31.05.2021

Barrierefreier Umbau ZOB Eitorf

Überarbeitung der Planung nach Sicherheitsaudit

Gemeinsame Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises (Amt 36 sowie FB 01.4), der Kreispolizeibehörde sowie der RSVG

Vorbemerkungen

Der barrierefreie Ausbau des Eitorfer ZOB wird außerordentlich begrüßt. Mit etwa 1.400 Fahrgästen pro Tag ist dies ein wichtiger Knotenpunkt im Netz der RSVG, über den vielfältige regionale Verknüpfungen bestehen. Der Standort ist zudem Bestandteil des Mobilstationenkonzeptes des Rhein-Sieg-Kreises.

Sowohl aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht als auch in Hinblick auf die Belange des ÖNPV wird die Variante Kreisverkehr in der vorliegenden Variante allerdings weiterhin für nicht umsetzbar gehalten.

1 Beurteilung aus straßenverkehrsrechtlicher und planerischer Sicht

1.1 Variante Kreisverkehr

Wie bereits in 2017 erwähnt, stellt die Variante Kreisverkehr auch nach der Überarbeitung der Planung und nach der Einarbeitung der Vorschläge des Auditors keine umsetzbare Lösung dar, da wesentliche Entwurfsgrundsätze nach wie vor nicht berücksichtigt wurden, obwohl der Auditor darauf hingewiesen hat.

1.1.1 Lage der Kreisfahrbahn

Der Mittelpunkt des Kreisverkehrs liegt nicht in der Fahrbahnachse. Dies hat der Auditor bereits festgestellt, die negativen Auswirkungen aufgezeigt und erläutert, dass die Ablenkung der Kreisinsel so gewählt werden soll, dass die Geschwindigkeiten speziell in der Überleitung auf die übergeordnete Kreisfahrbahn gering sind. Auf diese Forderung wurde nicht eingegangen.

Die Verschiebung des Mittelpunktes des Kreisverkehres ist zwingend erforderlich. Folgende Planungsrichtlinien geben diese Vorgaben bei der Planung von Kreisverkehren:

Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren

Gemäß den Entwurfsgrundsätzen des Merkblattes sind für eine verkehrssichere Gestaltung folgende Grundprinzipien maßgebend:

- möglichst senkrechtes Heranführen der Knotenpunktzufahrten an die Kreisfahrbahn

- deutliche Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge durch die Kreisinsel
- einstreifige Knotenpunktausfahrten.

RAST 06

Auch der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) ist zu entnehmen, dass bei den Entwurfsgrundsätzen eines Kreisverkehrs die oben genannten Elemente zu berücksichtigen sind und Kreisverkehre nur dann ein hohes Sicherheitsniveau haben, wenn die oben genannten Grundprinzipien berücksichtigt werden.

Darüber hinaus sind für eine geschwindigkeitsdämpfende und somit für eine sichere Gestaltung folgende Grundprinzipien und Entwurfsgrundsätze maßgebend:

- gute Erkennbarkeit des Knotenpunktes als Kreisverkehrsplatz
- Verhinderung der Durchsicht durch eine raumwirksam gestaltete Kreisinsel

Die Kreisinsel soll eine ausreichende Ablenkung bewirken, um möglichst geringe Geschwindigkeiten auf der Kreisfahrbahn zu erzielen. Die Ablenkung geradeausfahrender Kraftfahrzeuge durch die Kreisinsel und gegebenenfalls durch den Innenring sollte das Zweifache der Fahrstreifenbreite der Knotenpunktzufahrt nicht unterschreiten. Dies wird durch Bild 109 der RAST „Ablenkung geradeausfahrender Kraftfahrzeuge durch die Kreisinsel und gegebenenfalls durch den Innenring“ verdeutlicht.

Das seitens der Gemeinde Eitorf vorgebrachte Argument, dass der Geschwindigkeitsaspekt vernachlässigbar und bei der Variante Linksabbiegespur das Geschwindigkeitsniveau sogar noch höher sei, kann hier nicht gelten; denn bei einem Kreisverkehr handelt es sich um eine besondere Knotenpunktform. Durch das VZ 205 StVO herrscht in allen Zufahrten des Kreisverkehrs Wartepflicht. In Verbindung mit dem VZ 215 StVO wird die Verkehrsführung nochmals verdeutlich. Der Verkehr auf der Kreisfahrbahn hat Vorfahrt; in allen Knotenpunktzufahrten sind die Fahrzeuge wartepflichtig.

