

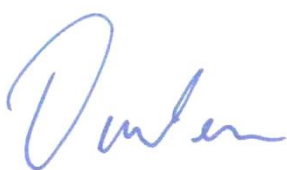


Ingenieurbüro für Bauwesen Dipl.-Ing. Lars Deuter
beratender und bauvorlagenberechtigter Ingenieur

Mettestraße 19, 06484 Quedlinburg, Tel.: 03946 / 77949 - 0 und Fax 03946 / 77949 - 24

Auftraggeber : Gemeinde Hohe Börde

Vorhaben : V E R K E H R S K O N Z E P T
 Irxleben · Hermsdorf · Hohenwarsleben

Aufgestellt: 	

Anlagen

Nr.	Gegenstand	Maßstab
1	Verkehrsnachfrage Vormittag	1 : 15 000
2	Verkehrsnachfrage Nachmittag	1 : 15 000
3	Schwerlastverkehr der Knotenpunkte	1 : 15 000
4	Verkehrsqualität der Streckenbereiche	1 : 15 000
5	Ortsumfahrung B1 – Variante 1	1 : 10 000
6	Ortsumfahrung B1 – Variante 2	1 : 10 000
CD – nur digital		
7	Übersicht der Zählstellen	-
8	Standortblätter	-
9	ausgefüllten Zählblätter	-
10	Auswertung der Verkehrszählung	-
11	Ermittlung der Verkehrsqualität	-
12	Ergebnisse Befragung der Firmen	-
13	Verkehrsqualität der Knotenpunkte	-



Ingenieurbüro für Bauwesen Dipl.-Ing. Lars Deuter
beratender und bauvorlagenberechtigter Ingenieur

Mettestraße 19, 06484 Quedlinburg, Tel.: 03946 / 77949 - 0 und Fax 03946 / 77949 - 24

Auftraggeber : Gemeinde Hohe Börde

Vorhaben : V E R K E H R S K O N Z E P T
 Irlxleben · Hermsdorf · Hohenwarsleben

Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen	1
1.1.	Beschreibung des Untersuchungsgebiets	1
1.2.	Veranlassung des Projektes	2
2.	Untersuchung der Bestandssituation	4
2.1.	Erfassung der Verkehrsstärke	4
2.2.	Auswertung der Verkehrszählung	5
2.2.1	Karte 1 - Verkehrsnachfrage Vormittag & Karte 2 - Verkehrsnachfrage Nachmittag	5
2.2.2	Karte 3 - Schwerlastverkehr der Knotenpunkte	6
2.2.3	Karte 4 - Verkehrsqualität der Streckenbereiche	7
2.2.4	Verkehrsqualität der Knotenpunkte	8
3.	Ausgemachte Problemstellen und Verbesserungsvorschläge	9
3.1.	Wegweisung zu den Gewerbegebieten	9
3.2.	Schwerlastverkehr in Hohenwarsleben	10
3.3.	Lieververkehr Gewerbegebiet „Am Knühl“ in Hermsdorf	12
3.4.	Störfälle der Bundesautobahnen A2 und A14	15
4.	Zusammenfassung der Ergebnisse	18

