

Sicherheitsaudit für den Anschluss des Gewerbegebietes an die B266 in der Gemarkung von Wißkirchen



Im Auftrag der
Fraser Property Industrial

Auditbericht
September 2024

I Inhaltsverzeichnis

1	ALLGEMEINE PROJEKTANGABEN	3
2	AUDITOR	4
3	DETAILLIERTE PROJEKTANGABEN	5
4	BESCHREIBUNG DES PLANUNGSRAUMS	6
5	BESCHREIBUNG DES UNFALLGESCHEHENS	6
6	BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DES KONZEPTENTWURFES	7
7	HINWEISE	8

1 Allgemeine Projektangaben

- Projektbezeichnung: Planungsaudit für den Anschluss des
Gewerbegebietes an die B266 in der
Gemarkung Wißkirchen
- Vorliegende Unterlagen:
- Begründung (Teil 1) zum Bebauungsplan Nr. 5
der Kreisstadt Euskirchen, Ortsteil Wißkirchen,
Stand 25.05.2021
 - Verkehrsuntersuchung zur Erschließung des
Gewerbegebietes in Wißkirchen, Juni 2024
 - Unfalldaten 2021-2023
- Ortsbesichtigung: 03.09.2024

2 Auditor

Name: Prof. Dr.-Ing. Roland Weber

Breslauer Ring 49

51503 Rösrath
Tel.: 0151 10615533

Datum: 13. September 2024

Unterschrift Auditor:



3 Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung: Planungsaudit für den Anschluss des Gewerbegebietes an die B266 in der Gemarkung Wißkirchen

Art der Maßnahme: Sicherheitsaudit einer Planung

Anlass: Erschließung eines Gewerbegebietes

B266: Straßenkategorie: LS II
Entwurfsklasse: EKL 2
Zul. Höchstgesch.: 100km/h / 70 km/h
Verkehrsstärke östlich der Anschlussst. 111 der BAB A1:
ca. 14.500 Kfz/24 h, SV-Anteil < 5 %
(Abschätzung auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung von SSP, 2020, Prognosebelastung p:4, 2022/23
Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens Fraser, P:4, o.A.)

Wesentliche für das Audit herangezogene Regelwerke:

- (1) Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen, RSAS 2019
- (2) Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN 2008
- (3) Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, RAL 2013
- (4) Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen, MUko 2012
- (5) Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme, RPS 2009

4 Beschreibung des Planungsraums

- (1) Die Bundesstraße B266 hat eine Länge von fast 100km und verbindet in ihrem Verlauf mehrere Mittelzentren. Gemäß der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung ist die Bundesstraße B266 als eine überregionale Verbindung (LS II) einzustufen. Der in diesem Audit betrachtete Knotenpunkt liegt in dem Streckenabschnitt östlich des Knotenpunktes K19, der eine Verbindung der Autobahn A1 mit dem untergeordneten Netz darstellt und westlich des Knotenpunktes K20, der die Landesstraße L178 an die Bundesstraße B266 anbindet. In dem betrachteten Streckenabschnitt beträgt der DTV ca. 14.500 Fahrzeuge pro Tag. Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) sollten Überregionalstraßen mit einer Verkehrsbelastung in dieser Höhe gemäß den Vorgaben der Entwurfsklasse 2 entworfen und betrieben werden.
- (2) Der hier betrachtete Streckenabschnitt hat eine Länge von ca. 650m. In östlicher Richtung beginnt im Anschluss an den Knotenpunkt K20 die Ortsdurchfahrt Wißkirchen. Der Knotenpunkt K20 ist als Kreisverkehr ausgebildet und verdeutlicht den Übergang von der freien Strecke in die Ortslage. Im Anschluss an die kurze Ortsdurchfahrt (ca. 500m) verliert sich die Streckencharakteristik der B266 (s. Abb. 1 und Abb. 2). Auf Grund der direkt angrenzenden Bebauung, und z.T. auch Erschließung, sowie dem an den Fahrbahnrand direkt anschließenden gemeinsamen Geh- und Radweg ist aus der Perspektive der Verkehrsteilnehmenden die Differenzierung zwischen Innerorts und Außerorts schwierig.



Abb. 1: Sicht vom Ortsausgang
Wißkirchen in Richtung Osten



Abb. 2: Erschließungen entlang der
B266, östliche von Wißkirchen

5 Beschreibung des Unfallgeschehens

- (1) Für die Analyse des Unfallgeschehens wurden im Unfallatlas die Jahre 2021 bis 2023 ausgewertet. Im gesamten Untersuchungszeitraum ist nicht ein einziger Unfall in dem betrachteten Streckenabschnitt markiert. Daher wurde nicht um die Bereitstellung von Verkehrsunfallanzeigen der Polizei gebeten.
- (2) Im Rahmen der Ortsbesichtigung ist das Verkehrszeichen 114, Schleuder- oder Rutschgefahr, vor dem Knotenpunktbereich K19 aufgefallen. Informationen über die Neigungsverhältnisse sowie über die Griffbarkeit des Fahrbahnbelages liegen nicht vor. Auch hat es zu den Zeiten der Verkehrsbeobachtung nicht geregnet. Es wird dennoch angeregt, die Neigungsverhältnisse in der östlichen Zufahrt zum Knotenpunkt K19 (s. Abb. 3) mit Blick auf abflussschwache Bereiche zu prüfen und ggf. im Zuge der Baumaßnahme anzupassen um somit Unfällen bei Nässe oder Glätte vorzubeugen.



