

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	B 244 OU Wernigerode
Aufsteller:	Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt Regionalbereich West
Entwurfsbearbeitung:	Bietergemeinschaft B 244
Entwurfsphase/Auditphase:	Voruntersuchung / Auditphase 1
Aufstelldatum:	-
auditierte Unterlagen:	Vorläufige Bewertung der Varianten U 3, Übersichtslageplan, Blatt 1 u. 3, M: 1 : 10.000 U 6, Höhenplan, Blatt 1, M: 1 : 10.000/1.000 Die Verkehrsuntersuchung zur Voruntersuchung lag vor und wurden zur Beurteilung herangezogen.
Ortsbesichtigung:	16.10.2020
Besonderheiten:	Gegenstand der Auditierung soll ausschließlich der Anschluss der B 244 OU Wernigerode an die A 36 sein. Außerdem sollen lediglich die beiden Vorzugsvarianten N1 und N3.2 gemäß der Bund/Länder-Abstimmung am 18./19.08.2020 betrachtet werden.

Auditoren

Name: Dipl.-Ing. Martin Bergt

INVER GmbH

Datum: 30.11.2020



.....

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	B 244 OU Wernigerode
Art der Baumaßnahme:	Neubau der B 244 Umbau der A 36 durch neue AS
Länge:	4 km
Querschnitt:	RQ 11 gem. RAL
Verkehrsstärken:	A 36: 26.400 Kfz/24 h (4.450 SV/24 h) B 244: 6.400 Kfz/24 h (750 SV/24 h)
Straßenkategorie:	A 36: AS 0 B 244: LS II
Entwurfsklasse:	A 36: EKA 1A B 244: EKL 3
Planungsgeschwindigkeit:	A 36: 130 km/h B 244: 90 km/h
Baukosten:	keine Angabe
Sonstiges:	Die Auditierung der Unterlagen erfolgt insbesondere auf der Basis RAA, RAL, RWBA und RSAS 2019.

Vorbemerkungen

Die Voruntersuchung ist noch nicht abgeschlossen. Zur Unterstützung der Variantenfindung soll der Anschluss der B 244 OU Wernigerode an die A 36 hinsichtlich sicherheitsrelevanter Aspekte beurteilt werden. Hierzu soll für die beiden Varianten N1 und N3.2 ein Audit durchgeführt werden.

Auditergebnis

Bei der Auditierung des o. g. Projektes wurde Folgendes festgestellt:

Entwurfs- und Betriebsmerkmale

- (1) Hinsichtlich der Entwurfs- und Betriebsmerkmale wird die A 36 mit den aus der EKA 1A folgenden Anforderungen aus der gültigen RAA z. B. hinsichtlich der Knotenpunkte zu Grunde gelegt. Dies ist korrekt. Zu erwähnen ist jedoch, dass bei der derzeit laufenden Fortschreibung der RAA das aktuell geltende Verbot von Verflechtungstreifen an der Hauptfahrbahn für die EKA 1A erörtert wird. Für Verflechtungstreifen innerhalb von Knotenpunkten wird dies voraussichtlich so beibehalten. Für eine Anordnung zwischen benachbarten Knotenpunkten wird jedoch eine Zulassung diskutiert. Dies ist auch dem Sachverhalt geschuldet, dass in der Praxis mehrere Beispiele für solche Verflechtungstreifen bereits existieren. Die Ergebnisse der Fortschreibung der RAA sollten in der weiteren Planung berücksichtigt werden.
- (2) Hinsichtlich der zwischen den beiden Knotenpunkten AS B 244 und AS Wernigerode-Zentrum entstehenden Verkehrsverflechtungen sind die Verkehrsbelastungen und die Zielspinnen von Relevanz. Aus der Verkehrsspinne B 244-Süd der Verkehrsuntersuchung wird deutlich, dass der Großteil des Verkehrs von der B 244 auf die A 36 in Richtung Westen auffährt (ca. 1.500 Kfz). 700 Kfz fahren auf die A 36 in Richtung Osten und sind somit nicht im Verflechtungsbereich. 500 Kfz fahren zunächst auch Richtung Westen, verlassen an der AS Wernigerode-Zentrum aber die A 36 in Richtung Norden.



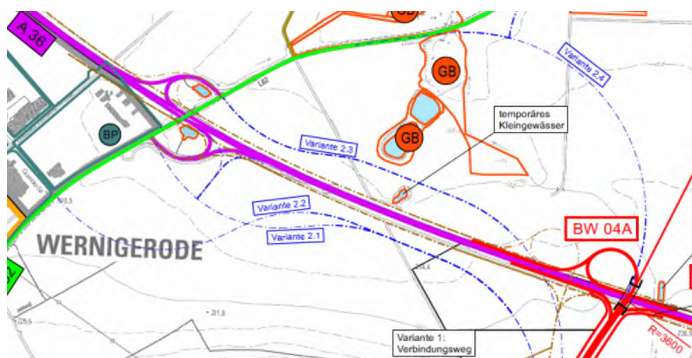
Die Verkehrsbelastung auf der A 36 liegt mit 26.400 Kfz/24 h im unteren Einsatzbereich des 2-streifigen Querschnitts der Richtungsfahrbahn. Zur Verkehrsbelastung an der AS Wernigerode-Zentrum sind in der Verkehrsuntersuchung keine näheren Angaben enthalten. Daher kann im Audit nicht abschließend beurteilt werden, wie sich die Ein- und Ausfahr- bzw. Verflechtungsvorgänge zwischen der AS B 244 und der AS Wernigerode-Zentrum darstellen. Es ist zu vermuten, dass diese bei beiden Varianten leistungsfähig abgewickelt werden können. Ein entsprechender Nachweis über HBS oder Mikrosimulation sollte erbracht werden.

