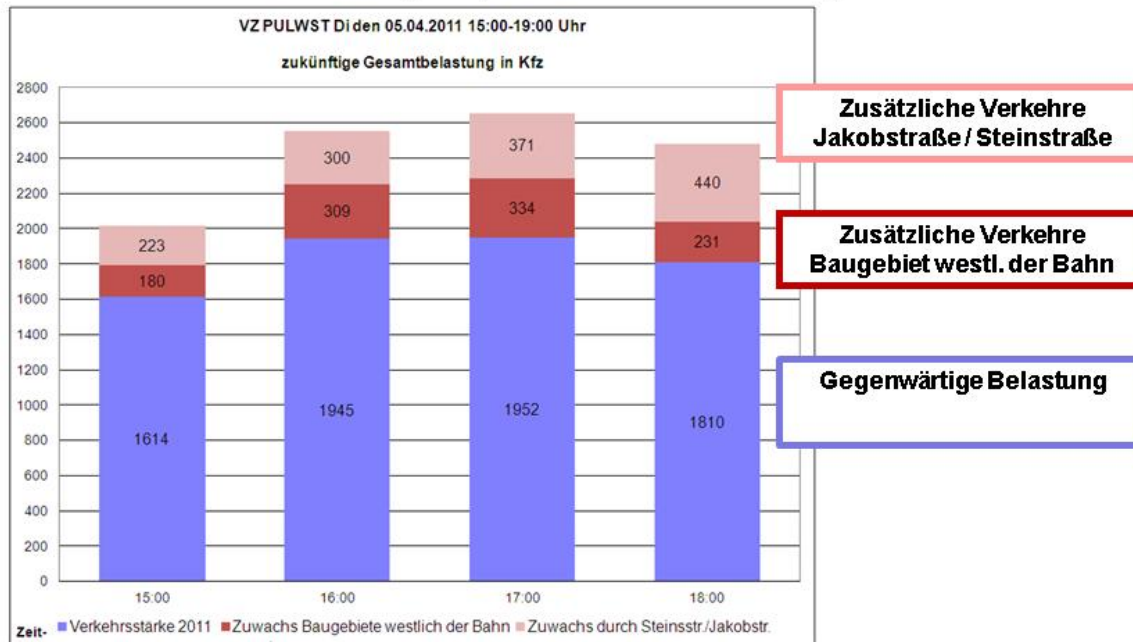


Ursprüngliche Planung zum Kreuzungsumbau Vortrag VIA im TVA vom 09.05.2012

Auswirkungen auf den Knoten Steinstr./ Rathausstr.

Maximale Belastung des Verkehrsknotens Steinstraße /
Rathausstraße durch das Baugebiet Pulheim West und die
Einzelhandelseinrichtungen (Bereich Jakobstraße)



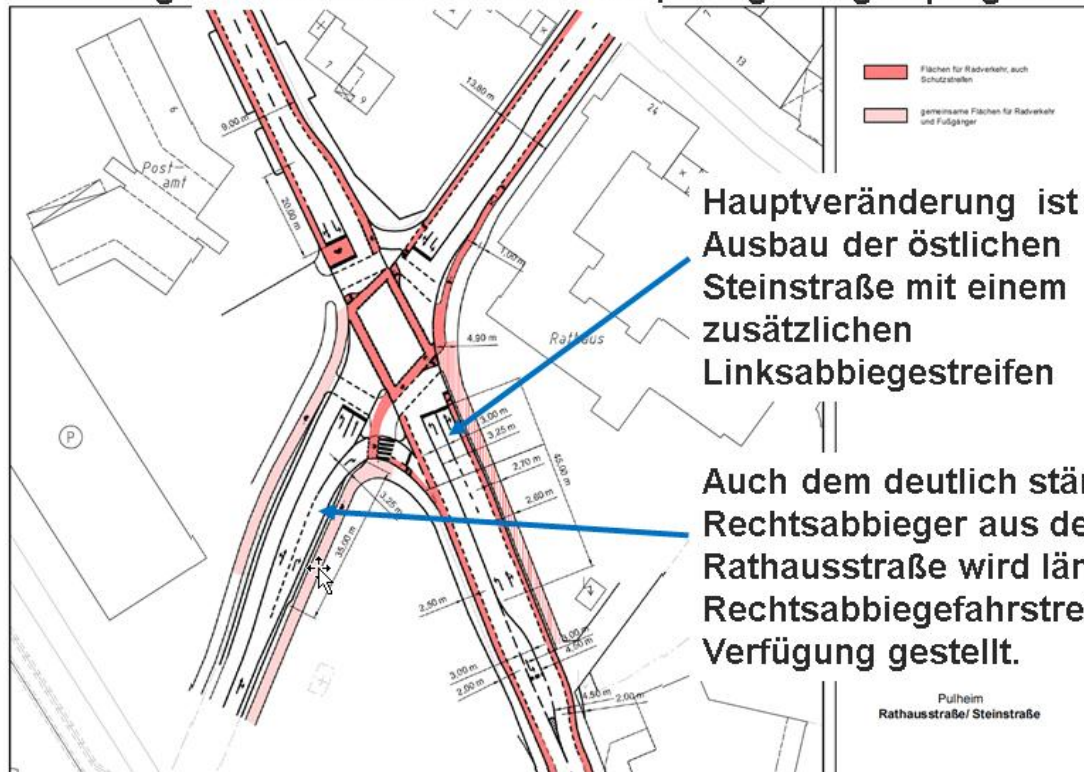
Ursprüngliche Planung zum Kreuzungsumbau

