

## **Tribseer Damm – Knotenpunkt Carl-Heydemann-Ring**

Ergebnisse Überprüfung der Eignung von Knotenpunktarten - Kreisverkehr

- Verkehrsuntersuchung zum Knotenpunkt Tribseer Damm / Carl-Heydemann – Ring in Stralsund, BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, 2014
- Verkehrsuntersuchung Tribseer Vorstadt, IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme, 2015

### **Leistungsfähigkeit**

Im Ergebnis beider Untersuchungen ist der Knotenpunkt Tribseer Damm / C.-Heydemann-Ring als Kreisverkehr (Außendurchmesser 34 m) im Bestandsnetz unter saisonalem Verkehr nicht leistungsfähig. Grund hierfür ist die starke Abbiegebeziehung zwischen Tribseer Damm (westl. Zufahrt) und C.-Heydemann-Ring (nördl. Zufahrt). Die Berechnungsergebnisse weisen für die Zufahrt Carl-Heydemann-Ring (Nord) die Qualitätsstufe F aus.

#### **Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke über der Kapazität liegt**

Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Der Knotenpunkt Tribseer Damm / C.-Heydemann-Ring ist mit einem Kreisverkehr nur leistungsfähig, wenn dieser zweistreifig ausgebildet wird.

#### **Zweistreifige Kreisverkehre**

Der Einsatz von zweistreifig befahrbaren Kreisverkehren ist gegen die Alternative, einen LSA-gesteuerten Knotenpunkt, sorgfältig abzuwägen. Der Sicherheitsgrad sinkt. Der zweistreifig befahrene Kreisverkehr soll nur angewendet werden, wenn kein oder sehr wenig Fußgänger- und Radverkehr vorhanden ist (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 2006).

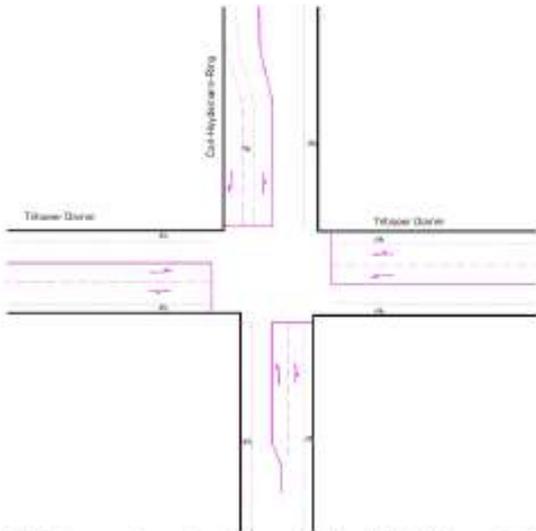
Im Bereich des KP Tribseer Damm / C.-Heydemann-Ring gibt es ein hohes Radverkehrsaufkommen mit ca. 350 Radfahrern/h (Nachmittagsstunde) innerhalb des Knotenpunktes. Auch sind auf Grund angrenzender Nutzungen die Fußgängerströme hoch. Der Knotenpunkt liegt im Einzugsbereich von Schulen und damit im Verlauf wichtiger Schulwege.

⇒ Auf Grund der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer kann der zweistreifige Kreisverkehr nicht zur Anwendung kommen. Um den Sicherheitsanforderungen für Fußgänger und Radfahrer zu genügen, wären die Querungen mittels Signalanlagen zu sichern.

⇒ **Empfehlung: Ausbau kompakter Knotenpunkt mit LSA**

In der Untersuchung zur Tribseer Vorstadt wird für den KP die Spuraufteilung wie folgt vorgeschlagen:

Fußgänger und Radfahrer erhalten  
verkehrssichere, nutzerfreundliche  
Verkehrsanlagen