Diese Regelung unterscheidet sich von den Regeln der Varianten „Linksabbieger“, eine geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung eines Kreisverkehres ist daher zwingend einzuhalten und der Kreisverkehr gemäß gängiger Planungsvorschriften zu gestalten.

Die Einschätzung und die Interpretation der Gemeinde, dass seitens des Auditors keine durchgreifenden Bedenken gegen die Variante Kreisverkehr bestehen, wird nicht geteilt. Die Aussagen und die Empfehlungen des Auditors sind eindeutig und nicht als eine „Kann-Lösung“ zu interpretieren.

Auch die Ansicht, dass die Belange des ÖPNV ausreichend berücksichtigt wurden, kann von hier nicht im Gänze geteilt werden.

Aus den oben genannten Gründen wird die Planungsvarianten Kreisverkehr in der vorliegenden Form für nicht zustimmungsfähig gehalten.

Der Variante „Kreisverkehr“ kann nur dann zugestimmt werden, wenn die Planung verändert wird, indem die Kreisfahrbahn so verschoben wird, damit eine wirksame Umlenkung des Verkehres stattfindet.

Dies kann – als eine Planungsvariante – durch die Verschiebung der Kreisfahrbahn in nördliche oder in südliche Richtung erfolgen. Die Verschiebung in südliche Richtung wäre über Grunderwerb realisierbar, die Verschiebung in nördliche Richtung wird nicht befürwortet, da dadurch die ohnehin geringen Flächen für den Busbahnhof noch weiter gemindert werden. Eine weitere Möglichkeit, die Verschiebung der Kreisfahrbahn planerisch umzusetzen, wäre eine Fahrbahnverschwenkung der Knotenpunktzu- und ausfahrten.

1.1.2 FGÜ

Gemäß dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren soll Innerhalb bebauter Gebiete

- grundsätzlich in allen Knotenpunktarmen Fahrbahnteiler mit Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger vorgesehen werden und
- die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege (Zeichen 293 StVO, "Zebrastreifen") ausgebildet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen

Daher soll die Planung dahingehend verändert werden, dass an <u>allen</u> Zu- und Abfahrten FGÜ angelegt werden.

1.2 Variante Linksabbiegestreifen

Die Variante Linksabbiegespur ist dem Grundsatz nach zustimmungsfähig.

Die Planungen sind aber nach den betrieblichen Aspekten des ÖPNV zu überarbeiten und danach erneut zur Abstimmung vorzulegen.

2. <u>Beurteilung aus Sicht des ÖPNV</u>

2.1 Anforderungen

2.1.1 Aktuelles Betriebskonzept ÖPNV

Das bestehende Fahrplankonzept umfasst eine gleichzeitige Bedienung des ZOB Eitorf ZOB mit bis zu 6 Bussen zwecks Anschlussherstellung an den RE9. Diese gleichzeitige Bedienung gibt es mindestens seit den 1990er Jahren und ist insofern keine geänderte Anforderung des ÖPNV, wie dies im Vortext zur Variante 2a aufgeführt wird.

Gelenkbuseinsatz erfolgt auf den Buslinien der RSVG derzeit nicht, ist aber bei Schienenersatzverkehren regelmäßig üblich und muss daher auch weiterhin möglich sein.

Alle sechs Buslinien verkehren ausschließlich von/in Richtung Eitorf Markt. Ein-/Ausfahrten in Richtung Hennef erfolgen nur durch Einzelfahrten des Schulverkehrs.

Beide Varianten ermöglichen die gleichzeitige Bedienung mit 6 Bussen und beinhalten eine gelenkbustaugliche Kante. Sie sind insofern mit dem aktuellen Betriebskonzept kompatibel.

2.1.2 Weiterentwicklungsperspektiven ÖPNV

Es wird darauf hingewiesen, dass beide Varianten keine Reserven für zusätzliche Linien mit Anschluss an den RE9 besitzen. Aufgrund der zentralen geografischen Lage des Eitorfer Bahnhofs im östlichen Rhein-Sieg-Kreis sowie der sehr attraktiven Bahnanbindung sind derartige Linien bei Zugrundelegung der gewünschten Förderung des ÖPNV bzw. Verkehrswende aber durchaus denkbar. Gegenüber 2017 gibt es hier inzwischen weitergehende strategische Planungsüberlegungen (z.B. Konzeption des NVR bzgl. landesbedeutsamer Schnellbuslinien mit einer Relation Eitorf – Ruppichteroth – Much).