Vortrag VIA im TVA vom 09.05.2012

Ausbauvorschlag dreiphasige Signalschaltung



Grundlage für den Entwurf ist ein dreiphasiges Signalprogramm

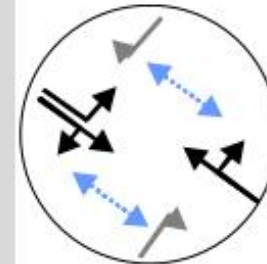


Hauptveränderung ist der Ausbau der östlichen Steinstraße mit einem zusätzlichen Linksabbiegestreifen

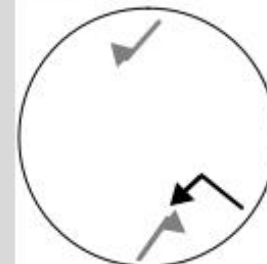
Auch dem deutlich stärkeren Rechtsabbieger aus der Rathausstraße wird längerer Rechtsabbiegefahrstreifen zu Verfügung gestellt.

Pulheim Rathausstraße/ Steinstraße

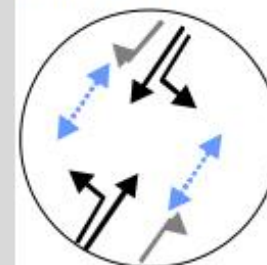
Phase 1



Phase 2



Phase 3



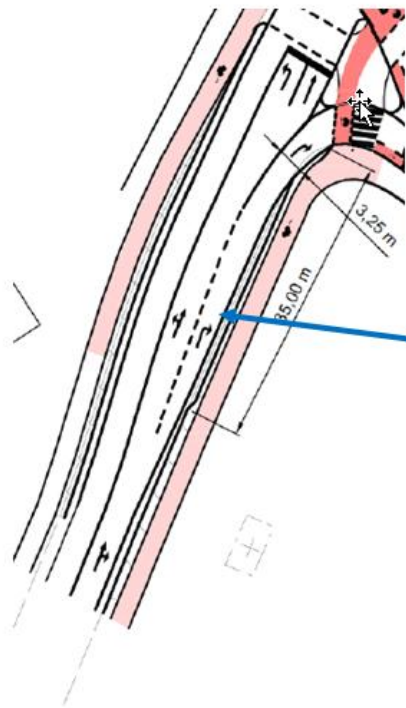
Ursprüngliche Planung zum Kreuzungsumbau

