Seifert, Christina

Von: Stefan.Czymmeck@strassen.nrw.de
Gesendet: Freitag, 11. Juni 2021 11:28
An: Seifert, Christina
Cc: thomas.schreier@strassen.nrw.de; M-Stelter@stelter-ib.de; Silke.Otten-Siemer@strassen.nrw.de
Betreff: Eitorf L 333 (8) Barrierefreier Umbau ZOB

Sehr geehrte Frau Seifert,

in der Folge erhalten Sie die Stellungnahmen zur Straßenplanung aus straßenplanerischer und Verkehrssicherheitssicht.

- Straßenplanerische Beurteilung:

Grundsätzliches: ein Kreisverkehrsplatz in der L 333 wird aus der Sicht der Straßenbauverwaltung (Sbv) nur umzusetzen sein, wenn der Kreismittelpunkt in die Mitte der Fahrbahnen der L 333 gelegt wird.
Alle anderen Lagen führen dazu, dass mindestens eine Fahrbeziehung nahezu ungebremst / unabgelenkt mit zu hoher Geschwindigkeit die Kreisfahrbahn befährt / durchfährt.
Das ist aus der Sicht der Sbv schlichtweg aus Gründen der Verkehrssicherheit (Fußgängerüberwege) nicht genehmigungsfähig und widerspricht zudem eindeutig der Funktion, die der KVP hat, u. z., dass die Geschwindigkeiten auf der Kreisfahrbahn durch die Radien so gedrosselt wird, dass die zufahrenden Ströme in die durch die Ausfahrenden entstehenden Lücken einfädeln können.
Denn wenn durch die falsche Lage des KVP´s Fahrzeuge „durchrauschen“ können, werden entstandene Lücken unnötig geschlossen und am nächsten Ast kann sich kein weiteres Fahrzeug einfädeln.

Derzeit fehlen in den Plänen noch Bezeichnungen über Borde, Entwässerung, Längs- und Querneigungen, etc..
Diese Unterlagen werden dann komplettiert, wenn die umsetzungsfähige Variante gefunden ist.

Im Bereich eines solchen ZOB – dazu noch so nah an der Landesstraße gelegen – ist es überlegenswert, z. B. die Variante 1a „Linksabbieger“ weiterzuverfolgen, und zwar mit einer Fußgängerampel anstelle des Fußgängerüberweges, um die den Straßenverkehr der Landesstraße störenden Einflüsse durch querende Fußgänger besser zeitlich kanalisieren zu können.
Mittels einer Fußgängerampel wird nur ein Zeitfenster angeboten, während dem die FG queren können, an einem Fußgängerüberweg können die Querenden „andauernd“ den Straßenverkehr unterbrechen.
Das ist äußerst schädlich für die Qualität der hoch frequentierten Landesstraße und führt hiesigen Erachtens zu einer höheren Gefährdung der Fußgänger (auch bestehend aus Schülern?).
Eine LSA schützt den Querenden bedeutender. Gerade bei hoher Verkehrsbelastung.

- Verkehrssicherheit:

Das seitens der Gemeinde beigefügte Sicherheitsaudit erleichtert die Arbeit.
Für die Sbv ergibt sich keine relevante Änderung den KVP betreffend, gegenüber der Aussagen von 2018:
Die Variante 2a mit 6 HS am ZOB ist wohl das Ergebnis des Audits.

Kreisverkehr Variante 2a mit 6 Bushaltestellen

Auditiert wurde diese Variante mit 4 Bushaltestellen. Durch geänderte Anforderungen des ÖPNV müssen aber 6 Bushaltestellen vorgesehen werden. Aus diesem Grund wurde auch diese Änderung nun im Zusammenhang mit dem Ergebnis des Audits eingearbeitet. Auch bei dieser Variante können nicht alle Beanstandungen aus Platzgründen bzw. aus Gründen der örtlichen Gegebenheiten planerisch gelöst werden.

Allerdings heißt dieser Plan nun

Variante 1_Kreisverkehr+6 Haltestellen_nach Audit

und wird hier weiter betrachtet:

- Dieser Plan ist zwar in Teilen nach dem Audit angepasst worden, nicht aber in der Lage des KVP an sich. Dies ist aber nach wie vor das Problem und wurde auch im dazugehörigen Auditbericht (Punkt15 und 17) klar kommuniziert.
- Es fehlen Schleppkurven dazu.
- Des Weitern fehlt der FGÜ in westlicher Zufahrt, mit dem die Wegebeziehung zwischen Taxistand und Innenstadt eindeutig wäre; sonst unkontrollierte Verbindungen über den KVP/ZOB-Bereich. Damit könnte evtl. auch der angedachte FGÜ im weiteren Verlauf(im Plan ganz links) entfallen.
- Die Aufstellfläche für PKW an der östl. Zufahrt ist nach wie vor zu kurz.

Gemäß Gemeinde scheint alles in Ordnung:
Hierbei ist auch wieder die Varianten-Benennung durcheinander: Nach telef. R mit Frau Seifert (Gemeinde) ist klar, **hier ist „Variante 1 KVP und 6 HS nach Audit" gemeint.**

Zusammenfassend lässt sich also festhalten:

- Zu beiden Varianten zeigen sich aus dem zertifizierten Sicherheits-Audit Au den Bedenken.
- Die Belange des ÖPNV sind zufriedenstellend berücksichtigt.

Auf dieser Basis favorisiert nach reiflicher Abwägung die Gemeinde Eitorf allerding ante „Kreisverkehr" (hier Var. 2a), weil sie **überwiegende Vorteile**, insbesondere zu heit des Verkehrs, namentlich zugunsten des zu erwartenden Fußgängerverkehrs,

Worin dies begründet ist, ist von hier derzeit nicht nachvollziehbar -insbesondere nicht zur FG-Sicherheit.

