

Westumgehung K2576 Grohwiesenstraße | Schwäbisch Hall

Verkehrsuntersuchung

Datum: 18.07.2016

BIT | INGENIEURE

Referenten:

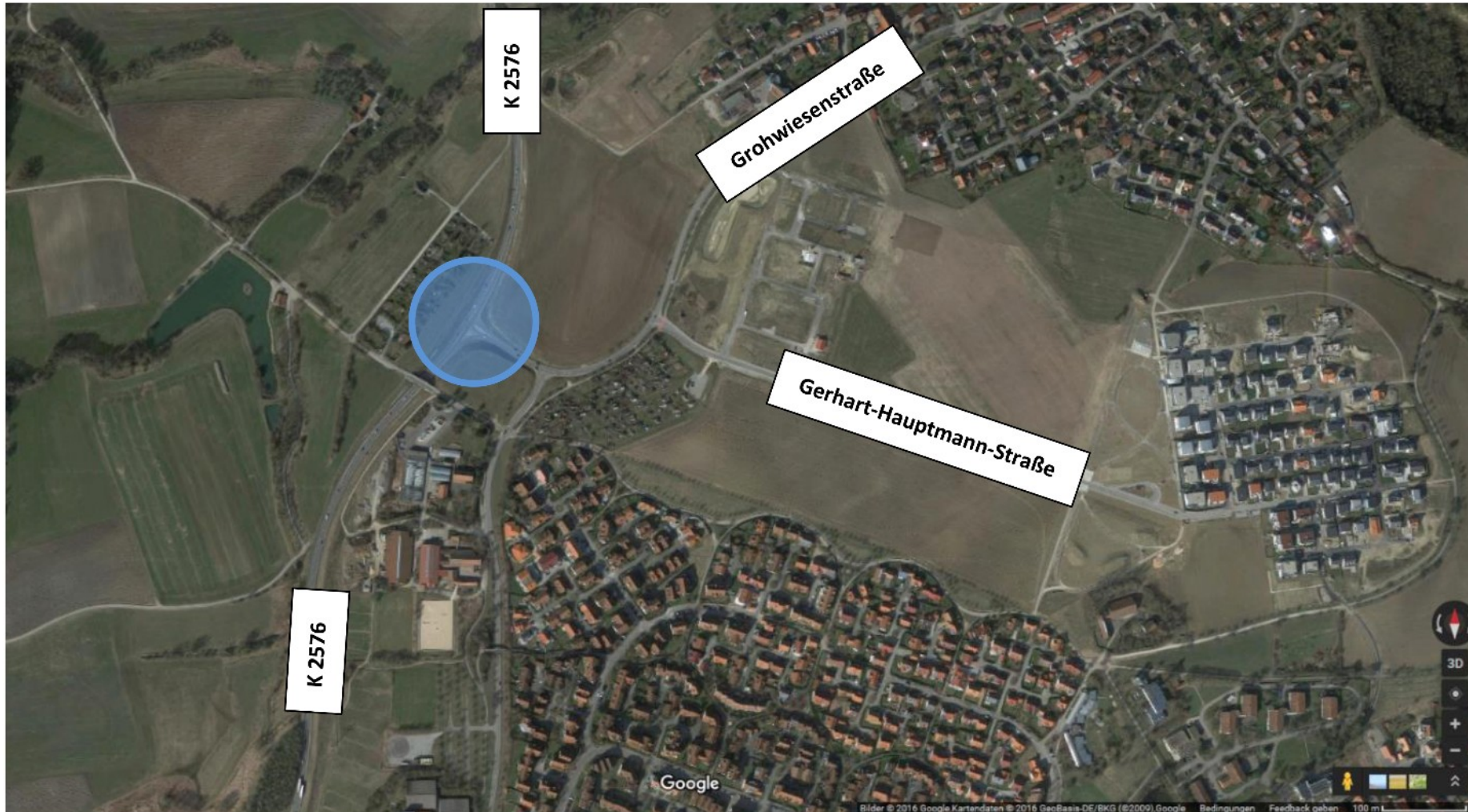