Vortrag VIA im TVA vom 09.05.2012

Ausbauvorschlag dreiphasige Signalschaltung



Grundlage für den Entwurf ist ein dreiphasiges Signalprogramm

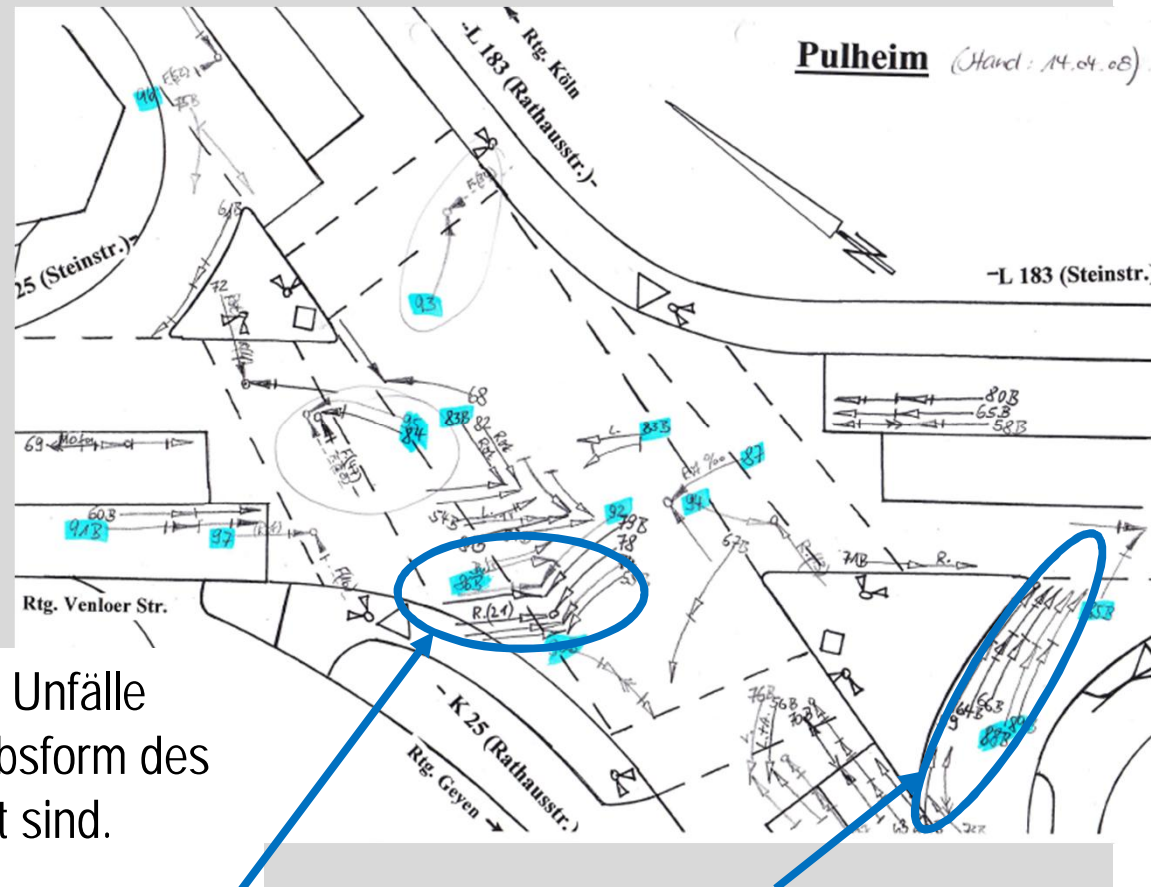


Auch dem deutlich stärkeren Rechtsabbieger aus der Rathausstraße wird ein längerer Rechtsabbiegefahrstreifen zu Verfügung gestellt.

Folien VIA 2012 zur Unfallsituation

Unfalldiagramm des Verkehrsknotens

- Unfalltypen
- Unfallkategorien
- Unfallbeteiligte
- Unfallhergänge
- Auf diese Weise lassen sich die Unfälle auswählen, die durch die Betriebsform des Verkehrsknotens mit verursacht sind.



