

Verkehrsversuch Faßstraße Dortmund

Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün

Dortmund, 25.10.2016

Gliederung

1. Der Verkehrsversuch an der Fußstraße
2. Methodik der Verkehrserhebung
3. Ergebnisse der Verkehrserhebung
4. Verkehrsbeobachtungen
5. Methodik der Fahrtzeitmessung
6. Ergebnisse der Fahrtzeitmessung
7. Unfallanalyse
8. Fazit



Der Verkehrsversuch an der Faßstraße

Der Verkehrsversuch an der Faßstraße

- über 450 m zwischen Alfred-Trappen-Straße im Norden und Hermannstraße im Süden Einrichtung eines überbreiten Fahrstreifens mit einer Breite von 4,75 m pro Richtung
- Errichtung eines Radfahrstreifens mit einer Breite von 1,75 m pro Richtung
- Tempo 30 im Mittelabschnitt
- Besondere Verkehrsschilder weisen auf die Verkehrsregelung hin
- Neue Erschließung des Stiftsplatzes
- Beginn am 17.05.2016

Die wesentlichen Merkmale des Umbauentwurfs werden abgebildet.

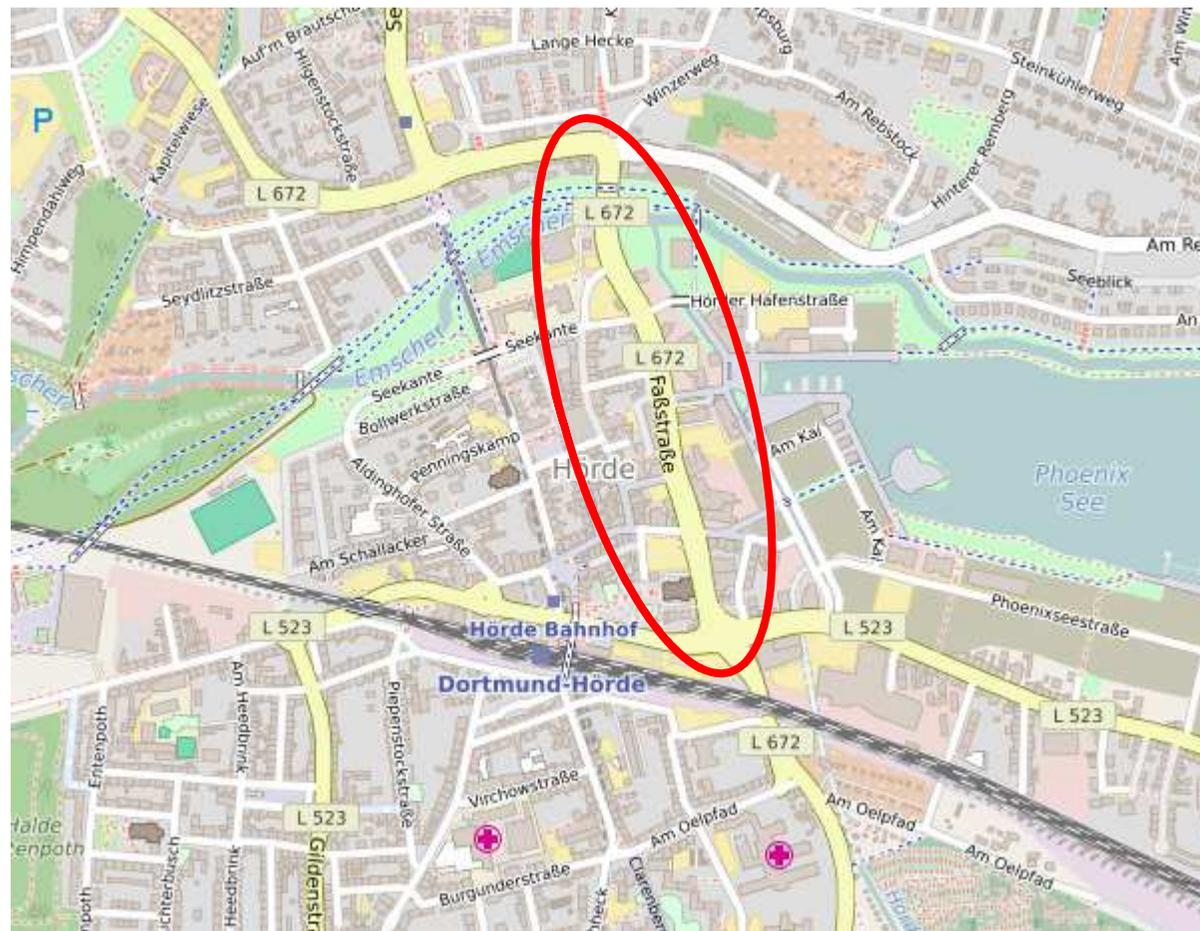


Methodik der Verkehrserhebung

Methodik der Verkehrserhebung

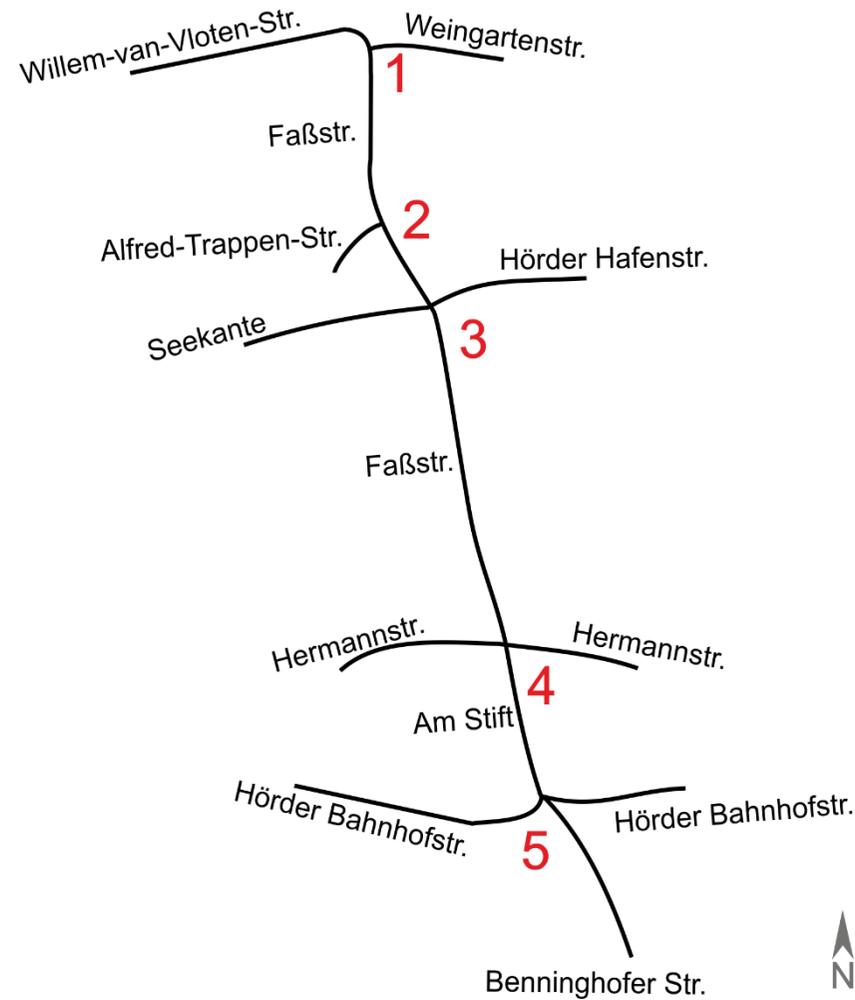
- Mit Videokameras
- An fünf Knotenpunkten
- An zwei Tagen (Donnerstag und Freitag), jeweils 24 h
- Vor Einrichtung Verkehrsversuch: 27. / 28. 08. 2015
- Nach Einrichtung Verkehrsversuch: 23. / 24. 06. 2016

Methodik der Verkehrserhebung Untersuchungsgebiet



Methodik der Verkehrserhebung

Untersuchte Knotenpunkte

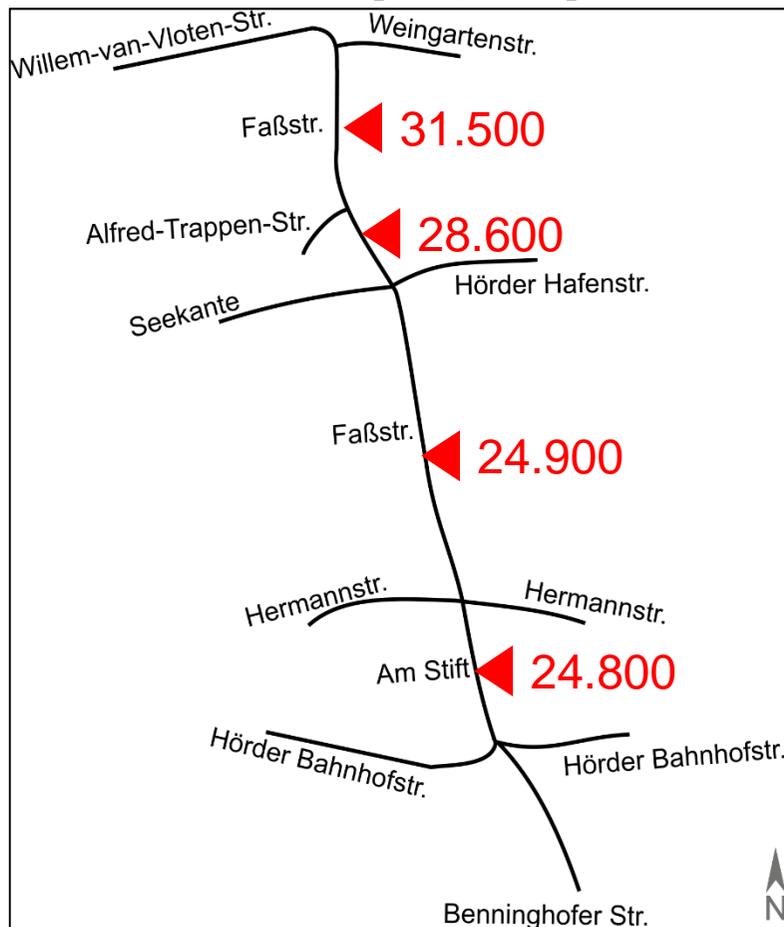




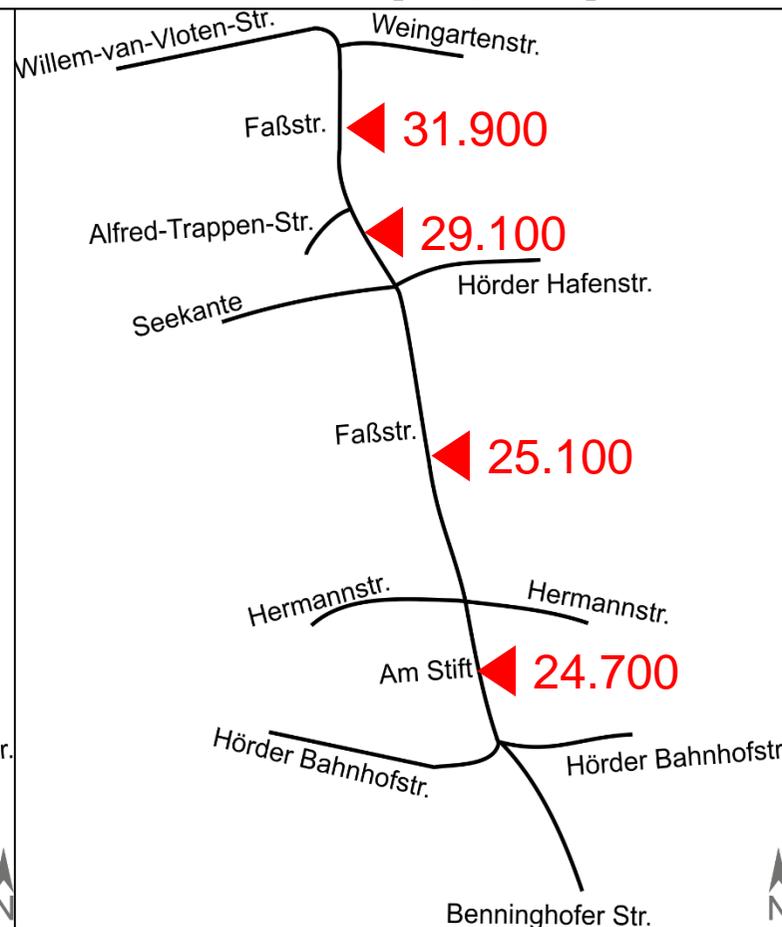
Ergebnisse der Verkehrserhebung

Ergebnisse der Verkehrserhebung Vergleich der Zählungen 2015/2016 - Donnerstag

Do. 27.08.2015 [Kfz/24h]