Dr.-Ing. VOLKER MÖRGENTHALER

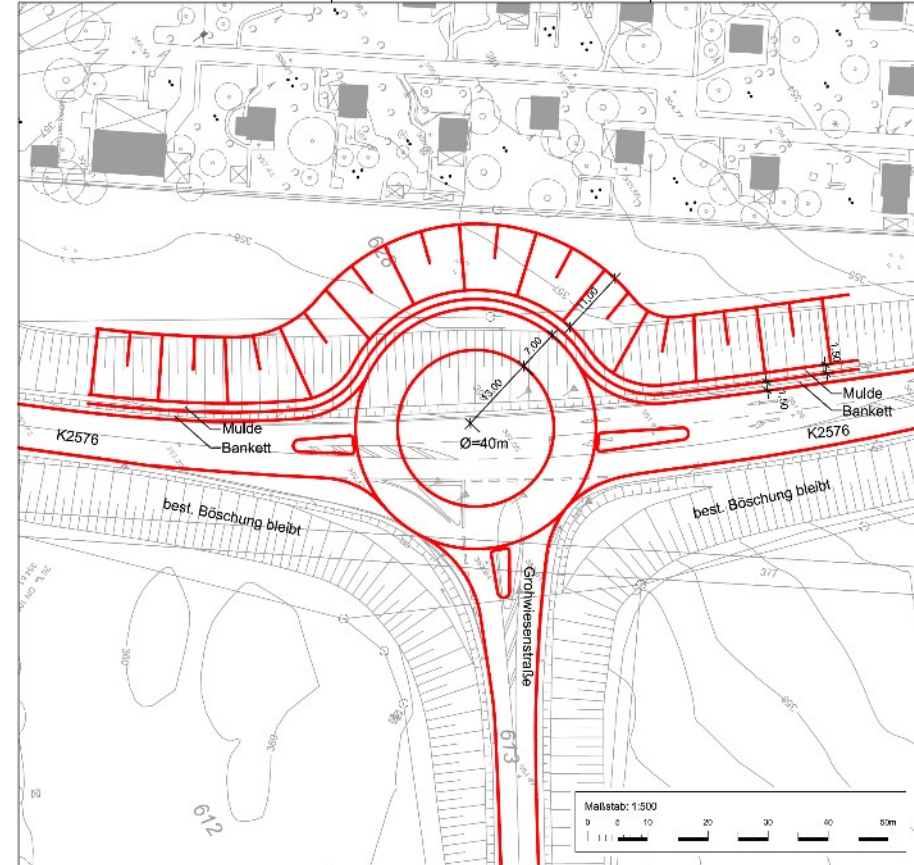
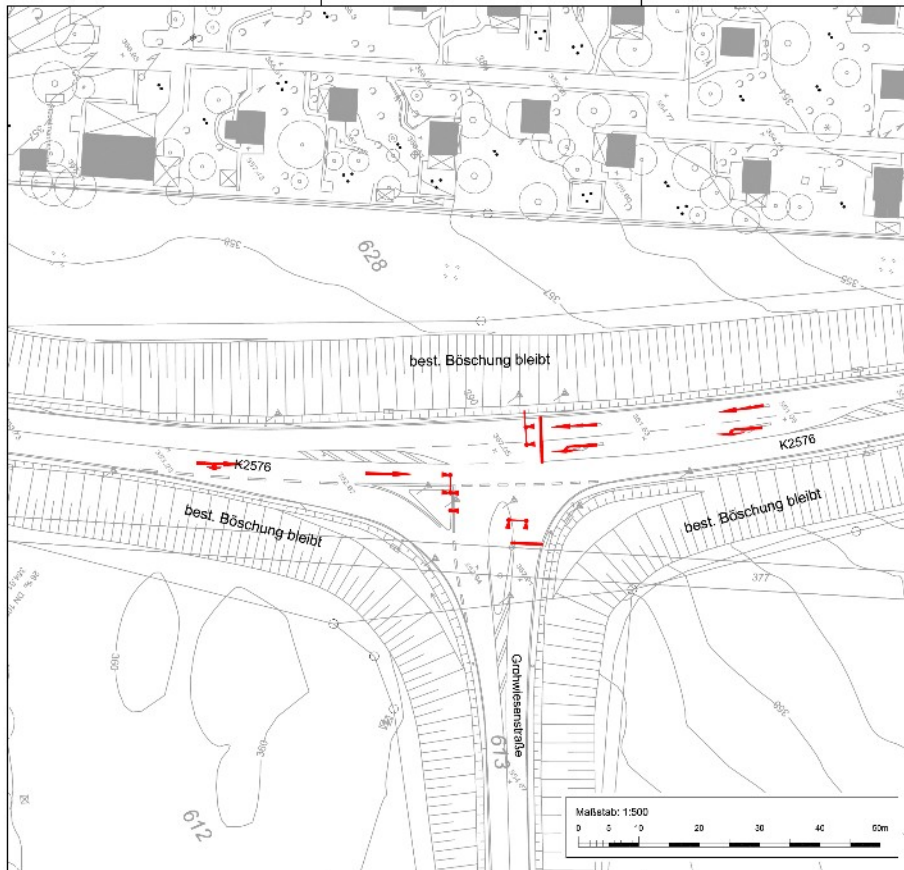
M. Sc. MARA ELISA SEFRIN

