

Anlage 1

zur Vorlage 05 - 15 0654 / 2012

Auditbericht: BÜ-Beseitigung Borgheeser Weg

Seite 1/5

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung: BÜ-Beseitigung Borgheeser Weg

Aufsteller: Stadt Emmerich, FB 5 Stadtentwicklung
Variante: DB Netz AG, Frankfurt

Entwurfsbearbeitung: Spiekermann Beratende Ingenieure, Fritz-Vomfelde-Straße 12, 40547 Düsseldorf
Variante: DB Projekt Bau GmbH, Duisburg

Entwurfsphase/Auditphase: Vorplanung
Variante: Planfeststellung

Aufstelldatum: 1.03.2010
Variante: 10.2010

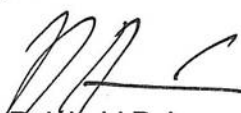
Auditierte Unterlagen: Lageplan MB-V-LP-05-01, M 1:1000 vom 01.03.2010
Längsschnitt MB-V-LS-05-01, M 1:500/100 vom 1.03.2010
Längs- und Querschnitte MB-B-QS-05-01, M 1/100 vom 04.03.2010
Erläuterungsbericht 8 Bahnübergangs-Beseitigungen Machbarkeitsstudie/Vorplanung vom Mai 2010
Verkehrsuntersuchung zum Bahnübergangs-beseitigungskonzept im Bereich s'Heerenberger Straße/Borgheeser Weg
Variante: Lageplan km 62,242 bis 63,145, M 1:1000, Vorabzug 15.07.2011

Ortsbesichtigung: 26. November 2011

Besonderheiten: —

Auditor

Aachen, den 02. Dezember 2011


Dr.-Ing. Reinhold Baier

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH
Hanbrucher Straße 9, 52064 Aachen

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	BÜ-Beseitigung Borgheeser Weg		
Art der Baumaßnahme:	Vorplanung		
Länge:	k. A.		
Querschnitt:	Bahnunterführung		
	Fahrbahn		6,00 m
	Gemeinsamer Geh-/Radweg		3,00 m
	<i>Variante: Fußgänger- und Radfahrerunterführung</i>		<i>3,00 m</i>
Verkehrsstärken:	DTV	ca. 1.700 Kfz/d	
		ca. 320 Rad/d	
Straßenkategorie:	k.A.		
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	k.A.		
Für das Audit hinzugezogene Entwurfsrichtlinien:	RASt 06		
	ERA 2010		
	EFA 2002		
Baukosten:	ca. 8,86 Mio €		