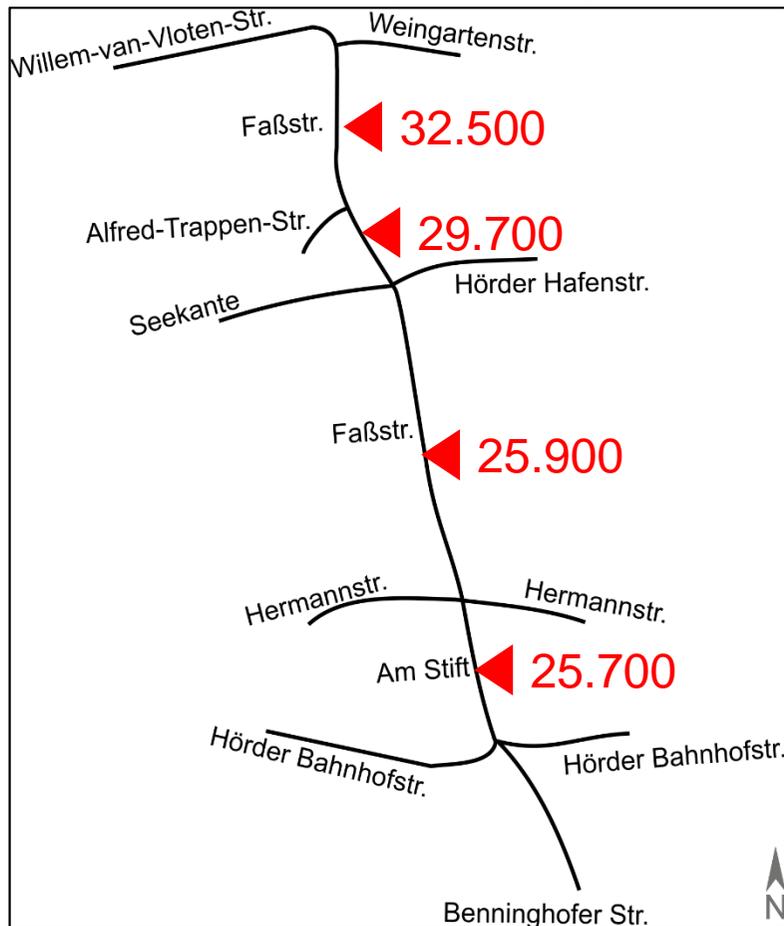


Do. 23.06.2016 [Kfz/24h]

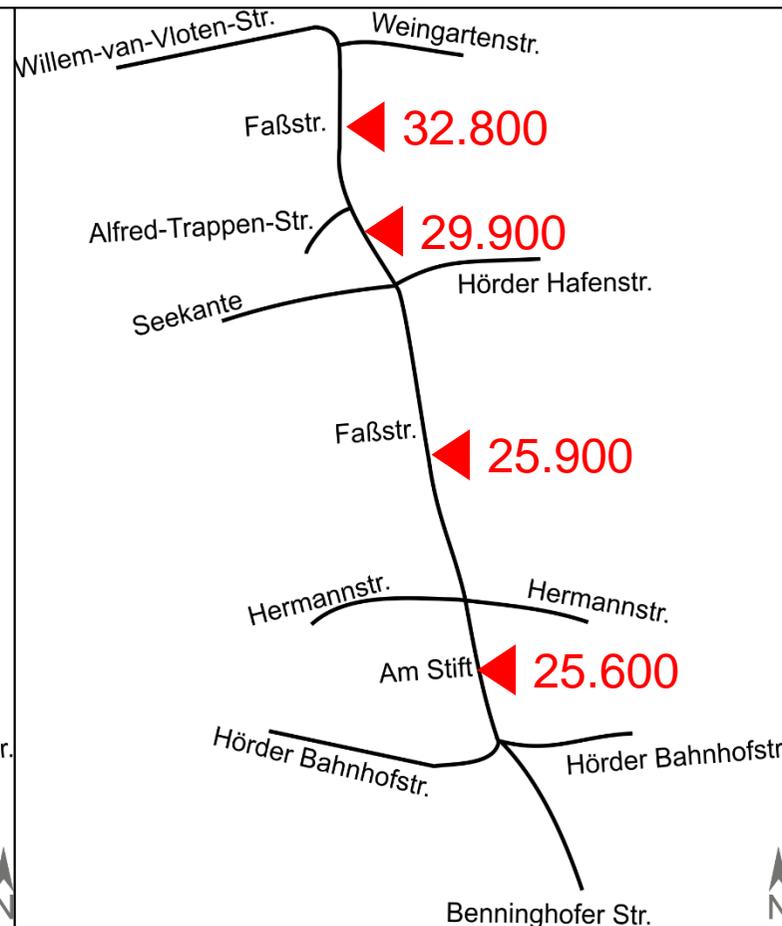


Ergebnisse der Verkehrserhebung Vergleich der Zählungen 2015/2016 - Freitag

Frei. 28.08.2015 [Kfz/24h]