ADT 36 · 74613 ÖHRINGEN · FON 07941/9241-0 · FAX 9241-100
E-MAIL: INFO@BIT-INGENIEURE.DE · WWW.BIT-INGENIEURE.DE

- Die Einmündung Westumgehung K2576 / Grohwiesenstraße ist nicht leistungsfähig.
- Als leistungsfähigere Varianten sollen eine Lichtsignalanlage (Variante I) und ein Kreisverkehr (Variante II) untersucht werden.
- Vom Büro Brenner Plan stehen eine Verkehrszählung und eine Prognose zur Verfügung.

- Sind beide Varianten vergleichbar?
- Welche Variante ist leistungsfähiger?
- Wie sind die Varianten aus verkehrlicher, städtebaulicher, umwelttechnischer und wirtschaftlicher Sicht zu beurteilen?





Variante I: (LSA)

Variante II: (Kreiseverk.)

Betrachtungsaspekt	Bestand (Einmündung ohne LSA)	Variante I (Einmündung mit LSA)	Variante II (Kreisverkehr)
VERKEHR			
Verkehrssicherheit Kfz	rd. 9 Konfliktpunkte (Einfädeln, Ausfädeln, Kreuzen, Verflechten)	rd. 9 Konfliktpunkte. aber hohe Verkehrssicherheit durch LSA	rd. 6 Konfliktpunkte (Ein- / Ausfahrtsbereiche)
<i>Bewertung</i>	–	+	++
Leistungsfähigkeit Spitzenstunde	Morgendliche Spitzenstunde QSV = F Nachmittägliche Spitzenstunde QSV = E	Morgendliche Spitzenstunde QSV = B Nachmittägliche Spitzenstunde QSV = C	Morgendliche Spitzenstunde QSV = A Nachmittägliche Spitzenstunde QSV = A
<i>Bewertung</i>	--	+	++
Rückstau / Wartezeiten	Siehe VU BrennerPlan GmbH	Siehe Anlage 1 und 2.	Siehe Anlage 3 und 4.
<i>Bewertung</i>	--	+	++
Befahrbarkeit	erfüllt	erfüllt	erfüllt
<i>Bewertung</i>	+	++	++
Streckencharakteristik	Entlang der K2576 bestehen bereits (un-) signalisierte Knotenpunkte. Die bestehen- de Einmündung fügt in den Bestand ein	Die Einmündung mit LSA passt sich der vorh. Streckencharakteristik an	Der Kreisverkehr weicht von der vorh. Streckencharakteristik ab
<i>Bewertung</i>	+	+	–

Betrachtungsaspekt	Bestand (Einmündung ohne LSA)	Variante I (Einmündung mit LSA)	Variante II (Kreisverkehr)
VERKEHR			
Verkehrssicherheit Kfz	rd. 9 Konfliktpunkte (Einfädeln, Ausfädeln, Kreuzen, Verflechten)	rd. 9 Konfliktpunkte aber hohe Verkehrssicherheit durch LSA	rd. 6 Konfliktpunkte (Ein- / Ausfahrtsbereiche)
<i>Bewertung</i>	-		++
Leistungsfähigkeit Spitzenstunde	Morgendliche Spitzenstunde QSV = F Nachmittägliche Spitzenstunde QSV = E	Morgendliche Spitzenstunde QSV = B Nachmittägliche Spitzenstunde QSV = C	Morgendliche Spitzenstunde QSV = A Nachmittägliche Spitzenstunde QSV = A
<i>Bewertung</i>	--	+	++
Rückstau / Wartezeiten	Siehe VU BrennerPlan	Siehe Anlage 1 und 2.	Siehe Anlage 3 und 4.
<i>Bewertung</i>		+	++
Befahrbarkeit		erfüllt	erfüllt
<i>Bewertung</i>	+	++	++
Streckencharakteristik	Die bestehenden Knotenpunkte der K2576 bestehen bereits (un-)sichere Knotenpunkte. Die bestehende Einmündung fügt in den Bestand ein	Die Einmündung mit LSA passt sich der vorh. Streckencharakteristik an	Der Kreisverkehr weicht von der vorh. Streckencharakteristik ab
<i>Bewertung</i>	+	+	-