Linienführung

- (3) Die B 244 erhält eine gestreckte Linienführung. Durch die in Richtung der A 36 fallende Gradienten mit einer max. Neigung von 4,7 % können höhere Geschwindigkeiten trotz der Passage des Tunnels und des nachfolgenden teilplangleichen Knotenpunktes mit der L 85 nicht ausgeschlossen werden. Daher ist die Trassierung in die linksliegende Trompete mit dem einleitenden Gegenbogen von besonderer Relevanz, damit das Ende der durchgehenden Linienführung rechtzeitig erkennbar ist.
- (4) Bei der Trassierung im Höhenplan mit vorgesehenem Tiefpunkt zwischen L 85 und A 36 ist darauf zu achten, dass keine kritischen Sichtschattenbereiche entstehen.

Knotenpunkte

- (5) Bei der **Variante N1** ist die Anordnung der beiden Knotenpunkte mit einer isolierten Knotenpunktplanung vorgesehen. -



Die B 244 wird mit einer linksliegenden Trompete unmittelbar westlich der bestehenden Wegeüberführung über die A 36 an die A 36 angeschlossen. Die Einfahrt in die A 36 nach Westen erfolgt mit dem Einfahrtstyp E 1 (Länge 250 m) Bis zur Ausfahrt in die

AS Wernigerode-Zentrum verbleibt eine Streckenlänge von ca. 750 m, bevor der Ausfahrtstyp A 1 (Länge im Bestand ca. 200 m) ansetzt. In der Gegenrichtung folgt dem Einfahrtstyp E 1 (Länge im Bestand ca. 200 m) auf einer Länge von ca. 600 m freie Strecke und anschließend der Ausfahrtstyp A 1 (Länge 250 m). Der Mindestwert für den effektiven Knotenpunktabstand „e“ von 600 m für eine isolierte Knotenpunktplanung wird eingehalten. Bei einer überschläglichen Betrachtung der Leistungsfähigkeit wird mit dem zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten unter Verwendung des HBS-Nachweises abgeschätzt, dass in beiden Fahrtrichtungen zwischen beiden Knotenpunkten die Verkehrsqualitätsstufe B erreicht werden kann. Defizite werden auch in Bezug auf die Sichtverhältnisse (leichter Rechtsbogen in Richtung Westen gesehen und flache Höhengestaltung) nicht gesehen.



Blick von der Wegebrücke zur AS Wernigerode-Zentrum (Richtung Westen)



Blick von der AS Wernigerode-Zentrum nach Osten

- (6) Bei der **Variante N3.2** werden die beiden Knotenpunkte an beiden Richtungs-fahrbahnen mit einem Verflechtungsstreifen miteinander verbunden. -



Die B 244 wird auch bei dieser Variante mit einer linksliegenden Trompete an die A 36 angeschlossen. Der Kreuzungspunkt wurde gegenüber der Variante N1 nach Westen verschoben. Die Einfahrt in die A 36 nach Westen erfolgt über einen Verflechtungsstreifen Typ V 1 bis zur Ausfahrt in die AS Wernigerode-Zentrum. Der Verflechtungsstreifen hat eine Länge von ca. 1.000 m. In der Gegenrichtung wird ebenfalls ein Verflechtungsstreifen vom Typ V 1 vorgesehen. Dieser hat eine Länge von ca. 900 m. Bei einer überschläglichen Betrachtung der Leistungsfähigkeit wird mit dem zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten unter Verwendung des HBS-Nachweises abgeschätzt, dass in beiden Fahrtrichtungen zwischen beiden Knotenpunkten auch hier die Verkehrssqualitätsstufe B erreicht werden kann. Defizite werden auch in Bezug auf die Sichtverhältnisse (leichter Rechtsbogen in Richtung Westen gesehen und flache Höhengestaltung) nicht gesehen.

Weitere Hinweise

- H1 Ein Vorzug einer Variante aus sicherheitsrelevanten Aspekten lässt sich aus den vorliegenden Unterlagen nicht ableiten. Für die nächste Planungsphase sollten unter Beachtung der Fortschreibung des Regelwerkes die Verkehrsabläufe auf der A 36 detaillierter betrachtet werden, um ggf. Vor- oder Nachteile zwischen den beiden Varianten im Zusammenspiel mit der Trassierung des Anschlusses der B 244 ableiten zu können. Anzumerken ist, dass auch bei der Variante N3.2 die Ausbildung von Ein- und Ausfahrten und der Verzicht auf einen Verflechtungsstreifen nicht ausgeschlossen ist. Es sollten keine Kompromisse bei der Trassierung der B 244 zu Gunsten eines möglichst großen Abstandes der beiden Knotenpunkte vorgesehen werden.