

Herrn
Peter Gwiasda
Planungsbüro VIA eG
Marsportengasse 6
50667 Köln

Unfallforschung der Versicherer

AZ
S4

Zeichen
ort-gae

Durchwahl
030 / 2020 5829

Datum
11.05.2010

EINGEGANGEN 27. Mai 2010

**Stellungnahme
Umgestaltung Stationsstraße Bergisch-Gladbach**

Sehr geehrter Herr Gwiasda,

zur Umgestaltung der Stationsstraße in Bergisch-Gladbach nehmen wir
wie folgt Stellung:

Fakten

Unfallsituation¹

In den Jahren 2006-2008 wurden auf der Stationsstraße insgesamt
22 Unfälle mit 43 Beteiligten polizeilich registriert.

- 1 Unfall Typ 1
- 3 Unfälle Typ 3
- 3 Unfälle Typ 4
- 1 Unfall Typ 5
- 1 Unfall Typ 6
- 13 Unfälle Typ 7, davon 9 beim Parken und
- 4 übrige Unfälle

Insgesamt kam es zu 7 Unfällen mit Personenschaden.

An 6 Unfällen waren Fußgänger beteiligt, drei davon beim Queren,
dabei wurden 5 Fußgänger leicht und einer schwer verletzt.
Details zum Unfallhergang liegen nicht vor.

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, D - 10117 Berlin
Tel.: +49 / 30 / 20 20 - 58 21
Fax: +49 / 30 / 20 20 - 66 33

60, avenue de Cortenberg
B - 1000 Brüssel
Tel. : + 32 / 2 / 282 47 - 30
Fax : + 32 / 2 / 282 47 - 39

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

www.unfallforschung-der-versicherer.de

¹ Unfalldaten NRW 2004-2008, LZPD

Verkehrsaufkommen²

Die Stationsstraße wird täglich von bis zu 12.000 Kfz befahren, davon befahren östlich der J.W.-Lindlar-Straße rund 4.000 Kfz im weiteren Verlauf die Jakobstraße, 8.000 verbleiben auf der Stationsstraße.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt bei rund 75%.

Der Anteil des Radverkehrs wurde nicht ermittelt.

Zwischen 10.000 und 12.000 Fußgänger queren die Stationsstraße täglich. Etwa ein Drittel der Querungen findet außerhalb der definierten Überquerungsstellen an den beiden LSA und dem Minikreisverkehr statt. Der größte Querungsbedarf besteht im Verlauf der J.W.-Lindlar-Straße.

Verkehrslenkung³

Vorgesehen ist, dass die Rampe der Stationsstraße in Richtung Busbahnhof zukünftig nur noch von Bussen befahren werden soll.

Ruhender Verkehr⁴

In der Stationsstraße stehen etwa 13 Stellplätze für Kurzzeitparker sowie drei Behindertenstellplätze zur Verfügung.

Geschwindigkeiten

Zu den Geschwindigkeiten liegen keine Erkenntnisse vor.

Gestaltungsvorschlag⁵

Der Vorschlag sieht eine Mischverkehrsfläche zwischen Minikreisverkehr und Zufahrt Busbahnhof vor:

- Fußgängerüberwege am Minikreisverkehr und der Zufahrt markieren Beginn und Ende der Mischverkehrsfläche.
- Im Bereich der J.W.-Lindlar-Straße soll ein Platzbereich angelegt werden, über den eine mit Pollern eingefasste Fahrgasse geführt wird.
- Behindertenstellplätze und Kurzzeitstellplätze sind im Bereich der Mischverkehrsfläche vorgesehen.

Wesentliche Änderungen gegenüber Bestand:

- Aufhebung der baulichen Trennung von Geh- und Fahrbereichen
- Entfernung der LSA an J.W.-Lindlar-Straße und Zufahrt Busbahnhof

² Verkehrsuntersuchung Stationsstraße, ISAPLAN/VIA, April 2010

³ Verkehrsuntersuchung Stationsstraße

⁴ Verkehrsuntersuchung Stationsstraße

⁵ Verkehrsuntersuchung Stationsstraße und Gestaltungsvariante vom 10.05.2010

Bewertung

Die Unfälle auf der Stationsstraße verteilen sich über 300 m Länge. Auch die 6 Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren treten, soweit aus den vorliegenden Daten erkennbar ist, an unterschiedlichen Stellen auf. Die Stationsstraße ist vom Unfallgeschehen her zwar weder eine Unfallhäufungslinie noch existieren hier ausgeprägte Unfallhäufungsstellen, dennoch fallen die 6 Unfälle mit Fußgängern auf, die auch auf das hohe Queraufkommen bei hoher Verkehrsbelastung zurückzuführen sind. Bei der Umgestaltung der Stationsstraße ist daher insbesondere auf die sichere Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger zu achten.

Für einen sicheren Verkehrsablauf und insbesondere zur Sicherung der vielen querenden Fußgänger sind hervorragende Sichtbeziehungen über den gesamten Streckenabschnitt erforderlich. Alle Sichthindernisse (parkende Fahrzeuge etc.) sollten daher aus diesen Bereichen entfernt werden. Im Bereich der bestehenden Bäume vor der Platzfläche ist darauf zu achten, dass die Sicht auf den FGÜ aus Richtung Westen nicht verdeckt wird. Eventuell sollte der Fahrbahnrand in diesem Bereich etwas nach Norden verschoben werden, um die Sicht auf die Wartefläche zu verbessern.

