

INGENIEURBÜRO FÜR
VERKEHRSPANUNG
UND **-TECHNIK**

Hohenfelder Straße 13
56068 Koblenz

**Knotenpunktuntersuchung
B9 zwischen Remagen und Rolandseck**

Erhebungskonzept

6 Knotenstromzählungen am
Dienstag, 04.09.2018
00:00 – 24:00 Uhr

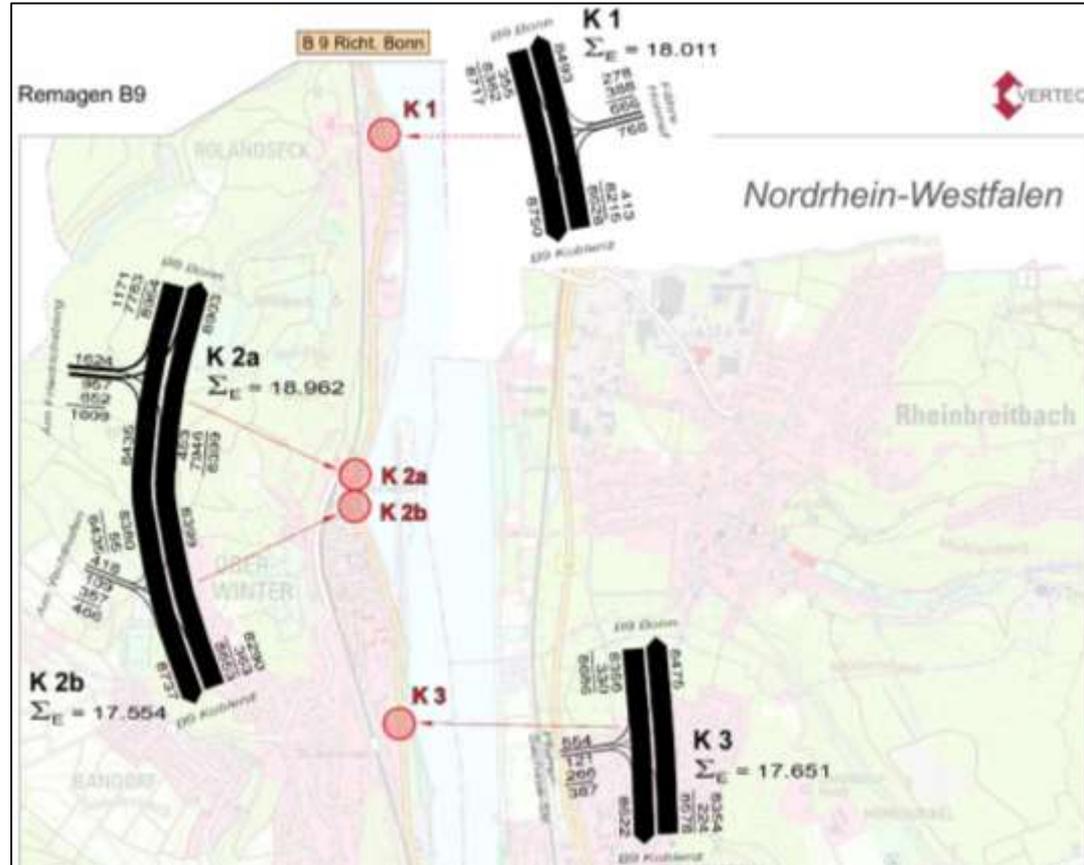
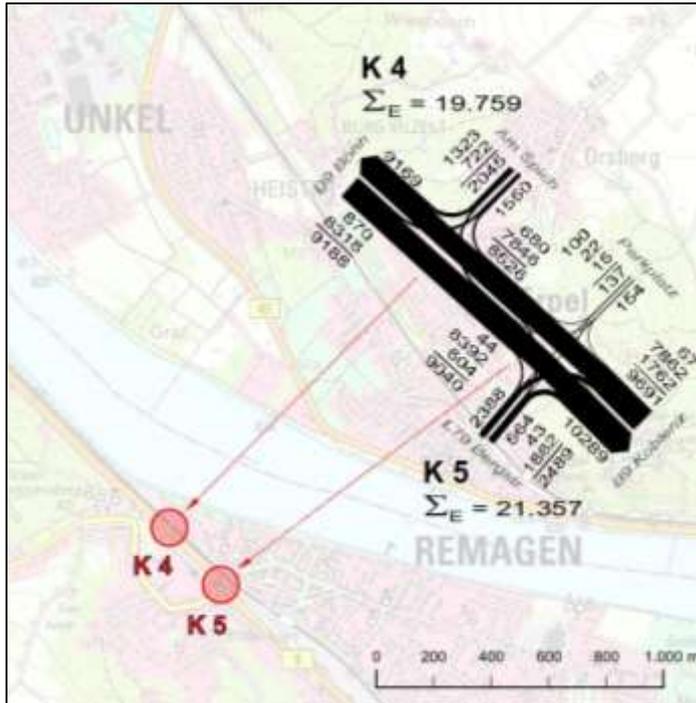
2 Gerätezählungen
(Querschnitt) 04.09. –
10.09.2018



