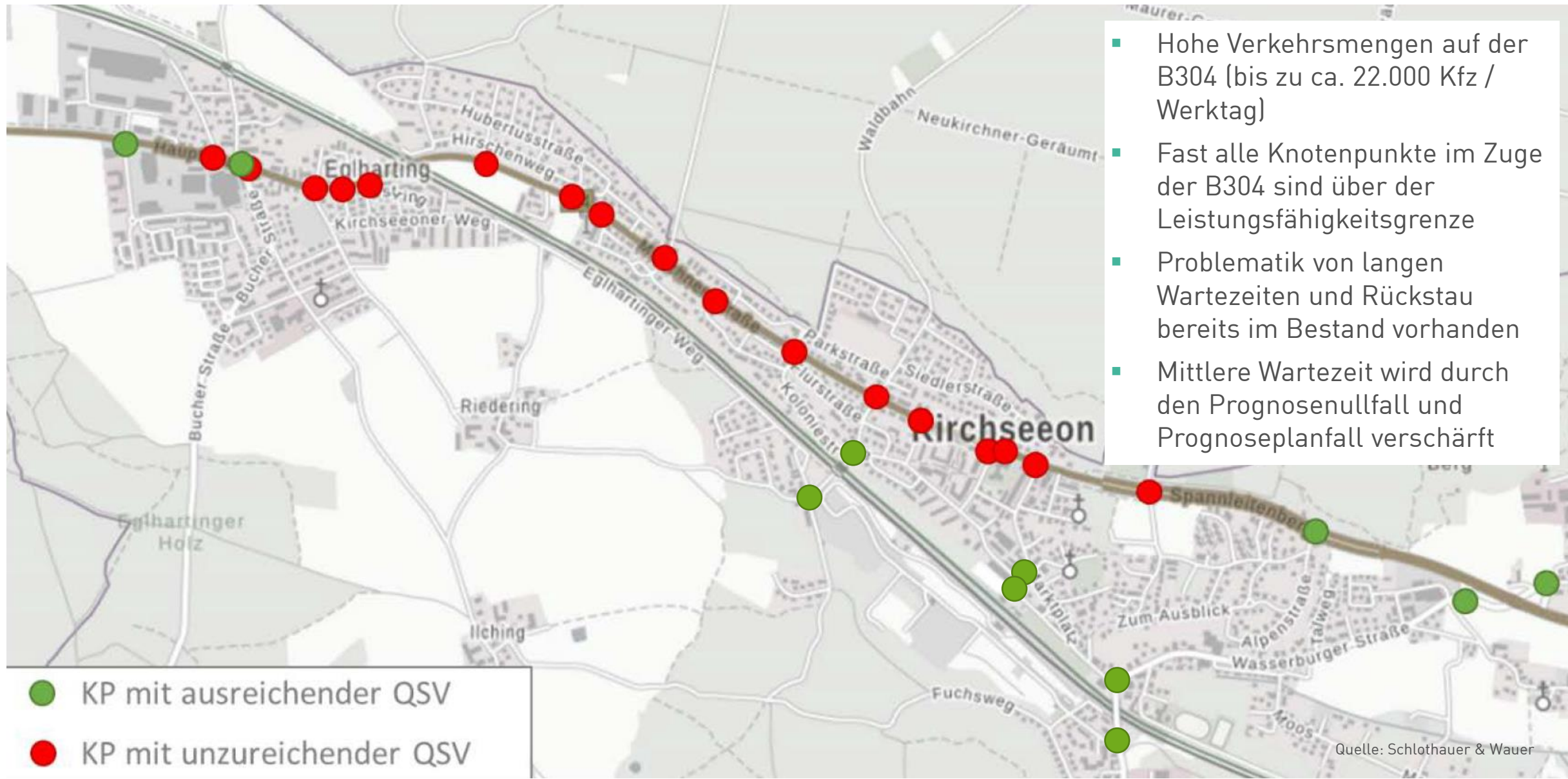
03.12.2022

Markt Kirchseeon



Rückblick

Bestandssituation 2021 (Analysenullfall)



Ansatz für das weitere Vorgehen

- Entwicklung des Schwellenwerksgeländes sollte als Chance genutzt werden die bestehende Verkehrsproblematik an der B304 zu bewältigen
- Entwicklung von Lösungen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zuge der B304 bereits für die heutige Verkehrssituation
- Dadurch können Spielräume entstehen, die künftige Verkehrsbelastungen durch die allgemeine Verkehrszunahme (Pronosenullfall) und die Entwicklung des Schwellenwerksgeländes (Prognoseplanfall) leichter aufnehmen zu können

