

Die Autobahn GmbH des Bundes
NL Rheinland, Außenstelle Köln



Die
Autobahn

Straße: **A 553**



RHEINSPANGE 553

A 553 AK Köln-Godorf bis AD Köln-Lind
inkl. Rheinquerung

Projis-Nr.: 05170058 10

Voruntersuchung

Unterlage 23
Verkehrssicherheit

Auditbericht

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	BAB 553, Variante 6aT AK Köln-Godorf bis AD Köln-Lind inkl. Rheinquerung
Aufsteller/Bauherr:	Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Rheinland Außenstelle Köln
Entwurfsbearbeitung:	KOCKS CONSULT GMBH
Entwurfsphase / Auditphase:	Auditphase I / Vorplanung
Übergebene Unterlagen:	Erläuterungsbericht Übersichtskarte Übersichtslagepläne (alle Varianten & V6aT) Übersichtshöhenplan Lagepläne 1-8 ADR-, Seveso-, Luftschadstoffgutachten Verkehrsuntersuchung
Geprüfte Unterlagen:	Erläuterungsbericht Übersichtskarte Übersichtslagepläne, V6aT Übersichtshöhenplan Lagepläne 1-8



**Die
Autobahn**
Rheinland

AUDITBERICHT

S. 2/6

Auditor

Dienststelle: Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Rheinland
Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Straße 18-26
50679 Köln

Datum: 03.04.2023

Name: Mats Becker
Helmut Summerer

Unterschrift:

Unterschrift:

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung: BAB 553
AK Köln-Godorf bis AD Köln-Lind
inkl. Rheinquerung

Länge: Variante 6aT
Die Ausbaulänge beträgt 7,84 km

Querschnitt Hauptfahrbahn

RQ 31:

Fahrstreifenbreite =	3,75 m
Mittelstreifenbreite =	4,0 m
Randstreifen (Mitte) =	0,75 m
Randstreifen (außen) =	0,75 m
Standstreifen =	3,0 m

Straßenkategorie: EKA 1A (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, RAA-2008)

Für das Audit herangezogene Regelwerke:

- Richtlinien für die Anlage von Autobahnen **RAA 2008**
- Straßenverkehrsordnung **StVO**
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-
Ordnung **VwV-StVO**
- Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen **RSAS
2019**
- Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Auto-
bahnen **RWBA 2023**
- Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von
Straßentunneln mit einer Plangeschwindigkeit von 80 -
km/h oder 100 km/h **EABT-80/100**
- Richtlinien für die Entwässerung von Straßen **REWS 2019**

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

Allgemeines

Zu den Lageplänen:

1. Auf allen Lageplänen fehlen die Sichtdreiecke. **Ohne Darstellung der Sichtdreiecke ist es möglich, dass die freizuhaltenden Sichtbereiche übersehen werden und es dadurch zu Planungsfehlern und Einschränkungen der Sichtfelder kommt.** Die Sichtdreiecke sind entsprechend des Kapitels 6.4.4 bzw. des Bildes 63 der RAA einzuzichnen und einzuhalten
2. Es sind keine Rampenquerschnitte dargestellt oder auf den Lageplänen bemaßt. Dadurch lassen sich die Fahrbahnbreiten nicht überprüfen. **Die Rampen sollten zumindest auf den Lageplänen bemaßt werden. Die entsprechenden Querschnittsbreiten für die Rampen sind gemäß Kapitel 6.4.2 der RAA einzuhalten.**

Wegweisende Beschilderung:

3. Für die Namensbezeichnung und Nummerierung der neuen BAB 553, der Knotenpunkte W2 und O3 sowie der neu zu bauenden AS an der BAB 553 ist nach § 1 Absatz 5 FStrG das Fernstraßen-Bundesamt zuständig. Das Fernstraßen-Bundesamt sollte rechtzeitig involviert werden, damit das Fern und Nahzielverzeichnis erstellt werden kann.