z.B. Unfälle durch Abbiegen feindlicher Ströme

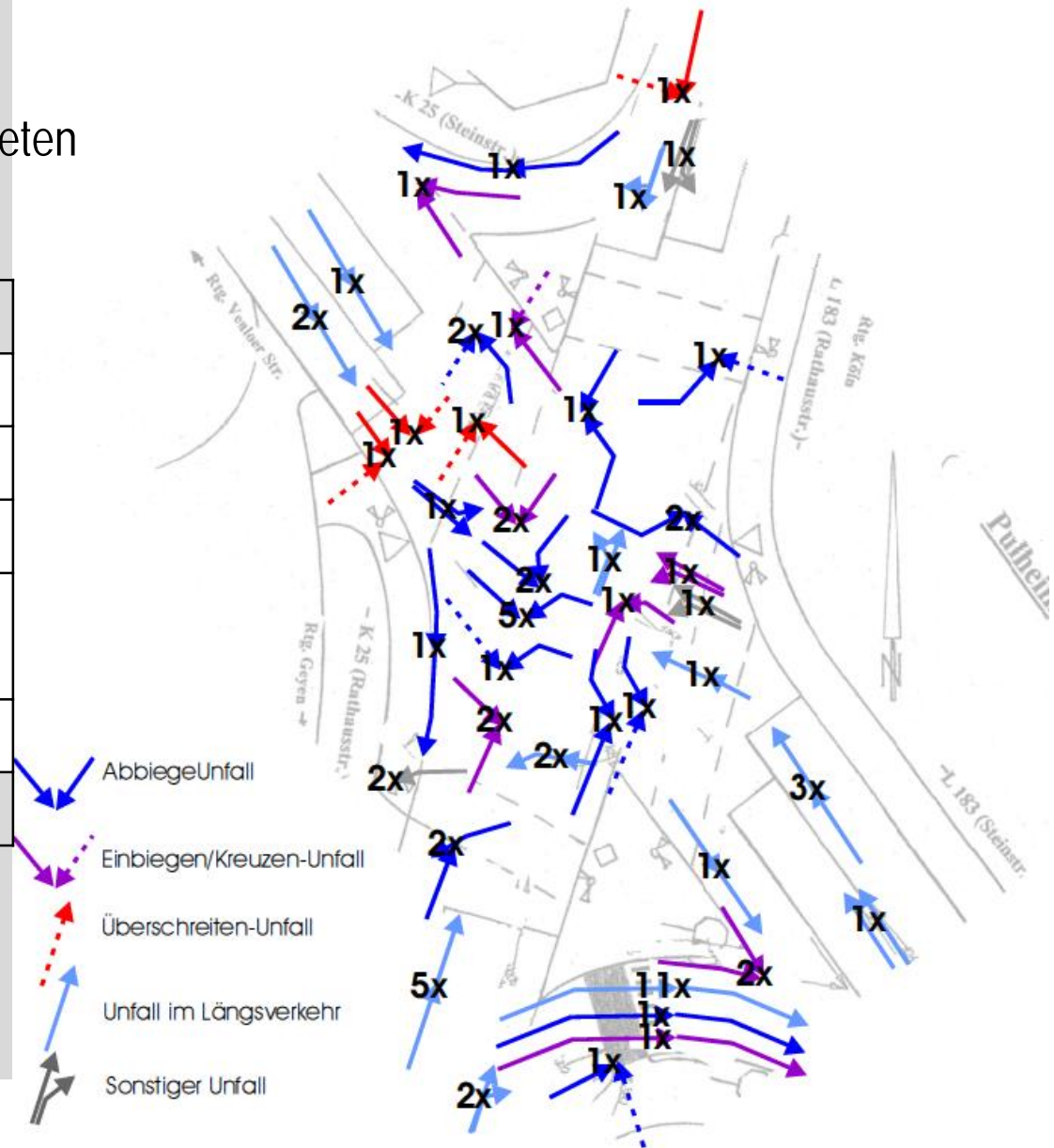
Unfälle am „freien“ Rechtsabbiegestreifen

Folien VIA 2012 zur Unfallsituation

Auswertung der Unfalltypen

In den Jahren 2005 bis 2010 ereigneten sich 73 Unfälle

Unfalltyp	Anzahl
Abbiege-Unfall	25
Einbiegen-/Kreuzen	9
Überschreiten	4
Unfall im Längsverkehr (überwieg. Auffahrunfälle)	30
Sonstige	5
Gesamt	73



