

Anlage 2

zur Vorlage 05-15 0654 / 2012

Auditbericht: BÜ-Beseitigung Löwentor

Seite 1/6

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung: BÜ-Beseitigung Löwentor

Aufsteller: Stadt Emmerich, FB 5 Stadtentwicklung

Entwurfsbearbeitung: Kottowski Ingenieurgesellschaft mbH, Gocher Landstraße 16, 47551 Bedburg-Hau

Entwurfsphase/Auditphase: Vorplanung

Aufstelldatum: 14.05.2010

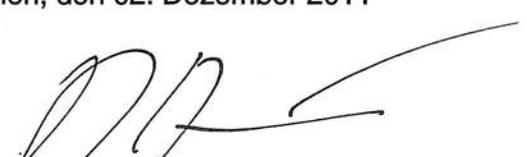
Auditierte Unterlagen: Lageplan L1, M 1:500, Vorabzug vom 14.05.2010
unter Heranziehung der
Verkehrsuntersuchung Bahnübergang „Am Löwentor“ vom 08.10.2007,
Bahnübergangstechnischen Betrachtung BÜ Hafenbahn vom 08.09.2008,
HBS-Leistungsfähigkeitsbetrachtung KVP Löwentor vom 31.08.2009
Unfallunterlagen zum Kreuzungspunkt Am Löwentor/Dederichsweg/Wasserbergstraße

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 Löwentor	
Art der Baumaßnahme:	Vorplanung	
Länge:	k. A.	
Querschnitt:	5-armiger Kreisverkehr	
	Gehweg	1,75 m
	Radweg	2,50 m
	Trennstreifen	4,00 m
	Fahrbahn Kreisverkehr	6,50 m
	Kreisinsel Radius	17,50 m
	Ostwall B8	
	Gemeinsamer Rad-/Gehweg	2,50 m
	Schutzstreifen (Sicherheits-trennstreifen)	0,50 m
	Fahrbahn	7,50 m
	Bankett	1,50 m
	Bahnunterführung	
	Schutzstreifen (Schrammbord)	1,00 m
	Fahrbahn	6,50 m
	Schutzstreifen (Schrammbord)	1,00 m
Verkehrsstärken:	Zuflüsse:	
	B 8	475 Fz/h
	Mennonitenstraße	197 Fz/h
	Hafenstraße	93 Fz/h
	B 8	650 Fz/h
	Unterführung	271 Fz/h
Straßenkategorie:	k.A.	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	k.A.	
Für das Audit hinzugezogene Entwurfsrichtlinien:	RASt 06 ERA 2010 EFA 2002 Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006	
Baukosten:	k. A.	

Auditergebnis

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

Vorbemerkung:

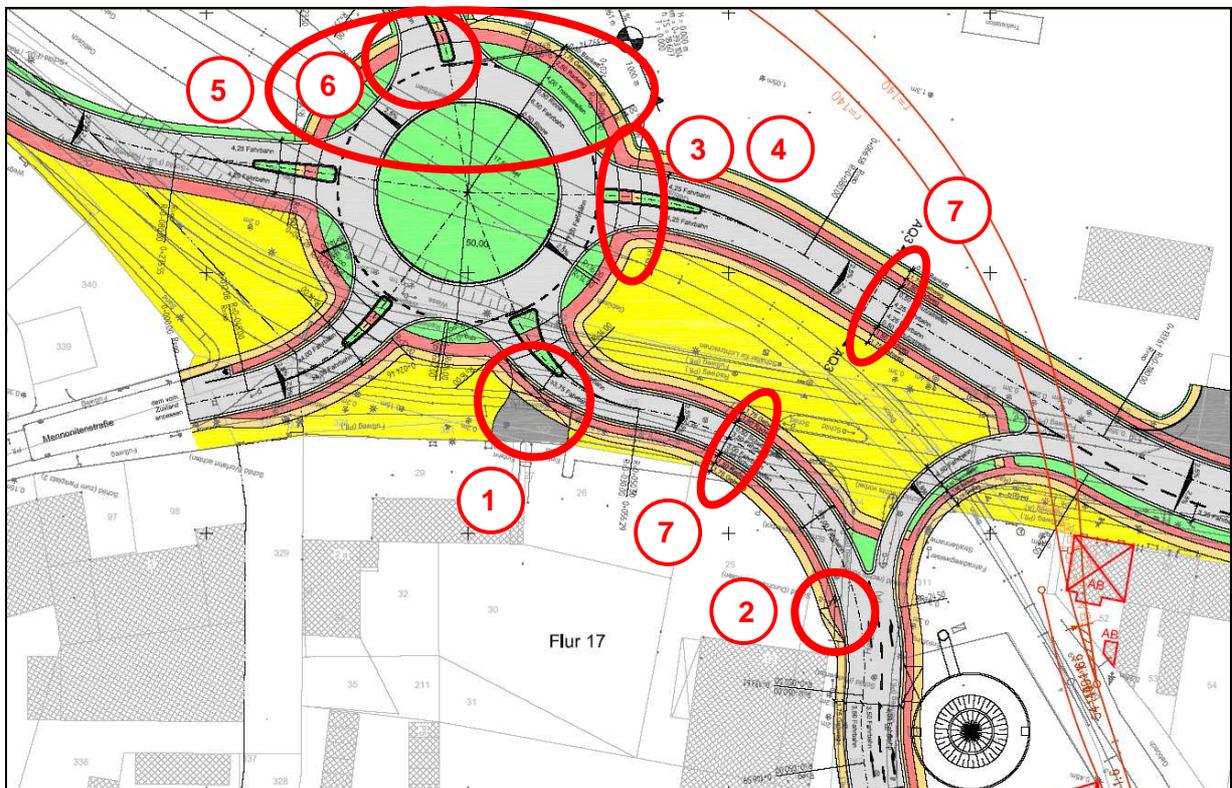
- (0) Die im Lageplan (L1, M 1:500 vom 14.05.2010) in der Legende vorgenommenen Funktionszuweisungen insbesondere hinsichtlich Fußgänger- und Fahrradverkehr sind zu überprüfen, da sie fehlerhaft erscheinen. Dennoch muss für die Auditierung von diesen Darstellungen ausgegangen werden.