Bei der Aufhebung der baulichen Trennung von Geh- und Fahrbereichen ist davon auszugehen, dass in diesem Bereich vermehrt Fahrzeuge halten und von nachfolgenden Fahrzeugen umfahren werden. Dies könnte erheblich zur Beeinträchtigung der sicherheitsrelevanten Sichtbeziehungen führen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist daher entweder eine weiche Separation mit intensiver Überwachung oder eine deutliche Trennung durch Möblierungselemente zu bevorzugen.

Es wird angeregt, im Bereich zwischen den beiden vorgesehenen FGÜ eine deutliche Trennung von Fahrgasse und Gehflächen z.B. durch Möblierungselemente herzustellen. Dies würde einerseits verhindern, dass auch ohne intensive Überwachung keine haltenden oder parkenden Fahrzeuge außerhalb der dafür vorgesehenen Flächen Fußgänger behindern. Andererseits kann so verdeutlicht werden, dass Fußgänger hier beim Queren besonders auf Kraftfahrzeuge zu achten haben.

Im Bereich der Platzfläche könnte diese Trennung zwar aufgehoben werden, um hier den besonderen Querungsbedarf der Fußgänger zu betonen und damit eine erhöhte Rücksichtnahme zu fördern. Um aber möglichen Verkehr in Richtung Norden über die J.W.-Lindlar-Straße zu unterbinden, sollte die Fahrgasse jedoch auch hier durch Poller oder ähnliche Elemente eingefasst werden. Der Platzbereich selbst sollte sich dabei gestalterisch deutlich vom übrigen Straßenraum abheben (evtl. auch mit sanften Anrampungen aus beiden Richtungen) und auch optisch als überfahrbarer Platzbereich erkennbar sein.

Auf den FGÜ westlich der Platzfläche sollte verzichtet werden, da hierdurch eine unklare Regelung im Bereich der Platzfläche (FGÜ und anschließend Querungshilfe) geschaffen wird und der FGÜ nicht im Bereich des Hauptquerungsbedarfs an der J.W.-Lindlar-Straße liegt. Um aber eine gesicherte Querungsstelle für mobilitätseingeschränkte oder unsichere Verkehrsteilnehmer anzubieten, könnte die vorhandene Fußgänger-LSA südwestlich der Zufahrt zum Busbahnhof durch einen FGÜ ersetzt werden. Damit wäre eine deutliche Trennung zwischen „Regelung durch Verkehrszeichen“ im westlichen Abschnitt der Stationsstraße und „Regelung durch Gestaltung“ im Bereich der Platzfläche möglich.

Die Einrichtung einer „Dunkelampel“ im Bereich der Platzfläche ist weder zielführend noch erforderlich. Sie würde - ebenso wie ein FGÜ - im Widerspruch zu der gewünschten gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer stehen.

Insbesondere an der J.W.-Lindlar-Straße, rund 1.200 Kfz und 580 querende Fußgänger in der Spitzenstunde, kann es bei Aufhebung der LSA zu Konflikten kommen. Die vorgesehene linienhafte Querungshilfe in der Fahrgassenmitte scheint jedoch geeignet, die Anzahl der Konflikte deutlich zu reduzieren und ein sicheres Queren bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten zu ermöglichen.

Bei der Aufhebung der heutigen signaltechnisch gesicherten Verflechtung von Jakobstraße und Stationsstraße besteht das Problem schwieriger Sichtbeziehungen (sehr spitzer Winkel) zwischen der untergeordneten Zufahrt aus der Jakobstraße und der übergeordneten Rampenabfahrt. Um sicher zu stellen, dass aus der untergeordneten Zufahrt nur mit geringer Geschwindigkeit auf die Stationsstraße eingefahren wird, sollte der Einsatz geeigneter baulicher Elemente geprüft werden (z. B. Anrampungen). Um zu verhindern, dass Fußgänger in diesem Bereich, in dem sich Kraftfahrer auf den übergeordneten Verkehr konzentrieren, queren, sollten die vorhandenen Trenngitter am Gehwegrand bis zur Platzfläche durchgezogen werden.

Insgesamt wäre es wünschenswert, den hohen Anteil des Durchgangsverkehrs durch verkehrslenkende Maßnahmen aus dem Bereich weitgehend zu verdrängen, um die Verkehrssicherheit und die Querungsmöglichkeiten über die Stationsstraße weiter zu verbessern.

Fazit

Grundsätzlich bestehen gegen die Planung keine größeren Bedenken.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit werden jedoch folgende Modifikationen vorgeschlagen:

- Separation von Fahrbahn und Gehweg durch Möblierungselemente im gesamten Umgestaltungsbereich
- Verzicht auf FGÜ im Bereich der Platzfläche
- Evtl. Anlage eines FGÜ in Höhe heutiger F-LSA
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung an der Zufahrt aus der Jakobstraße auf die Stationsstraße
- Ausweisung des gesamten Bereichs als Tempo 20-Zone, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich.

Mit freundlichen Grüßen



i. A. Dipl.-Ing Jörg Ortlepp

Kopie an:

Dr. Peter Sienko
ISAPLAN Ingenieur GmbH
Brückenstraße 4
51379 Leverkusen