



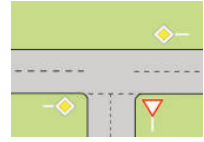
Ergänzende Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung Anlage eines geplanten Logistik-Optimierungs-Zentrums (LOZ) für das VW-Werk Braunschweig in der Gemeinde Wendeburg

- (1) Für die geplante Ansiedlung eines Logistik-Optimierungs-Zentrums in der Gemeinde Wendeburg liegt eine Verkehrsuntersuchung vor (Zacharias Verkehrsplanungen, Juni 2013). Hierin wurde eine Anbindung des Grundstücks an die Landstraße L 321 westlich der signalgeregelten Kreuzung B 214/ L 321 überprüft.
- (2) Die Anbindung ist aus verkehrsplanerischer Sicht möglich (keine LSA erforderlich, sehr gute Verkehrsqualität an der Anbindung, Abstand zwischen Einmündung und LSA an der B 214 gemäß Leistungsfähigkeitsberechnungen und Rückstaulängen ausreichend), wenn auch aufgrund des eher kurzen Abstandes zur Kreuzung der B 214 nicht optimal.
- (3) Im Rahmen dieser ergänzenden Stellungnahme sollen deshalb weitere Anbindungsmöglichkeiten untersucht werden:

Anbindung an die L 321 am westlichen Grundstücksrand

- (4) Hierbei ergeben sich Beeinträchtigungen durch den dort vorgesehenen Gleisanschluss. Die Gleise verlaufen in kurzem Abstand parallel zur L 321. Auch wenn die Bahn gegenüber dem Kfz-Verkehr untergeordnet verläuft, d.h. ein Zug den Kfz-Verkehr passieren lassen muss, kann nicht ausgeschlossen werden, dass während einer Zugfahrt Kfz-Verkehr die Bahntrasse passieren möchten.
- (5) Grundsätzlich wäre dies für fast alle Verkehrsbeziehungen kein Problem. Die Fahrten vom Grundstück stauen sich dann auf dem Grundstück auf, die Linksabbieger von der L 321 zum LOZ auf einem einzurichtenden und entsprechend langem Linksabbiegestreifen.
- (6) Fahrten von der L 321 West, die als Rechtsabbieger zum LOZ fahren wollen, müssten sich auf der Fahrbahn der L 321 aufstellen (die Anlage eines separaten Rechtsabbiegestreifen erscheint bei weitem überdimensioniert) und würden von nachfolgenden Kfz überholt. Dabei besteht die Gefahr, dass die Überholenden den gegenüberliegenden Linksabbiegestreifen zum LOZ nutzen. Hierdurch ergeben sich erhöhte Unfallgefahren, die vermieden werden sollten.
- (7) Zudem ergäben sich durch das im Vergleich zur derzeit marginalen Nutzung des Wirtschaftsweges deutlich höhere Verkehrsaufkommen auch zusätzliche Gefahren an dem Bahnübergang. Unabhängig von der Vorrangregelung (Bahn Vorfahrt vor Kfz oder Kfz vor Bahn) ergeben sich im Zusammenhang mit möglichen Rangiervorgängen der Bahn auch in diesem Abschnitt bei mehr Kfz-Verkehren auch mehr Unfallgefahren.
- (8) Eine Anbindung des LOZ an die L 321 am westlichen Grundstücksende sollte aufgrund der dort erforderlichen Querung der Bahntrasse deshalb nicht erfolgen.**

Datei : K1a
 Projekt : LOZ Wendeburg
 Knoten : K1a (Anbindung B 214)
 Stunde : Nachmittagsspitze



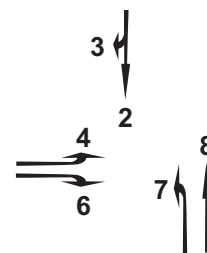
Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-]	QSV
2	500				1800					A
3	25				1800					A
Misch-H	525				1800	2 + 3	2,8	1	2	A
4	25	7,4	3,8	1268	123		36,5	1	1	D
6	75	7,3	3,7	443	498		8,5	1	1	A
Misch-N	100				283	4 + 6	19,6	2	2	B
8	895				1800					A
7	75	5,9	2,6	450	779		5,0	0	0	A
Misch-H										

