

STELLUNGNAHME

Des Sicherheitsaudits zum Projekt „Neubau einer temporären Einmündung an der B65“ vom 11.04.2024
(Auditoren: Fr. Bade, NLStBV Geschäftsbereich Hannover und Fr. Volmer, NLStBV Geschäftsbereich Hameln)

| Stichpunkt | Inhalt | Abwägung |
|---------------------------------------|---|--|
| Vorbemerkung | | |
| 1 | Zur Auditierung lagen nur nicht genehmigte Planunterlagen vor. | Das war so abgestimmt. |
| 2 | Auditiert wurde nur der Einmündungsbereich und nicht die Parkplatzanlage | Das war so abgestimmt. |
| Linienführung in Lage und Höhe | | |
| 3 | Die Trassierung des Einmündungsbereichs erfolgt laut Erläuterungsbericht nahe des Bestandverlaufs. Dabei sind die Trassierungselemente/Entwurfparameter gemäß RAL nicht berücksichtigt worden. Eine Berücksichtigung der Radienrelation ist wünschenswert und verbessert die Verkehrssicherheit bzw. Fahrdynamik. | Die beiden Abbiegespuren liegen parallel zur bestehenden B 65. Es wird davon ausgegangen, dass die B 65 regelkonform trassiert wurde. Eine Änderung der Trassierung der B 65 wäre auch nicht innerhalb des Projektes möglich. Eine Nachtrassierung der B 65 mit den genauen Trassierungselementen der damaligen Planung wurde nicht vorgenommen, da nicht erforderlich. |
| 4 | Zum Schutz der Fußgänger und Fahrradfahrer, ist auch bei einer temporär geringen Nutzungsdauer, die derzeitige Ausbildung des nicht regelkonformen Tropfen- mit nicht Einhaltung der Mindestabstände- als bedenklich zu sehen. Die regelkonforme Ausbildung ist zu überprüfen. | Bereits im Erläuterungsbericht zum Audit wurde erläutert, dass aufgrund der geringen Nutzungsdauer und zur Minimierung der Knotenpunktabmessungen, in Absprache mit dem NLStBV-Hameln, auf die Ausbildung eines komplett regelkonformen großen Tropfens verzichtet wurde. Der Tropfen wird so weit vom Fahrbahnrand der B 65 abgerückt, dass der Fuß- und Radüberweg am Tropfen vorbeigeführt werden kann. Der Abstand der Furt zur durchgehenden Fahrbahn beträgt im gesamten Knotenpunktbereich 1,75 m. Damit liegt der Radweg auf der Insel im Abstand von 1,25 m zum Inselrand und damit geringfügig unter dem Soll-Maß aus der RAL mit 1,50 m. Aufgrund der |

| | | |
|---|---|---|
| | | geringen Abweichung und der kurzen Nutzungsdauer des Knotenpunktes erscheint diese Abweichung akzeptabel. Aus Sicht des Planers kann an der reduzierten Geometrie festgehalten werden. |
| 5 | Die barrierefreie Gestaltung ist im Einmündungsbereich zu berücksichtigen und muss in der Ausgestaltung eingearbeitet werden (vgl. DIN 18040-3: 2014-12 und Handbuch für Barrierefreiheit). Dabei sollte für die barrierefreie Ausgestaltung und besseren optischen Führung taktile Elemente oder kontrastreiche Untergründe Berücksichtigung finden (vgl. zusätzlich ERA Kapitel 5.3). Die barrierefreie Gestaltung ist zu Überprüfen. | Über den bestehenden Radweg an der B65 werden keine Fußgänger gerührt. Im Bereich des neuen Knotenpunktes ist für Fußgänger kein Ziel erreichbar. Parallel zur B65 verläuft ein Wirtschaftsweg, welcher für die Nutzung von Fußgängern deutlich attraktiver ist. Vor diesem Hintergrund und auch wegen des Provisoriums macht die barrierefreie Gestaltung des Knotenpunktes aus Sicht des Planers keinen Sinn. |
| 6 | Im Lageplan 5.5_Lageplan-Höhen sind Höhenlinien eingezeichnet, aber keine Höhenangaben verzeichnet. Sodass eine vollständige Überprüfung von entwässerungsschwachen Zonen im Knotenpunktbereich, gerade im Hinblick auf die Ausbildung von Tropfen und Dreieckinsel, nicht durchgeführt werden konnte. Eine Überprüfung auf entwässerungsschwache Bereiche im Einmündungsbereich wird empfohlen. | Durch die Darstellung der Höhenlinien ist erkennbar, dass es im Bereich der durchgehenden Fahrbahn keine entwässerungsschwachen Zonen gibt. Jeweils hinter dem Überweg wurde auf beiden Seiten ein Tiefpunkt eingeplant, an dem das Oberflächenwasser in die begleitenden Gräben laufen kann. Im Zuge der Ausführungsplanung werden Deckenhöhenpläne erstellt. Anhand dieser Pläne ist dann eine Überprüfung nochmal möglich. |
| 7 | In Unterlage „Schnitt 3-3, Schnitt 4-4 und Schnitt 5-5“ entwässert die Fahrbahn im Bereich der Fahrbahnaufweitung (Links- und Rechtsabbiegespur) über das Bankett mit 6%. Das Bankett muss in der Entwässerungsrichtung der Fahrbahn mit 12 % Querneigung hergestellt werden, dies ist zu korrigieren. | Die Querneigung des Seitenstreifens wird auf 12 % geändert. |