Übernahme der Erhebung aus
2017 und Angleichung an aktuelle
Erhebungen

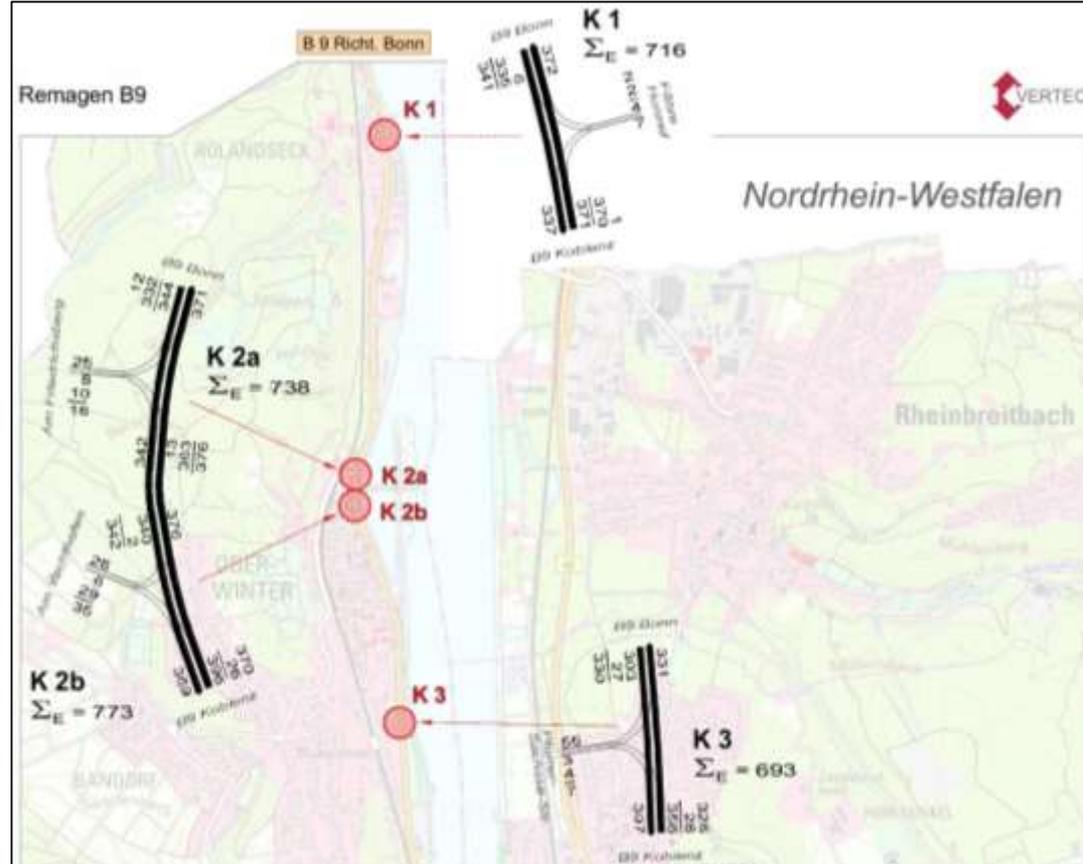
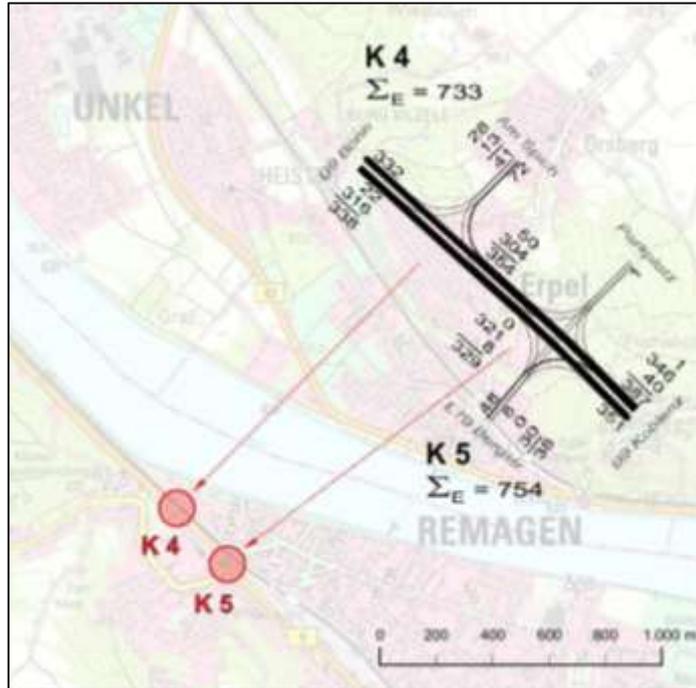
Ergebnisse