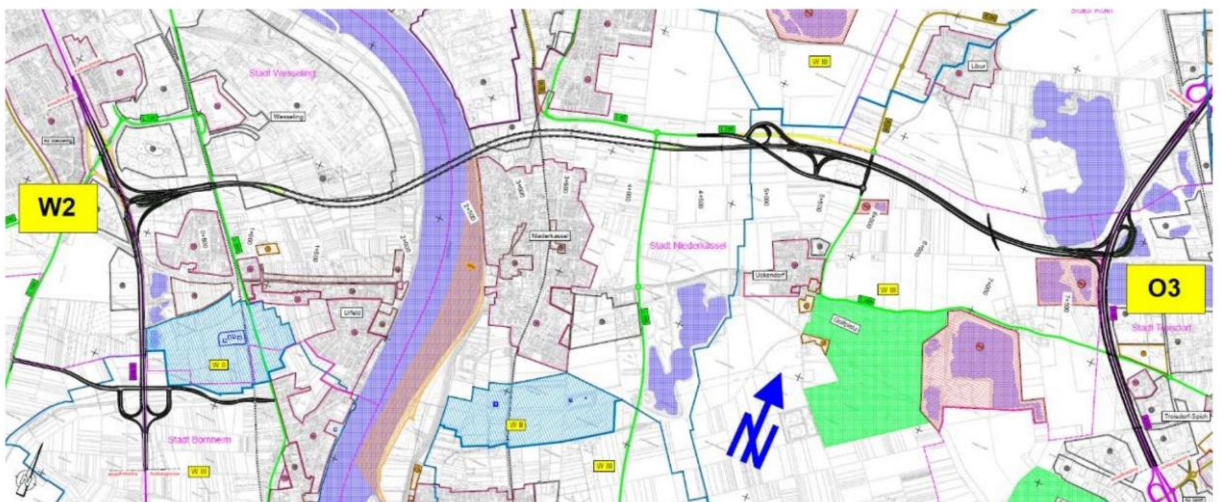


Abb. 31 aus dem Erläuterungsbericht

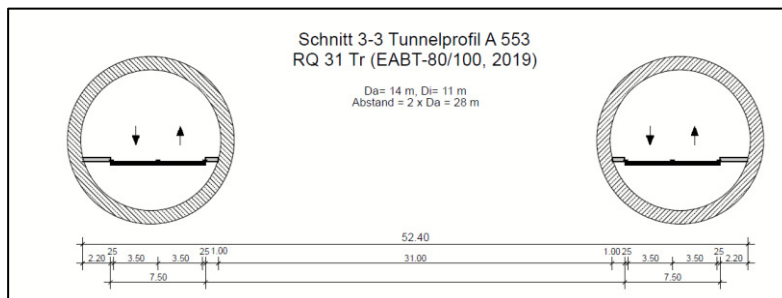
4. Grundsätzlich ist die wegweisende Beschilderung nach der neuen RWBA 2023 (Einführung wird voraussichtlich dieses Jahr sein) zu planen. Nach dem Erläuterungsbericht ist für die RF Ost (Bonn) zwischen der AS A 553 und dem Verknüpfungspunkt O3 eine Sonderlösung der wegweisenden Beschilderung für Knotenpunkte in dichtem Abstand erforderlich (siehe RWBA 2023, Punkt 7). **Diese Sonderlösung ist mit der zuständigen Abteilung für Betrieb und Verkehr abzustimmen.**

Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung:

5. **Alle Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung sind mit der Straßenverkehrsbehörde sowie mit der Verkehrszentrale in Leverkusen abzustimmen.**