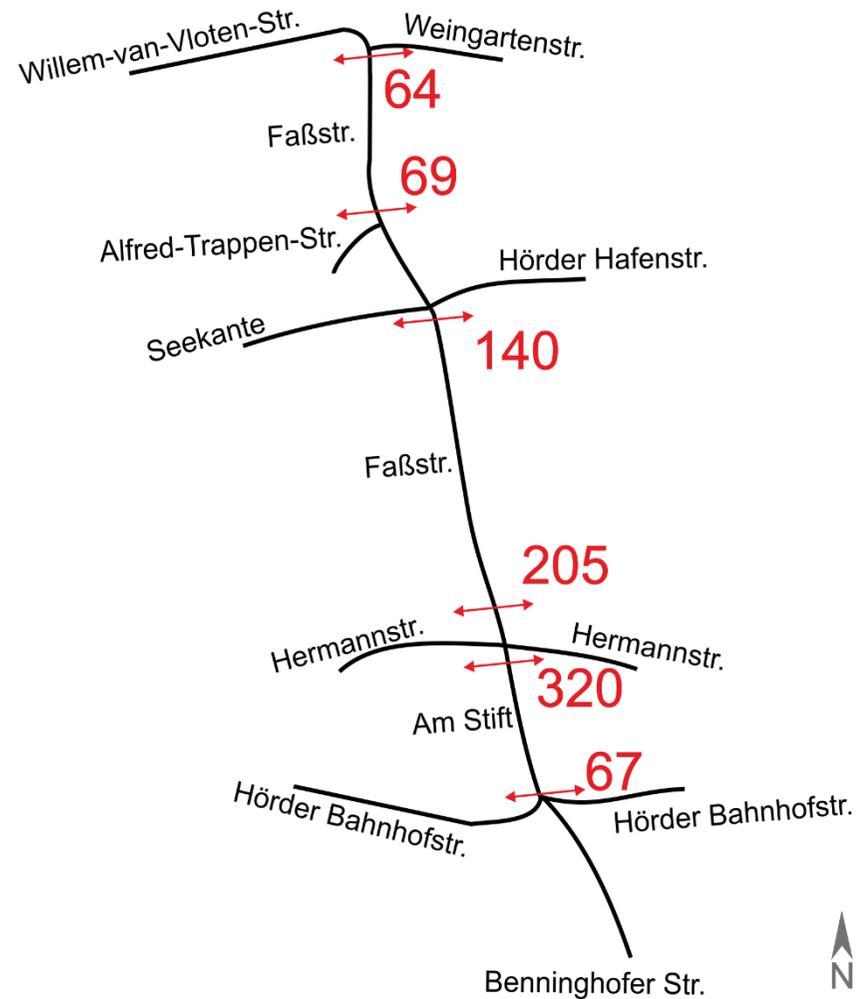
Frei. 24.06.2016 [Kfz/24h]



Ergebnisse der Verkehrserhebung Fußgängerquerungen

Fußgängerfurten:

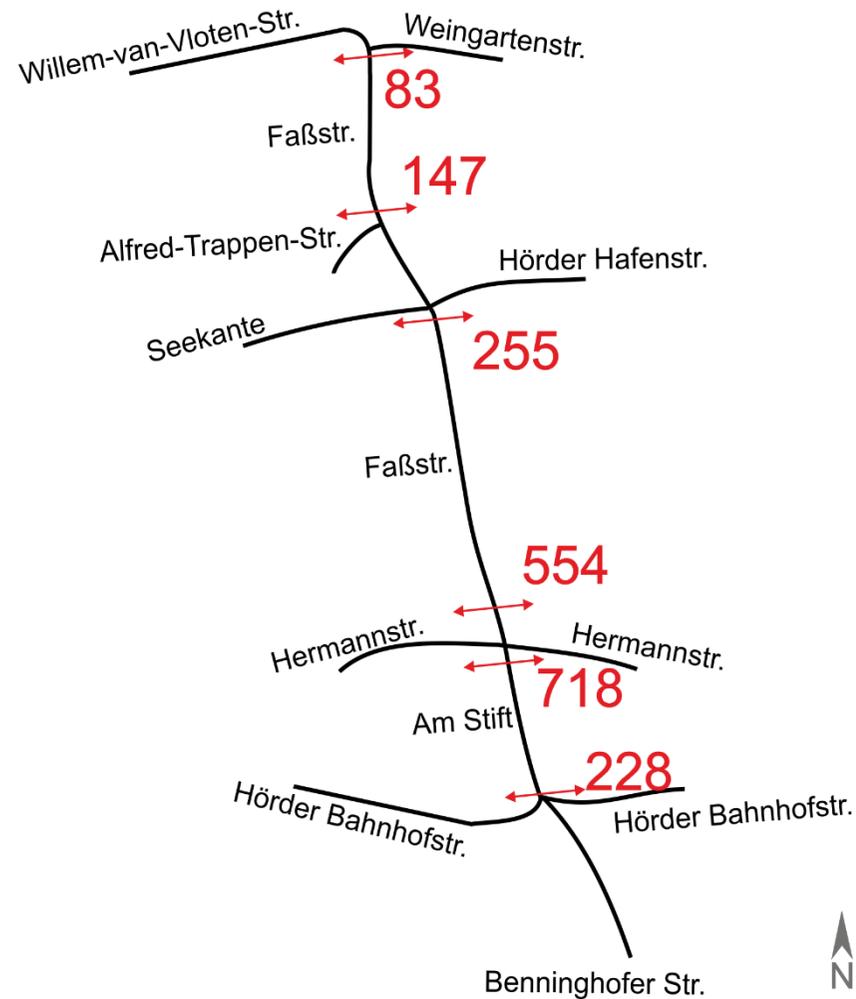
- Do 27.08.2015
- 15:00-19:00



Ergebnisse der Verkehrserhebung Fußgängerquerungen

Fußgängerfurten:

- Do 23.06.2016
- 15:00-19:00



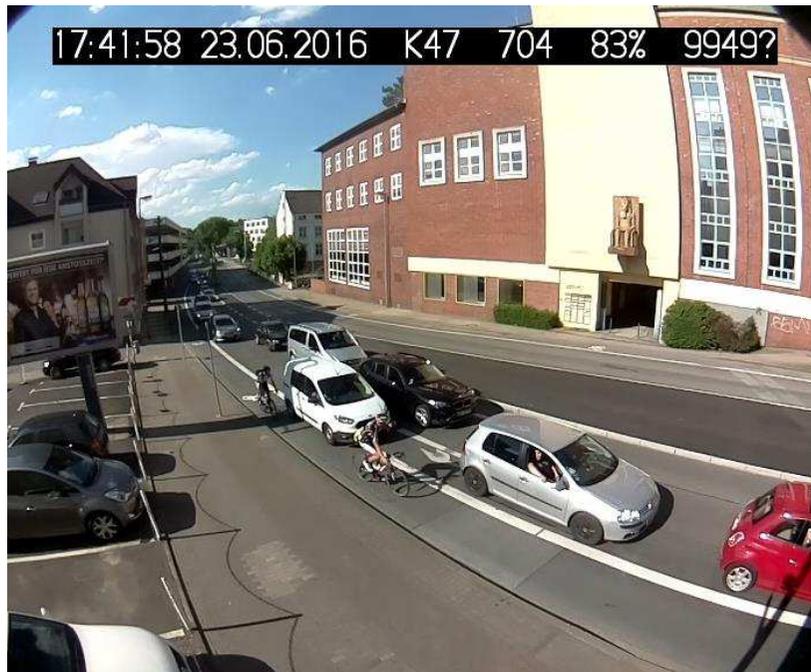


Verkehrsbeobachtungen

Verkehrsbeobachtungen Fahrverhalten im verengten Bereich



Verkehrsbeobachtungen Fahrverhalten im verengten Bereich



Verkehrsbeobachtungen

Fahrverhalten durch Fahrbahnverengung

Uhrzeit	Überfahrungen [Kfz]	Verkehrsaufkommen in Fahrtrichtung Süden [Kfz/h]	Rad auf Gehweg	Rad auf Radweg
6.00-7.00	9	241	0	1
7.00-8.00	66	511	1	3
8.00-9.00	90	569	1	5
9.00-10.00	100	550	0	2
15.00-16.00	147	840	1	10 (1 Krad)
16.00-17.00	120	945	0	3 (1 Krad)
17.00-18.00	109	946	0	6
18.00-19.00	94	874	0	9



Methodik der Fahrtzeitmessung

Methodik Fahrtzeitmessung

- Drei Routen mit verschiedenen Wendepunkten
- Gleichzeitig vier Pkw im Einsatz
- Pkw mit GPS-Tracker ausgestattet

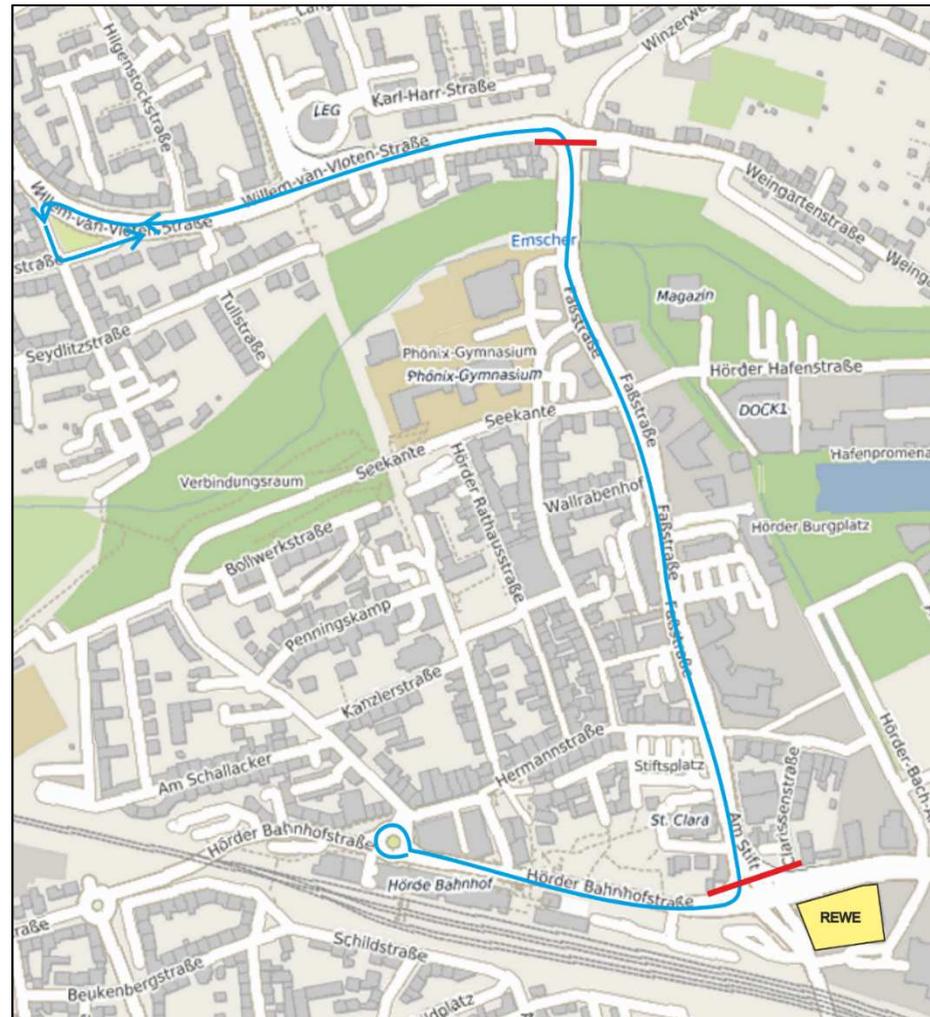
Methodik Fahrtzeitmessung

Erhebungszeiträume:

- Donnerstag, 23.06.2016, 7.00-9.00 Uhr (98 Fahrten)
- Donnerstag, 23.06.2016, 10.00-12.00 Uhr (102 Fahrten)
- Donnerstag, 23.06.2016, 15.30-17.30 Uhr (87 Fahrten)
- Freitag, 24.06.2016, 14.30-16.30 Uhr (90 Fahrten)

