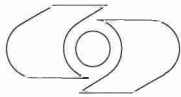


Anlage I zur Vorlage 30/0407/2019



Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert

Beratende Ingenieure für Verkehrsplanung, Städtebau, Straßenentwurf und Bauleitung

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert
Limmerstraße 41, 30451 Hannover

Stadt Dannenberg (Elbe)
Fachdienst Bau und Planung
Am Markt 7

29456 Hitzacker (Elbe)

Dipl.-Ing. Thomas Müller

Limmerstraße 41
30451 Hannover
Telefon: 0511 / 571079
Telefax: 0511 / 571070
USt.-IdNr.: DE 115588768
www.ig-schubert.de
info@ig-schubert.de
dannenberg_11a
12. November 2019

Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dannenberg Fortschreibung der Abschnitte Kfz- und Radverkehr – Ausbau der Knotenpunkte im Zuge der Marschtorstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Bezug auf Ihre Anfrage können wir zu der vorliegenden Ausbauplanung des Ingenieurbüros Rauchenberger vom 20.09.2019 für die Knotenpunkte Marschtorstraße / An den Ratswiesen und Marschtorstraße / Am Werder Folgendes ausführen.

Die Planungen zum Knotenpunkt Marschtorstraße / An den Ratswiesen in Bild 1 entsprechen dem Ausbauvorschlag im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dannenberg. Der westliche Straßenabschnitt sollte weiterhin nur für Anlieger frei gegeben werden.



Bild 1: Ausbauplanung An den Ratswiesen (Ingenieurbüro Rauchenberger)

Die Planungen zum Knotenpunkt Marschtorstraße / Am Werder sehen den Ausbau eines Minikreisels mit einem Durchmesser von 13 m vor. Die Einfahrt in die Marschtorstraße-Ost ist aufgrund der veränderten Einbahnregelung zukünftig nicht mehr möglich.



Bild 2: Ausbauplanung Am Werder (Ingenieurbüro Rauchenberger)

Für den Verkehrsablauf am Minikreisel werden folgende Probleme bzw. Nachteile gesehen:

- Ein Durchmesser von 13 m ist nach den Empfehlungen (Richtlinien) der Minimalwert. Das regelkonforme Befahren ist selbst für größere Pkw schwierig.
- Aufgrund der Lage des Kreismittelpunkts außerhalb der Fahrbahnachse der Marschtorstraße ist das Befahren für den Radverkehr aus Richtung Osten sehr „umwegig“. Es ist zu befürchten, dass viele Radfahrer (und ggf. auch einige Pkw) den direkten Weg südlich der Mittelinsel wählen.
- Die Fahrbeziehung Am Werder – Marschtorstraße-Ost ist nicht vorhanden. Es gibt daher keinen Verkehr auf der Kreisfahrbahn, für den der Verkehr aus Richtung Westen anhalten muss, was schon grundsätzlich gegen eine Kreisellösung spricht.
- Der Radverkehr aus Richtung Osten erhält nur Vorfahrt gegenüber einer Hauptrichtung (Am Werder).
- Die Überquerbarkeit der Fahrbahn für Fußgänger wird nicht nennenswert verbessert.

Im Verkehrsentwicklungsplan sind für den Knotenpunkt Marschtorstraße / Am Werder zwei Vorschläge entwickelt worden, die in Bild 3 und 4 dargestellt sind. Der Vorschlag in Bild 3 sieht eine „rechts-vor-links-Regelung“ vor. Der Kfz- und Radverkehr aus Richtung Osten hat dadurch Vorfahrt gegenüber einer Hauptrichtung (Marschtorstraße-West). Die Führung ist nicht so „umwegig“ wie beim Minikreisel, so dass keine Falschfahrten zu erwarten sind. Zur

Verbesserung der Überquerbarkeit kann in der Marschtorstraße ein Fahrbahnteiler als Überquerungshilfe eingebaut werden.

Im zweiten Vorschlag ist die Marschtorstraße gegenüber der Straße Am Werder vorfahrtsberechtigt, so dass der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen den Knotenpunkt ungehindert passieren kann (Bild 4). Die Vorfahrt der Marschtorstraße ist baulich zu betonen und mit der entsprechenden Beschilderung (VZ 205 bzw. VZ 206 StVO) zu versehen. Aufgrund der veränderten Knotenpunktgeometrie verbessern sich für die Fußgänger die Sichtbeziehungen, so dass eine bessere Überquerbarkeit erzielt wird.

