



Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB
Ein Unternehmen der BPRGruppe

BP Nr. 152 "Keltenring, Nordstraße"

Sicherheitsaudit

Auditbericht

im Auftrag der Schulte Grundbesitz- Euskirchen GmbH & Co. KG

Auftraggeber:

Schulte Grundbesitz- Euskirchen GmbH & Co. KG

Bonner Str. 66

53919 Weilerswist

Tel. +49 2254-9436-0

Fax. +49 2254-9436-20

Aufsteller:

BPR Dipl. -Ing. Bernd F. Künne & Partner

Beratende Ingenieure mbB

Holzmarkt 2/2a

50676 Köln

Telefon 0221 / 888488-0

Bearbeitet:

Dipl.-Ing. Daniel Ebbers

Köln, November 2022

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung: Bebauungskonzept „Keltenring/Nordstraße“ in Euskirchen

Baulastträger: Schulte Grundbesitz Euskirchen GmbH & Co. KG
Bonner Straße 66
53919 Weilerswist

Entwurfsphase / Auditphase: Bestandsaudit

Aufstelldatum: 28.11.2022

Termin Ortsbesichtigung: 15.11.2022

Auditor

Dienststelle: BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner mbB
Holzmarkt 2/2a
50676 Köln
Telefon 0221 / 888488-0

Datum: 25.11.2022

Name: Dipl.-Ing. Daniel Ebbers
Verkehrssicherheitsauditor für Innerortsstraßen*)

Unterschrift:

*) eingetragen im Auditorenverzeichnis der BAST

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Knotenpunkt Keltenring/Jülicher Ring/Nordstraße	
Länge:	ca. 100 m	
Querschnitt:	Keltenring, Jülicher Ring	
	Gehweg:	i.d.R. ~ 2,0-2,5 m
	Fahrbahn:	~ 11,00 m
	Gehweg:	i.d.R. ~ 2,0-2,5 m
	Nordstraße Abschnitt Nord	
	Gehweg:	i.d.R. ~ 2,00 m
	Fahrbahn:	~ 5,85 m
	Gehweg:	i.d.R. ~ 2,0-2,5 m
Verkehrsstärke:	Keltenring, Jülicher Ring	
	DTV ²⁰¹⁵	= 11.290 Kfz/24 h
	Belastung ²⁰²¹	~ 12.500 Kfz/24h
	Nordstraße Abschnitt Nord	
	Belastung ²⁰²¹	~ 1.700 Kfz/24h
	Nordstraße Abschnitt Süd	
	Belastung ²⁰²¹	~ 1.800 Kfz/24h
Straßenkategorie:	Keltenring, Jülicher Ring:	
	HS III	
	Verbindungsstufe: regional,	
	Kategorie:	angebaute
		Hauptverkehrsstr.
	Nordstraße:	
	Wohnstraße	
V _{zul} :	V = 50 km/h (Keltenring, Jülicher Ring)	
	V = 30 Km/h (Nordstraße)	

Für das Audit herangezogene Regelwerke:

- Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen RSAS (2019)
- Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen M Uko (2012)
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN (2008)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001
- Straßenverkehrsordnung StVO
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO
- Richtlinien für die Markierung von Straßen
Teil 1: Abmessungen und geometrische Anordnung von Markierungszeichen RMS-1 1993
- Teil 2: Anwendung von Fahrbahnmarkierungen RMS-2 1980

Das vorliegende Bestandsaudit zeigt Defizite, Konflikte und Gefahren auf, bietet jedoch keine Lösungsvorschläge an, da diese in der Regel durch weitere Zwänge aus der Objektplanung beeinflusst werden.

Bei der Auditierung des o.g. Projektes wurden folgende Punkte festgestellt:

Grundsätzliches

1. Für den Knotenpunkt Keltenring/Jülicher Ring/Nordstraße liegen Unfalldaten der vergangenen drei Jahre seitens der Polizei vor. Anhand dieser Unfalldaten sind keine signifikanten Gefahrenlagen für den Kfz- bzw. nicht motorisierten Verkehr vor. Im Auswertzeitraum ereigneten sich insgesamt drei Verkehrsunfälle mit Sachschaden, ein Verkehrsunfall mit Leichtverletzten und ein Verkehrsunfall mit Schwerverletzten. Weder die Unfälle mit Sachschaden noch die beiden Unfälle mit Personenschaden scheinen eindeutig auf sicherheitsrelevante Defizite im Knotenpunktbereich zurückzuführen zu sein.
2. Im unmittelbaren Knotenpunktbereich liegt die Kindertagesstätte und das Familienzentrum Bunte Vielfalt e.V. Neben diesen Einrichtungen befindet sich die Menno-Simons-Realschule. Aufgrund der nördlich des Keltenring und Jülicher Ring liegenden Wohngebiete sowie weiterer sozialer Einrichtungen in diesem Bereich, ist von einem erhöhten fußläufigen Querungsbedarf im Knotenpunktbereich auszugehen. Bedingt durch die Umwege-Empfindlichkeit von zu Fuß Gehenden wird in der Regel die kürzeste Verbindung bevorzugt. Unsichere zu Fuß Gehende (Kinder, Ältere, Mobilitätseingeschränkte) akzeptieren kleinere Umwege, wenn sichere Querungsstellen angeboten werden. Mit rund 100m bzw. 150m Umweg bis zur Querungsstelle „Veybach“ bzw. dem signalisierten Knotenpunkt Jülicher Ring/Unitasstraße (beide KP nicht barrierefrei ausgebaut) wird die Akzeptanz als eher gering eingeschätzt.
3. Die Aufteilung des Straßenraums für den motorisierten und den nicht motorisierten Verkehr ist zu überprüfen. Die RAS 06 empfiehlt Querschnitte, bei denen dem nicht motorisierten Verkehr mehr Raum zugewiesen wird (städtebauliche Bemessung). Insbesondere im Bereich von Einrichtungen besonders schützenswerter Personen sollten die Bedürfnisse der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer künftig stärker berücksichtigt werden. Derzeit kann es durch die große Fahrbahnbreite zu überhöhten / nicht angepassten Geschwindigkeiten kommen.
4. Der Radverkehr wird auf der übergeordneten Straße auf Schutzstreifen geführt.
5. Der gesamte Knotenpunktbereich ist mit fahrbahnbegleitenden Gehwegen ausgestattet.
6. Die Prüfung von Schleppkurven war nicht möglich, da die entsprechenden Pläne nicht vorliegen.

Knotenpunkt Keltenring/Jülicher Ring/Nordstraße

Zu Fuß Gehende

7. Bei den aktuell vorliegenden Verkehrsbelastungen ist nach den RAST 06 mindestens der Bedarf einer Mitteltrennung zur sicheren Querung der Straße durch zu Fuß Gehende gegeben (vgl. Bild 77, RAST 06, FGSV 2006). Dies ist u.a. auf geringe Zeitlücken im Zusammenspiel mit hohen Querungslängen zurückzuführen. Eine richtige Einschätzung notwendiger Zeitlücke ist somit schwierig. Hier könnte es zu Unfällen kommen.
8. Aufgrund der vorhandenen Einrichtungen besteht ein erheblicher Querungsbedarf am Knotenpunkt über die übergeordnete Straße. Querende zu Fuß Gehende wurden im Knotenpunkt bislang jedoch nur nachrangig (abgesenkte Borde über die untergeordnete Straßen) berücksichtigt. Taktile Elemente für zu Fuß Gehende fehlen ausnahmslos. Ein barrierefreies Queren durch beispielsweise seheingeschränkte Personen ist nicht möglich.



Abbildung 1: Querungsstelle Nordstraße (Nord)

9. Die übergeordnete Straße weist neben Geradeauspuren in beide Fahrtrichtungen zusätzliche Linksabbiegespuren in die Nordstraße auf. Hierdurch ergeben sich Querungsbreiten von ~11 m. Neben langen Querungs- / Räumzeiten führt dies zu einer hohen Komplexität für querende Personen aufgrund der hohen Anzahl zu berücksichtigender Verkehrsströme. Dies kann zu Sicherheitsdefiziten insbesondere im Zusammenhang mit querenden Kindern, Mobilitätseingeschränkten und Senioren führen. Verstärkt wird diese Situation durch die bestehenden hohen Verkehrsbelastungen insbesondere im Schwerlastverkehr.



Abbildung 2: Keltenring Fahrtrichtung West

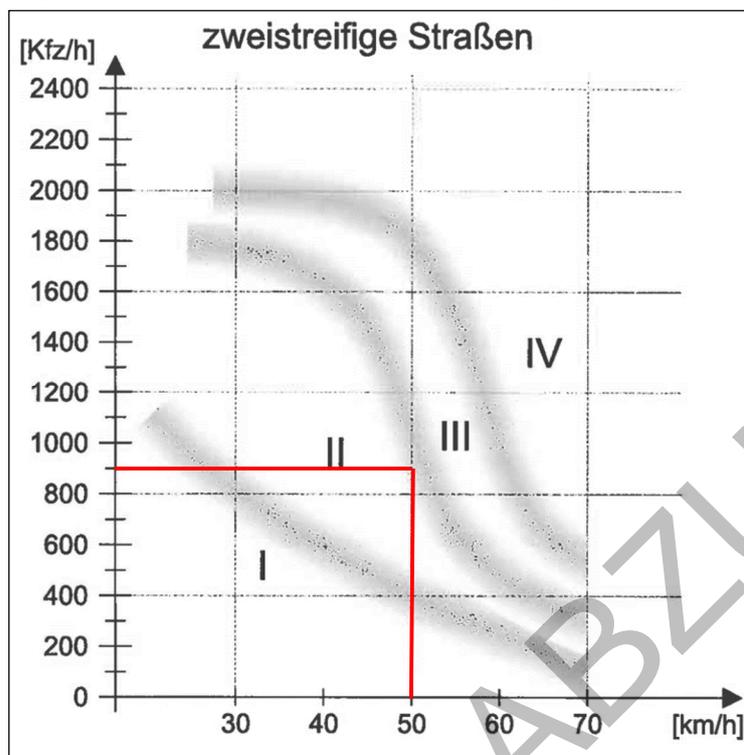
10. Überbreiter Fahrspuren in der südlichen „Nordstraße“ führen zu langen Querungs- / Räumzeiten für zu Fuß Gehende. Insbesondere hinsichtlich der direkt angebundenen Kita kann dies zu einem erheblichen Sicherheitsdefizit insbesondere für besonders schutzbedürftige Personen führen. Zusätzlich kann durch parkende Fahrzeuge die Sicht auf aus Süden kommende Kfz eingeschränkt sein.
11. Für sehingeschränkte Personen ist die Orientierung auf dem östlichen Gehweg der südlichen „Nordstraße“ nur erschwert möglich. Da die Orientierung überwiegend an der Gehweghinterkante stattfindet und hier über eine weite Strecke der Bord zwischen öffentlicher und privater Fläche auf „0“ abgesenkt ist, kann eine Orientierung mittels Langstock nicht stattfinden. Die Gehwegvorderkante ist ebenfalls auf einer Länge von rund 35m abgesenkt.



Abbildung 3: Nordstraße Fahrtrichtung Nord

Radfahrende

12. Der Radverkehr wird im Keltenring und dem Jülicher Ring mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Der Belastungsbereich (abhängig von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit) liegt im Grenzbereich zwischen den Führungsformen II und III der ERA



Während im Belastungsbereich II neben einer Mischverkehrsführung ebenfalls zusätzliche Angebote geschaffen werden (nicht benutzungspflichtige Führung des Radfahrers), z.B. Schutzstreifen, kann im Belastungsfall III das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein. Insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen im Schwerlastverkehr können besondere Ansprüche an die Radinfrastruktur gestellt werden. Wird eine Radführung angeboten, die nicht den vorhandenen Eingangsgrößen (Verkehrsstärke, Geschwindigkeit) entspricht, so kommt es zu einer ungeordneten Praxis: Gehwege werden von Radfahrenden mitgenutzt; hier werden Fußgänger gefährdet.

Die Bedürfnisse der Radfahrenden entlang dieser Strecke (Sicherheit, Kontinuität) sollten berücksichtigt werden, um Konflikte und Unfälle zu vermeiden.

13. Radfahrende werden auf der übergeordneten Straße im Längsverkehr auf Schutzstreifen geführt, die eine Breite von rund 1,50m inklusive Bordrinne aufweisen. Radfahrende werden sich bei der Spurwahl am Bord bzw. am Fahrbahnrand orientieren; d.h. den Sicherheitsabstand zum fließenden Verkehr reduzieren. Neben einer reduzierten Fahrbahnbreite ($b \sim 2,75$ m) kann es aufgrund der zu vermeidenden Kombination von Mindestmaßen zu gefährlichen Konflikten der verschiedenen Verkehrsarten untereinander kommen.

MIV

14. Der Sichtstrahl für die Anfahrsicht des Linkseinbiegers in die Straße „Jülicher Ring“ auf den entgegenkommenden Verkehr erscheint durch die vorhandene Einzäunung und dem vorhandenen Stromkasten eingeschränkt. Dies kann das sichere Einbiegen hindern und zu einem erhöhten Unfallrisiko in Bezug auf Einbiegeunfälle, insbesondere bei überhöhten Geschwindigkeiten auf der übergeordneten Straße, führen.



Abbildung 4: Nordstraße (Süd) Blickrichtung West

15. Der Sichtstrahl für die Anfahrsicht des Rechtseinbiegers in die Straße „Jülicher Ring“ auf den entgegenkommenden Verkehr erscheint durch die vorhandene Bepflanzung und dem vorhandenen Stromkasten eingeschränkt. Dies verhindert das sichere Einbiegen und führt insbesondere bei überhöhten Geschwindigkeiten auf der übergeordneten Straße zu einem erhöhten Unfallrisiko in Bezug auf Einbiegeunfälle.



Abbildung 5: Nordstraße (Nord) Blickrichtung West

16. Die südliche Zufahrt „Nordstraße“ weist mit einer Breite von $>4,50\text{m}$ eine Überbreite auf. Dies ermöglicht in der Zufahrt zur übergeordneten Straße ein nebeneinanderaufstellen von zwei Pkw. Dies führt zu Sichtbehinderungen und erhöht die Gefahr eines Einbiegeunfalls mit dem Längsverkehr aus Westen aufgrund eingeschränkter Sicht deutlich.
17. Die südlich abgehende „Nordstraße“ weist, wie auch die Zufahrt, eine deutliche Überbreite auf. Dies kann hinsichtlich illegal abgestellter Pkw aufgrund von Kita-Bring-Hol-Verkehr zu Konflikten im Knotenpunktbereich führen, das es die Übersichtlichkeit reduziert und die Sicht einschränkt.



Abbildung 6: Abgehende „Nordstraße“ Fahrtrichtung Süden