Gesamtverkehr



Ergebnisse

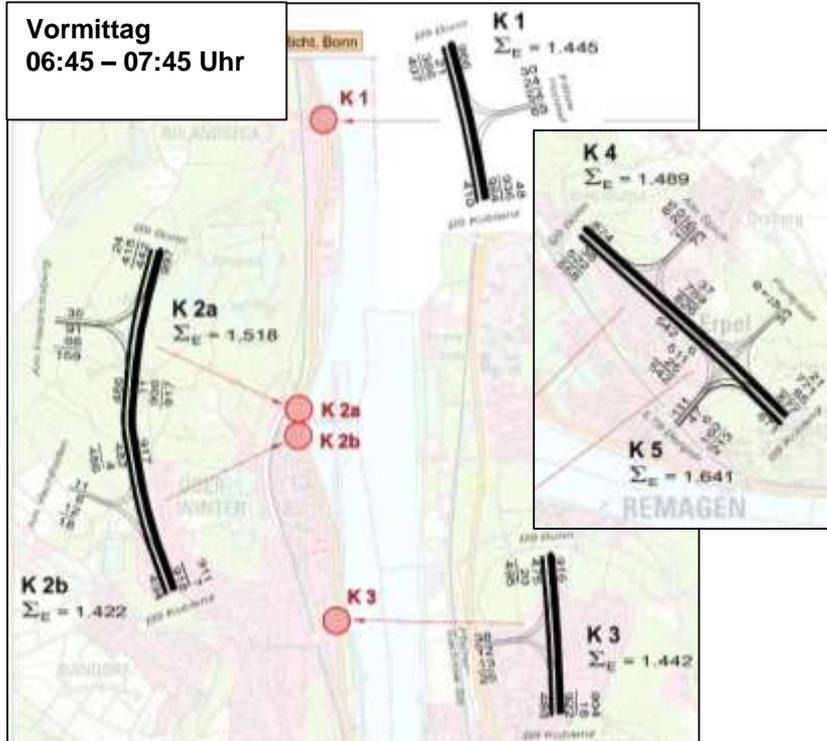
Schwerverkehr



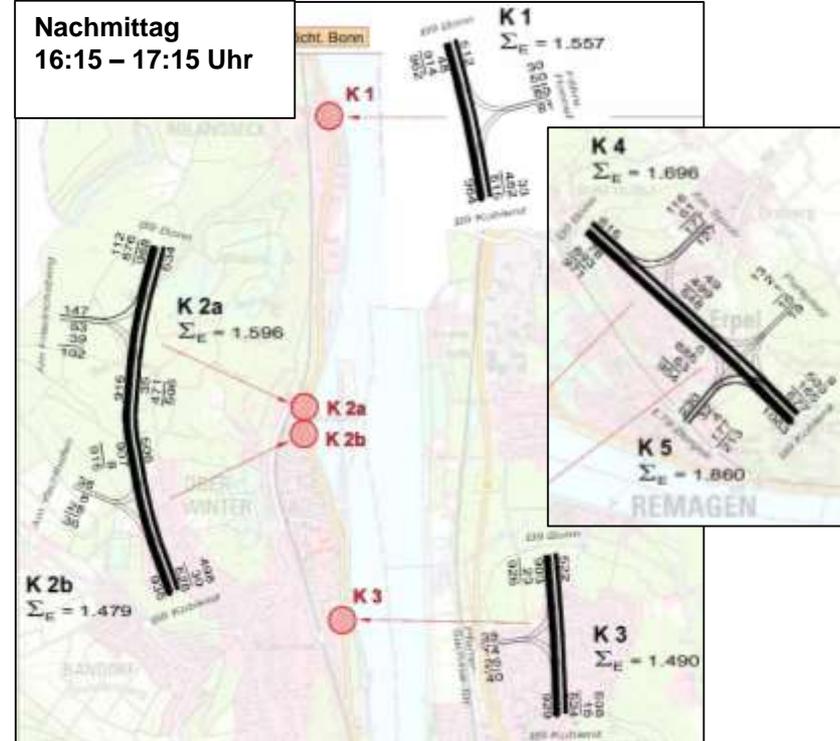
Ergebnisse

Spitzenstunden

Vormittag
06:45 – 07:45 Uhr



Nachmittag
16:15 – 17:15 Uhr

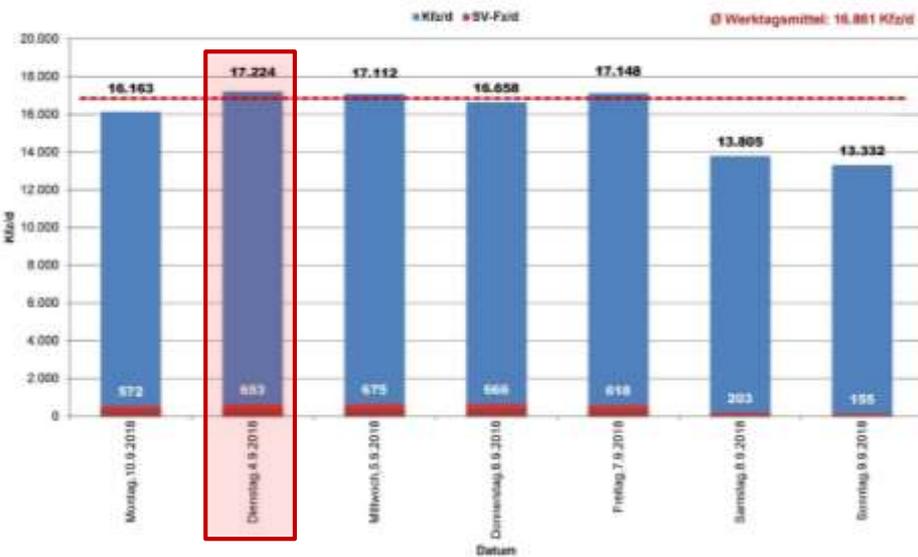


Ergebnisse

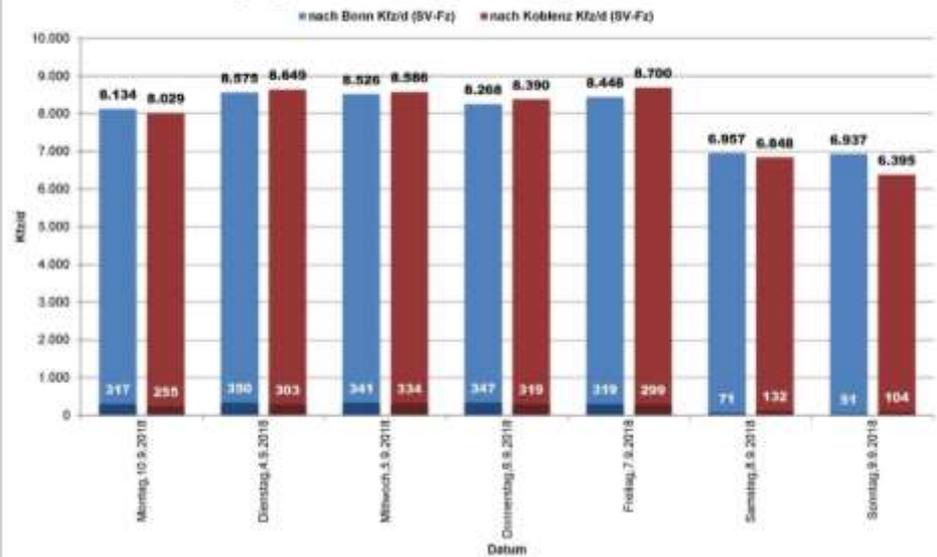
Wochenganglinie B9 Oberwinter

- Erhebungstag Dienstag 04.09. leicht oberhalb des Werktagmittels von 16.861 Kfz/d (SV-Anteil 3,7%)
- nahezu symmetrische Belastungen im Gesamtverkehr

Wochenganglinie - Querschnittsbelastungen in Kfz/d inkl. Sv-Fz



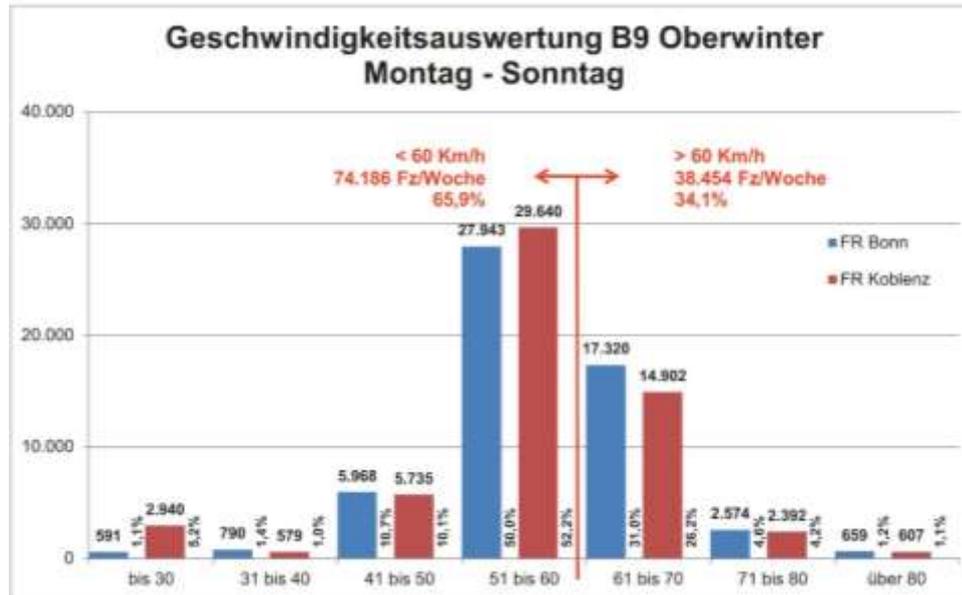
Wochenganglinie - Richtungsbelastungen in Kfz/d inkl. Sv-Fz



