Sicherheitsaudit der Vorplanung –
Neubau Kindertagesstätte Eschweiler über Feld

Im Auftrag der

Gesellschaft für Infrastrukturvermögen Kreis Düren mbH

bearbeitet durch

Miriam Niestegge, Sicherheitsauditorin

Reichenbachstraße 56, 70372 Stuttgart

Im Unterauftrag für

FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH, Holzdamm 8, 50374 Erftstadt

Stuttgart, im März 2024

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen 3
2. Unfallanalyse 4
3. Ortbesichtigung 5
4. Sicherheitsaudit 7

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Unfälle mit Personenschaden des Jahres 2021 4
Abbildung 2: Gehwege entlang der Heribertstraße 5
Abbildung 3: Fehlende Markierung der Heribertstraße 5
Abbildung 4: Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ 6

1. Grundlagen

In der Ortschaft Eschweiler über Feld der Gemeinde Növenich ist der Neubau einer Kindertagesstätte und einem damit verbundenen Anschluss an die L 263 / Heribertstraße geplant. Die L263 ist eine innerörtliche Landesstraße auf der derzeit im Bereich der geplanten Einmündung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Zeitraum von 6-19 Uhr gilt.

Es ist zur Bewertung der Verkehrssicherheit ein Sicherheitsaudit gemäß den RSAS (FGSV 2019) für die Phase der Vorplanung zu erstellen. Das Sicherheitsaudit umfasst neben der neu geplanten Einmündung auch das Umfeld der künftigen Kindertagesstätte, da sich neue Wegebeziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden ergeben und die sichere Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln gegeben sein muss.

Folgende Daten wurden im Sicherheitsaudit berücksichtigt:

- Erläuterungsbericht inkl. Anlagen
  - Knotenstrompläne Bestand und Prognose
  - Leistungsfähigkeitsberechnung
  - Lageplan
  - Lageplan Schleppkurven Müllfahrzeug und Pkw
  - Lageplan Sichtdreiecke Fahrbahn und Geh- und Radweg
- Gestaltungsplan
- Unfalldaten
  - des Zeitraums 01.01.2013 bis 27.11.2023 der Polizei zwischen der Josefstraße und der Zufahrt Hof Püllen
  - des Zeitraums 01.01.2016 bis 31.12.2022 des Statistischen Bundesamtes in der gesamten Ortschaft Eschweiler über Feld

Folgende Regelwerke und weiterführende Literatur wurde angewandt:

- RASt: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV 2006
- ERA: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV 2010
- EFA: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV 2003
- EAR: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, FGSV 2023
- Defizitlisten für das Sicherheitsaudit von Straßen, BASt 2019
- Straßenverkehrsordnung StVO und Verwaltungsvorschrift zur StVO VwV-StVO
- Dankmar Alrutz, Wolfgang Bohle, Stefanie Busek: Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung – Sicherheitsverbesserungen, BASt-Bericht V 26, 2015

2. Unfallanalyse

Ziel der Unfallanalyse ist es, unfallbegünstigende Faktoren an der Örtlichkeit zu ermitteln, die es durch die neue Planung zu verbessern gilt.

Die Kreispolizeibehörde Düren hat für diese Analyse die Unfalldaten der Heribertstraße (L263) zwischen der Josefstraße und der Zufahrt Hof Püllen für den Zeitraum 01.01.2013 bis 27.11.2023 zur Verfügung gestellt.

In dem genannten Zeitraum ereignete sich lediglich ein Unfall mit Sachschaden auf dem Untersuchungsabschnitt. Dabei kam ein Personenkraftwagen linksseitig von der Fahrbahn ab und touchierte ein Verkehrszeichen.

Die zusätzliche Auswertung des Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes (unfallatlas.statistikportal.de) zeigt für den Zeitraum 01.01.2016 bis 31.12.2022 ebenfalls keine Unfälle im genannten Abschnitt. In der östlichen Ortseinfahrt ereigneten sich jedoch im Jahr 2021 zwei Unfälle mit Leichtverletzten, siehe Abbildung 1. An einem der Unfälle war eine radfahrende Person beteiligt. Weitere Details zu diesen Unfällen liegen nicht vor.