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerh. Ballungsgebiet

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : B 214
 : B 214
 Nebenstrasse : LOZ



2 und 3: B 214/ Nord
 4 und 6: LOZ
 7 und 8: B 214/ Süd

ABB.
1

Knoten K 1a
(B 214/ LOZ)





Anbindung an die B 214

(9) Als Alternative zur Anbindung an die Landesstraße L 321 wäre auch eine Anbindung an die Bundesstraße B 214 möglich. Die wäre bei einer Verkehrsqualität der Stufe D auch ohne Signalregelung ausreichend. Die Stufe D gilt auch lediglich für die Linkseinbieger vom Grundstück in die B 214. Alle übrigen Verkehre verlaufen mit einer deutlich besseren Verkehrsqualität der Stufen A oder B (**ABBILDUNG 1**).

(10) Die Länge des erforderlichen Linksabbiegestreifens von der B 214 aus südlicher Richtung zum LOZ ergibt sich als Mindestlänge gemäß Richtlinie, wobei aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung der B 214 und des hohen Lkw-Anteiles der Fahrten mit Bezug zum LOZ eine Sicherheitsreserve eingeplant werden sollte. Rechnerisch ergibt sich hier in der nachmittäglichen Spitzenstunde kein Aufstau.

(11) Nicht berücksichtigt ist hierbei allerdings die sich durch die benachbarten Signalanlagen ergebende Pulkbildung. Die Wartezeiten können sich hierdurch im Einzelfall zwar verringern, aber auch erhöhen.

(12) Mit dieser Anbindung würde eine zusätzliche Verknüpfung im Zuge der stark befahrenen B 214 geschaffen. Auch wenn die rechnerische Leistungsfähigkeit gegeben ist, ergeben sich insbesondere durch in die B 214 als Linkseinbieger einfahrende Lastzüge möglicherweise Gefahrenmomente.

(13) Eine Anbindung des LOZ an die B 214 ist auch ohne Lichtsignalregelung möglich. Es ist allerdings abzuwägen, ob eine Anbindung an der deutlich geringer belasteten L 321 nicht wesentlich gefahrloser möglich ist.