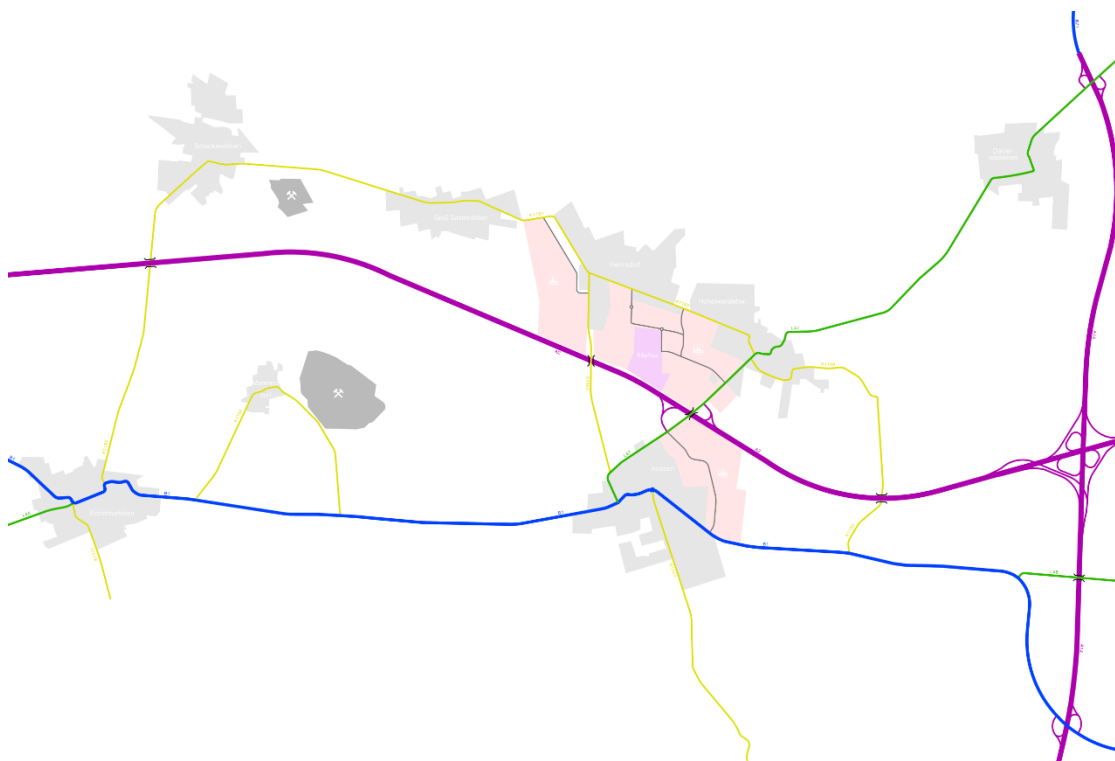
1. Grundlagen

1.1. Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Die Ortsteile Irxleben, Hermsdorf und Hohenwarsleben liegen im direkten Umfeld des Autobahnkreuzes A2 – A14, westlich von Magdeburg. Die Bundesautobahn A2 Richtung Hannover verläuft durch den betrachteten Siedlungsbereich und teilt diesen auf. Nördlich der Bundesautobahn befinden sich Hermsdorf und Hohenwarsleben, südlich gelegen befindet sich Irxleben.

Durch die Ortslage Irxleben führt die Bundesstraße B1, welche eine Verbindungs-Speiche zwischen der A2 (AS Magdeburg Stadtfeld) und der A14 (AS Burg-Zentrum) bildet.

Die Hauptverbindungsachse, der beiden durch die A2 getrennten Orte, bildet die Landesstraße L47. Diese führt von der Anschlussstelle zur A14 Dahlenwarsleben im Norden zur Anschlussstelle A2, welche sich im Zentrum des betrachteten Gebietes befindet. Weiter in Richtung Süden schließt die L47 an die Bundesstraße B1 in Irxleben an.



Die Beschreibung des überregionalen Straßennetzes verdeutlicht die Bedeutung der betrachteten Region für den Fernverkehr. Nicht zuletzt aufgrund der unmittelbaren Lage am Fernverkehrsnetz entwickelten sich in den Ortslagen mehrere große Gewerbegebiete (GE). Nördlich der Anschlussstelle zur A2 in Hohenwarsleben erstreckt sich das Gewerbegebiet „ElbePark“. Das Gewerbegebiet Irxleben erstreckt sich östlich der Ortschaft. Die Gewerbestraße Irxleben verbindet die B1 mit der L47. Das Gewerbegebiet „Am Knühl“ befindet sich am westlichen Rand der Ortslage Hermsdorf. Zudem befindet sich westlich des betrachteten Gebietes ein großes Steinwerk in Mammendorf, welches an die B1 anschließt.

1.2. Veranlassung des Projektes

In den vergangenen Jahren wurde durch die Bewohner der Ortslagen Irxleben, Hermsdorf und Hohenwarsleben ein zunehmender Anstieg des Verkehrsaufkommens wahrgenommen. Dies bezieht sich vor allem auf eine spürbare Zunahme des LKW-Verkehrs. Als Ursache für diese Situation werden die folgende Problemstellen vermutet:

- Der An- und Ablieferverkehr des GE „Am Knühl“ wird von der Anschlussstelle A2 Richtung Norden über die L47 in die Ortslage Hohenwarsleben fließen und von dort weiter in Richtung Hermsdorf über die Kreisstraße K1150. Die ausgeschilderte Wegführung zum Gewerbegebiet verläuft jedoch durch Irxleben nach Süden über die L47 und der K1163.
- Die L47 zwischen der AS A14 Dahlenwarsleben und der AS A2, welche durch die Ortslage Hohenwarsleben führt, wird durch den Fernverkehr zwischen den beiden Autobahnen stark belastet. Die Landesstraße weist in der Ortslage, aufgrund der bestehenden Bebauung, eine sehr geringe Fahrbahnbreite sowie mehrere sehr enge Kurvenbereiche auf und ist hierdurch für die Befahrung durch einen erhöhten Schwerlastverkehr ungeeignet.
- Der Lieferverkehr des Bergwerks Mammendorf verläuft über die B1 durch die Ortslage Irxleben.

Zudem nehmen die Störfälle auf den Bundesautobahnen A2 und A14, durch Unfälle oder Bauarbeiten immer weiter zu. Der Autobahnverkehr wird hierbei über die Ortslagen umgeleitet, wodurch es zu einer Totalüberlastung des Straßennetzes kommt.

Um den Zustand des bestehenden Verkehrsnetzes der Ortslagen Irxleben, Hermsdorf und Hohenwarsleben zu beurteilen und zu verbessern, wurde das Ingenieurbüro Lars Deuter durch die Gemeinde Hohe Börde Mitte 2020 beauftragt, ein Verkehrskonzept zu entwickeln.

Hierfür sollten zunächst die bestehenden Verkehrsanlagen verkehrstechnisch begutachtet werden (Begehung und Beobachtung der Bestandssituation). Ebenso sollte die tatsächliche Belastung des Verkehrsnetzes untersucht und ausgewertet werden. Auf Basis der Ergebnisse sollten dann die Problemstellen des Netzes herausgearbeitet werden. Schlussendlich sollten verschiedene Lösungsansätze zur Verbesserung der Verkehrsqualität erarbeitet werden.

2. Untersuchung der Bestandssituation

2.1. Erfassung der Verkehrsstärke

Um die tatsächliche Belastung des Verkehrsnetzes in den Ortslagen Irxleben, Hermsdorf und Hohenwarsleben zu ermitteln, wurde eine großräumige Verkehrszählung in dem Gebiet durchgeführt. Die manuelle Zählung erfolgte hierbei entsprechend den Vorgaben nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012). Für eine flächenhafte Beurteilung des Verkehrsnetzes wurden 28 Zählstellen ausgewiesen, wodurch die 13 relevantesten Knotenpunkte abgedeckt werden konnten. Um die Ergebnisse exakt miteinander vergleichen zu können und um ein möglichst genaues Abbild des Verkehrsverlaufs zu erhalten, erfolgen die Zählungen gleichzeitig mit bis zu 16 Zählern. Aufgrund der Größe des Gebietes wurde dies hierfür in zwei Teilbereiche unterteilt - zum einen das Gebiet Hermsdorf und Hohenwarsleben, nördlich der A2 und zum anderen das Gebiet Irxleben im Süden. Die Zählung erfolgte im Zeitraum 29. September bis zum 6. November 2020. Hierbei wurde jede Zählstelle an insgesamt 6 Wochentagen (zwei Dienstage, zwei Donnerstage und zwei Freitage) sowohl vormittags von 07:00 Uhr bis 09:00 Uhr als auch nachmittags von 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr untersucht.

Aufgrund der aufwendigen Verkehrszählung ergab sich eine große Datengrundlage, welche ein aussagekräftiges und in sich schlüssiges und vergleichbares Gesamtergebnis lieferte. Die Zählergebnisse wurden im Anschluss auf ihre Plausibilität hin untersucht und gefiltert. Zudem wurden die Ergebnisse mit den Zahlen der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2015 für die L47 und der B1 abgeglichen.

Zudem wurde eine freiwillige Befragung der ansässigen Firmen, von denen ein hoher Schwerlastverkehr angenommen wurde, durchgeführt. Die Befragung erfolgte durch einen zugesandten Fragebogen und bezog sich auf die Menge des regelmäßigen An- und Ablieferverkehrs sowie auf die übliche Route zum Fernverkehrsnetz. Die folgenden neun Firmen haben uns zugearbeitet:

- Ardagh Metal Beverage Germany GmbH (Hermsdorf)
- Cronenberger Steinindustrie (Mammendorf)

- Deutsche Doka Schalungstechnik GmbH (Hohenwarsleben)
- DPDgroup (Hermsdorf)
- Hövelmann Logistik GmbH&Co.KG (Hermsdorf)
- IFA Kardan GmbH (Irxleben)
- Jungheinrich Vertrieb Deutschland AG&Co.KG (Hohenwarsleben)
- Kuntze & Burgheim Textilpflege GmbH (Hermsdorf)
- METEC Metallbautechnik GmbH (Irxleben)

2.2. Auswertung der Verkehrszählung

Aus den gewonnenen Daten der großflächigen manuellen Verkehrszählung konnten verschiedene Verkehrswerte gewonnen werden.

Als Bemessungsgrundlage für die Ermittlung der Verkehrsqualität dient die Spitzenstunde, also das Stundenintervall indem die meisten Fahrzeuge gezählt wurden. Diese Spitzenstunde wurde sowohl für das Gesamtnetz und für jeden Knotenpunkt als auch für jeden Streckenbereich separat ermittelt. Zudem wurden verschiedene Berechnungsverfahren zur Bewertung der Verkehrsqualität entsprechend der Verfahren nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in unterschiedlichen grafischen Darstellungen aufbereitet welche im Folgenden beschrieben werden.

2.2.1 Karte 1 - Verkehrsnachfrage Vormittag & Karte 2 - Verkehrsnachfrage Nachmittag

Die Karte 1 stellt die ermittelte vormittägliche Spitzenstunde des Gesamtnetzes dar. Die Zahlen wurden am 5. November und vom 1. Oktober 2020 jeweils zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr erfasst.

Die Karte 2 wiederum stellt die ermittelte Spitzenstunde des Gesamtnetzes am Nachmittag dar. Diese wurde für die Ortslagen Hermsdorf und Hohenwarsleben am 5. November zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr erfasst. Für Irxleben wurden die Werte am 1. Oktober zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr ermittelt.

Die Breiten, der blau dargestellten, Streckenbereiche stellen das jeweilige Verkehrsaufkommen im Verhältnis zueinander dar. Je breiter der Streckenbereich dargestellt ist, umso mehr Fahrzeuge wurden für den jeweiligen Streckenbereich für beide Richtungen gezählt.

Die Größe der Pfeile stellen die Zählergebnisse je Richtung dar, wobei die blaue Zahl die Gesamtzahl der ermittelten Fahrzeuge (Leichtverkehr und Schwerlastverkehr) beschreibt. Die rote Zahl bzw. der rote Anteil des Pfeils stellt den Schwerlastanteil dar.

Generell lässt sich anhand der Grafiken erkennen, dass das Verkehrsaufkommen nachmittags höher als vormittags ist. Die höchsten Werte sind in den Streckenbereichen der L47 zwischen Irxleben und Hohenwarsleben sowie der Berliner Allee in Hohenwarsleben zu erkennen. Die Streckenbereiche der L47 und der K1150 in Hohenwarsleben weisen vergleichsweise geringe Verkehrsstärken auf. Ein Pendlerverkehr lässt sich vor allem auf der Bundesstraße B1 in Irxleben erkennen (vormittags in Richtung Magdeburg und nachmittags von Magdeburg kommend). Der ermittelte Schwerlastverkehr-Anteil ist im betrachteten Untersuchungsgebiet zwar erhöht, liegt aber im üblichen Rahmen von kleiner/gleich 10 % Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen.

2.2.2 Karte 3 - Schwerlastverkehr der Knotenpunkte

Die Karte 3 dient dazu, die Verteilung des Schwerlastverkehrs im Untersuchungsgebiet darzustellen. Als Datengrundlage für diese Darstellung wurden die Spitzenstunden der jeweiligen Knotenpunkte verwendet. Die einzelnen Zahlenwerte liegen somit höher als für die Betrachtung des Gesamtnetzes. Die Breite der roten Streckenabschnitte stellt die Verkehrsdichte des Schwerlastverkehrs für beide Richtungen dar (also die Anzahl der Lastkraftwagen und Sattelzüge).

Durch diese Auswertung lässt sich erkennen, dass sich der Schwerlastverkehr im Untersuchungsgebiet vor allem auf die L47 zwischen Hohenwarsleben und Irxleben konzentriert. Die Strecke der L47 Hohenwarsleben in Richtung Dahlenwarsleben ist ebenfalls belastet. Jedoch weist die K1150 Hohenwarsleben in Richtung Hermsdorf (GE „Am Knühl“) einen vergleichsweise geringen Schwerlastverkehr auf. Weiterhin verteilt sich der SV auf die B1 in Irxleben sowie der K1163 zwischen Irxleben und Hermsdorf.

Die Zahlenwerte aus der Grafik können mit den Eigenaussagen der Firmen aus der Befragung verglichen werden. Daraus ergibt sich, dass der Lieferverkehr der Firma Hövelmann Logistik GmbH & Co. KG ca. 25 % am Schwerlastverkehr der K1163 ausmacht. Die Firma Ardagh Metal Beverage Germany GmbH stellt ca. 35 % des SV-Verkehrs der K1163 dar. Der LKW-Verkehr der Cronenberger Steinindustrie Mammendorf würde bei dieser Vergleichsrechnung einen Anteil von ca. 12 % am SV der B1 sowie ca. 15 % am SV der L47 ausmachen. Diese Werte können jedoch allenfalls als Ansätze für weitere Untersuchungen angesehen werden, da die Datengrundlage auf freiwillig angegebene, nicht verifizierte Schätzungen der Firmen beruht.