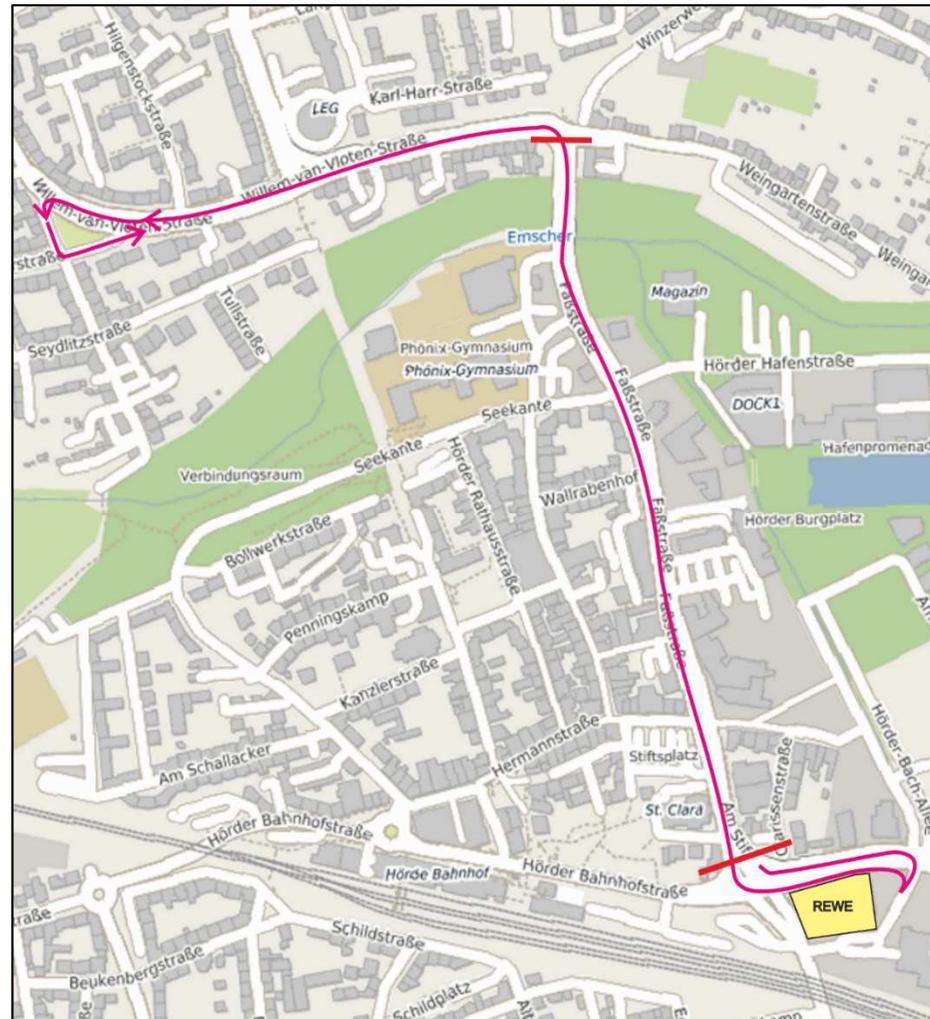
Methodik Fahrtzeitmessung

Route 1



Methodik Fahrtzeitmessung

Route 2





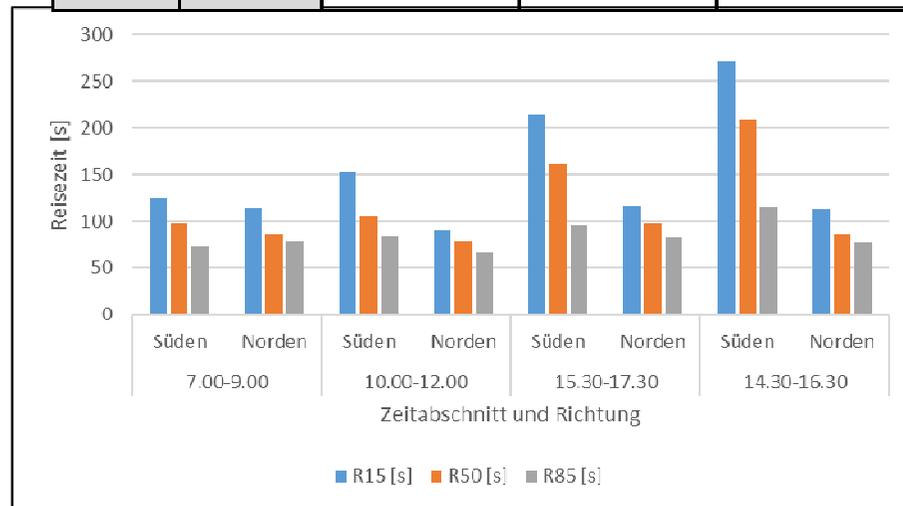
Ergebnisse der Fahrtzeitmessung

Ergebnisse Fahrtzeitmessung

Fahrtzeit je Zeitabschnitt

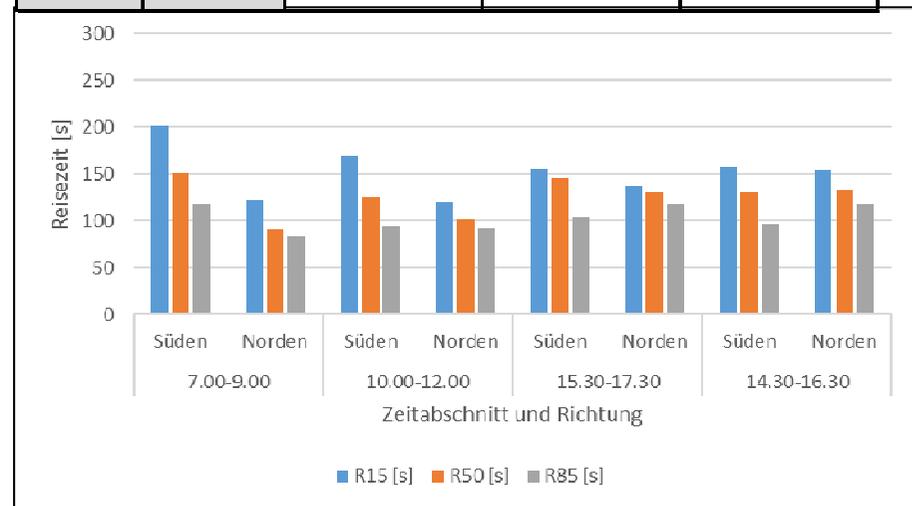
Messfahrten 2015

Zeitraum	Richtung	Fahrzeit		
		R ₁₅ [s]	R ₅₀ [s]	R ₈₅ [s]
7.00-9.00	Süden	125	97	73
	Norden	114	87	78
10.00-12.00	Süden	152	105	84
	Norden	91	79	67
15.30-17.30	Süden	214	162	95
	Norden	117	98	83
14.30-16.30	Süden	272	209	116
	Norden	113	87	77

