

Ergänzende Stellungnahme zum Auditbericht vom 01.03.2022

Entwicklung von Gewerbeflächen in Euskirchen/ Wißkirchen und Anbindung an die B266/ L11 und BAB 1 AS - Wißkirchen

Anlass der ergänzenden Stellungnahme: Forderung der Autobahn GmbH Außenstelle Euskirchen, Otto-Lilienthal-Straße 25a, 53879 Euskirchen, den Knotenpunkt AS BAB1/ B266 westlich der BAB1 in das Verkehrssicherheitsaudit vom 01.03.2022 einzubeziehen.

Stellungnahme:

3. Knotenpunkt (westlich der BAB1)

3.1 Verkehrsqualität

Auch für diesen Knotenpunkt ist anhand der Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung die Verkehrsqualität und die Leistungsfähigkeit gem. HBS zu ermitteln. Dies auch im Hinblick darauf, dass für den Knotenpunkt eine Signalisierung vorgesehen ist. Wie bei dem Knoten östlich der BAB1 soll die Verkehrsqualität im Bereich der Stufen A bis D liegen. (HBS; Teil L, Abschnitt L4)

3.2 Leistungsfähigkeit

Der nachträgliche Bau der Lichtsignalanlage wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes verändern. Aus diesem Grund ist zu prüfen, ob die Aufstellfläche für den Linksabbieger Richtung BAB1 (Zingsheim) und den Geradeausverkehr Richtung Westen (Obergartzem) ausreichend bemessen sind.

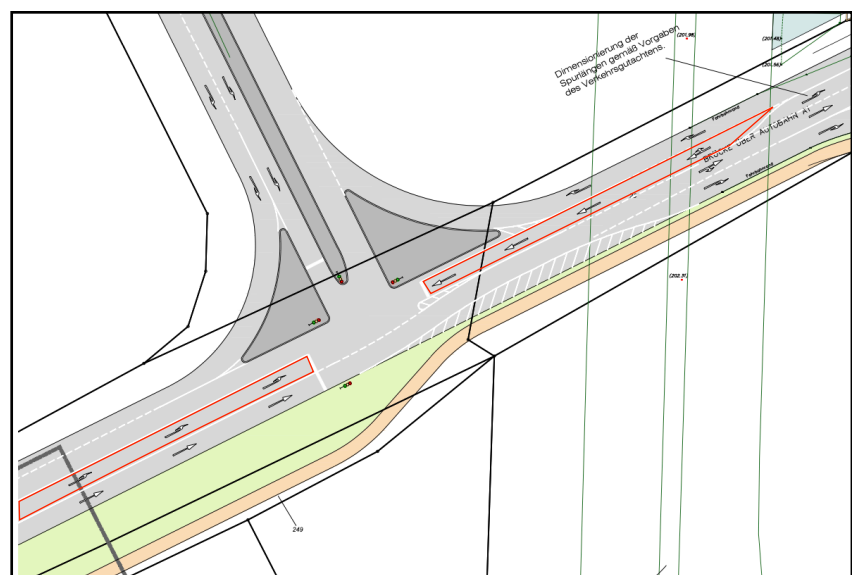


Abb. 1 : Länge der Aufstellflächen prüfen

Weiterhin ist zu prüfen, ob die Sperrfläche zwischen dem Geradeausverkehr Richtung Osten und dem Rechtsabbieger Richtung BAB1 (Köln) entfallen bzw. verkürzt werden kann.