Ansatz für das weitere Vorgehen

Mögliche Lösungsansätze

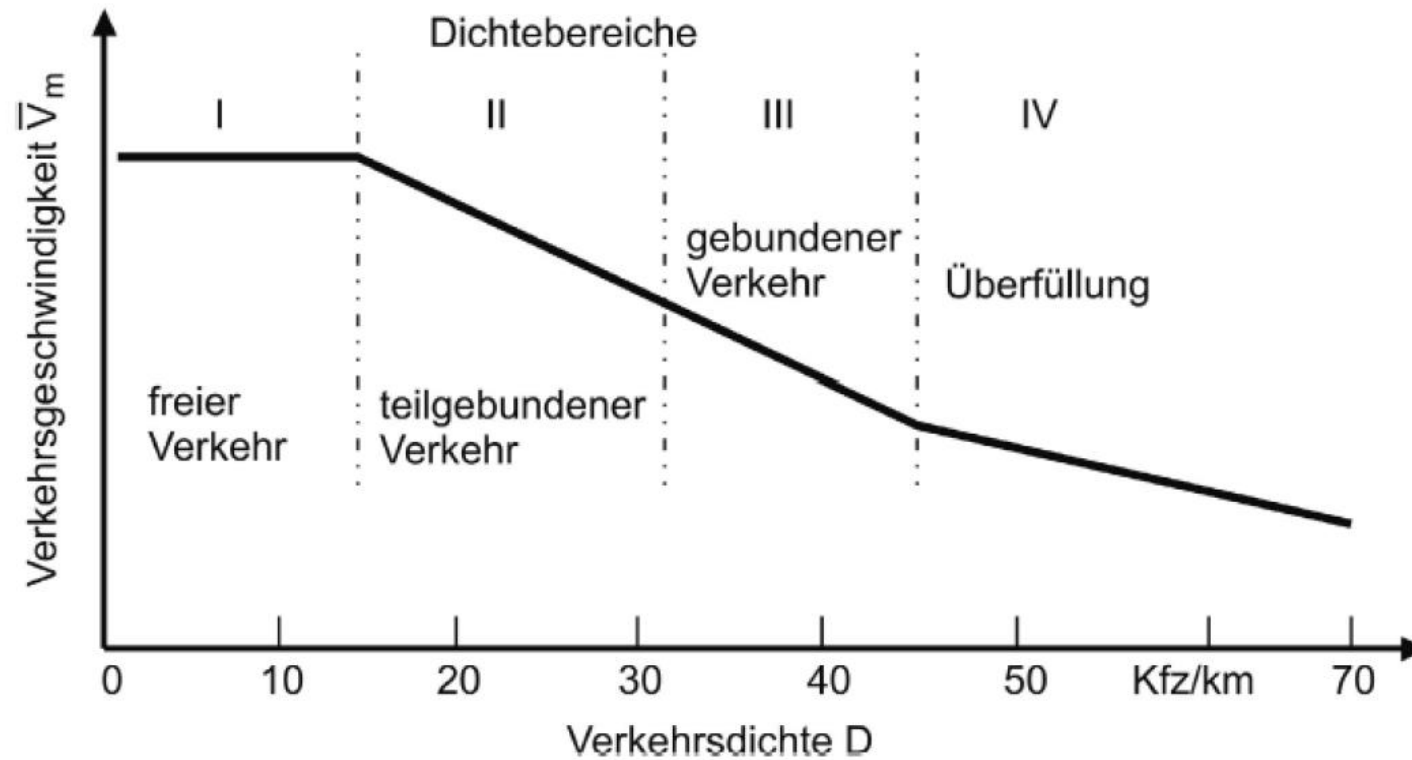
- Geschwindigkeitsreduzierung auf der B304 auf 30 km/h
- Veränderung einzelner Knotenpunktformen zu Kreisverkehrsplätzen
- Reduzierung von zulässigen Abbiegerelationen an Knotenpunkten

Geschwindigkeitsreduzierung auf der B304 auf 30 km/h

Was meinen Sie?