Kreisverkehr:

- (1) Die Einfahrten zu Aldi und Kfz-Betrieb befinden sich unmittelbar im Ausfahrbereich des Kreisverkehrs und können zu Auffahrunfällen und Gefährdungen von Radfahrern und Fußgängern führen. Es ist zu prüfen, ob die Einfahrt zu Aldi auf die Hafensstraße konzentriert und die Einfahrt zum Kfz-Betrieb im Bereich der Mennonitenstraße angelegt werden kann.
- (2) Der Radfahrer wird genau im Bereich der Ausfahrt Aldi vom Seitenraum auf die Fahrbahn geführt. Erfahrungsgemäß blockieren ausfahrende Fahrzeuge den Radweg, um eine Zeitlücke abzuwarten bzw. überfahren ihn zügig, um sich einzuordnen. Es ist zu prüfen, ob das Radwegende vor der Ausfahrt Aldi mit einer sicheren Einleitung in die Fahrbahn angelegt werden kann.
- (3) In drei Zufahrten zum Kreisverkehr fehlen die Warteflächen für Fußgänger und ausreichende Warteflächen für Radfahrer, wenn diese wartepflichtig geführt werden sollen. Zudem ist die Breite der Fußgängerfurten zu prüfen, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen und ausreichend Wartefläche auf den Mittelinsel anzubieten.
- (4) Da es sich um einen Kreisverkehr innerhalb bebauter Gebiete handelt, soll geprüft werden, ob in den Knotenpunktarmen die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege (Zeichen 293 StVO) mit parallelen Radfahrerfurten ausgebildet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen.
- (5) Die Führung des Radverkehrs auf umlaufenden Zweirichtungsgeh-/radwegen ist zu prüfen. Die Überquerung von Zweirichtungsradwegen über Fahrbahnen ist immer besonders zu sichern, daher sollte im vorliegenden Fall geprüft werden, ob diese

Führung auf die Zufahrten Mennonitenstraße, Hafenstraße und B 8 Ost beschränkt werden kann.

- (6) Die Fahrstreifenbreiten aller Kreisverkehrszufahrten sind zu prüfen, um die Gefahr des Nebeneinanderstellens zweier Pkw zu vermeiden. Die Fahrstreifenbreiten der Ausfahrten sind zu prüfen, um zu zügiges Ausfahren und Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden.
- (7) Die Breite der nebeneinander geplanten Geh- und Radwege mit 1,75 m und 1,50 m zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen ist zu prüfen, da sie die Regelmaße unterschreiten. Alternativ soll die gemeinsame Führung geprüft werden.