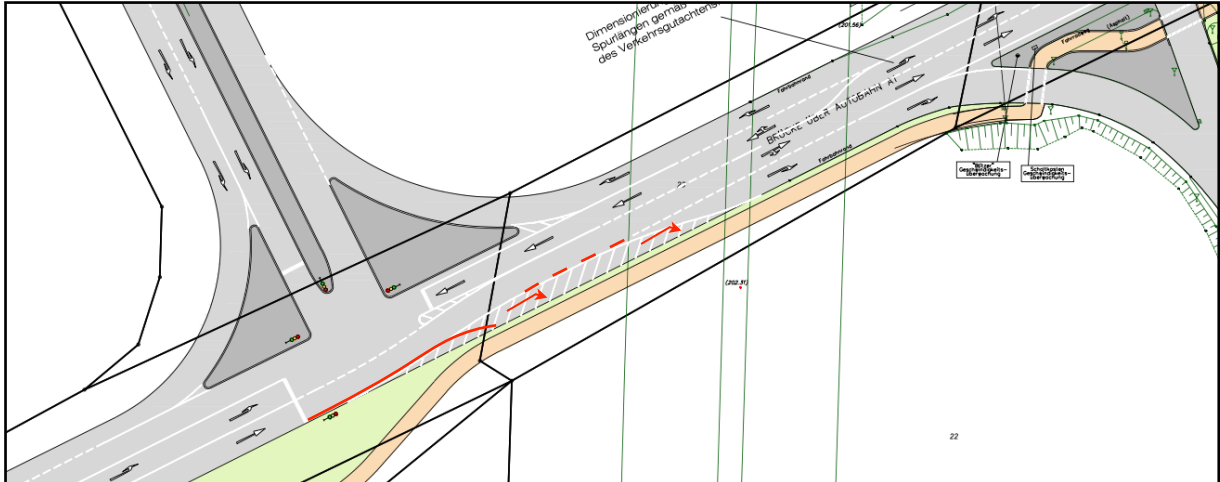


Abb. 2 : Änderung der Sperrfläche prüfen

4. Signalisierung

An signalisierten Knotenpunkten passieren sowohl innerorts als auch außerorts immer wieder schwere Unfälle, wenn die Linksabbieger keine eigene Abbiegephase erhalten. Das Risiko schwerer Unfälle an signalisierten Knotenpunkten ohne gesicherte Linksabbiegemöglichkeit besteht außerorts meist durch ein höheres Geschwindigkeitsniveau. Oft sind Motorradfahrende davon betroffen, weil deren Geschwindigkeit von den Linksabbiegern oft falsch eingeschätzt wird. Auch eine schlechte Wahrnehmbarkeit des Gegenverkehrs bei ungünstigen Sichtverhältnissen kann die Unfallgefahr weiter erhöhen. Nach Untersuchungen des **GDV**¹ halbieren sich die Unfallkosten an Knotenpunkten außerhalb von Ortschaften, wenn bei der Signalisierung eine separate Linksabbiegephase vorgesehen wird. (Abb. 3)