Folien VIA 2012 zur Unfallsituation

Auswertung der Unfallkategorien

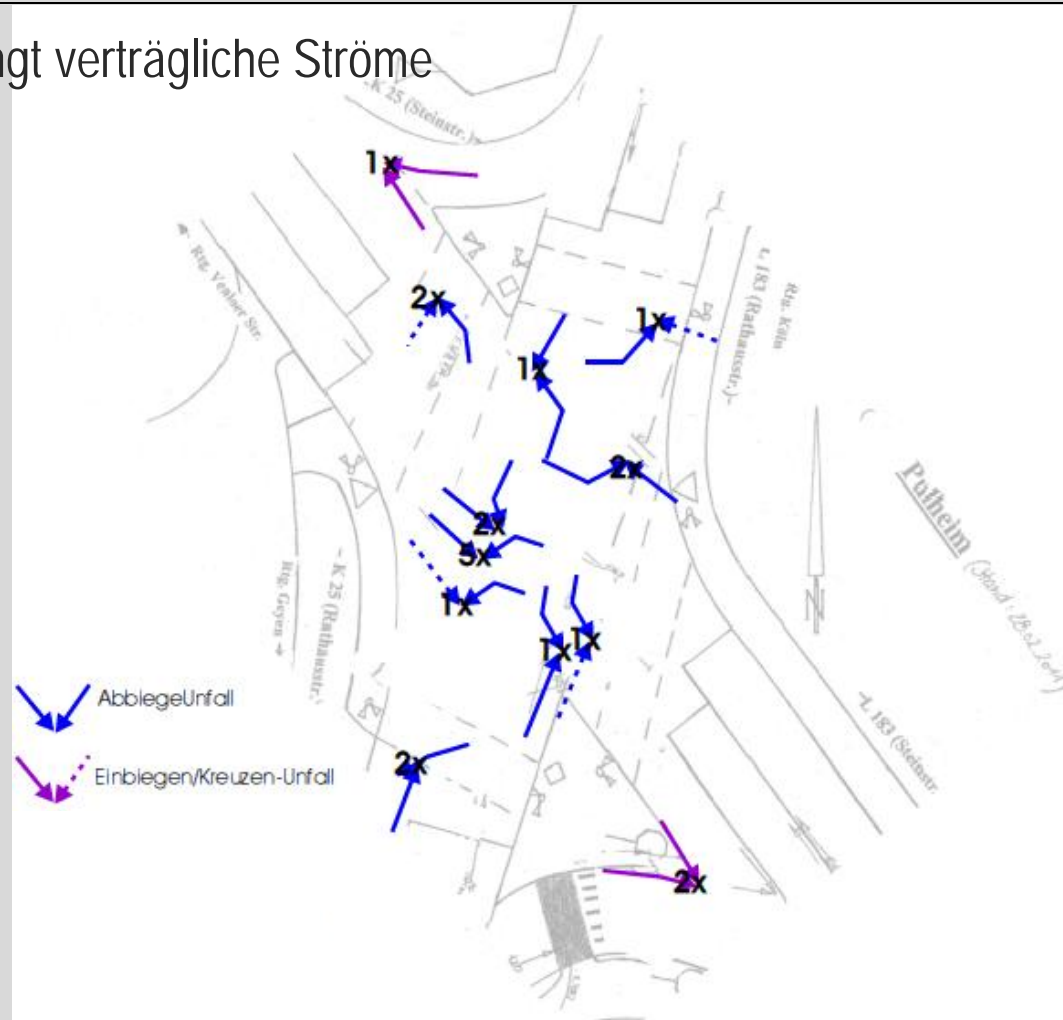
- In den Jahren 2005 bis 2010 ereigneten sich 73 Unfälle
- Bei diesen kam es zu:
 - 2 x schwer verletzt,
 - 22 x leicht verletzt,
 - 6 x schwerer Sachschaden,
 - 43x leichten Sachschäden und Bagatellschäden

Unfalltyp	Schwerverletzter	Leichtverletzter	Schwerer Sachschaden	Leichter Sachschaden / Bagatelle	Gesamtergebnis
Abbiege-Unfall		8	4	13	25
Einbiegen-/Kreuzen-Unfall	2	3	1	4	9
Überschreiten-Unfall		4			4
Unfall im Längsverkehr		7	1	22	30
Sonstiger Unfall				5	5
Gesamtergebnis	2	22	6	43	73