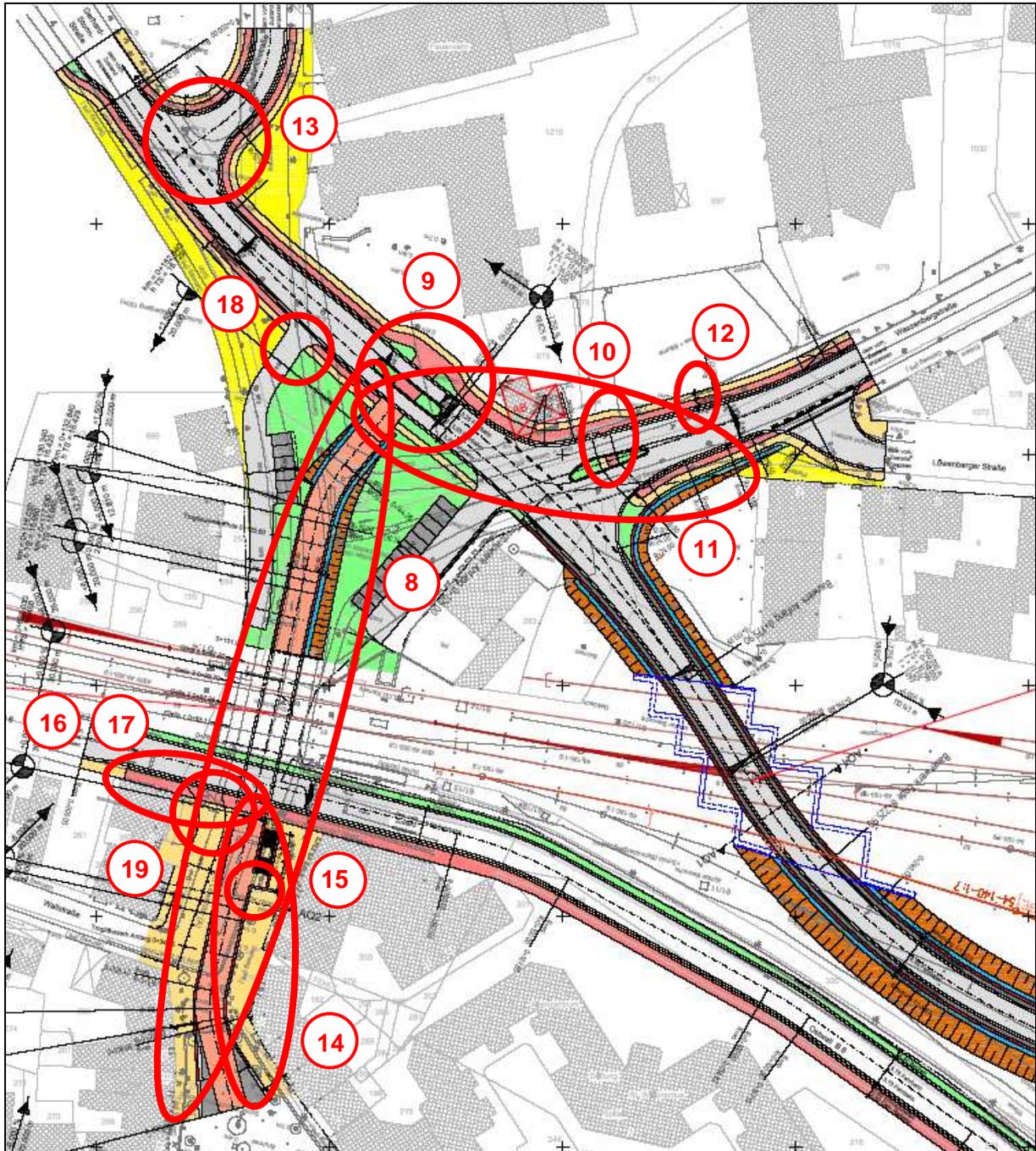
Unterführung am Löwentor:

- (8) Die neu geplante Unterführung ist für Fußgänger und Radfahrer konzipiert und sollte als solche ausgewiesen werden (im Lageplan ist die Flächen nur für Radfahrer dargestellt).
- (9) Für Fußgänger aus Richtung Norden kommend in Richtung Großer Löwe ist im Bereich zwischen der Dederichstraße und der Wassenbergstraße über die neu angelegte Überquerunginsel keine Fußgängerführung und Wartefläche ausgewiesen,

um auf den neu geplanten gemeinsamen Geh-/Radweg durch die Unterführung zu gelangen. In diesem Zusammenhang ist auch die gesamte Fußgängerführung von der Gerhard-Storm-Straße in die Wassenbergstraße zu prüfen.