¹ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung kommunal, Nr. 8

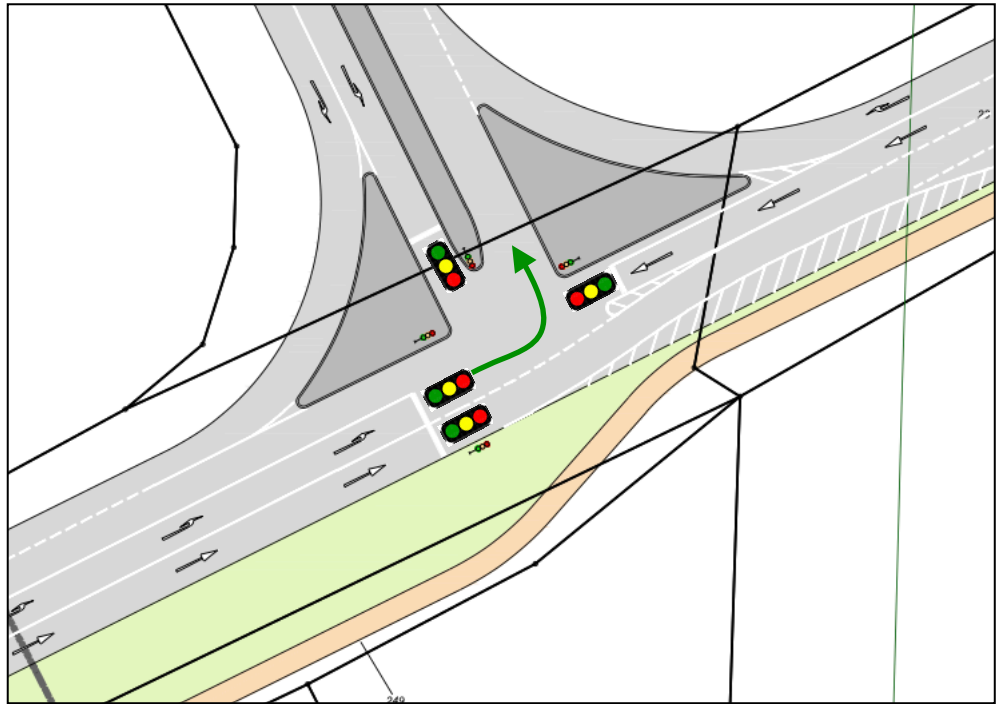


Abb. 3 : gesichertes Linksabbiegen signaltechnisch einplanen

5. Markierung

Die Fahrbahnmarkierung zur Führung des Linksabbiegers auf die BAB1 (Ri.Zingsheim) ist gem. RMS, Teil A Autobahnen, Regelplan 33 herzustellen.

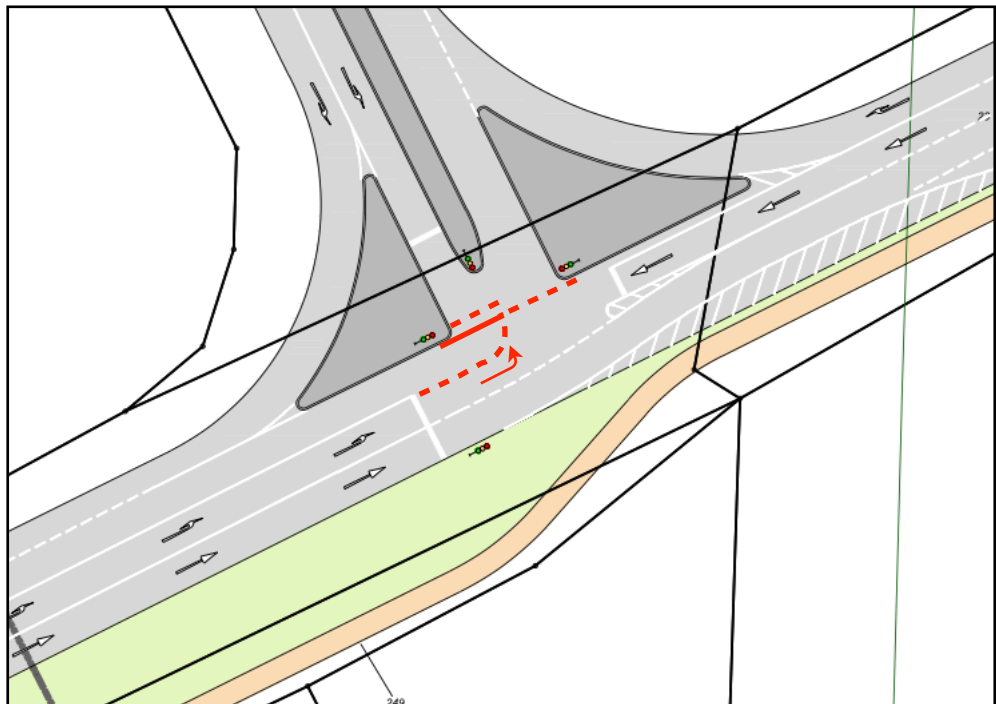


Abb. 4 : Markierung gem. RMS, Teil A, Regelplan 33 herstellen

Ende des Berichtes