Ergebnisse

Geschwindigkeitsprofil B9 Oberwinter

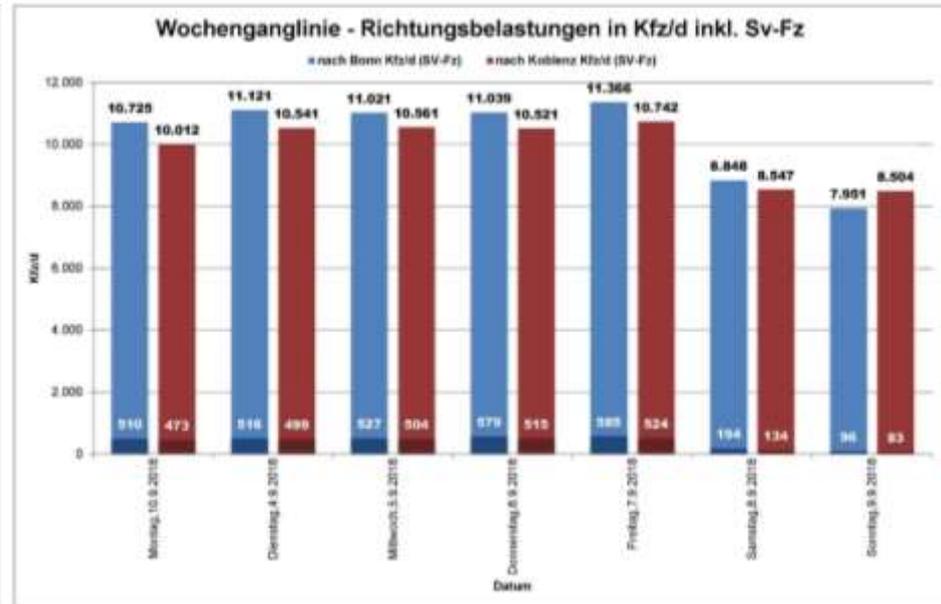
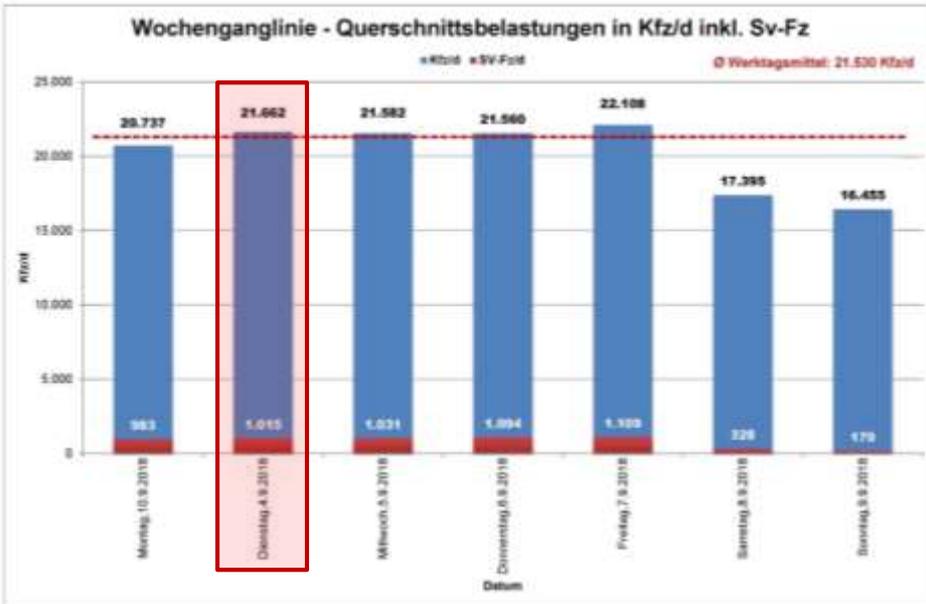
- Erhebung am südl. Ortseingangsschild
- ca. 66% aller Fahrzeuge im zul. Geschwindigkeitsbereich (5% mit deutlicher Überschreitung)



Ergebnisse

Wochenganglinie B9 Remagen

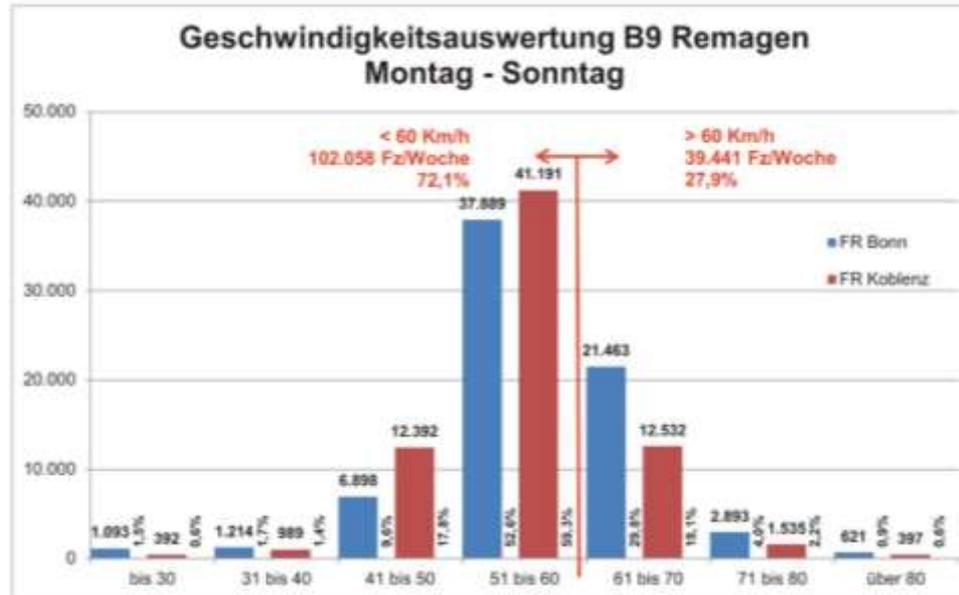
- Erhebungstag Dienstag 04.09. leicht oberhalb des Werktagmittels von 21.530 Kfz/d (SV-Anteil 4,9%)
- Leichter Überhang der Belastungen in FR Bonn (300-500 Kfz/d)