„Können Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h weniger oder mehr Kfz-Verkehr bewältigen als bei 50 km/h?“

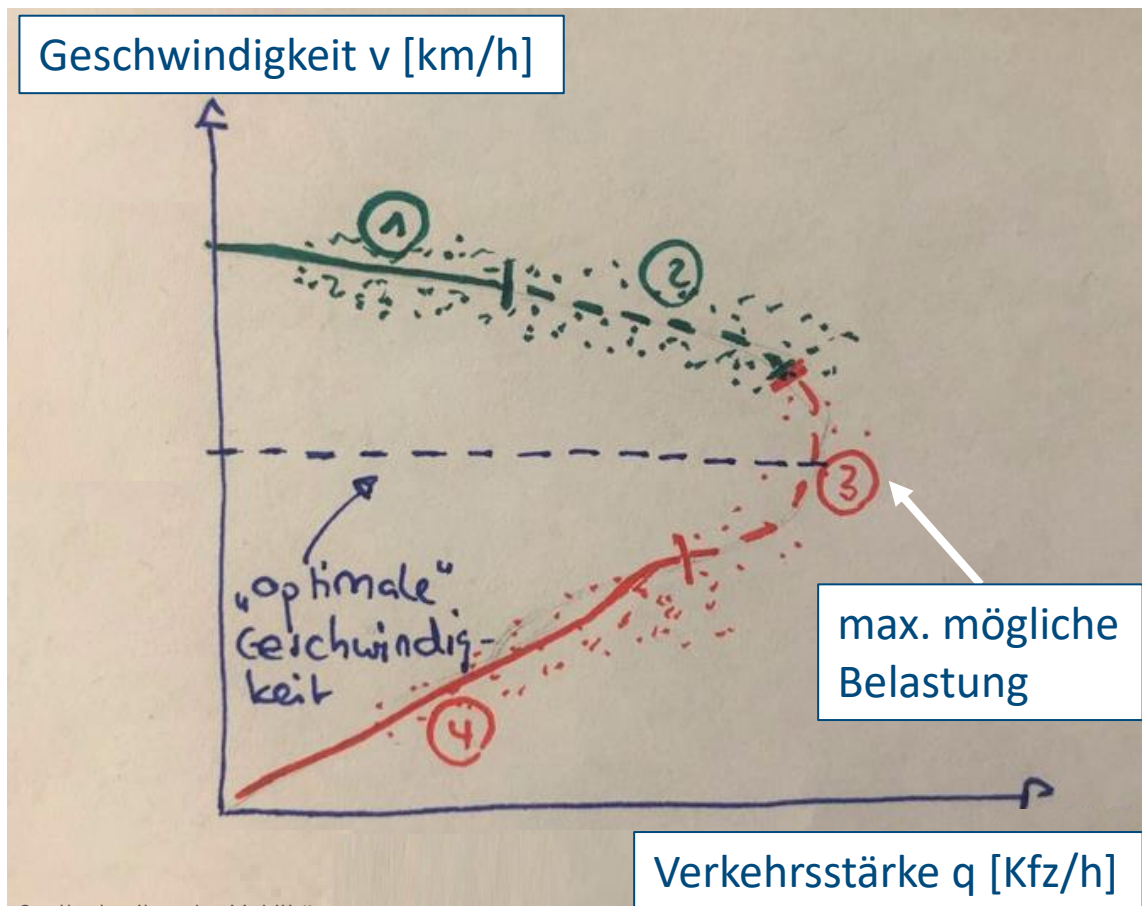
Geschwindigkeit in Abhängigkeit von der Verkehrsdichte



Quelle: Schnabel - Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und Verkehrsplanung

Geschwindigkeitsreduzierung auf der B304 auf 30 km/h

Allgemeine Auswirkungen



- Leistungsfähigkeit einer Strecke von Anzahl der Spuren und Geschwindigkeit abhängig
- Kapazität nimmt irgendwann aber nicht mehr weiter zu, auch wenn die Geschwindigkeit höher wird
- maximale Leistungsfähigkeit wird bei einer optimalen Geschwindigkeit erreicht
- optimale Geschwindigkeit ist auch von äußeren Einflüssen abhängig (Kurvigkeit, Steigung, Streckencharakteristik, SV-Anteil, Fahrverhalten, Wetter)

Geschwindigkeitsreduzierung auf der B304 auf 30 km/h

Allgemeine Auswirkungen

- Qualität des Verkehrsflusses kann steigen (mittlere Wartezeiten können sich reduzieren)
- Homogenität des Verkehrsflusses steigt (geringere Spannweiten der gefahrenen Geschwindigkeiten)
- wahrnehmbare Lärmentlastung (Differenzen des Mittelungspegels von ca. 2-3 dB(A), niedrigere Maximalpegel, deutlich geringere Pegelschwankungen)
- Schadstoffbelastungen sinken bei gleichmäßigerem Verkehrsfluss
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallzahlen und Unfallschwere nehmen ab)
- Reisezeitverluste gering, volkswirtschaftlich kaum relevant



