



Stadt Burgdorf

Umgestaltung Knotenpunkt
Uetzer Straße / Vor den Höfen / Ostland-
ring / Osttangente
Sicherheitsaudit, Phase 2

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung: Umgestaltung Knotenpunkt Uetzer Straße / Vor den Höfen / Ostlandring / Osttangente

Aufsteller/Bauherr: Stadt Burgdorf

Entwurfsbearbeitung: LTS Ingenieurbüro

Entwurfsphase / Auditphase: Entwurfsplanung / 2. Auditphase

Aufstelldatum: Januar/Februar 2022

Auditierte Unterlagen: Lageplan (Maßstab 1:250, 19.01.2022), Straßenquerschnitt (Maßstab 1:50/25, 08.02.2022), Detailzeichnung (Maßstab 1:25, 25.01.2022)

Vorliegende Unterlagen: -

Auditor

Dienststelle: SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511 / 3584 471

Datum: 06. März 2022

Name: Prof. Dr.-Ing. Christian Adams

Unterschrift:



Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Umgestaltung Knotenpunkt Uetzer Straße / Vor den Höfen / Ostlandring / Osttangente zu einem Kreisverkehr	
Art der Baumaßnahme:	Umbau	
Länge:	ca. 170 m	
Querschnitt:	<u>KV-Arm Uetzer Straße</u>	
	Gehweg (Süd)	b = 2,20 m
	KV-Zufahrt	b = 3,75 m
	Fahrbahnteiler	b = 2,50 m
	KV-Ausfahrt	b = 3,75 m
	Gehweg (Nord)	b = 1,80 m
	Bankett	nicht vermaßt
	<u>KV-Arm Osttangente</u>	
	Bankett	nicht vermaßt
	Gehweg (West)	b = 2,50 m
	KV-Zufahrt	b = 3,75 m
	Fahrbahnteiler	b = 2,50 m
	KV-Ausfahrt	b = 3,75 m
	Gehweg (Ost)	b = 2,50 m
	Linksabbiegestreifen Rad	b = 2,50 m
	<u>KV-Arm Vor den Höfen</u>	
	Gehweg (Nord)	b = 2,50 m
	KV-Zufahrt	b = 3,75 m
	Fahrbahnteiler	b = 2,50 m
	KV-Ausfahrt	b = 3,75 m
	Gehweg (Süd)	nicht vermaßt
	<u>KV-Arm Ostlandring</u>	
	Gehweg (Ost)	b = 2,50 m
	KV-Zufahrt	b = 3,75 m
	Fahrbahnteiler	b = 3,00 m
	KV-Ausfahrt	b = 3,75 m
	Gehweg (West)	b = 3,80 m

Verkehrsstärke:	--
Straßenkategorie:	HS III
V _{zul} :	50 km/h
Baukosten:	--

Für das Audit herangezogene Regelwerke:

- Richtlinien für die Anlage Straßen (RASt 2006)
- Richtlinien für die Anlagen von Straßen RAS Teil: Entwässerung
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006
- Straßenverkehrsordnung StVO
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO
- Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen RSAS 2019

Für das o.g. Projekt wurden bei der Auditierung folgende Defizite festgestellt:

Allgemeines

1. Für den vorliegenden Knotenpunkt liegen keine Unfalldaten vor. Es ist zu prüfen, ob dieser Bereich unfallauffällig ist.
2. Im Rahmen der Entwurfsunterlagen wurde kein Bezug auf vorliegende Verkehrszahlen genommen. Im Hinblick auf die Ausgestaltung des Kreisverkehrs und die Radverkehrsführung sind die Verkehrszahlen zu überprüfen.

Fußgänger- und Radverkehr

3. Es liegen nicht für alle Bereiche die Angaben von Bordhöhen vor. So ist beispielsweise für Radfahrer und Mobilitätseingeschränkte eine niveaugleiche Führung und für Sehbehinderte und Blinde ist eine Ausführung mit ertastbaren Borden vorzusehen.
4. Mit Verweis auf Defizit 3 ist die Bordhöhe im Bereich der Station 3+056,504 unklar. Hier ist laut Lageplan nur beschriftet, dass eine Rinne vor einem Hochbord angeordnet wird. Ein sicheres Queren für Radfahrer ist dann nicht möglich.
5. Es ist zu prüfen, warum die Gehwege teilweise schmaler als 2,50 m breit geplant wurden. Zum Beispiel steht im südwestlichen Quadranten unmittelbar angrenzend eine derzeit unbefestigte Fläche zur Verfügung.
6. Generell sollte überprüft werden, ob die Rinnen für Radfahrer befahrbar sind.
7. Im Anschlussbereich Ostlandring ist der Radweg im westlichen Seitenraum mit 1,50 m zu schmal bemessen.
8. Im Bereich des südlichen KV-Arms befindet sich am westlichen Fahrbahnrand ein Ablauf im Bereich der Querungsstelle. Dieser Ablauf sollte sich außerhalb der Querungsstelle befinden.
9. Die Aufleitung der Radfahrer im Bereich des südlichen Knotenpunktarms (Ostlandring), von der Fahrbahn in den westlichen Seitenraum, sollte überprüft werden.
10. Die Aufleitung der Radfahrer im Bereich des südlichen Knotenpunktarms (Ostlandring), vom östlichen Seitenraum auf die Fahrbahn, sollte überprüft werden. Im Anschluss der Rampe ist zunächst eine durchgezogene Linie als Markierung sinnvoll.
11. Es ist zu prüfen, ob am nördlichen Knotenpunktarm im westlichen Seitenraum eine Leitlinie für Radfahrer vorgesehen wird, damit es nicht zu Konflikten von zwei sich begegnenden Radfahrern kommt.
12. Im Bereich des nördlichen Knotenpunktarms bei der Aufleitung der Radfahrer vom westlichen Seitenraum auf die Fahrbahn ist zu prüfen, ob der Bereich unmittelbar nach der Rampe mit einer durchgezogenen Linie markiert wird.

