

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 - Stellungnahme

Stellungnahme

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 einzuzeichnen und einzuhalten.

Zu 1.

Die erforderliche Einhaltung der Sichtweiten im Bereich der Rampensysteme der Autobahndreiecke und Anschlussstellen wird im Zuge der Entwurfsplanung berücksichtigt.

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.

Zu 2.

Die Art der Rampenquerschnitte (Q1 – Q3 gem. Bild 53 RAA) ist aus der Lageplandarstellung ersichtlich. Die entsprechenden Querschnittsbreiten nach RAA sind in der richtliniengerechten Planung der Variante V6aT berücksichtigt. Die Lageplandarstellung gem. RE gibt für Rampen keine gesonderte Darstellung von Querschnitten an.

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.

Zu 3.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

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.

Zu 4.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

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

Zu 5.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

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

Zu 6.

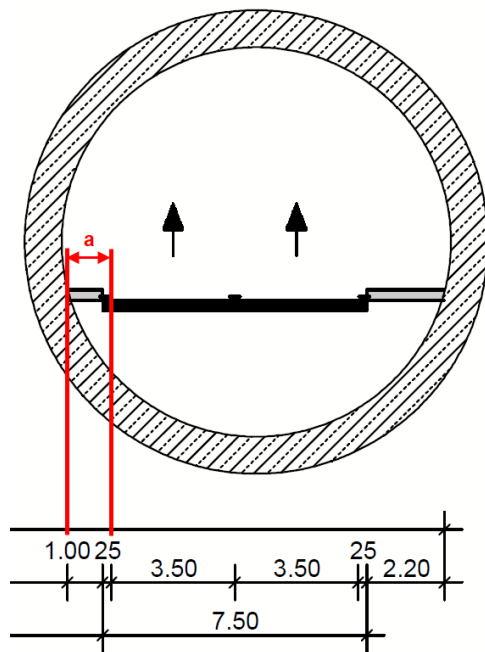
Die Darstellung des Tunnelquerschnitts wurde in den Planunterlagen korrigiert.

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.

Zu 7.

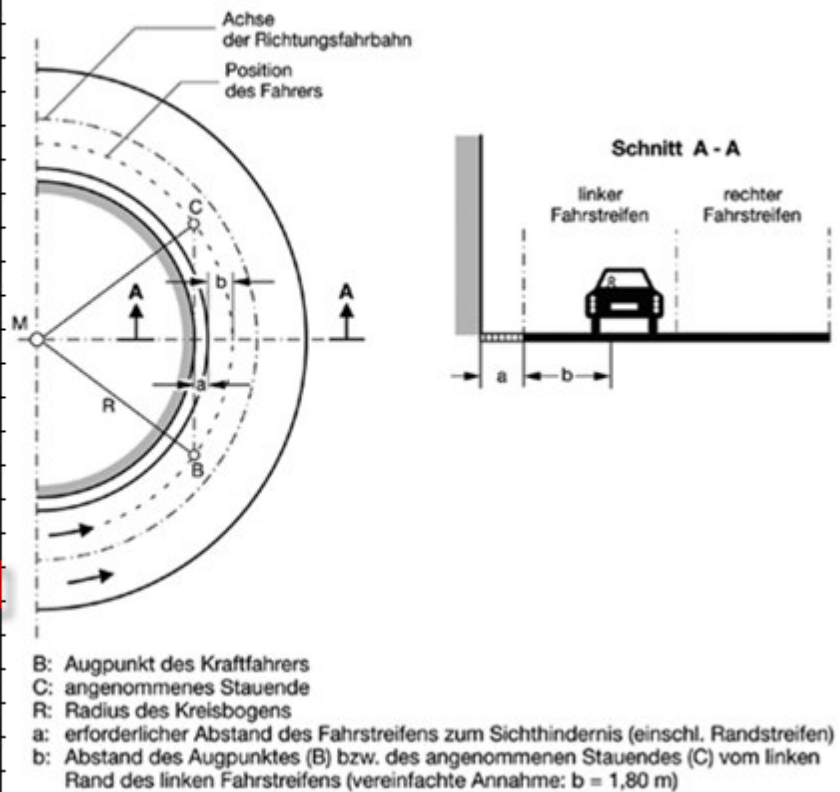
Die erforderliche Haltesichtweite für eine Geschwindigkeit von 100 km/h beträgt nach Bild 19, RAA bei einer Längsneigung von -2,5 % ~ 166 m und ist aktuell bei einem Radius von $R = 1000$ m nicht eingehalten.

Der Abstand vom Fahrstreifenrand bis zur Hinterkante des Notgehweges beträgt 1,25 m.



Erforderlich ist ein Radius von $R = 1150$ m.

vorh. Haltesichtweite RAA [m]	
b [m] =	1.75
a [m] =	1.25
Radius [m]	vorh. Sh [m]
125	54.44
125	54.44
250	77.23
290	83.21
330	88.79
380	95.31
450	103.75
500	109.38
550	114.73
600	119.85
650	124.76
700	129.48
750	134.03
800	138.43
1000	154.80
1150	166.02
1200	169.60
1250	173.10
1300	176.53
1350	179.90
1400	183.20
1450	186.45



Dieser Radius ist für die Variante V6aT im Rahmen des Entwurfs umsetzbar und wird dort berücksichtigt.

8. Auf dem Plan ist kein Querneigungsband dargestellt. Das Querneigungsband sollte dargestellt werden, damit die Zusammenhänge zwischen Querneigung, Verwindung und Übergangsbögen direkt erkennbar sind.

Zu 8.

Querneigungs- und Sichtweitenbänder sind kein Planinhalt gem. Musterzeichnung RE für Höhenpläne i. M. 1: 10.000 der Vorplanung. Die letztendliche Festlegung der Gradienten wird im Rahmen des Vorentwurfs durch Abstimmungen über die erforderlichen Querungen mit dem untergeordneten Netz erfolgen. Der Gradientenentwurf erfolgt dann unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten zwischen Gradientenneigung und erforderlichen Neigungen in Verwindungsbereichen zur Vermeidung von abflussschwachen Bereichen.

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).

Zu 9.

Querneigungs- und Sichtweitenbänder sind kein Planinhalt gem. Musterzeichnung RE für Höhenpläne i. M. 1: 10.000 der Vorplanung. Die Gradienten erfüllt die Forderungen der RAA

bezüglich Längsneigung, Kuppen- und Wannenhalmesser für die EKA 1 A zur Gewährleistung der erforderlichen Haltesichtweiten.

Aufgestellt



Rüdiger Däumer

Genehmigt



Friederike Schaffrath