Ergebnisse

Geschwindigkeitsprofil B9 Remagen

- Erhebung am auf Höhe Fa. Freudenberg-Integral Accumulator
- ca. 72% aller Fahrzeuge im zul. Geschwindigkeitsbereich (4% mit deutlicher Überschreitung)



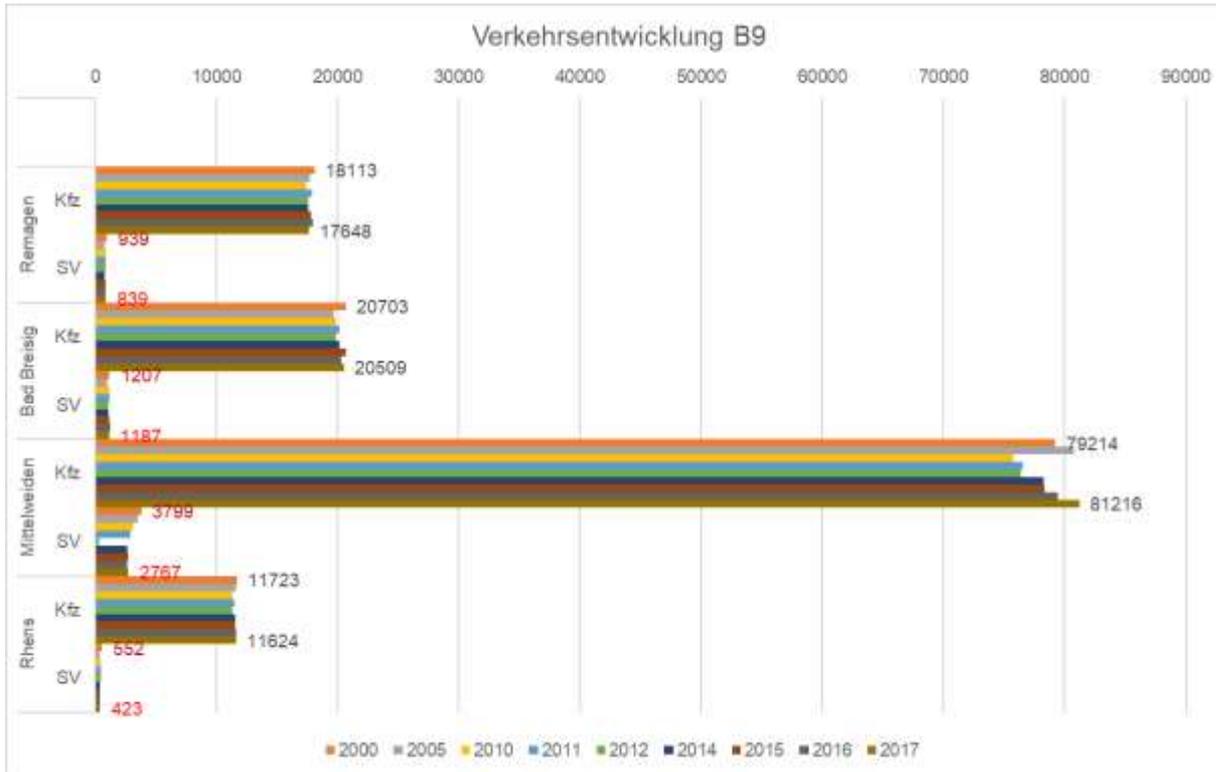
Leistungsfähigkeitsüberprüfung

Basis: Gezählte Belastungen innerhalb der Morgenspitze und Abendspitze

		Analyse 2018 Bestand
K1	Morgenspitze	C + 18%
	Abendspitze	D + 1%
K2a	Morgenspitze	D +- 0%
	Abendspitze	E - 1%
K2b	Morgenspitze	C + 29%
	Abendspitze	C + 15%
K3	Morgenspitze	C + 21%
	Abendspitze	C + 17%
K4	Morgenspitze	C + 18%
	Abendspitze	E - 7%
K5	Morgenspitze	D +- 0%
	Abendspitze	E - 19%



Verkehrsentwicklungen



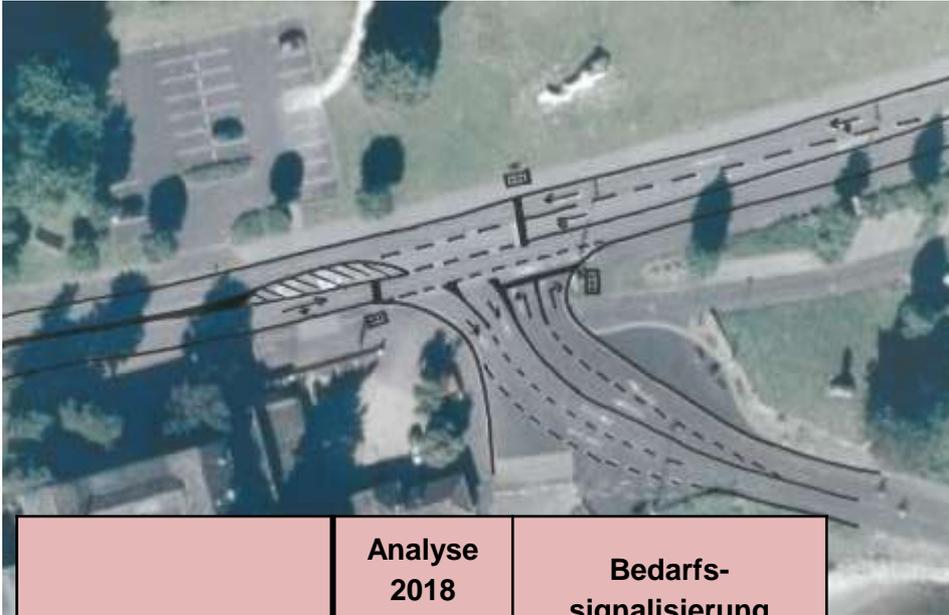
Langzeitzählstellen im Zuge der B9

- Zeitraum 2000 - 2017
- Entwicklung der Vergangenheit zeigt Stagnation im Streckenzug der B9