Veränderung der Knotenpunktform zu Kreisverkehrsplätzen (KVP)

Allgemeine Auswirkungen

Geschwindigkeiten:

- wirksames Instrument zur Geschwindigkeitsreduzierung

Kapazität / Verkehrsablauf:

- KVP besitzen relativ hohe Kapazität (Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer sind im Mittel geringer als an anderen Knotenpunktformen)

Netzgestaltung:

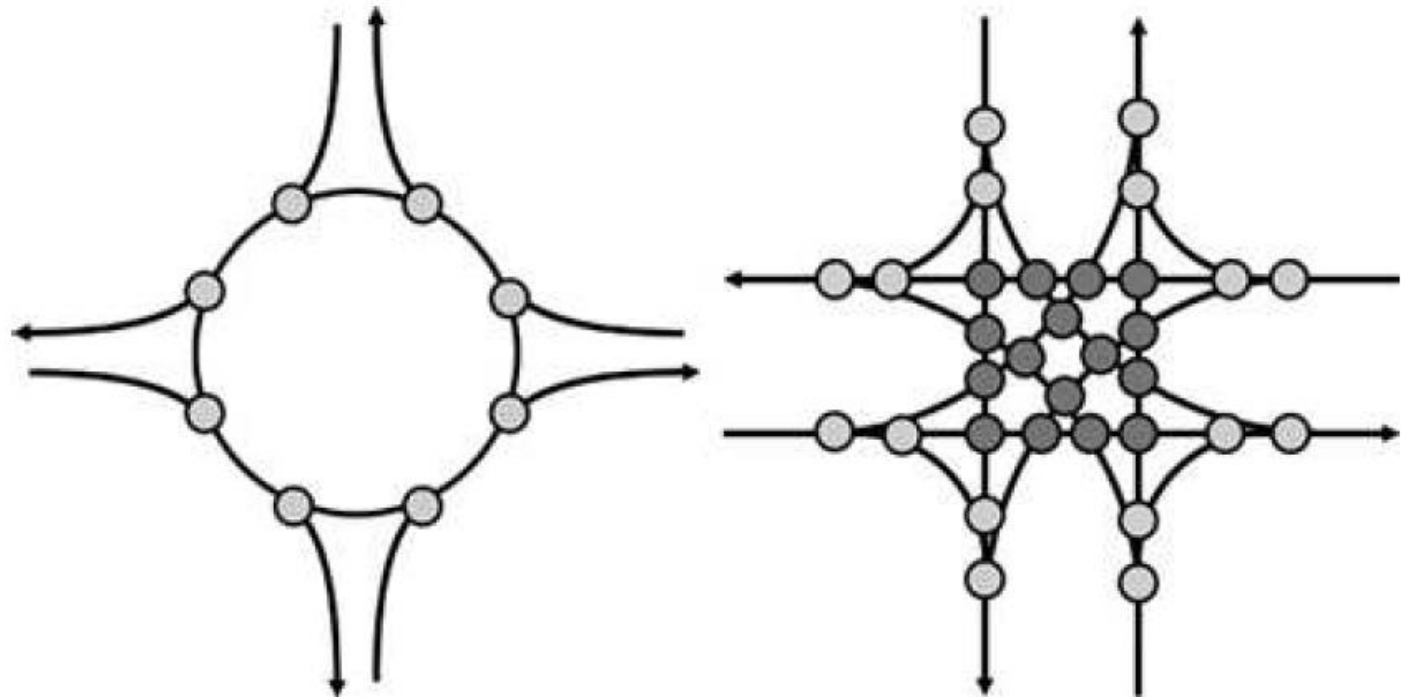
- ermöglichen das problemlose Wenden (dadurch kann bei den benachbarten Knotenpunkten das Linksabbiegen und Linkseinbiegen unterbunden werden)

Veränderung der Knotenpunktform zu Kreisverkehrsplätzen (KVP)

Allgemeine Auswirkungen

Verkehrssicherheit:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- niedriges Geschwindigkeitsniveau
- einfache Vorfahrtregelung
- gute Sichtverhältnisse
- geringe Anzahl an Konfliktpunkten



Veränderung der Knotenpunktform zu Kreisverkehrsplätzen (KVP)

Was meinen Sie?

„Welche Knotenpunkte sind für eine Veränderung der Knotenpunktform zu einem KVP denkbar?“

Ausblick

- Überprüfung der Umsetzbarkeit und Wirksamkeit der verschiedenen Maßnahmen für die B304
- Verifizierung des Prognosenullfalls
- Fortschreibung der Verkehrserzeugungsberechnung für das Schwellenwerksgelände