| | | |
|---|---|---|
| | | |
| 8 | Weiterhin ist die Querneigung vom Radweg in Richtung der Entwässerungseinrichtung zu überprüfen und gegebenenfalls auf 12% zu korrigieren. | Die Querneigung des Bankettes am Radweg wird auf 12 % geändert. |
| Markierung und Beschilderung | | |
| 9 | Die Angaben zu Markierung und Beschilderung sind nicht vollständig vorhanden. Die Markierungsdefinitionen gemäß RMS fehlen in den Entwurfsunterlagen und die Beschilderung für den Einmündungsbereich ist angegeben. Dieses ist im weiteren Planungsprozess noch zu erstellen, um eine eindeutige Herstellung in der Baudurchführung sicherzustellen. | Ein Markierungs- und Beschilderungsplan wird im weiteren Verlauf der Planung erstellt und anschließend durch die Genehmigungsbehörde angeordnet. |
| Fahrzeug-Rückhaltesysteme und Geländer | | |
| 10 | Die Angaben des Fahrzeugrückhaltesystemen in Bezug auf die Bundesstraße sind nicht vollständig angegeben. Es fehlt die Benennung des Wirkungsbereiches, sowie die Benennung von Aufgangs- und Endkonstruktionen. Eine Detailplanung für Rückhaltesysteme ist noch zu erstellen und im Anschluss zu prüfen und auditieren. | Die Anfangs- und Endkonstruktionen werden nachgetragen. Der Wirkungsbereich beträgt aufgrund des Baumabstandes vom Fahrbahnrand von z.T. nur 1,20 m ($1,2\text{m} - 0,5\text{m} = 0,7 \Rightarrow W < 0,8$) W2. |
| Hinweise | | |
| 11 | Da keine Ausgleichs- und Kompensationspläne beigefügt sind, ist darauf zu achten, dass die Sichtweitenfelder von Bepflanzungen oder Einbauten freizuhalten sind. | Die Sichtfelder werden von Bepflanzungen und Einbauten freigehalten. |
| 12 | Die Unterlage 5.7_Lageplan-Schleppkurven ist im Stempelfeld falsch betitelt. Dieses sollte angepasst werden. Der Schleppkurvennachweis | Das Stempelfeld wird korrigiert. Schleppkurven für Sattelzüge werden ergänzt. Der Knotenpunkt ist auch für Sattelzüge befahrbar. |

| | | |
|--|--|--|
| | ist mit einem 3achsigen Reisebus durchgeführt worden. In der Regel erfolgt der Schleppkurvennachweis auf-grund des Bemessungsfahrzeuges „Sattelzug“. | |
|--|--|--|

Bad Nenndorf, den 22.04.2024

Auftraggeber (Aufsteller)
Stadt Bad Nenndorf

Ü. (and)

Beauftragtes Planungsbüro (Entwurfsbearbeitung)
HvO Ingenieur GmbH & Co. KG