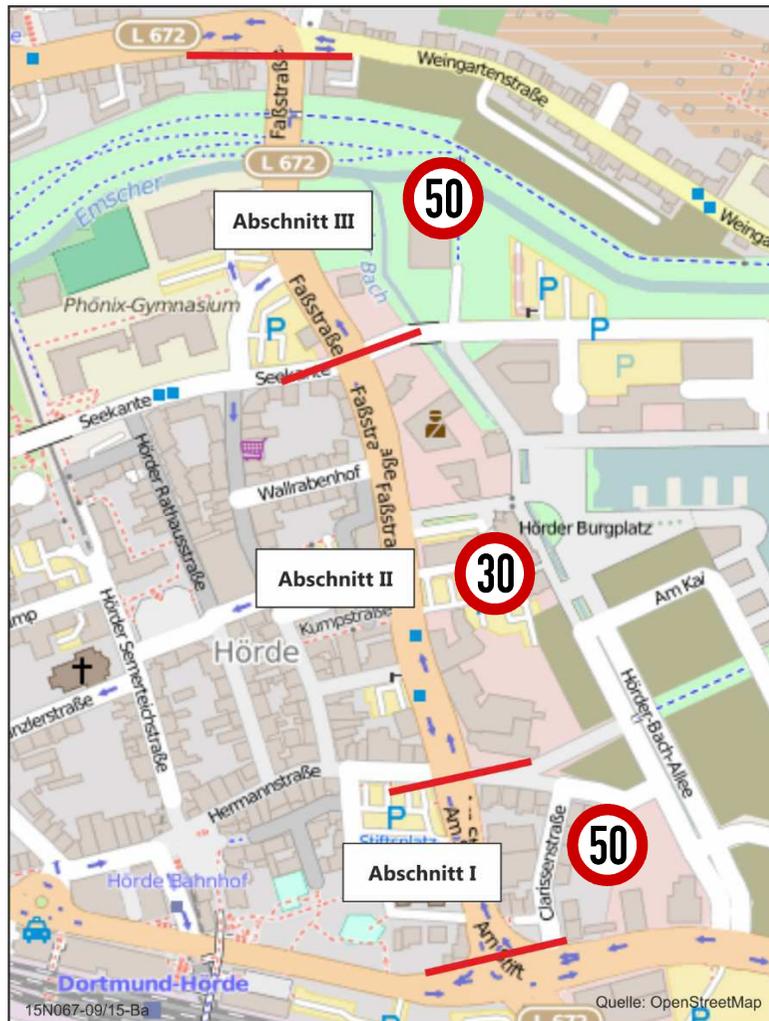


Messfahrten 2016

Zeitraum	Richtung	Fahrzeit		
		R ₁₅ [s]	R ₅₀ [s]	R ₈₅ [s]
7.00-9.00	Süden	201	152	118
	Norden	122	91	84
10.00-12.00	Süden	169	125	94
	Norden	120	101	92
15.30-17.30	Süden	155	145	104
	Norden	137	130	118
14.30-16.30	Süden	157	130	97
	Norden	154	133	118



Ergebnisse Fahrtzeitmessung Einteilung in Abschnitte



- Erhöhung der Fahrtzeit in den Abschnitten II und III
- Im Abschnitt I keine Auswirkung

Ergebnisse Fahrtzeitmessung

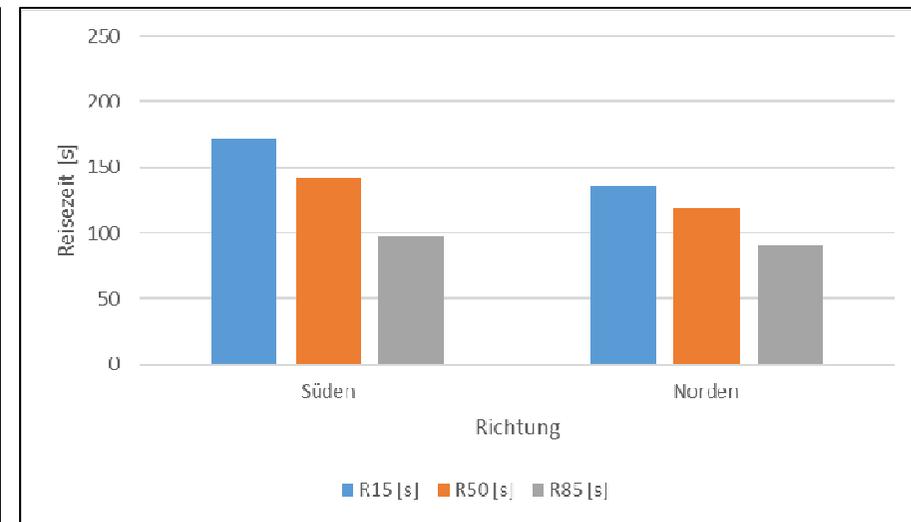
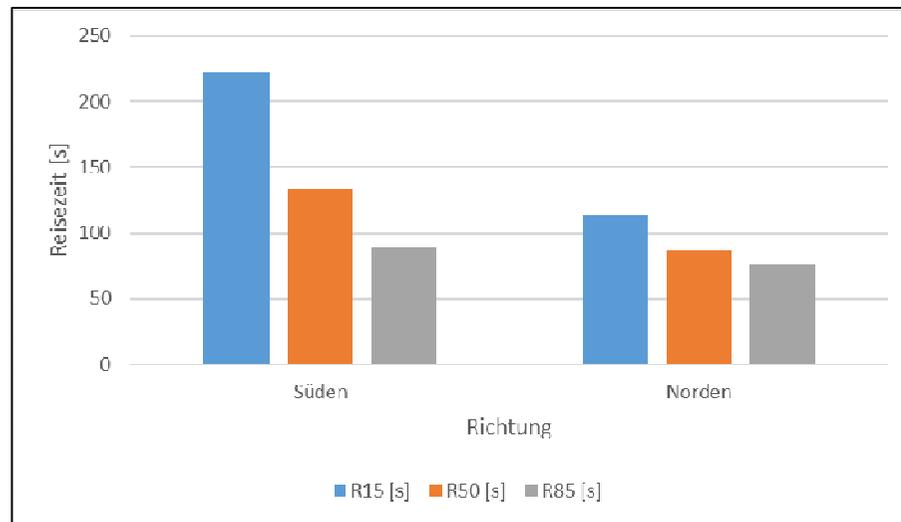
Vergleich Fahrtzeit

Messfahrten 2015

Richtung	Fahrzeit		
	R ₁₅ [s]	R ₅₀ [s]	R ₈₅ [s]
Süden	222	134	89
Norden	113	87	76