Ebenso wenig ist die Beurteilung/Argumentation zur KVP-Lage nachvollziehbar:

Der Nachteil des zu stark versetzten KVP`s muss im Vergleich den andern Varianten nicht als Vorteil dienen. Es ergibt sich aber im Einzelfall ein Nachteil gegenüber der Ist-Situation (und den LA-Varianten):

- Der KVP besitzt in der Durchfahrt (NW nach SO) kein Versatzmaß, welches die auch gewollte Funktion eines KVP, die Geschwindigkeit zu reduzieren, gewährleisten könnte. Auch in Verbindung mit Ausstattung aller Zufahrten mit FGÜ(igO), ist dies ein relevanter Punkt.
- In der Ist-Situation hat der motVT freien Blick auf den folgenden, erkennbaren FGÜ und kann Querende frühzeitig erkennen. (Eine relevante VU-Lage in der Ist-Situation ist hier derzeit nicht bekannt). Dies gilt auch dann für die angedachten LA-Varianten, wobei hier sehr wohl durch den LA-Streifen und den vorgezogenen Aufstellbereich des FGÜ eine „..verschwenkte Geradeausfahrt.." (entgegen der Textpassage der Gemeinde) erfolgt (s.Variante 1a)
- In der Planvariante 1 ist die Aufmerksamkeit des VT auf Grund der Vorfahrtsituation vorrangig linksseitig auf Fzg im KVP gerichtet. Hierbei kann es dann zu einem Beschleunigungsvorgang kommen, um noch schnell

einzufahren, was erst dann zum uneingeschränkten Blick auf den FGÜ führt, aber in der Kürze der Strecke (Durchmesser des KVP nur Mindestmaß nach Merkblatt) zu einer zügigen Durchfahrt auf denselben führt.

- Auch die Durchfahrt des KVP in Gegenrichtung wird fahrphysikalisch und-dynamisch speziell für größere Fzg eine Herausforderung (hoher Versatz, Schleppkurven fehlen) und wird z.T. wohl zu extrem langsamer Fahrt/evtl. kurzem Stillstand führen.
- Warum die die LA-Varianten den „..zügigen KFZ-Verkehr…fördern..“ bleibt ebenso offen, wie die Verstärkung des „Sicherheitsnachteils, der sich vor Ort täglich zeigt“.

In der Summe resümiert die Gemeinde folgendes:

Zusammengefasst zeigt der KV gegenüber der Knotenlösung eine deutliche Verb
aller, namentlich der „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer – und durch Vermeidung g
abbieger und Ausfahrten „quer zur Hauptachse“ gleichzeitig Vorteile zur Verkeh
wünscht geringem Geschwindigkeitsniveau. Folgerichtig war die fehlende Zentrieru
dit auch zu keiner Zeit ein Thema.

Eine „deutliche Verbesserung“ der VS gegenüber der LA-Variante vermag die Sbv allerdings aus den Ausführungen der Gemeinde nicht zu erkennen.
Das im Audit die „fehlende Zentrierung….zu keiner Zeit Thema“ gewesen sein soll, entspricht nicht den früheren Abstimmungen; siehe

MIV:

17. Der Kreisverkehr liegt nicht in der Fahrbahnachse der Bahnhofstraße. Daher ist aus Fahrtrichtung Westen zu erwarten, dass der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit nur geringfügig reduziert (RASt 06; Kap. 3.7) und daher mit einer erhöhten Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs in Richtung des Fußgängerüberwegs ausgegangen werden muss (RASt 06; Kap. 3.4). Die Ablenkung der Kreisinsel soll ausreichend sein, damit die Geschwindigkeiten auf der Kreisfahrbahn gering sind (RASt 06, Kap. 6.3.5.7).

Alles in Allem können die Bedenken aus den ursprgl. Planungen (2017) nicht ausgeräumt werden.
Nicht zuletzt auch unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse auf dem eigentlichen ZOB bleibt h. E. nach Abwägung unter den überlassenen Unterlagen „Variante 1a Linksabbieger vor Audit“ als Präferenz.

Mit freundlichen Grüßen
i. A. Stefan Czymmeck
Planungen Dritter

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Rhein-Berg
Eumeniusstr. 15-17
50679 Köln

Telefon 0221/8397-395
Fax 0221/8397100
E-Mail: stefan.czymmeck@strassen.nrw.de

Mehr erfahren? Spannende Jobs finden?
www.strassen.nrw.de

Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Von: Seifert, Christina [mailto:christina.seifert@eitorf.de]
Gesendet: Freitag, 26. März 2021 11:50
An: Kontakt-RNL-RB <kontakt.rnl.rb@strassen.nrw.de>
Betreff: Gemeinde Eitorf, Barrierefreier Umbau ZOB

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei unser Schreiben bzgl. o. g. Projektes mit der Bitte um eine Rückäußerung Ihrerseits bis zum 31.05.2021.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag:
gez. Christina Seifert

Gemeinde Eitorf
Der Bürgermeister
Markt 1
53783 Eitorf
Telefon: 02243/89-157
Telefax: 02243/89-179
www.eitorf.de

EITORF AN DER SIEG

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail sind nicht gestattet. Elektronisch versandte Nachrichten können manipuliert und/oder durch Unberechtigte gelesen werden. Wir verwenden aktuelle Virenschutzprogramme zum Überprüfen dieser. Für Schäden, die dem Empfänger gleichwohl durch von uns zugesandte mit Viren befallene E-Mails entstehen, schließen wir jede Haftung aus.