- (10) In der Zufahrt Wassenbergstraße ist zu prüfen, ob am nördlichen Straßenrand Warteflächen für Fußgänger und Radfahrer angelegt werden können. Die Breite der Fußgängerfurt ist zu prüfen.
- (11) Es ist zu prüfen, ob die umwegige Führung der Radfahrer von der Unterführung in die Wassenbergstraße vermieden werden kann, da die vorgesehene Lösung linksfahrender Radfahrer auf dem nördlichen Radweg der Wassenbergstraße erwarten lässt.
- (12) In diesem Zusammenhang sind auch die Abmessungen der nebeneinander geplanten Gehwege und Radwege zu prüfen.
- (13) In der Zufahrt Dederichstraße ist die Anlage einer Radfahrerfurt zu prüfen.
- (14) Die Strecke für einen Radfahrer aus Norden kommend in Richtung Osten ist umwegig und lückenhaft. Nachdem der Radfahrer die neu angelegte Unterführung passiert hat, muss er am Ende der Mauer absteigen und das Fahrrad bis zum gemeinsamen Geh-/Radweg Richtung Osten schieben, da dort nur (laut Legende) ein Gehweg vorgesehen ist.
- (15) Es ist zu prüfen, wie der Ausgang der neu geplanten Treppenanlage in die Unterführung auszubilden ist, um die notwendigen Sichtbeziehungen Fußgänger/Radfahrer zu gewährleisten.
- (16) Die Weiterführung des gemeinsamen Geh-/Radwegs am Ostwall in den Gehweg des Großen Walls ist zu prüfen, da die dargestellte Lösung zur Nutzung des ohnehin zu schmalen Gehwegs durch Radfahrer in beide Richtungen führt.
- (17) Der Übergang Gehweg/Radweg bzw. Fahrbahn/Radweg im Großen Wall westlich der neuen Unterführung und die Weiterführung nach Westen ist zu sicher zu gestalten.
- (18) Es ist zu prüfen, wie der Radweg über die Zufahrt zur Sackgasse z. B. in Form einer Geh-/Radwegüberfahrt geführt werden kann.

- (19) Es ist zu prüfen, welche Fahrbeziehungen an der Einmündung der durch Poller begrenzten Zufahrt Am Löwentor abgewickelt werden sollen und wie diese verkehrssicher gewährleistet werden können.





HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN

TELEFON 0241-7 05 50-0

TELEFAX 0241-7 05 50-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR.DE 121 688 630

BSV HANBRUCHER STRASSE 9 52064 AACHEN

Stadt Emmerich
Fachbereich 5 - Stadtentwicklung
Frau Dipl.-Ing. Yvonne Surink
Geistmarkt 1
46446 Emmerich

19.12.2011 ba.wal 110650

N:\2011_11\110650_SAS Emmerich\Texte\Stellungnahme.docx

Betr.: **Durchführung eines Sicherheitsaudits nach ESAS 2002 für die
BÜ-Beseitigung Löwentor**
hier: Ergänzende Stellungnahme
Bezug: Telefonat am 16.12.2011

Sehr geehrte Frau Surink,

im Nachgang zu der von mir durchgeführten Auditierung der Vorplanung zur BÜ-Beseitigung Löwentor vom 02. Dezember 2011 teile ich Ihnen mit, dass die geplante Unterführung bezüglich des Radverkehrs nicht in das Audit einbezogen wurde, weil in der Planung eine Führung des Radverkehrs über bauliche Radverkehrsanlagen zwischen Gerhard-Storm-Straße und Bahnhofstraße über die neue Fußgänger-/Radfahrer-Unterführung und weiter über Hühnerstraße und Mennonitenstraße bzw. Ostwall (und umgekehrt) vorgesehen ist. Die entsprechenden Defizite wurden im Auditbericht benannt. Von daher ergibt sich für den Radverkehr keine zwingende Benutzung der mit einer Fahrbahn von 6,50 m ohne Radverkehrsanlagen geplanten Unterführung zwischen Wassenbergstraße und Kreisverkehr. Sie stellt allenfalls wegen ihrer Steigungs- und Gefälleverhältnisse eine Alternativroute für geübte Radfahrer dar, die auf Grund ihrer prognostizierten Kfz-Verkehrsstärke von ca. 500 Kfz/h nach dem geltenden Regelwerk (RASt, ERA) keine gesonderten Radverkehrsanlagen erforderlich macht.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'RB', with a long horizontal stroke extending to the right.

Dr.-Ing. Reinhold Baier