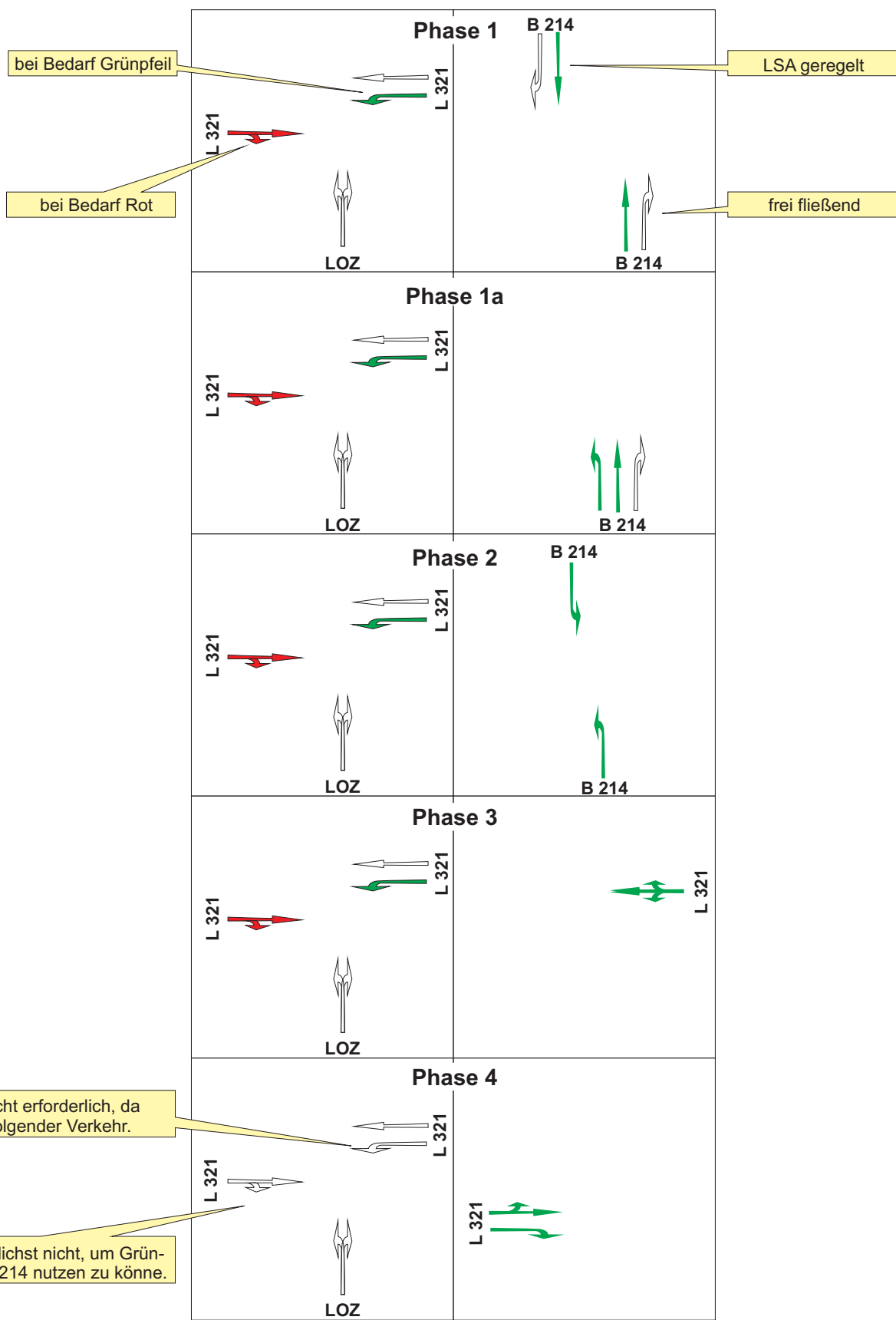


ABB.
2

Vorsignal L 321



Anbindung an die L 321 im östlichen Grundstücksbereich

(14) Die Anbindung wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung überprüft, die Leistungsfähigkeit nachgewiesen.

(15) Um zu verhindern, dass sich auch in seltenen Ausnahmefällen auf dem im Zuge der L 321 vorgesehenen Linksabbiegestreifen ein Rückstau bis in den Bereich der B 214 bildet, könnte auf der L 321 aus westlicher Richtung ein Vorsignal eingerichtet werden.

(16) In Verbindung mit einer Stau-/ Anforderungsschleife auf dem Linksabbiegestreifen könnte der entgegenkommende Geradeausverkehr angehalten werden, die Linksabbieger können abfließen (**ABBILDUNG 2**).

(17) Das Vorsignal könnte dabei tatsächlich nur auf Anforderung oder auch dauerhaft geschaltet werden. Da die Anzahl der Linksabbieger aber nicht sehr groß ist, wäre die Anlage einer Bedarfsschaltung sinnvoller.

(18) Die Anbindung des LOZ an die L 321 ist aus verkehrstechnischer Sicht möglich und sicher (siehe Verkehrsuntersuchung). Zusätzlich könnte im Zuge der L 321 aus Fahrtrichtung Westen ein Vorsignal eingerichtet werden, um die Linksabbieger zum LOZ zügig abfließen zu lassen und ein Rückstau bis zur B 214 auch in Ausnahmefällen zu vermeiden.

(19) Da die Einrichtung eines Vorsignals die Verkehrssituation allerdings auch wiederum etwas verkompliziert, könnte die Anbindung zunächst ohne Vorsignal ausgebaut werden. Zumal sich rechnerisch die Gefahr eines Rückstaus von Linksabbiegern über die Länge des Abbiegestreifens nicht ergibt. Im Bedarfsfall wäre diese Teilsignalisierung dann nachzurüsten.

Hannover, 15.07.2013

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias