

Stellungnahme der Fachabteilung zum Sicherheitsauditbericht – Phase 2 Entwurfsphase

Die meisten im Bericht aufgeführten Defizite wurden in der Entwurfsphase nicht deutlich im Plan dargestellt und werden in der Ausführungsphase sowie auch bei dem Markierungs- und Beschilderungsplan berücksichtigt.

Die folgenden Punkte (Punkte 3,4, 6-12, 17-21, 23-27, 29, 31 -36) werden bei der Ausführungsplanung berücksichtigt, so dass hier bei der Stellungnahme nicht weiter darauf eingegangen wird.

Zu den weiteren Punkten wird wie folgt Stellung genommen:

Punkt 1:

In dem Zeitraum 2011 – 2022 (Stand 8.3.2022) mussten 21 Verkehrsunfälle verzeichnet werden. Hiervon zwei mit Schwerverletzten, 5 mit Leichtverletzten und die restlichen 14 mit Sachschaden. Der Knotenpunkt ist diesbezüglich als unauffällig zu bezeichnen.

Punkt 2:

Im Zuge einer Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Aufstellung des B-Plans wurden die Verkehrswerte für den Bestandsverkehr und auch für die prognostizierten Werte durch die Umgestaltung des Gewerbegebietes aufgeführt. Die Verkehrsstärken liegen in jedem Ast unter 15.000 Kfz/24h.

Punkt 5:

In der Uetzer Straße wurden die vorhandenen Gehwegbreiten bis zum Knotenpunkt beibehalten. Verkehrliche Missstände bezüglich der vorhandenen Breite sind nicht bekannt. Im südwestlichen Quadranten steht die unmittelbar angrenzende derzeit unbefestigte Fläche nicht zur Verfügung, da es sich hierbei nicht um eine städtische Fläche handelt, so dass der Gehweg erst ab dem Ostlandring eine Verbreiterung möglich ist.

Punkte 13 – 15:

Die Herstellung einer Aufstellfläche rechts neben der Fahrbahn, damit dann in zwei Schritten die Fahrbahn gequert werden kann, ist hier nicht möglich, da dafür Grunderwerb auf dem östlich angrenzenden Flurstück erforderlich ist.

Bei der Ausführungsplanung wird darauf geachtet, dass durch Beschilderung und Markierung die Radfahrerführung verdeutlicht werden kann. Des Weiteren wird geprüft, ob der Radfahrstreifen in der Mitte der Fahrbahn z.B. durch Leitborde oder Leitpfosten vor dem Überfahren des Kfz-Verkehrs gesichert und für die Radfahrer sicherer gestaltet werden kann.

Punkt 16:

Die Einzelhandelsstandorte sind miteinander verbunden, so dass der Radfahrer sich auch innerhalb des Einzelhandelsgelände bewegen kann. Des Weiteren wird Lidl gebeten, zu prüfen, ob bei der Planung der Außenanlagen ein direkter Zugang vom Fußgängerüberweg am Ostlandring geschaffen werden kann.

Punkt 22:

Analog zum Schwarzen Herzog ist bisher eine flache Ausbildung der Kreisinsel vorgesehen. Daraus resultierende verkehrliche Missstände sind nicht bekannt, so dass eine Aufwallung innerorts für nicht erforderlich gesehen wird.

Punkt 28:

Die Ausfahrt vom Lidl-Markt soll für den Kfz-Verkehr nur in Richtung Süden möglich sein. Dies wird bei dem Beschilderungs- und Markierungsplan berücksichtigt.

Punkt 30:

Die Länge ergibt sich durch die beidseitig angrenzenden Grundstückszufahrten. Der Abstand zwischen der ersten und der letzten Tür bei einem Gelenkbus beträgt in der Regel unter 17 m, so dass auch hier ein behindertengerechtes Ein- und Aussteigen möglich ist.