beide Varianten vergleichbar

Betrachtungsaspekt	Bestand (Einmündung ohne LSA)	Variante I (Einmündung mit LSA)	Variante II (Kreisverkehr)
STÄDTEBAU / UMWELT			
Gestaltungspotential	–	Randflächen der Einmündung können gestalterisch aufgewertet werden	Gestalterisches Potential bietet insbesondere die Kreisverkehrsinsel
<i>Bewertung</i>	0	+	++
Zusätzlicher Flächenbedarf	–	Es wird keine zusätzliche Fläche versiegelt. Es sind keine Eingriffs- / Ausgleichmaßnahmen notwendig.	Es wird zusätzliche Fläche versiegelt. Knapp die Hälfte des Kreisverkehrs greift in die westl. Böschung ein. Der Ausgleichbedarf muss geprüft werden.
Eingriff / Ausgleich			
<i>Bewertung</i>	++	+	--
KOSTEN			
Baukosten (Kostenannahme) *	0 €	rd. 100.000 € (rd. 60 T€ LSA, rd. 40 T€ Tiefbau)	rd. 450.000 € (rd. 400 T€ Kreisverk., rd. 50 T€ Tiefbau)
<i>Bewertung</i>	++	–	--
Betriebskosten (Kostenannahme) *	0 €	rd. 10.000 € / Jahr für LSA (mit Ablösekosten entfällt diese Pos.)	0 €
<i>Bewertung</i>	++	0	0
Ablösekosten (Kostenannahme) *	0 €	rd. 20.000 €	rd. 90.000 €
<i>Bewertung</i>	++	–	--

* Alle Kosten sind Annahmen. Diese müssen im Laufe der Planungen präzisiert werden. Grunderwerbskosten, Kosten für Altlasten, Planungskosten, Verwaltungskosten etc. sind nicht enthalten. Nach Info der Stadt fallen voraussichtlich keine Grunderwerbskosten für den Kreisverkehr an, da die Flächen im Eigentum der Stadt sind.

Betrachtungsaspekt	Bestand (Einmündung ohne LSA)	Variante I (Einmündung mit LSA)	Variante II (Kreisverkehr)
STÄDTEBAU / UMWELT			
Gestaltungspotential	–	Randflächen der Einmündung städtebaulich aufgewertet	Gestalterisches Potential bietet insbesondere die Kreisverkehrinsel
<i>Bewertung</i>	0		++
Zusätzlicher Flächenbedarf	–	Es wird keine zusätzliche Fläche versiegelt. Es sind nur Entwässerungs- / Ausgleichmaßnahmen notwendig.	Es wird zusätzliche Fläche versiegelt. Knapp die Hälfte des Kreisverkehrs greift in die westl. Böschung ein. Der Ausgleichbedarf muss geprüft werden.
<i>Eingriff / Ausgleich</i>			
<i>Bewertung</i>	++	+	--
KOSTEN			
Baukosten (Kostenannahme) *		rd. 100.000 € (rd. 60 T€ LSA, rd. 40 T€ Tiefbau)	rd. 450.000 € (rd. 400 T€ Kreisverk., rd. 50 T€ Tiefbau)
<i>Bewertung</i>		–	--
Betriebskosten (Kostenannahme) *	0 €	rd. 10.000 € / Jahr für LSA (mit Ablösekosten entfällt diese Pos.)	0 €
<i>Bewertung</i>	++	0	0
Ablösekosten (Kostenannahme) *	0 €	rd. 20.000 €	rd. 90.000 €
<i>Bewertung</i>	++	–	--

Variante II teurer

* Alle Kosten sind Annahmen. Diese müssen im Laufe der Planungen präzisiert werden. Grunderwerbskosten, Kosten für Altlasten, Planungskosten, Verwaltungskosten etc. sind nicht enthalten. Nach Info der Stadt fallen voraussichtlich keine Grunderwerbskosten für den Kreisverkehr an, da die Flächen im Eigentum der Stadt sind.