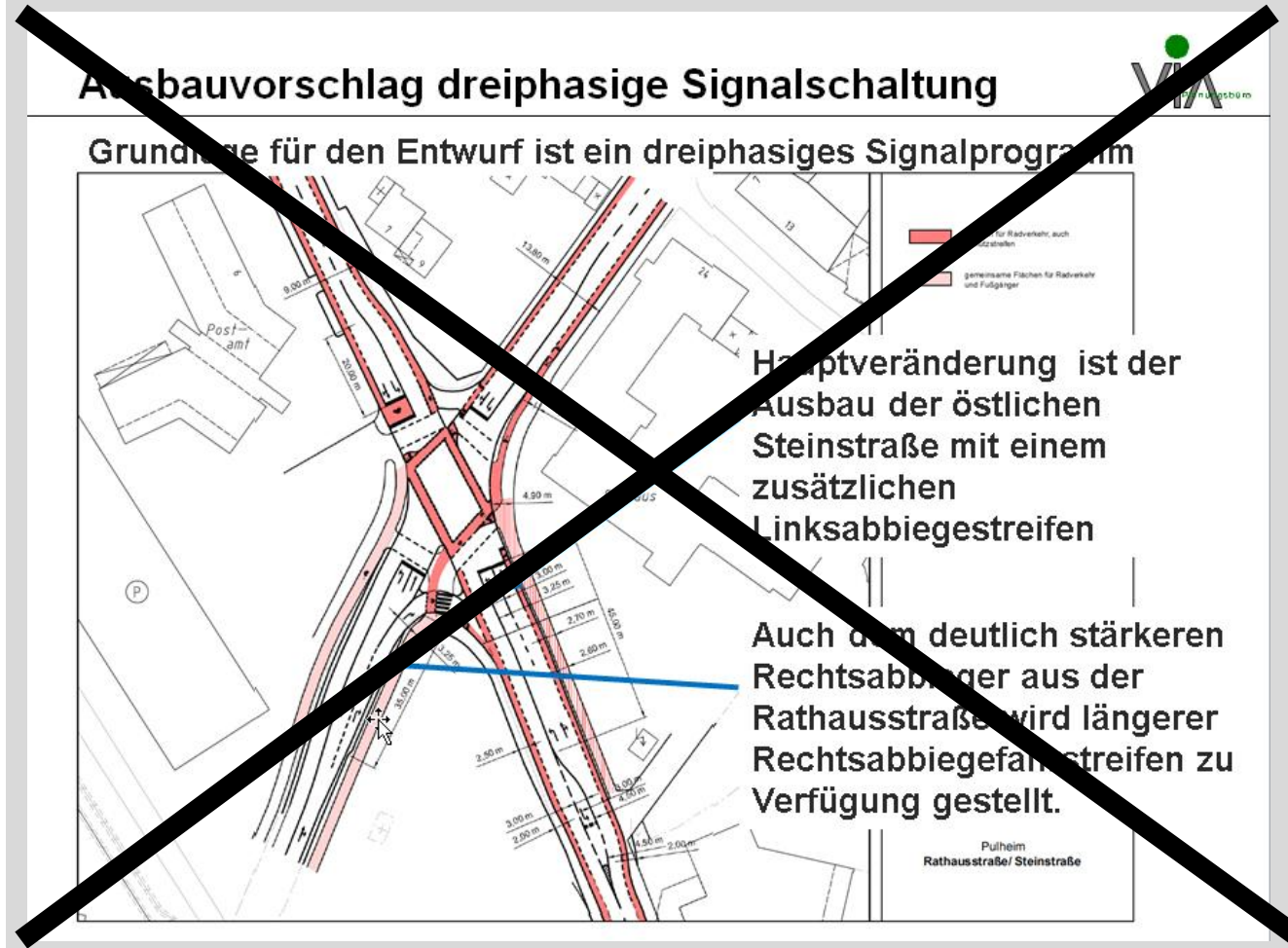
Folien VIA 2012 zur Unfallsituation

Auswertung der Unfälle durch bedingt verträgliche Ströme

- In den Jahren 2005 bis 2010 ereigneten sich 21 Unfälle im Zusammenhang mit bedingter Verträglichkeit.
- Bei diesen kam es zu:
 - 7 x leicht verletzt,
 - 4x schwerem Sachschaden
 - 13 x leichten Sachschäden und Bagatellschäden