Abb. 3: Neigungsverhältnisse in der östlichen Zufahrt zum östlichen Anschlussknoten (K19)

6 Beschreibung und Bewertung des Konzeptentwurfes

- (1) Die geplante Gewerbefläche soll durch einen neuen Knotenpunkt erschlossen werden, der in etwa in der Mitte des ca. 650m langen Streckenabschnittes zwischen dem östlichen Knotenpunkt der Anschlussstelle 111 (K19) und dem Kreisverkehr (K20) zu Beginn der Ortsdurchfahrt vorgesehen wird. An Straßen der EKL 2 sollen, aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie der angestrebten hohen Reisegeschwindigkeit, Knotenpunktabstände von weniger als zwei Kilometern vermieden werden.

Die im Regelwerk angeführte Vorgabe bezüglich des Knotenpunktabstandes wird hier deutlich unterschritten. Da in den Zufahrten zum geplanten lichtsignalgeregelten Knotenpunkt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70km/h zu begrenzen ist, in der Zufahrt zum Knotenpunkt K19 sowie in der Zufahrt zum Knotenpunkt K20 die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 70km/h begrenzt ist, sollte aus Sicht der Verkehrssicherheit die zulässige Höchstgeschwindigkeit im gesamten Abschnitt in beiden Fahrtrichtungen durchgängig auf 70km/h begrenzt werden. Neben der Verstetigung des Verkehrsablaufes, die sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken würde, sprechen hierfür auch die erhöhten Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer, die sich aus der dichten Knotenpunktfolge und der daraus resultierenden erforderlichen Vorausorientierung sowie die Zunahme an Entscheidungspunkten, die die Komplexität der Fahraufgabe in dem betrachteten Streckenabschnitt erhöht.



**Abb. 4: Beschränkung der
zul. Höchstgeschwindigkeit
in Fahrtrichtung Westen**



**Abb. 5: Beschränkung der
zul. Höchstgeschwindigkeit
in Fahrtrichtung Osten**

- (2) Dem verkehrstechnischen Gutachten (P:4) ist zu entnehmen, dass bei den Berechnungen davon ausgegangen wurde, dass der linksabbiegende Verkehrsstrom gesichert (ohne bedingt verträgliche Führung) geführt werden soll. Zudem wurde davon ausgegangen, dass der Fuß- und Radverkehr gesichert (ohne bedingt verträgliche Führung) geführt werden soll.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist auf Umsetzung dieser beiden Regelungen in der weiteren Konkretisierung des Projektes besonders zu achten.

- (3) Der Konzeptentwurf sieht eine einseitige Aufweitung des Querschnitts für die Anlage des Linksabbiegefahrstreifens vor.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit sollte geprüft werden, ob diese Aufweitung symmetrisch erfolgen kann, um somit in beiden Fahrtrichtungen die Auslenkung der Fahrstreifen für die Fahrtrichtung Geradeaus zu minimieren. Dies würde sich positiv auf die Erkennbarkeit, insbesondere bei schlechten Witterungsbedingungen und bei Dunkelheit, und Befahrbarkeit des Knotenpunktes auswirken und somit zu einem hohen Verkehrssicherheitsniveau beitragen.

- (4) Der Konzeptentwurf sieht den Rückbau der Mehrzweckstreifen vor. Hierdurch vergrößert sich der Abstand vom Fahrbahnrand zur bestehenden Bepflanzung.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit sollte geprüft werden, ob hierdurch die Vorgaben der Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme bezüglich des erforderlichen Abstandes zwischen Fahrbahnrand und Gefahrenstelle eingehalten werden. Sollte dies nicht der Fall sein, sollte geprüft werden, ob ein hinreichender Abstand zwischen einer ggf. erforderlichen Schutzeinrichtung und den festen Hindernissen gegeben wäre. Durch eine symmetrische Aufweitung des Knotenpunktes (s. Punkt 3) könnte gegebenenfalls dieser Abstand vergrößert werden.

7 Hinweise

- (1) Neben der Erschließung der Gewerbefläche für den Kfz- sowie für den Rad- und den Fußverkehr sollte in der weiteren Planung auch die Erschließung für den öffentlichen Verkehr bedacht werden (s. Bebauungsplan S.11).