2.2 Variante Kreisverkehr

2.2.1 Grundlegende Erwägungen

Aufgrund der sehr begrenzten Flächenverfügbarkeiten ist es schwierig, alle Nutzungsansprüche zufriedenstellend zu realisieren. Daher ist es wichtig, für die einzelnen Funktionen möglichst flächensparende Lösungen zu finden. Vor diesem Hintergrund bestehen unabhängig von der Verkehrssicherheit grundsätzliche Bedenken gegenüber der Lösung mit Kreisverkehr. In der vorliegenden Variante bindet diese erhebliche Flächen, die ansonsten für einen attraktiveren und leistungsfähigeren ZOB verplant werden können. Dazu kommen Bedenken bzgl. der Ausfahrt. Insofern erscheint eine Kreisverkehrslösung auch aus ÖPNV-Sicht nur dann sinnvoll umsetzbar, wenn der Kreisverkehr insgesamt nach Süden verschoben werden kann, d.h. mittig in die Achse der L333.

2.2.2 Betriebliche Beurteilung

Die Ausfahrt durch den Kreisverkehr in Richtung Markt wird kritisch gesehen. Dies gilt ganz besonders für Gelenkbusse, die aufgrund der Anordnung der gelenkbustauglichen Kante auch nur diese Ausfahrt benutzen können. Bei einer Ausfahrt müssten Busse hier folgendes Manöver vollführen:

- Ausschwenken nach links, um Abstand zu der Mittelinsel zu gewinnen
- Enge Rechtskurve um die Mittelinsel herum, wobei der komplette Ein- und Ausfahrtbereich beansprucht wird
- Einfahrt scharf rechts in den Kreisverkehr

- Enge Linkskurve durch den Kreisverkehr, um die Ausfahrt in Richtung Markt zu erreichen

Hierbei darf sich das Fahrpersonal überhaupt keinen Fehler erlauben. Bei Gelenkbuseinsatz besteht die Gefahr, dass der Knickschutz im Gelenk eine Notbremsung auslöst und der Bus stehen bleibt. Nur eine autorisierte Fachwerkstatt kann die Bremse in so einem Fall entsperren. Das Manöver erschwert gegebenenfalls auch den Gegenverkehr in Form in den Busbahnhof einfahrender Busse.

Ebenfalls nicht auszuschließen sind Konflikte mit Fußgängern, die vom Bahnhofsgebäude zu den Taxiplätzen in gerader Linie über den Kreisverkehr laufen.

Vor diesen Hintergründen ist die Variante Kreisverkehr aus ÖPNV-Sicht in der vorliegenden Planung nicht zustimmungsfähig.

2.3 Variante Linksabbiegestreifen

Die Variante Linksabbiegespur ist dem Grundsatz nach zustimmungsfähig.

Es wird darum gebeten, die in 2.4 aufgeführten Aspekte zu prüfen und eine überarbeitete Planung erneut zur Abstimmung vorzulegen.

2.4 Busbahnhof

2.4.1 Engstelle auf der Westseite

Es wird darum gebeten, die 3,37 m breite Engstelle auf der Westseite auf das Regelmaß von 3,50 m zu erweitern. Bei 3,37 m kann aufgrund des Breitenbedarfs der Busse (2,55 m zzgl. Spiegel) sowie eventueller Halteungenauigkeiten nicht sichergestellt werden, dass bei zwei stehenden Bussen ein drittes Fahrzeug tatsächlich passieren kann.

2.4.2 Prüfung verlängerter Bussteige

Aufgrund des praktizierten Rundumanschlusses mit gleichzeitiger Ausfahrt aller Buslinien ist es nicht zwingend erforderlich, dass alle Kanten des ZOB unabhängig voneinander anfahrbar sind. Auch im Bestand halten die Busse teilweise direkt hintereinander und können dann nur nacheinander wieder ausfahren.

Es wird daher gebeten zu prüfen, ob ausgewählte Bussteige geradlinig realisiert werden können, so dass sie wahlweise von zwei Standardbussen unabhängig anfahrbar sind oder alternativ den Halt von drei Bussen hintereinander ohne unabhängige Anfahrbarkeit ermöglichen. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Einsatzes von Kleinbussen im Kreisgebiet, die eine Länge von 7,50 bis 8,50 m aufweisen, wäre es alternativ denkbar, weitere Kanten auf 19 m zu verlängern, so dass diese dann wahlweise von einem Gelenkbus oder zwei Kleinbussen belegt werden könnten.

Durch derartige Anpassungen können Spielräume für zukünftige Weiterentwicklungen gemäß 2.1.2 offengehalten werden.