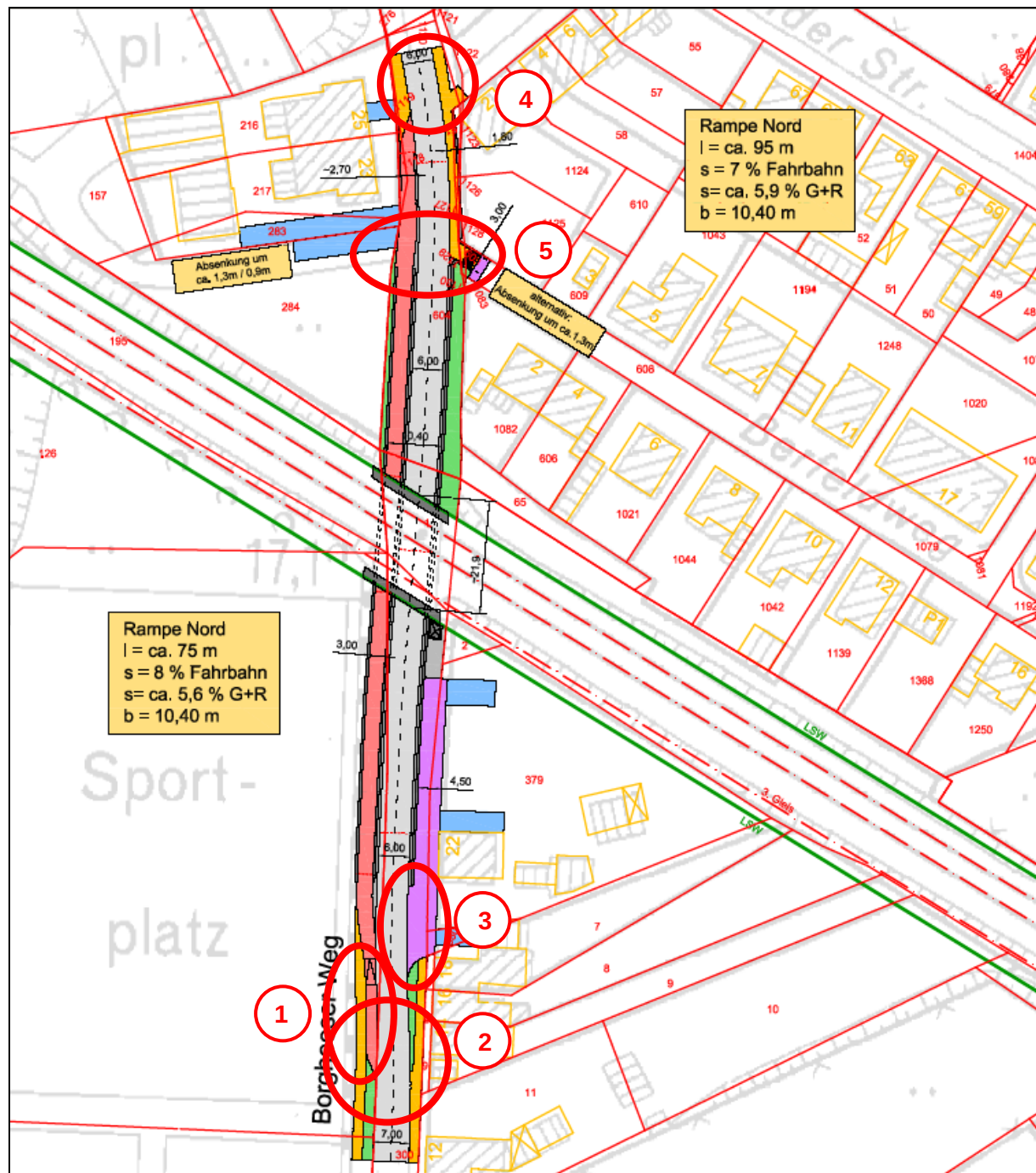
Auditergebnis

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

- (1) Im Bereich der Führung des Radfahrers vom Seitenraum auf die Fahrbahn sind im Verflechtungsbereich ein sicherer Übergang zu schaffen und ein ausreichender Sichtkontakt zwischen Kraftfahrer und Radfahrer zu gewährleisten.
- (2) Es ist zu prüfen, wie gewährleistet werden kann, dass ein in Richtung Norden fahrender Radfahrer sicher auf den gemeinsamen Geh-/Radweg geführt wird und nicht auf der Fahrbahn verbleibt.

Im Zusammenhang von (1) und (2) sollte geprüft werden, ob der gemeinsame Geh-/Radweg bis zum Knotenpunkt Eltener Straße B8 geführt werden kann.

- (3) Im Bereich der Einmündung der Mischverkehrsfläche in den Borgheeser Weg ist die Sicht für ausfahrende Pkw zu prüfen.
- (4) Besonders bei den relativ geringen Kfz-Belastungen ist durch die Aufhebung des beschränkten Bahnübergangs mit höheren Geschwindigkeiten zu rechnen. Daher soll im Bereich der Einmündung Hekerenfelder Weg und Hausnummer 25 die Anlage einer Überquerungshilfe für Fußgänger und Radfahrer geprüft werden, um die Überleitung der nach Norden fahrenden Radfahrer und die Überquerung von Fußgängern und Radfahrern aus dem Hekerenfelder Weg in Richtung Süden zu sichern.
- (5) Am nördlichen Beginn der Rampenbauwerke ist die Sicht für Fahrzeuge aus der Grundstückszufahrt bzw. dem Berfeldweg zu prüfen.



Variante: Fußgänger- und Radfahrerunterführung

- (6) Die Breite der geplanten Unterführung und der zugehörigen Rampen ist zu prüfen. Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ fordern bei Unterführungen, die länger als 15 m sind, eine lichte Breite von mindestens 6 m (RASt, Kap. 6.1.8.8). Bei gemeinsamer Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger empfiehlt sich eine Trennung beider Verkehrsarten (RASt, ebd.)
- (7) Es ist zu prüfen, wie eine sichere Begeh-/Befahrbarkeit der Richtungswechsel in den Rampen bzw. den Übergangsbereichen Rampe/Unterführung gewährleistet werden kann. Dabei sind insbesondere die Sichtverhältnisse unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Benutzergruppen (Fußgänger ggf. mit Kinderwagen oder Rollatoren, Rollstuhlfahrer, Radfahrer) mit ihren unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Reaktionsvermögen zu beachten.
- (8) Es ist zu prüfen, ob die Anordnung einer Leitplanke sicherstellt, dass Fußgänger angesichts der umwegigen Führung durch das Unterführungsbauwerk den Bahnkörper nicht betreten und überqueren können.