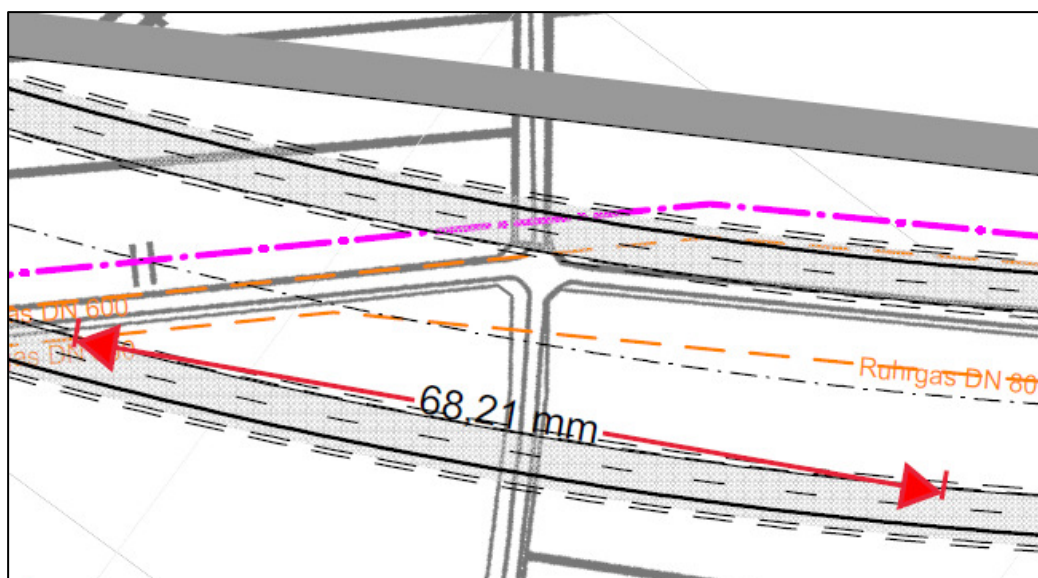
Erläuterungsbericht

6. Die Darstellung des Tunnelquerschnitts ist offensichtlich falsch, da in den Röhren ein Zweirichtungsverkehr dargestellt ist. **Die Darstellung sollte korrigiert werden.**



Lageplan 2

7. Die Sichtweite im Tunnel ist möglicherweise nicht ausreichend groß. Es scheint, dass in der Linkskurve die Tunnelwand die Sichtweite einschränkt (siehe Bild; 68 mm entspricht 170 m). **Nicht ausreichende Haltesichtweiten können zu gefährlichen Auffahrunfällen führen.** Gemäß Kapitel 5.5, Bild 19 der RAA muss die erforderliche Haltesichtweite bei einer vorgesehenen Geschwindigkeit von 100 km/h und -2,5 % Längsneigung ungefähr 170 m betragen. Der Sachverhalt ist noch einmal zu prüfen und im Zweifelsfall sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die nötigen Sichtweiten zu gewährleisten. Die Haltesichtweiten sind generell einzuhalten.



Den Auditoren ist bewusst, dass die erforderliche Haltesichtweite nach RAA für nasse Fahrbahnen ausgewiesen sind. Sicherlich ist die Wahrscheinlichkeit von großen Mengen an Niederschlagswasser im Tunnel nicht gegeben, dennoch könnte auch ein Fahrzeug größere Mengen an Flüssigkeit verlieren. Des Weiteren steht in der RAA auch folgender Absatz:

und dem reinen Bremsweg zusammen. Dabei sind die speziellen Bedingungen des Fahrverhaltens auf Autobahnen berücksichtigt. Deshalb sind für die Haltesichtweite größere Werte als die physiologisch begründeten Mindestwerte für die Reaktionszeit und fahrdynamisch mögliche Bremswege bei Gefahrenbremsungen zu Grunde gelegt.

Daher ist nach Ansicht der Auditoren die Sichtweitevorgabe der RAA nach Kapitel 5.5 trotzdem maßgebend.

Übersichtshöhenplan

8. Auf dem Plan ist kein Querneigungsband dargestellt. Das Querneigungsband sollte dargestellt werden, damit die Zusammenhänge zwischen Querneigung, Verwindung und Übergangsbögen direkt erkennbar sind.
9. Auf dem Plan ist kein Sichtweitenband dargestellt. Ohne ausreichende Haltesichtweiten kann es zu gefährlichen Auffahrunfällen kommen. Die Sichtweiten sind durch ein Sichtweitenband oder eine andere geeignete Form darzustellen und die erforderlichen Sichtweiten sind einzuhalten (RAA Kapitel 5.5).