→ Es werden keine Verkehrszu- / oder Abnahmen in Ansatz gebracht

→ erhobene Daten = Dimensionierungsbelastung

K1 B9 / Fähre

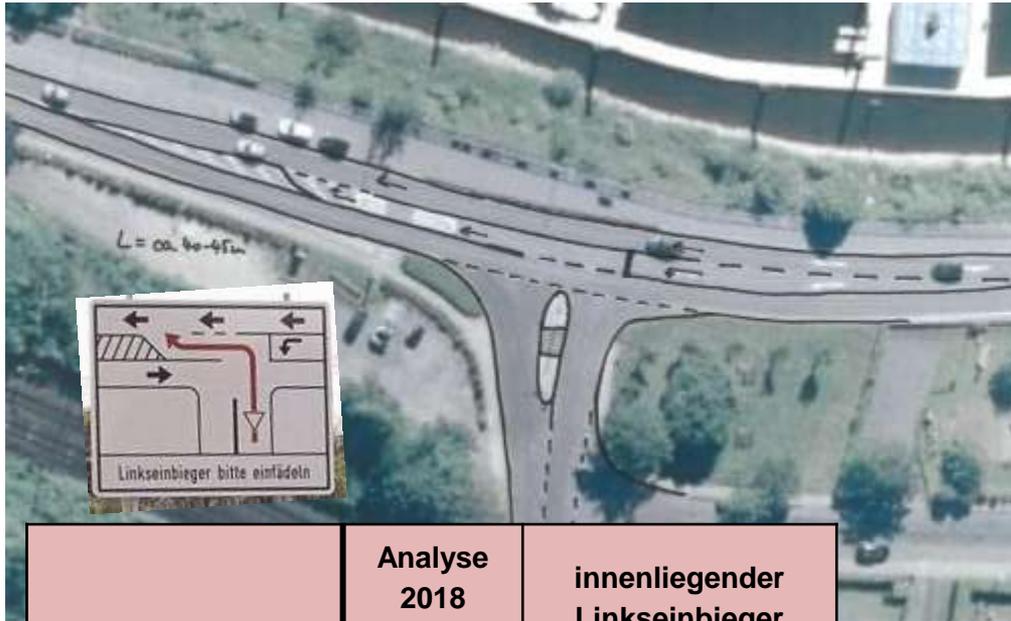


Bedarfssignalisierung bei Ankunft Fähre

- Ø Fahrzeuge pro Fährfahrt (Bad Honnef → B9)
- Morgenspitze → Ø 13 Fahrzeuge
- Abendspitze → Ø 18 Fahrzeuge
- Fährfahrten/h → 4
- Der Verkehr auf der B9 wird ca. vier mal pro Stunde für ca. 20-25 Sekunden angehalten
- Rückstau auf der B9 von ca. 10-15 Fahrzeugen bei ROT (60 – 90m Rückstau) löst sich sofort wieder auf

		Analyse 2018 Bestand	Bedarfs- signalisierung
K1	Morgenspitze	C + 18%	LSA
	Abendspitze	D + 1%	LSA

K2a B9 / Am Friedrichsberg



		Analyse 2018 Bestand	innenliegender Linkseinbieger
K2a	Morgenspitze	D +- 0%	A > 100%
	Abendspitze	E - 1%	C + 17%

Innenliegender Linkseinbiegestreifen

- Mögliche Länge auf Bestand ca. 40m
- Größere Länge durch Inanspruchnahme von Randbereichen möglich
- Berechnungen wurden inkl. einer Mehrbelastung durch Sperrung der Anbindung K2b Am Yachthafen geführt
- Schließung der Anbindung Am Yachthafen aus verkehrsplanerischer Sicht möglich, evtl. aus sicherheitstechnischen Gründen sinnvoll
- Innenliegende Linkseinbiegespur sollte aus Sicherheitsaspekten von der Geradeausspur baulich getrennt sein (minimal Maybachschwelen o.ä.)

K2b B9 / Am Yachthafen



Schließung der Anbindung bzw. keine Änderungen

- Leistungsfähigkeit auf Bestandsgeometrie gegeben
- keine geometrischen Anpassungen notwendig
- Aus verkehrsplanerischer Sicht ist eine Schließung der Anbindung aus Sicherheitsaspekten (Ein bzw. Abbiegeradien, Sichtweiten etc.) sinnvoll.

	Analyse 2018 Bestand	Geometrieändeung
Morgenspitze	C + 29%	entfällt / keine Änderung
Abendspitze	C + 15%	entfällt / keine Änderung

K3 B9 / Pfarrer-Sachsse-Straße

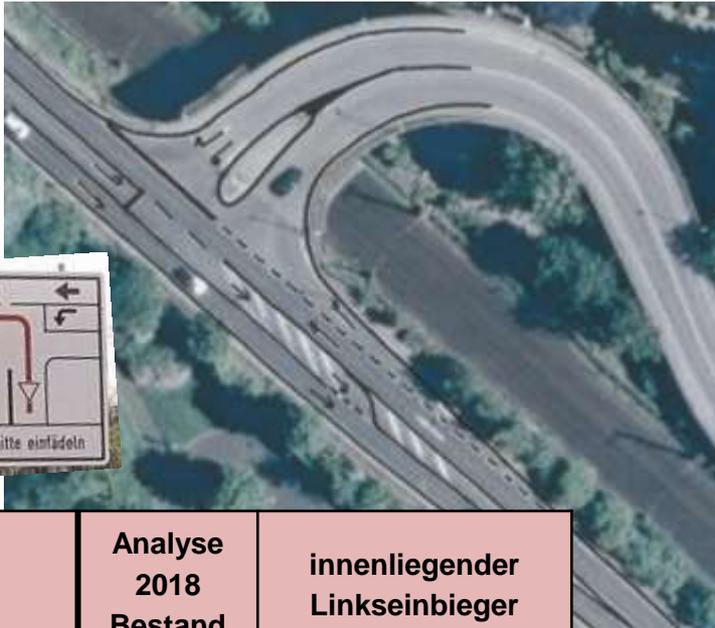


keine Änderungen

- Leistungsfähigkeit auf Bestandsgeometrie gegeben
- keine geometrischen Anpassungen notwendig
- Geometrische Änderungen (innenliegender Linkseinbiegestreifen, Linksabbieger etc.) sind auf den bestehenden Fahrbahnflächen nicht ohne weiteren Ausbau und Flächenmeherverbrauch möglich (Fußgängerquerungshilfe?)
- Umbau mit LSA Leistungsfähig
- Höhere Wartezeiten als Bestandgeometrie

	Analyse 2018 Bestand	innenliegender Linkseinbieger	LSA
K3	Morgenspitze C + 21% 27 s	A >100% 8 s	LSA C 43 s
	Abendspitze C + 17% 29 s	B + 64% 14 s	LSA C 47 s

K4 B9 / Am Spich



Innenliegender Linkseinbiegestreifen

- Mögliche Länge auf Bestand ca. 40m
- Größere Länge durch Inanspruchnahme von Randbereichen (Rechtsausfahrspur) möglich
- Innenliegende Linkseinbiegespur sollte aus Sicherheitsaspekten von der Geradeausspur baulich getrennt sein (minimal Maybachschwellen o.ä.)