13. Es ist zu prüfen, ob im Bereich des nördlichen Knotenpunktarms, die Radverkehrsführung – also das mittig orientieren zum Linksabbiegen in den westlichen Seitenraum eindeutig ist. Es besteht die Gefahr, dass es hier zu Fehlfahrten kommt.
14. Mit Verweis auf Defizit 13 ist zu prüfen, wie verhindert werden soll, dass Radfahrer weiter auf der Fahrbahn Richtung B188 fahren.
15. Mit Verweis auf Defizit 13 ist zu prüfen, ob ein indirektes Abbiegen für Radfahrer die günstigere Führungsform darstellen würde, also erst eine Aufstellfläche rechts neben der Fahrbahn, damit dann in 2 Schritten die Fahrbahn gequert werden kann.
16. Es ist zu prüfen, wie Radfahrer vom LIDL-Markt kommend in alle Richtungen am Knotenpunkt fahren sollen. Gegebenenfalls ist die Überquerbarkeit der Knotenpunktarme für Radfahrer zu verbessern.



Abb. 1 Derzeitige Zuwegung zum LIDL-Markt an der Uetzer Straße [eigene Aufnahme]

17. Generell sind die Markierungen der Radverkehrsanlagen zu überprüfen (vgl. auch die Defizite 9 und 10).
18. Die derzeitige Beleuchtung steht teilweise mitten auf den Gehwegen. Die Standorte der Beleuchtung sind zu überprüfen.
19. An der Bushaltestelle sind in den Übergangsbereichen der Bordführung keine Übergangsteine vorgesehen. Hier sollten die Belange der Barrierefreiheit überprüft werden.

Kfz-Verkehr

20. Es ist sicherzustellen, dass der Kreisverkehr für den Kfz-Verkehr aus allen Richtungen bei Tag und bei Nacht gut erkennbar ist. Gegebenenfalls muss ortsfeste Beleuchtung vorgesehen werden.
21. Es ist ebenso sicherzustellen, dass der vorgezogene Fahrbahnteiler im nördlichen Knotenpunktarm in der Flucht des Linksabbiegestreifens für Radfahrer für den Kfz-Verkehr aus Norden (von der B188 kommend) bei Tag und bei Nacht gut erkennbar ist. Gegebenenfalls muss ortsfeste Beleuchtung vorgesehen werden.
22. Es ist zu prüfen, ob die ungehinderte Sicht in die gegenüberliegende Knotenpunktausfahrt unterbunden werden kann.
23. Es ist sicherzustellen, dass keine starren Hindernisse gegenüber der Knotenpunktzufahrt aufgestellt werden.
24. Es ist zu prüfen, ob alle Fahrstreifen gemäß Leistungsfähigkeitsuntersuchung dimensioniert wurden.
25. Die Markierung im südlichen Knotenpunktarm zwischen Linksabbiegestreifen (zum LIDL-Markt) und Fahrbahnteiler ist zu überprüfen.
26. Der Abstand der Querungshilfen von der Kreisfahrbahn ist nicht vermaßt, dieser sollte maximal 5,0 m betragen.
27. In allen vier Knotenpunktarmen sollten die Fahrbahnteiler mit dem Fahrbahnverlauf angepassten Rändern vorgesehen werden.
28. Es ist zu prüfen, ob die Ausfahrt vom LIDL-Markt für den Kfz-Verkehr in alle Richtungen möglich sein soll.
29. Die Bordhöhe des Innenrings der Kreisfahrbahn sollte deutlicher ausgestaltet werden (mit 5 cm), damit ein Befahren durch Pkws unterbunden wird.
30. Das Bord der Haltestelle am nördlichen Fahrbahnrand der Uetzer Straße ist lediglich 17,00 m lang. Es ist zu prüfen, ob die Haltestelle in diesem Bereich zu kurz ist.

Sonstiges

31. Bei der Planung der Standorte der Beschilderung/Verkehrszeichen ist darauf zu achten, dass es nicht zu Sichtverdeckungen kommt.
32. Es ist zu prüfen, ob im Bereich der Haltestellen auch Wetterschutzhäuser aufgestellt werden, die dann die vorhandenen Querschnitte und Sichtverhältnisse nicht einschränken dürfen.
33. Generell fehlen die Schleppkurvennachweise.

34. Generell fehlen die Nachweise der Sichtfelder.



Abb. 2 Derzeit eingeschränktes Sichtfeld im Bereich des nord-östlichen Knotenpunktquadranten [eigene Aufnahme]



Abb. 3 Derzeit eingeschränktes Sichtfeld im Bereich der Grundstückszufahrt Uetzer Straße Haus-Nr. 2 [eigene Aufnahme]

35. Es fehlen die Längsneigungsanzeiger für den Kreisaußenring. Entsprechend ist innerhalb der nächsten Planungsphase die Entwässerung zu überprüfen.
36. Im östlichen Seitenraum der Straße Ostlandring wird mit einer relativ hohen Bordansicht an das danebenliegende Grundstück angeschlossen. Die Notwendigkeit dieser Bordansicht ist zu überprüfen.