

**SICHERHEITSAUDIT**

**ALTHENGSTETT:**

**GOTTLIEB-BRAUN-STRASSE**

**Eisenbahnüberführung (EÜ)**

**Auditphase: Entwurfsplanung**

**Variante 2 – Bypass-Lösung für Fuß- und Radverkehr**

**Stuttgart, 21.02.2018**

**SICHERHEITSAUDIT**

**ALTHENGSTETT:**

**GOTTLIEB-BRAUN-STRASSE**

**Eisenbahnüberführung (EÜ)  
Auditphase: Entwurfsplanung  
Variante 2 – Bypass-Lösung für Fuß- und Radverkehr**

**Auftraggeber:**

Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn  
c/o Landratsamt Calw  
Vogteistraße 42 – 46  
75365 Calw

**Auftragnehmer:**

PTV  
Transport Consult GmbH  
Kriegerstraße 15  
70191 Stuttgart

**Stuttgart, 21.02.2018**

## Dokumentinformationen

Kurztitel	Sicherheitsaudit Eisenbahnüberführung Althengstett – Variante 2
Auftraggeber:	Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn c/o Landratsamt Calw
Auftrags-Nr.:	
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Hagen Schüller
Erstellungsdatum:	16.03.2017 von PTV
zuletzt gespeichert:	20.02.2018 von PTV
Speicherort:	Dokument2

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Auditergebnis .....</b>	<b>7</b>
	<b>Literatur.....</b>	<b>9</b>

## 1 Einleitung

Im Zuge der Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Weil der Stadt – Calw der „Württembergischen Schwarzwaldbahn“ (Strecke 4810) als Hermann-Hesse-Bahn ist eine Sanierung und Erweiterung der Bestandsinfrastruktur notwendig.

In Althengstett ist daher ein Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Gottlieb-Braun-Straße geplant. Gleichzeitig sollte ein Umbau des unmittelbaren Unterführungsbereichs der Straße erfolgen. Grund dafür ist die von der Gemeinde Althengstett geforderte Aufweitung des unterführenden Straßenquerschnitts. Aktuell ist eine Variante 2 in der Diskussion, dabei wird der Fuß- und Radverkehr parallel aber separat zum Kraftfahrzeugverkehr in einer eigenen Unterführung umgeleitet („Bypass-Lösung“). Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme entfällt der Umbau des unmittelbaren Unterführungsbereichs der Straße.

Aktuell befindet sich das Projekt in der Phase der Entwurfsplanung. Es ist ein Sicherheitsaudit entsprechend den ESAS (FGSV 2002) durchzuführen.

## 2 Grundlagen

Das Sicherheitsaudit bezieht sich auf das folgende Projekt und berücksichtigt folgende Entwurfsgrundlagen und externe Datensätze:

<b>Projektbezeichnung</b>	Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil der Stadt – Calw (4810) Teilentwurfsheft 04 - Eisenbahnüberführung (EÜ) Gottlieb-Braun-Straße in Althengstett
<b>Aufsteller</b>	Landkreis Calw, Abteilung S-Bahn und ÖPNV Mailänder Consult GmbH,
<b>Aufsteldatum</b>	10/2015 (laut Plan), Zustellung per E-Mail am 07.12.2017
<b>Entwurfs-/Auditphase</b>	Entwurfsplanung
<b>Auditierte Unterlagen</b>	Draufsicht und Schnitt A – A der Variante 2 Neubau PU Gottlieb Braun-Straße (km 38,5+57)
<b>Sonstige Daten</b>	Keine

Tabelle 1: Grundlagendaten

Es werden nur die von der Planung betroffenen Teile der Straßeninfrastruktur auditiert. Die EÜ und die Eisenbahninfrastruktur werden nicht auditiert.

Am 23.03.2017 wurde eine Ortsbegehung durchgeführt. Eine Unfallanalyse als Grundlage für die Auditierung wurde nicht beauftragt.

### 3 Auditergebnis

Im Rahmen der Auditierung des oben genannten Projektes und der Projektunterlagen wurden folgende Punkte festgestellt (ergänzend zu den Ausführungen im Sicherheitsaudit der Aufweitung der Unterführung für den Kfz-Verkehr vom 31.03.2017; hier wird nur die Unterführung für den Fuß- und Radverkehr auditiert):

- Grundsätzlich ist die separate Führung des Fuß- und Radverkehrs auch unter den Gesichtspunkten der Akzeptanz zu beurteilen. Gerade die Radfahrer aus südlicher Richtung kommend sowie die Fußgänger am östlichen Fahrbahnrand müssen die Fahrbahn im Bereich der EÜ einmal oder sogar zweimal Queren. Weiterhin bedeutet die neue Führung einen Umweg für Fußgänger. Beides kann dazu führen, dass anstatt der parallelen Unterführung für den Fuß- und Radverkehr die bestehende Unterführung der EÜ für den Kfz-Verkehr genutzt wird. Hier kann es u. a. aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen zu Konflikten kommen.
- Bei Umsetzung der separaten Unterführung des Fuß- und Radverkehrs sind für die Querung der Fahrbahn durch den Fuß- und Radverkehr entsprechende Querungshilfen wie z. B. Mittelinseln zu prüfen. Weiterhin sollten Maßnahmen zur Unterstützung des sicheren Einordnens des Radverkehrs in den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn geprüft werden.
- Am südlichen Ende der separaten Unterführung für den Fuß- und Radverkehr knickt der gemeinsame Geh- und Radweg in einem 90°-Winkel ab. Hierdurch ist keine Sichtbeziehung zwischen sich begegnenden Radfahrern und Fußgängern an dieser Stelle möglich. Dies kann Konflikte sowohl im Begegnungsverkehr zwischen Radfahrern als auch zwischen Radfahrern und Fußgängern begünstigen.
- Ebenfalls am südlichen Ende der separaten Unterführung für den Fuß- und Radverkehr besteht ein Gefährdungspotenzial für Radfahrer aufgrund des im 90°-Winkel abknickenden Geh-/Radwegs. Je nach Ausbildung des Übergangs zum angrenzenden Grundstück sowie der dort vorhandenen oder zukünftigen Hindernisse (aktuell befinden sich dort Mülltonnen sowie ein Baum) können sich
  - bei nicht rechtzeitiger oder ausreichender Abbremsung im Radverkehr aus nördlicher Richtung – u. U. Kollisionen mit diesen Hindernissen im Seitenraum ereignen. Hier sind entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung des Gefährdungspotenzials zu prüfen.

- Aufgrund der einseitigen Unterführung für den Fuß- und Radverkehr bestehen für den dort auftretenden, linksfahrenden Radverkehr erhebliche Risiken, da an Knotenpunkten mit von rechts kommenden Radfahrenden häufig nicht gerechnet wird ([3]).

**PTV Transport Consult GmbH**

**Stuttgart, 21.02.2018**



---

Dr.-Ing. Hagen Schüller



## Literatur

- [1] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN – FGSV (2002).  
*Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen – ESAS*. Köln: FGSV-Verlag
- [2] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN – FGSV (2007).  
*Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06*. Köln: FGSV-Verlag
- [3] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN – FGSV (2010).  
*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA*. Köln: FGSV-Verlag
- [4] Gerlach, J.; Breidenbach, A.; Rudolph, V.; Huber, F.; Brosch, K. (2011).  
*Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 208. Bergisch Gladbach
- [5] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN – FGSV (2002).  
*Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – ERF*. Köln: FGSV-Verlag