2.2.3 Karte 4 - Verkehrsqualität der Streckenbereiche

Mit der Karte 4 soll die Verkehrsqualität der untersuchten Streckenbereiche je Richtung übersichtlich dargestellt werden. Für die Einschätzung der Verkehrsqualität eines Streckenbereiches bietet das HBS 2015, Teil Stadtstraßen, ein Berechnungsverfahren an. Die dabei ermittelte fahrstreifenbezogene Verkehrsdichte [Kfz/km] dient als Richtwert für die Beurteilung. Die Qualität des Verkehrsablaufes wird generell in 6 Qualitätsstufen unterteilt – von QSV A bis QSV F, wobei die Qualitätsstufe F die schlechteste Einordnung darstellt. In der Regel wird die Qualitätsstufe QSV D als ausreichend angesehen.

Als Ausgangswerte für die Berechnungen dienten die jeweiligen erfassten Spitzenstunden jeder gezählten Fahrtrichtung. Dies bedeutet, dass hierbei der höchste Wert maßgebend ist, welcher über den gesamten Zeitraum an der jeweiligen Zählstelle gezählt wurde. Es ist darauf hinzuweisen, dass das Verfahren nach HBS 2015 eine mögliche, den Verkehrsablauf beeinflussende, Linienführung (z.B. viele Kurven) sowie den Anteil des Schwerlastverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen nicht mitberücksichtigt.

Die Auswertung zeigt, dass der Großteil der untersuchten Streckenrichtungen eine Qualitätsstufe von QSV A (dunkelgrün) oder QSV B (hellgrün) aufweisen. Entsprechend der Definitionen nach HBS 2015 bedeutet dies, dass der Verkehrsfluss auf diesen Strecken frei bzw. nahezu frei ist. Lediglich die Fahrbahn der Gewerbestraße in Irxleben

von der L47 Richtung Süden sowie die Fahrbahn der L47 in Hohenwarsleben in Richtung Ortsausgang weisen eine so hohe Verkehrsdichte auf, dass diese in die Verkehrsqualitätsstufe QSV C (gelb) einzuordnen sind. Entsprechend der Definition bedeutet dies, dass die Bewegungsfreiheit der Fahrzeuge spürbar eingeschränkt ist – der Verkehrszustand ist jedoch stabil.

Somit lässt sich schlussfolgern, dass sich das betrachtete Verkehrsnetz, bezogen auf die Streckenbereiche, in einem guten Zustand befindet und zusätzliche Reserven aufweist.

2.2.4 Verkehrsqualität der Knotenpunkte

Zusätzlich zur Untersuchung der Strecken wurden die folgenden drei Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Qualität des Verkehrsablaufes entsprechend HBS 2015, Teil Stadtstraßen, hin beurteilt:

- Kreuzung K1150 (Neue Str.) / K1163 (Irxleber Str.) in Hermsdorf
- Einmündung K1150 (Abendstr.) zur L47 (Irxlebener Str.) in Hohenwarsleben
- Einmündung K1163 (Irxleber Str.) zur L47 (Abenstr.) in Irxleben

Die Qualität eines Knotenpunktes wird über die ermittelte, mittlere Wartezeit [s] der Verkehrsteilnehmer zugeordnet. Als Datengrundlage dienten die ermittelten Spitzenstunden der jeweiligen Knotenpunkte.

Nach den Berechnungen weisen alle drei Knotenpunkte eine Qualitätsstufe von mindestens QSV B auf. Die Wartezeiten werden, entsprechend der Definition, als gering angesehen.

3. Ausgemachte Problemstellen und Verbesserungsvorschläge

3.1. Wegweisung zu den Gewerbegebieten

Die Annahme, dass der Lieferverkehr zum GE „Am Knühl“ über die L47 und der K1150 durch die Ortslage Hohenwarsleben verläuft, konnte durch die Untersuchungen nicht bestätigt werden. Entsprechend der Auswertung der ausgeschilderten Wegführung erfolgt der Zubringerverkehr von der Anschlussstelle zur A2 in der Regel in Richtung Süden über die L47 und weiter über die K1163 hin zum GE „Am Knühl“. Ein teilweiser Lieferverkehr des Gewerbegebietes Hermsdorf über das GE „ElbePark“ ist ebenfalls möglich.

Jedoch fiel bei der Untersuchung des Verkehrsnetzes auf, dass die Ausschilderung der verschiedenen Gewerbegebiete an der Auf- und Abfahrt in Richtung Hannover als irritierend wahrgenommen werden könnte:



An der Einmündung zur L47 wird lediglich das GE „ElbePark“ in Hohenwarsleben ausgeschildert. Weiterhin wird die Ortslage Irxleben Richtung links ausgeschildert. Ein möglicher Hinweis zum GE „Am Knühl“ in Hermsdorf bietet lediglich die Werbetafel. Diese weist jedoch nach rechts in Richtung Hohenwarsleben und nicht wie vorgesehen in Richtung Süden. Hierdurch könnte es vorkommen, dass ortsunkundige Fernfahrer fälschlicherweise in Richtung Hohenwarsleben abbiegen.