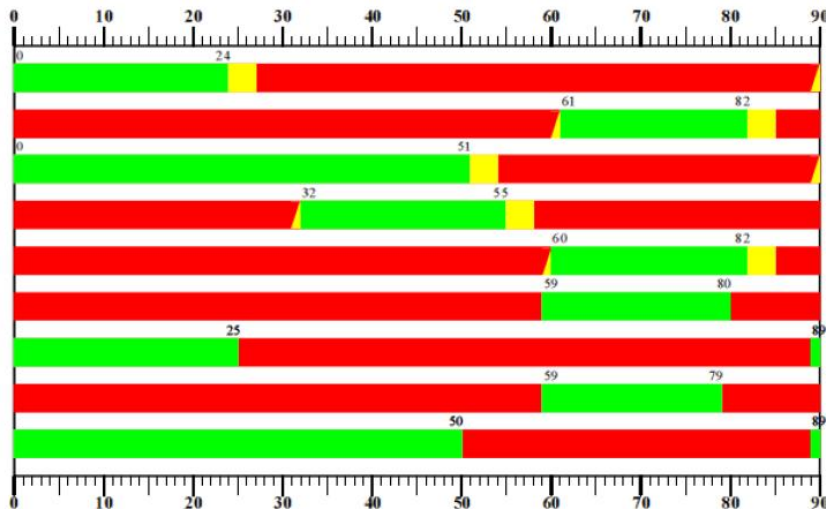
Ursprüngliche Planung zum Kreuzungsumbau



Verkehrsbehörden,
Polizei und
Straßenbaulasträger
lehnten diese
Ausbauplanung aus
Sicherheitsgründen
ab und verlangten
eine vierphasige
Signalschaltung

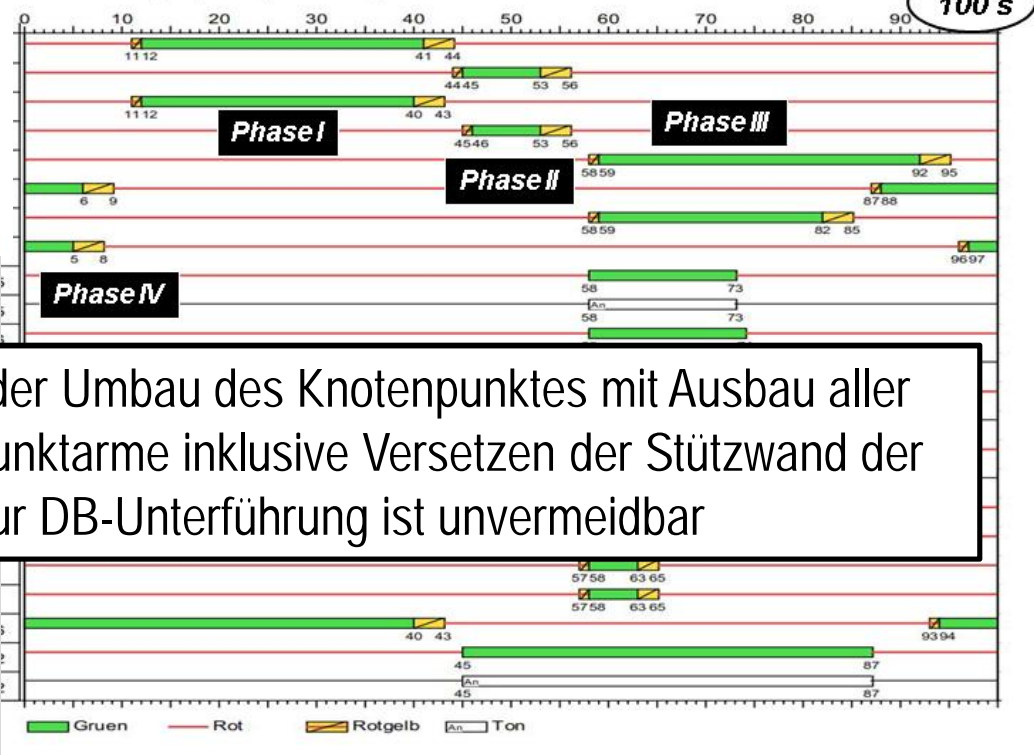
Folge der Erhöhung von drei auf vier Phasen

Signalschaltung in der Abendspitze



Freigabe für
Haupttrichtung
in 33 von 100 s

Nachmittagsspitze (Tu=100s)



Freigabe für
Haupttrichtung
in 51 von 90 s

Umfassender Umbau des Knotenpunktes mit Ausbau aller 4 Knotenpunktarme inklusive Versetzen der Stützwand der Rampen zur DB-Unterführung ist unvermeidbar

∅ Leistungsfähigkeit
sinkt um 40 %

Folge der Erhöhung von drei auf vier Phasen