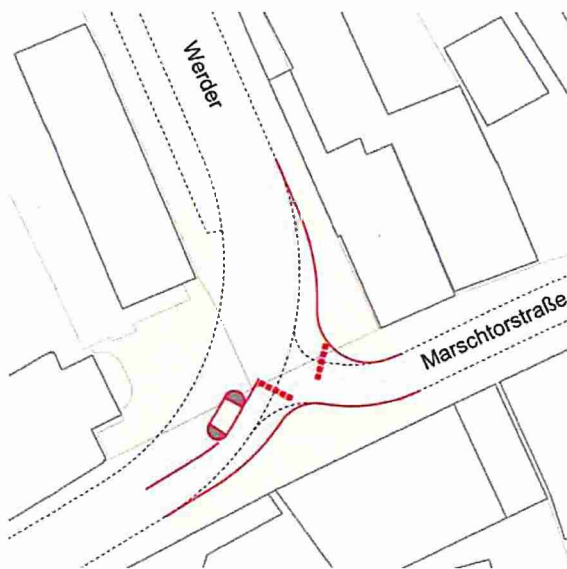


Bild 3: Ausbauvorschlag 1 (VEP Dannenberg)

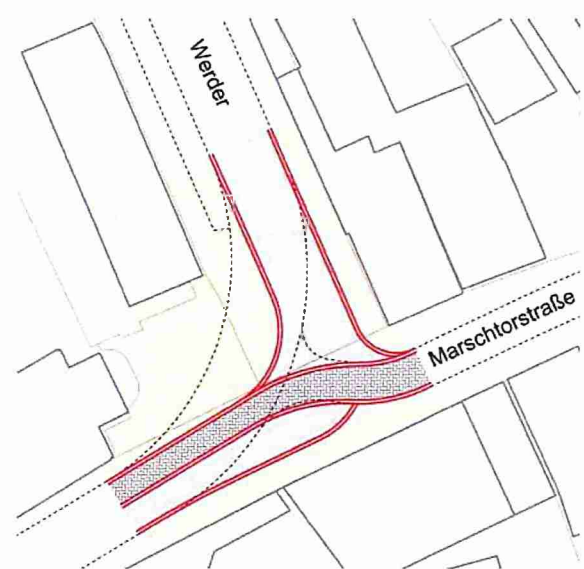


Bild 4: Ausbauvorschlag 2 (VEP Dannenberg)

Insgesamt liegen für den Knotenpunkt Marschtorstraße / Am Werder damit drei Ausbauvarianten vor, die zu einer verbesserten Radverkehrsführung aus Richtung Osten beitragen sollen. Der Vorschlag 2 bietet hierfür mit einer Vorfahrt im Zuge der Marschtorstraße die besten Voraussetzungen. Als nachteilig ist jedoch zu werten, dass die Knotenpunktform mit dem Linksabbiegegebot für den Verkehr aus Richtung Westen keine Standardlösung darstellt. Die bauliche Gestaltung und die Beschilderung müssen daher besonders sorgfältig geplant werden, um den Verkehrsteilnehmern die Vorfahrtssituation zu verdeutlichen.

Der Ausbauvorschlag 1 stellt im Gegensatz zum Ausbauvorschlag 2 eine Standardlösung dar. Wartelinien auf der Fahrbahn und eine ergänzende Beschilderung können die „rechts-vor-links-Regelung“ verdeutlichen. Für den Radverkehr aus Richtung Osten wird jedoch im Vergleich zum Ausbauvorschlag 2 nur die „halbe Wirkung“ erzielt, da der Verkehr von rechts (Am Werder) weiterhin vorfahrtsberechtigt ist.



Auch durch den Ausbau des Knotenpunktes zu einem Minikreisel wird nur die „halbe Wirkung“ erzielt, da der Verkehr aus Richtung Westen weiterhin vorfahrtsberechtigt ist. Aufgrund der „umwegigen“ Führung des Radverkehrs und den zu erwartenden Falschfahrten trägt diese Variante jedoch nicht zu einer verbesserten Radverkehrsführung aus Richtung Osten bei.

Der Ausbauvorschlag 2 und der Minikreisel erfordern größere bauliche Maßnahmen. Der Ausbauvorschlag 1 kann dagegen zunächst auch ohne bauliche Maßnahmen umgesetzt werden. So kann in einer Testphase geprüft werden, ob durch die geplanten Maßnahmen das angestrebte Ziel erreicht wird. Der Einbau der Mittelinsel kann dann ggf. in einem zweiten Schritt erfolgen.

Führt der Ausbauvorschlag 1 in der Praxis zu keinem zufrieden stellenden Ergebnis, so können der Ausbauvorschlag 2 oder weitere Varianten vertiefend geprüft werden.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

(Dipl.-Ing. Th. Müller)