		Analyse 2018 Bestand	innenliegender Linkseinbieger
K4	Morgenspitze	C + 18%	B + 61%
	Abendspitze	E - 7%	B + 64%

K5 B9 / Bergstraße / Parkplatz Bahnhof



Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz mit drei (vier) Zufahrten

- D = +30m
- Bypass erhöht die Leistungsfähigkeit am Nachmittag
- Ein innenliegender Linkseinbieger ist nur bei einer Einmündung umsetzbar

	Analyse 2018 Bestand	KVP 3 oder 4 Zufahrten	KVP 3 oder 4 Zufahrten + Bypass	innenliegender Linkseinbieger
K5	Morgenspitze	D +- 0%	B + 28% (3) B + 23% (4)	B + 70%
	Abendspitze	E - 19%	C + 5% (3) C + 4% (4)	D + 7%

Bereich südl. Anbindung Bergstraße

Nutzung nicht erforderlicher Fahrbahnbreiten / -flächen

- Umbau zu Kreisverkehr, 2 Spuren notwendig; Breite der heutigen Asphaltfläche zwischen 15m – 18m
- Querschnittanpassung in Anlehnung an Planungen der OD Remagen (Spurbreiten + Gehweg = 9,5m)
- Geschwindigkeitsreduzierung durch geringere Asphaltbreiten
- restliche Breite als Parkstreifen nutzbar; Integration in Parkplatz am Güterbahnhof sinnvoll
- Querungsstellen im gesamten Streckenzug möglich



Knotenpunkt B9 / K40 Unkelbachtal

- Spitzwinklige Zufahrt (Linkseinbiegen) auf die B9
- Anstehende Sanierung der Unkelsteinbrücke
- Bau einer zusätzlichen Auffahrrampe für den Verkehr Richtung Koblenz



Ortslage Oberwinter Anbindungen an die B9

Pfarrer-Sachsse-Straße

- Umbau aus Leistungstechnischen Gründen nicht notwendig
 - Unterbinden des Linkseinbiegers durch geometrische Führung
 - Alternative Zufahrtmöglichkeit zur B9 über Pferdeweg; Sehr viel bessere Sichtverhältnisse gegeben
- Ohne detaillierte Belastungszahlen kein Nachweis der Leistungsfähigkeit möglich

Aus verkehrsplanerischer Sicht aber keine Defizite



Ortslage Oberwinter Anbindungen an die B9

Am Friedrichsberg / Am Yachthafen / Brandgasse

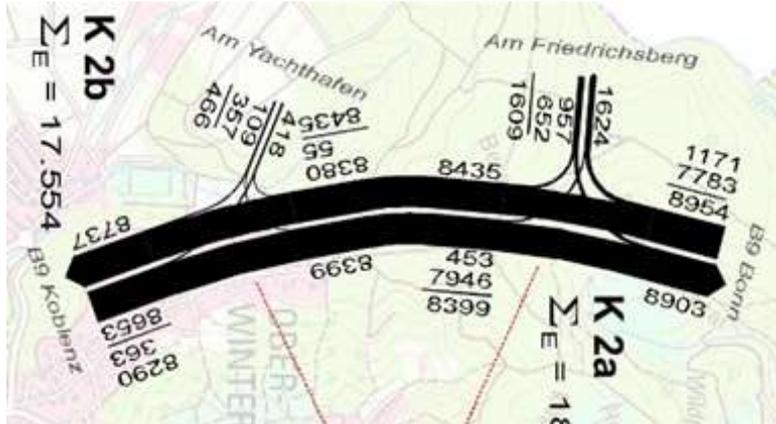
- Umbau am Knoten Am Friedrichsberg (innenl. Linkseinbieger)
- Am Yachthafen keine Leistungsdefizite, aber evtl. sicherheitstechnische Konflikte
- Brandgasse aus verkehrsplanerischer Sicht keine Defizite (Leistungsfähigkeit, Sichtbeziehungen)