An der Auf- und Abfahrt in Richtung Magdeburg sind alle drei Gewerbegebiete ausgeschildert. Die Beschilderung verteilt sich jedoch auf drei Tabellenwegweiser, welche sich rechts- und linksseitig der Einmündung Gewerbestraße befinden.



Im restlichen Untersuchungsgebiet wird die Ausschilderung der verschiedenen Gewerbegebiete als übersichtlich und verständlich angesehen.

Die Neuordnung und Neuorganisation der wegweisenden Beschilderung an den Auf- und Abfahrten der A2 stellt eine kostengünstige Verbesserungsmaßnahme für den Verkehrsablauf im Untersuchungsgebiet dar.

3.2. Schwerlastverkehr in Hohenwarsleben

Bereits im Vorfeld des Projektes wurde der Querschnitt sowie der Streckenverlauf der L47 in der Ortschaft Hohenwarsleben als mögliche Problemstelle des Verkehrsnetzes ausgemacht. Die Landesstraße weist in der Ortschaft mehrere enge Kurven auf, welche zudem durch die dichte Bebauung und des zum Teil starken Längsgefälles schwer einsehbar sind. Hierdurch ist der Streckenbereich, vor allem für den Schwerlastverkehr, schwierig zu befahren. Eine Schleppkurvenanalyse verdeutlicht die schwierigen Platzverhältnisse, vor allem bei möglichem Gegenverkehr.



Vor Ort wird die Situation durch die Schadstellen an den Bordsteinen bestätigt.



Zwar weist die durchgeführte Verkehrszählung keinen überdurchschnittlichen Schwerlastverkehr für den Bereich auf, jedoch kann gesagt werden, dass die Strecke generell für den Schwerlastverkehr ungeeignet ist.

Eine Verbreiterung des Straßenquerschnittes oder eine Anpassung des Streckenverlaufs ist aufgrund der gewachsenen dichten Bebauung nicht möglich. Als mögliche Lösung der Situation wird ein Verkehrsverbot des Schwerlastverkehrs für den Streckenbereich der L47 von der AS Dahlenwarsleben bis zur Ortslage Hohenwarsleben vorgeschlagen. Dies könnte durch die Festlegung des Durchgangsverbots für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t erreicht werden. Das Verbot könnte durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ oder „Durchgangsverkehr“ ergänzt werden. Mit

dem Zusatzschild „Durchgangsverkehr“ würde neben dem Anliegerverkehr auch der regionale Lieferverkehr im Umkreis von 75 km zugelassen werden.



VZ-253



VZ-1053-33



VZ-803



VZ-1053-36

Ein solche Beschränkung der Befahrbarkeit kann durch die verantwortliche Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Abs. 9 StVO für aufgrund folgender Ursachen angeordnet werden:

- zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen (BImSchG)
- aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
- bei erheblichen Auswirkungen mautfluchtbedingter veränderter Verkehrs-Verhältnisse

Die Beantragung eines solchen Durchfahrtsverbotes wurde bereits im Verlauf des Projektes durch die Gemeinde Hohe Börde veranlasst.

3.3. Lieferverkehr Gewerbegebiet „Am Knühl“ in Hermsdorf

Über die Einmündung der K1163 zur L47 (Abendstraße) in Irxleben fließt ein Großteil des Lieferverkehrs vom GE „Am Knühl“ in Hermsdorf zum Fernverkehrsnetz. Der Knotenpunktweist einen spitzwinkligen Abbiegeverlauf auf, wodurch dieser vom Schwerlastverkehr befahren werden kann, ohne die Gegenfahrbahn zu beanspruchen.



Die, mithilfe einer Schleppkurvenanalyse dargestellte, Situation bestätigt sich vor Ort durch Überfahrtsuren auf dem Bankett im Innenbogenbereich.

Durch die geometrische Optimierung des Knotenpunktes kann dieser für den Schwerverkehr besser befahrbar gestaltet werden. Hierbei gibt es mehrere Möglichkeiten. Die Aufweitung des Innenbogenbereiches, z.B. durch den Anbau eines überfahrbaren Pflasterstreifens, stellt die kostengünstigste Optimierung dar. Eine effektvollere, jedoch auch aufwendigere Lösung stellt der Umbau des Knotenpunktes hin zu einer rechtwinkligen Einmündung dar.