Die Unfallanalyse zeigt keine unfallbegünstigenden Faktoren entlang der Heribertstraße.

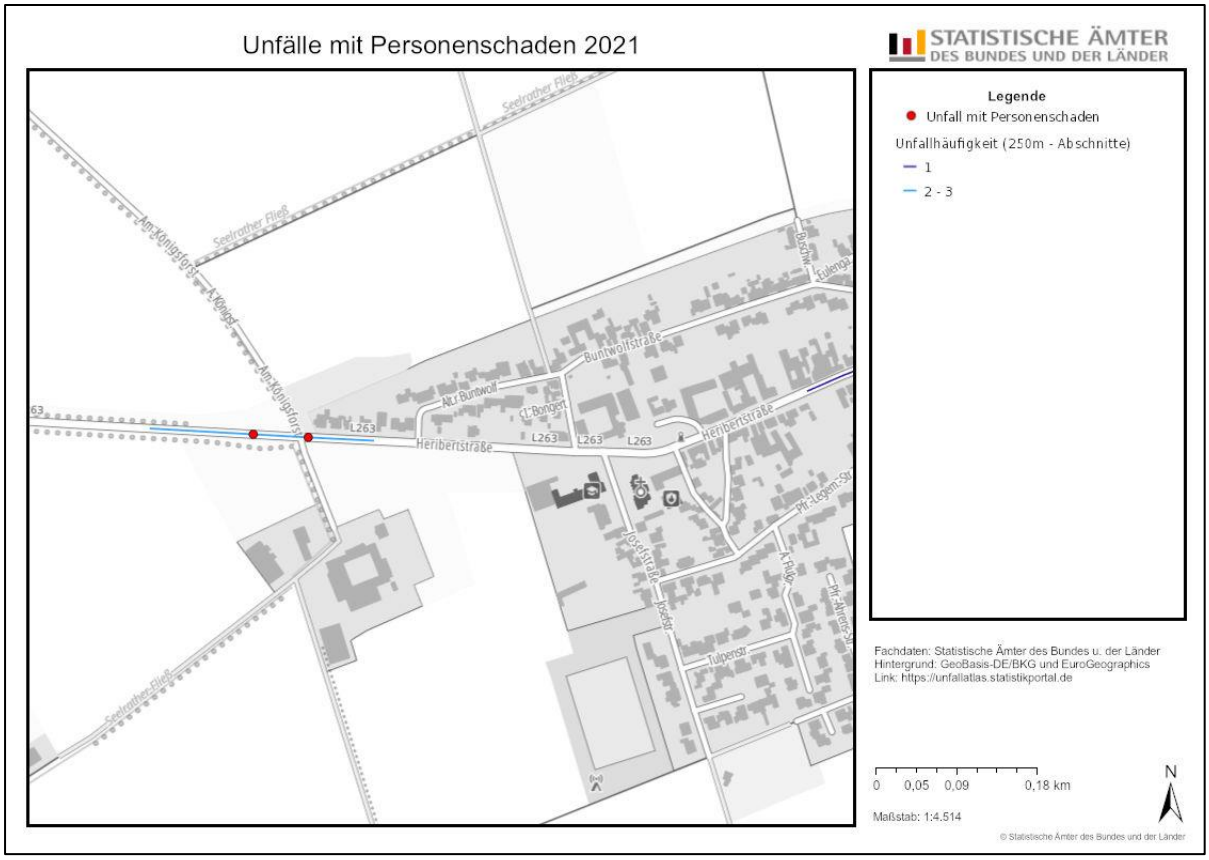


Abbildung 1: Unfälle mit Personenschaden des Jahres 2021

3. Ortbesichtigung

Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurden folgende sicherheitsrelevante Punkte festgestellt:

- Der Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite der Einfahrt zur Kindertagesstätte (nördlich der Heribertstraße) weist eine Breite von lediglich 1,50 m auf.