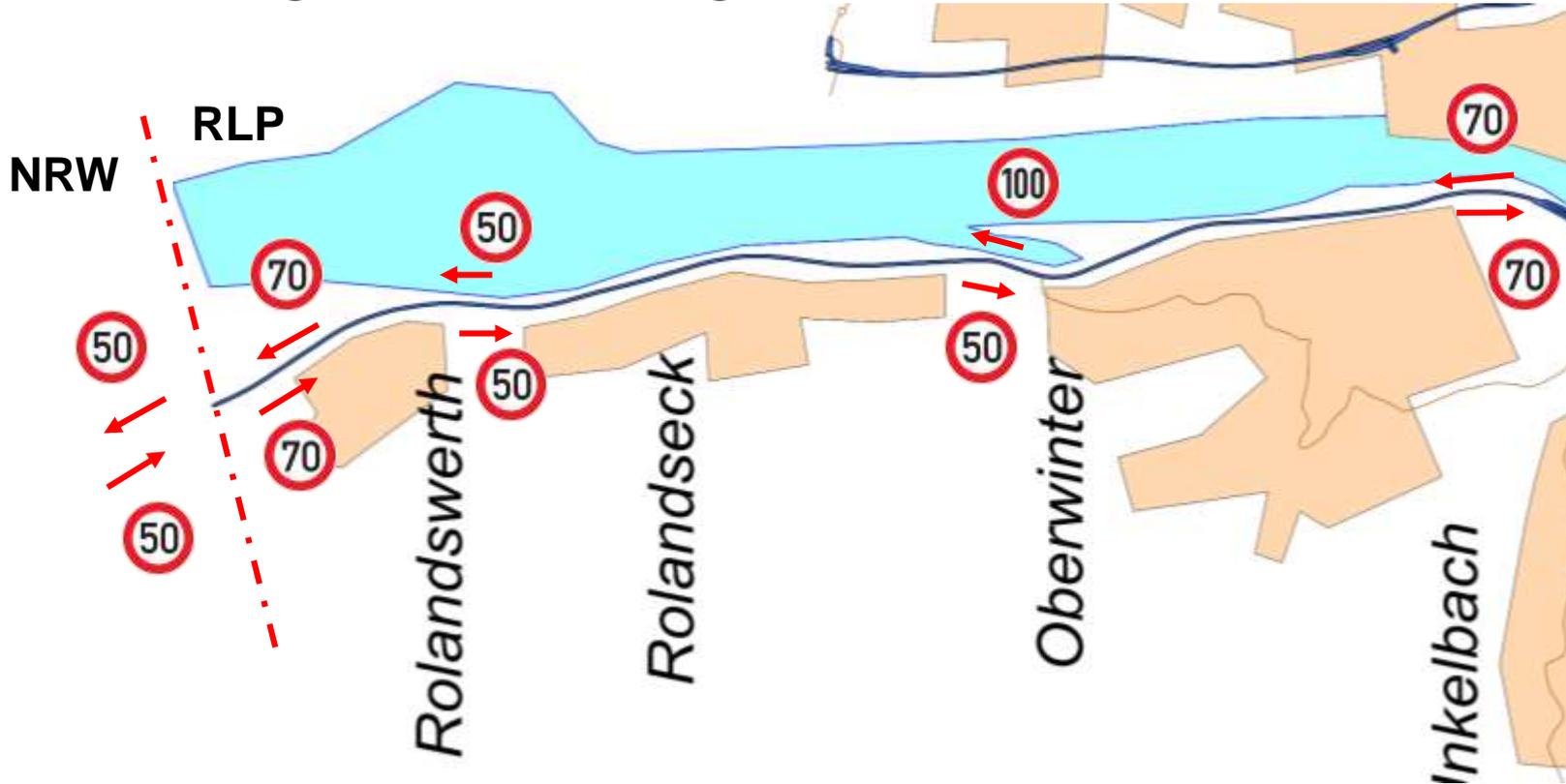
Ortslage Oberwinter Anbindungen an die B9

Am Friedrichsberg / Am Yachthafen / Brandgasse

- Aufrechterhalten der Anbindung des EDEKA
- Unterbinden der Eckbeziehung Am Yachthafen / B9 Bonn
- Einbahnsystem???



Geschwindigkeiten Streckenzug Rolandswerth - Oberwinter



Mögliche Geschwindigkeitsreduzierung

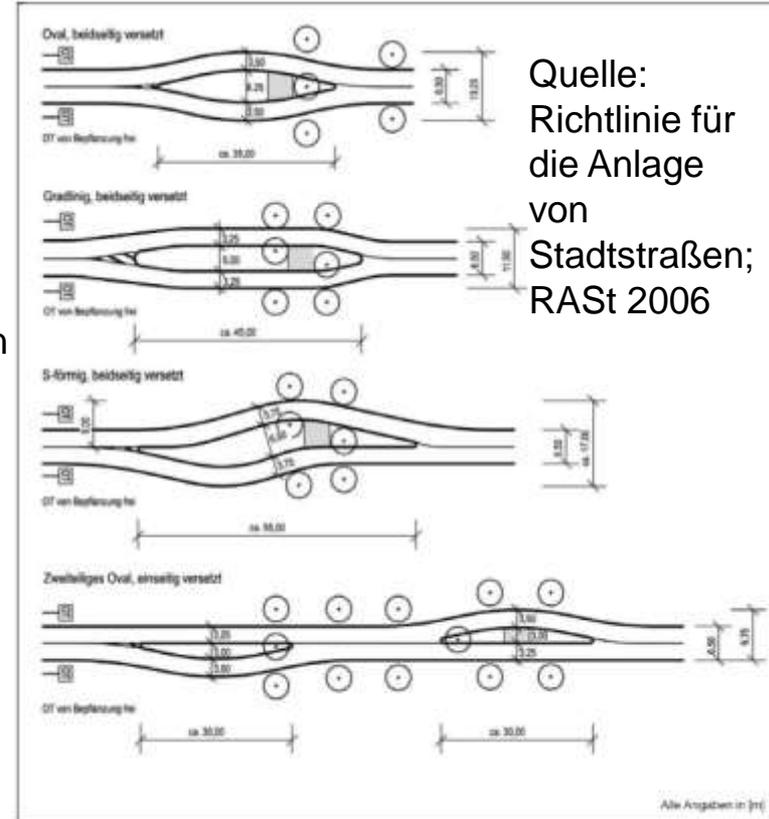
Freie Strecken zwischen OD

- Uneinheitliches Geschwindigkeitsniveau auf kurzen Strecken zwischen den Ortslagen
- Wünschenswert ist eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit
 - zwischen Landesgrenze und Rolandswerth auf 50 Km/h statt 70 Km/h
 - zwischen Rolandswerth und Oberwinter auf 70 Km/h bzw. 50 Km/h statt 100 Km/h
- **Gleichmäßiges, konsequentes und verständliches Geschwindigkeitsniveau**
- Anordnung durch Kreisverwaltung als Ordnungsbehörde in Abstimmung mit der obersten Landesbehörde (LBM) und nur mit Begründung auf Basis §45 STVO (Gesundheitsgefährdung, Sicherheit oder Lärmsschutz)
- Grundlage für Begründungen ist u.a. die Feststellung von eventuellem Fehlverhalten durch Erhebungen der Geschwindigkeiten

Mögliche Geschwindigkeitsreduzierung

Ortslagen und Ortseinfahrten

- Reduzierung der Geschwindigkeit durch Mitteltrennungen
Fahrbahnbreiten (Militärstraße) und Schleppkurven
müssen eingehalten werden
- Wiederholung Markierung der zul. Geschw. auf der Fahrbahn
- Einrichten von weiteren Querungshilfen für Fußgänger



Quelle:
Richtlinie für
die Anlage
von
Stadtstraßen;
RASt 2006

Bild 98: Grundformen von Mitteltrennen mit Fahrstreifenversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung

Mögliche Geschwindigkeitsreduzierung





INGENIEURBÜRO FÜR
VERKEHRSPLANUNG UND -**TECHNIK**
Hohenfelder Straße 13
56068 Koblenz

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**