Hierbei wäre auch die Anordnung eines Rechtsabbiegerstreifens auf der L47 denkbar.

Dieser Verbesserungsvorschlag wurde am 29.03.2022 bei einem gemeinsamen Besprechungstermin der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) vorgestellt. Hieraus ergab sich, dass die geometrische Optimierung des Knotenpunktes eine Unterhaltungsmaßnahme der Landesstraße darstellt. Die Umsetzung der Maßnahme soll in Absprache mit der zuständigen Straßenmeisterei Ebendorf erfolgen.

Als eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung des Lieferverkehrs in Richtung Gewerbegebiet „Am Knühl“ wurde die Erschließung des Gebietes über das GE „ElbePark“ erarbeitet. Hierbei würde der Zulieferverkehr zukünftig von der A2 über die L47 in Richtung Norden zur Berliner Allee und weiter in das GE „ElbePark“ geführt werden. Das vorhandene Straßennetz bietet einen ausreichenden Ausbaugrad um die Mehrmenngen an Schwerlastverkehr aufzunehmen. Die Erschließung des GE „An Knühl“ würde dann durch eine neu herzustellende Verbindung zur K1163 (Irxleber Str.) erfolgen.



Durch diesen großräumigeren Verbesserungsvorschlag könnte der Schwerlastverkehr in der Ortslage Irxleben reduziert werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird jedoch aufgrund des hierfür notwendigen Grunderwerbs der Kleingartensiedlung als schwierig erachtet.

3.4. Störfälle der Bundesautobahnen A2 und A14

Wie bereits im Vorfeld beschrieben, stellen Störfälle durch Unfälle oder Bauarbeiten auf den angrenzenden Autobahnen A2 und A14 eine Hauptbelastung des betrachteten Verkehrsnetzes dar. Solche Situationen treten im Untersuchungsgebiet immer häufiger auf.

Die ausgeschilderten Bedarfsumleitungen führen über die Bundesstraße B1 sowie über die L47 und der Gewerbestraße in Irxleben.

Entsprechend den Werten der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2015 weist die A14 für den betrachteten Bereich je nach Richtung eine Bemessungsverkehrsstärke von 1.000 Kfz/h bis zu 2.450 Kfz/h auf – für die A2 bei Irxleben werden sogar Werte

von 3.800 Kfz/h bis zu 4.140 Kfz/h angegeben. Diese Werte stellen ein Vielfaches (mindesten 5-faches) dar, im Vergleich zu den aus der Verkehrszählung gewonnenen durchschnittlichen Verkehrszahlen. Eine Beaufschlagung des für den Normalfall ausreichend dimensionierten Straßennetzes mit diesen umgeleiteten Verkehrsmengen führt unweigerlich zu einer Überlastung. Die ermittelte Verkehrsqualität der Strecke reduziert sich hierbei von QSV B auf die schlechteste Stufe QSV F.

Im Störfall der Autobahnen ergeben sich somit immer häufiger starke Staubbildungen auf den Hauptverkehrswegen B1, L47 und Gewerbestraße Irxleben, welche sich auch auf die angrenzenden Straßen auswirken.

Um die Ortslage Irxleben zukünftig von dem umgeleiteten Fernverkehr der Autobahnen zu entlasten ist eine Ortsumgehung der B1 denkbar. Diesbezüglich wurden in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Hohe Börde verschiedene mögliche Trassenführungen besprochen. In diesem Zusammenhang wurde konsequenterweise ebenfalls eine mögliche OU der Ortschaft Eichenbarleben angedacht. Als Ergebnis stellten sich folgende zwei Varianten einer OU bei Irxleben heraus:

- Ortsumfahrung B1 - Variante 1

Bei dieser Variante würde die Bundesstraße nördlich an der Ortslage Irxleben vorbeigeführt werden. Die Ortsumgehung würde zum Teil parallel zur Autobahn A2 und unterhalb des Brückenbauwerkes der L47 verlaufen. Das Brückenbauwerk müsste dementsprechend erweitert werden. Am Auf- und Abfahrtsbereich der A2 in Richtung Magdeburg würde eine Anschlussstelle entstehen um den umgeleiteten Fernverkehr ohne Durchfahrt der Ortschaft auf die Autobahn zu führen. Ein weiterer Knotenpunkt würde an der K1163 entstehen, wodurch das GE „Am Knühl“ an das Fernverkehrsnetz angeschlossen werden würde. Der innerörtliche Streckenbereich der Bundesstraße würde hierbei zur Gemeindestraße umgewidmet werden.