Messfahrten 2016

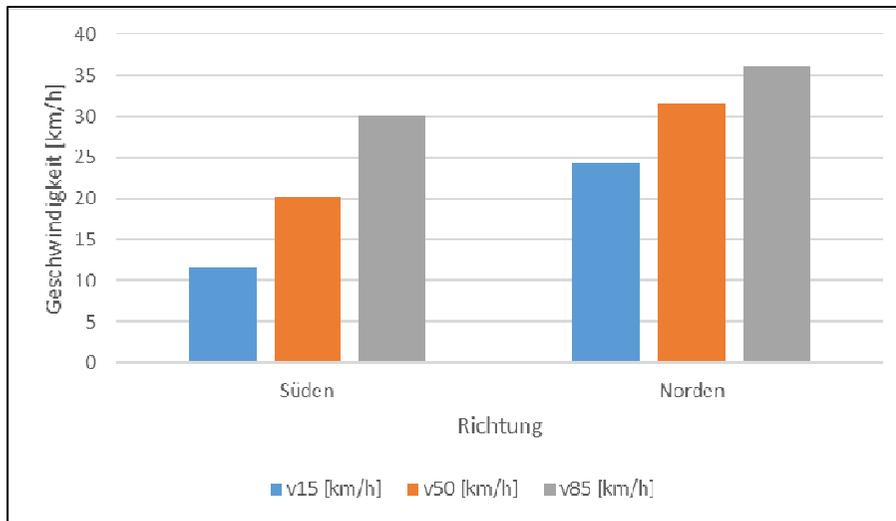
Richtung	Fahrzeit		
	R ₁₅ [s]	R ₅₀ [s]	R ₈₅ [s]
Süden	172	142	97
Norden	136	119	90



Ergebnisse Fahrtzeitmessung Vergleich Geschwindigkeit

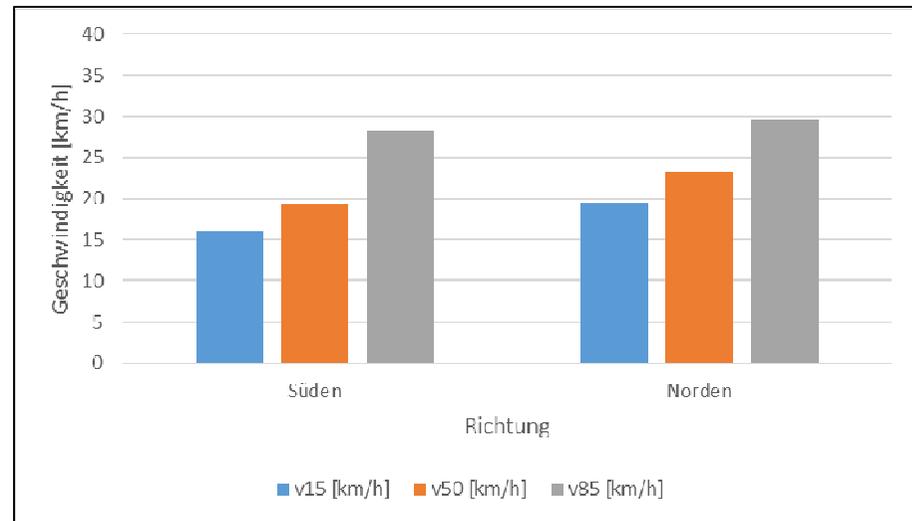
Messfahrten 2015

Richtung	Geschwindigkeit		
	v ₁₅ [km/h]	v ₅₀ [km/h]	v ₈₅ [km/h]
Süden	11	20	30
Norden	24	32	36



Messfahrten 2016

Richtung	Geschwindigkeit		
	v ₁₅ [km/h]	v ₅₀ [km/h]	v ₈₅ [km/h]
Süden	16	19	28
Norden	20	23	30



Ergebnisse Fahrtzeitmessung

- Erhöhung der mittlere Fahrtzeit in Fahrtrichtung Norden um rd. 30 Sekunden, dies entspricht einer Verlängerung der Fahrtzeit um rd. ein Drittel
- in Fahrtrichtung Süden kaum Auswirkungen, da Fahrtzeit in Richtung Süden stark durch den Knotenpunkt Hörder Bahnhofstraße beeinflusst ist. Hier überlagert sich die Verringerung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit mit einer Verbesserung der Signalsteuerung.



Unfallanalyse

Unfallanalyse

Unfallkategorie	Anzahl vor Verkehrsversuch Jan 14 - April 16	Anzahl nach Verkehrsversuch Mai 16 - Juli 16
Kat. 1 Unfall mit Getöteten	-	-
Kat. 2 Unfall mit Schwerverletzten	3	-
Kat. 3 Unfall mit Leichtverletzten	19	1
Kat. 4 Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	6	3
Kat. 5 sonstiger Unfall ohne Alkoholeinwirkung	7	-
Kat. 6 Unfall mit Alkoholeinwirkung	1	-
Kat. 7 Unfall mit Unfallflucht	27	-

Unfallanalyse

Unfalltyp	Anzahl vor Verkehrsversuch Jan 14 - April 16	Anzahl nach Verkehrsversuch Mai 16 - Juli 16
Fahrunfall	2	-
Abbiegeunfall	19	-
Einbiegen / Kreuzen Unfall	3	1
Überschreitenunfall	2	-
Unfall durch ruhenden Verkehr	6	-
Unfall im Längsverkehr	14	2
sonstiger Unfall	17	1

Unfallanalyse

- Durch Anpassung des Signalprogramms Reduzierung der Abbiegeunfälle am Knotenpunkt Am Stift / Hörder Bahnhofstraße / Benninghofer Straße
- Laut Polizei kein Unfall auf den Verkehrsversuch zurückzuführen
- Berichte über „Beinahe-Unfälle“



Fazit

Fazit

- Verkehrsaufkommen nahezu unverändert → keine Verkehrsverlagerung
- Hoher Querungsbedarf → Umgestaltung sinnvoll
- Radfahrstreifen wird überfahren → Querschnitt anpassen:
Fahrstreifen 5,00 m + Radfahrstreifen 1,85 m
- Fahrtzeiten ändern sich geringfügig
- Tempo auf gewünschtes Niveau reduziert (30 km/h)
- Leistungsfähiger und homogener Verkehrsablauf
- Kein Unfallschwerpunkt, keine erhöhtes Unfallpotential

Fazit

- **Verkehrsversuch erfolgreich !**
- **Empfehlung:
Fortsetzen des Verkehrsversuchs bis zum
endgültigen Umbau !**