Abbildung 2: Gehwege entlang der Heribertstraße

- Die Fahrbahnbreite beträgt 7,17m. Zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung war jedoch keine Mittelmarkierung zur Trennung der Fahrtrichtungen vorhanden.



Abbildung 3: Fehlende Markierung der Heribertstraße

- Der Gehweg auf der südlichen Seite der Heribertstraße ist für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben.



Abbildung 4: Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“

4. Sicherheitsaudit

Aus der Begutachtung aller Unterlagen ergeben sich folgende Defizite und Hinweise:

1. Der Gehweg südlich der Heribertstraße ist im Bereich der Zufahrt in beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben. Da für linksfahrende Radfahrende, unabhängig davon, ob dies zugelassen ist oder nicht, ein erhöhtes Unfallrisiko besteht, sollte auf die einseitige Führung des Radverkehrs innerorts verzichtet werden (Alrutz et al. 2015, RASt FGSV 2006). Dies an dieser Stelle insbesondere, da mit der Kindertagesstätte und der Grundschule der Gehweg von Kindern befahren wird. Es ist zu prüfen, inwiefern auch auf der nördlichen Seite der Heribertstraße eine geeignete Radverkehrsführung eingerichtet werden kann.
2. In der Ausfahrt der Kindertagesstätte soll laut Vorplanung das VZ 206 „Stop“ angeordnet werden. Um den Vorrang des Fußverkehrs aus beiden Richtungen zu verdeutlichen und um die Sicherheit des Radverkehrs in beiden Richtungen zu erhöhen, wird die Anbringung einer Haltlinie (VZ 294) vor der Furt empfohlen.
3. Die Sichtdreiecke auf den südlichen Gehweg der Heribertstraße sind ausreichend. Da in den Sichtdreiecken jedoch auch Grünflächen entlang der Zufahrt zur Kindertagesstätte und der angrenzenden Grundstücke liegen, ist sicherzustellen, dass etwaige Begrünung zu keiner Jahreszeit die Sichtdreiecke einschränkt und nie höher als 0,80 m wird (RASt, FGSV 2006).
4. Der Gehweg auf der nördlichen Seite der Heribertstraße ist mit 1,50 m zu schmal. Gemäß der RASt (FGSV 2006) ist an dieser Stelle ohne angrenzende Bebauung eine Gehwegbreite von 2,30 m notwendig, um einen sicheren Begegnungsverkehr zwischen Zufußgehenden zu gewährleisten. Dies ist an dieser Stelle besonders relevant, da auf Grund der Kindertagesstätte und der Grundschule vermehrt mit Erwachsenen mit Kinderwagen, aber auch Rad fahrenden Kindern in beide Richtungen auf dem Weg zur Mittelinsel zu rechnen ist. Der Gehweg sollte daher verbreitert werden.
5. Die Fahrbahn der Heribertstraße ist mit 7,17 m Breite für eine Innerortsstraße sehr breit. In der RASt (FGSV 2006) wird eine Breite von 6,50 m empfohlen. Auch wenn eine fehlende Leitlinie bei schmalen Querschnitten zu niedrigeren gefahrenen Geschwindigkeiten führt, ist bei der hier vorliegenden Querschnittsbreite auf Grund der Gradlinigkeit des Abschnittes mit Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (6-19 Uhr) zu rechnen. Dies kann insbesondere an der Mittelinsel das Einschätzen der Geschwindigkeiten durch querende Zufußgehende erschweren und ein Unfallrisiko darstellen. Zur Vereinheitlichung von Bau und Betrieb ist die Verschmälerung des Querschnittes zu prüfen oder mindestens eine Leitlinie anzuordnen.

Stuttgart, den 26.03.2024

M. Niestegge

Niestegge, Miriam