- Ortsumfahrung B1 - Variante 2

Die Variante 2 stellt eine abgewandelte Kompromisslösung zur ersten Variante dar. Die Variante sieht vor, den Verlauf der Bundesstraße auf die Gewerbestraße in Irxleben

umzulegen. Die Gewerbestraße bietet für die geplante Umwidmung zur Bundesstraße einen ausreichenden Querschnitt. Beginnend ab dem Knotenpunkt mit der L47 würde die Umgehung, ähnlich wie in Variante 1, hergestellt werden. Auch diese Variante sieht die Umwidmung der innerörtlichen Bundesstraße zur Gemeindestraße vor. Durch diese Variante kann der Schwerlastverkehr um den Siedlungsbereich der Ortslage Irxleben herumgeleitet werden. Zudem entfällt der umständliche Umbau des Brückenbauwerkes im Zuge der L47.

Diese beiden Varianten wurden am 29.03.2022 bei der Landesstraßenbaubehörde bezüglich der Umsetzung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorbesprochen. Demnach ist die Einreichung eines Antrags auf eine zukünftige Aufnahme in den BVWP jederzeit möglich – das aktuelle festgesetzte Programm läuft bis 2030.

Ein positiver Entscheid bezüglich der Aufnahme der Ortsumgehung entsprechend Variante 1 wird, aufgrund der im weiteren Umfeld bereits geplanten Maßnahmen, als unwahrscheinlich angesehen. Somit gilt dies auch für die mögliche Ortsumfahrung der Ortschaft Eichenbarleben.

Die Kompromiss-Variante 2 wird durch das LSBB generell als vorstellbar angesehen - eine Übernahme des neu herzustellenden Trassenverlaufs der B1 durch den Bund ist jedoch unwahrscheinlich. Der Grund hierfür liegt in der daraus resultierenden Verlängerung der Teilstrecke, was eine Erhöhung des Unterhaltungsaufwandes bedeuten würde.

Die Machbarkeit der Variante 2 wird zum jetzigen Zeitpunkt innerhalb der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt geprüft.

Somit stellt sich die Variante 2 der Ortsumgehung Irxleben der Bundesstraße B1 als weiter zu verfolgende Lösung dar. Bei einer möglichen zukünftigen Erweiterung des Gewerbegebietes Irxleben in Richtung Westen würde der geplante neue Streckenabschnitt als Erschließungsstraße dienen. Die vorhandene Gewerbestraße könnte somit erweitert werden. Für die Umsetzung der Maßnahme ist es vorstellbar, Mittel zur Förderung des Baus von Gewerbestraßen zu beantragen.

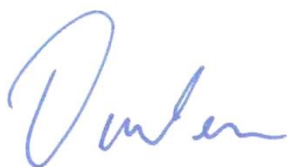
4. Zusammenfassung der Ergebnisse

Die vorliegenden Untersuchungen zeigen, dass die Ortslagen Irxleben, Hermsdorf und Hohenwarsleben ein erhöhtes Schwerlastverkehr-Aufkommen aufweisen. Die Ursache hierfür ist in der zentralen und unmittelbaren Lage des Untersuchungsgebiets im Fernverkehrsnetz zu finden. Hieraus resultierend, bildeten sich mehrere weiträumige Gewerbegebiete mit dem entsprechenden An- und Ablieferungsverkehr.

Die Untersuchungen zeigen auch, dass das bestehende Hauptverkehrsnetz der Ortschaften für die aktuelle Verkehrsnachfrage ausreichend dimensioniert ist. Ein Problem stellt der Streckenbereich der L47 in der Ortslage Hohenwarsleben dar, welcher für den Schwerlastverkehr generell als ungeeignet anzusehen ist. Als Lösung wird dort ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr verfolgt.

Weitere mögliche Verbesserungsvorschläge des Bestandsnetzes sind die Erneuerung der wegweisenden Beschilderung an der Anschlussstelle A2 vor sowie die geometrische Neugestaltung des Knotenpunktes L47/K1163 in Irxleben.

Als größtes Problem für das Verkehrsnetz der betrachteten Ortslagen stellen sich die zunehmenden Störfälle auf den Bundesautobahnen A2 und A14 heraus. Durch den umgeleiteten Fernverkehr wird das Bestandsnetz immer wieder überlastet. Als Lösung für dieses Problem wird eine teilweise Ortsumgehung der B1 bei Irxleben angestrebt (Variante 2). Die Umwidmung des geplanten neuen Streckenverlaufs zu einer Bundesstraße und somit die Schaffung einer „wirklichen“ Ortsumgehung gestaltet sich jedoch als schwierig. Aus diesem Grund ist die Umsetzung dieser wichtigen Maßnahme zu diesem Zeitpunkt wohl nur auf Gemeindeebene realisierbar.



aufgestellt:

i.A. Daniel Janorschke, Juni 2022