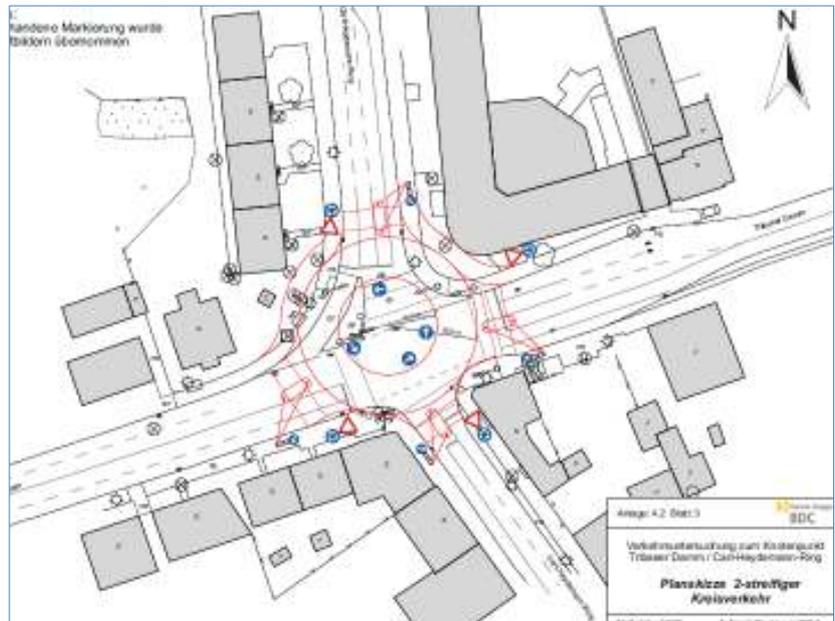


Grafik 31: vorgeschlagene Spuraufteilung am Knotenpunkt Carl-Heydemann-Ring/ Triseer Damm

### Vergleich Flächenbedarf

#### zweistreifiger Kreisverkehr

auf der Achse  
Triseer Damm  
geht das Prinzip  
Kreisverkehr verloren  
(Durchfahrtsstrecke)



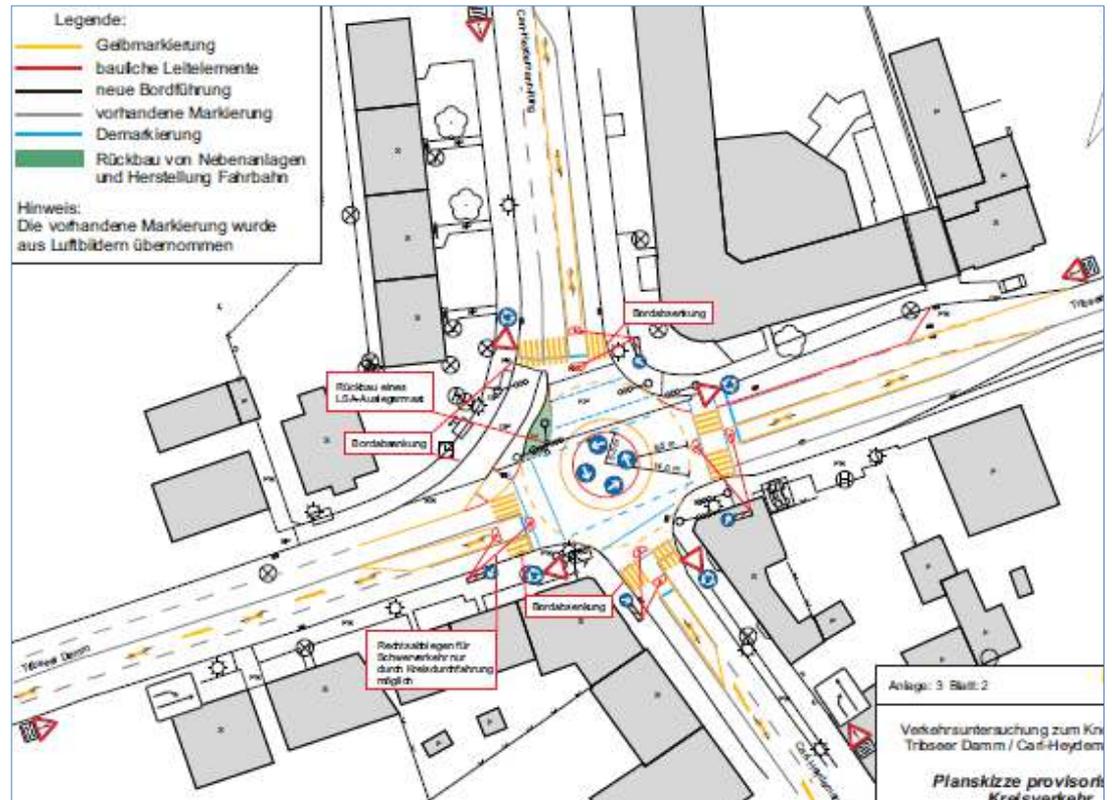
#### LSA-gesteuerter KP



## Provisorischer Kreisverkehr (Testphase, ob ein „einfacher“ Kreisverkehr funktioniert)

Unabhängig von den Ergebnissen der Leistungsfähigkeit wurden für die Einrichtung eines provisorischen Kreisverkehrs die Kosten ermittelt. Diese betragen lt. Kostenschätzung ca. **42.500 € Brutto**.

Skizze



In Abwägung des Aufwandes für ein Provisorium mit dem Ziel, den Tribseer Damm bereits ab 2017 auszubauen, ist ein „Provisorium“ als Testphase abzulehnen.

### **Geometrie**

Auch geometrisch und städtebaulich stellt die Einordnung eines Kreisverkehrs ein Problem dar. Mit einem Außendurchmesser von 34 m sind die verbleibenden Flächen vor allem zur südwestlichen Gebäudekante für Geh- und Radwege nicht ausreichend.