

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Stadt Engen im Hegau

L225 OD Barga

Verkehrliche Stellungnahme

Kurzbericht

11. Mai 2015

Bericht-Nr. 2067.144 15 / WW

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Be- merkung	Name
1.0	11. Mai 2015	Erstellung	Wolfgang Wahl
1.1	11. Mai 2015	Ergänzung Schwerverkehr	Wolfgang Wahl

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Stadt Engen im Hegau	Herr BM J. Moser et.al	PDF
Bürgerinitiative Bargaen	Frau S. Sterk	PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Wolfgang Wahl	Wolfgang.wahl@rapp.ch	+49 761 217 717 31

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	1
2	Verkehrliche Grundlagen	1
2.1	Verkehrsbelastungen	1
2.2	ÖPNV	1
2.1	Zielanalyse Schwerverkehr	2
2.2	Geschwindigkeit MIV	2
3	Straßenbauliche Grundlagen	2
3.1	Bestand	2
3.2	Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06)	4
4	Prüfung von Maßnahmen	7
4.1	Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	8
4.1.1	Abstufung der Landesstrasse	8
4.1.1	Geschwindigkeitsbeschränkung	8
4.1.1	Lkw-Durchfahrtsverbot	9
4.2	Bauliche Maßnahmen	10
4.2.1	Lärmindernder Fahrbahnbelag	10
4.2.2	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	11
5	Empfehlungen	11

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: OD Bargaen, nördlicher Ortseingang.....	3
Abbildung 2: Engstelle Gehweg 0,60 m	3
Abbildung 3: Aufstellfläche Bushaltestelle.....	3
Abbildung 4: Elastische Poller im Kurvenbereich.....	4
Abbildung 5: Gehwegbreite im Kurvenbereich.....	4
Abbildung 6: Auszug RaSt06, Seite 44 "Dörfliche Hauptstraße"	5
Abbildung 7: Auszug RaSt06, Abbildung 29: Empfohlene Querschnitte "Dörfliche Hauptstraße"	6
Abbildung 8: Auszug RaSt 06, Abbildung 10: Städtebauliche Bemessung	7
Abbildung 9: Routenvergleich Umfahrung L191	10

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Seit Jahren werden für die Ortsdurchfahrt von Bargaen im Zuge der Landesstrasse 225 verkehrsberuhigende und -beschränkende Maßnahmen angestrebt. Hierbei stehen ein Lkw-Durchfahrtsverbot und Geschwindigkeitsbeschränkungen im Vordergrund der Überlegungen, aber auch bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der aktuell anstehenden Deckenerneuerung werden diskutiert.

Die rd. 550 m lange Ortsdurchfahrt weist eine durchgängige Fahrbahnbreite von 6,50 m mit Mittelleitlinie auf. In Abhängigkeit der Randbebauung haben die durch Niederborde abgetrennten Gehwege vielfach eine Restbreite von unter 1,50 m mit einzelnen Engstellen von 0,60 m. Es ergeben sich erhöhte Nutzungskonflikte zwischen der Aufenthalts- und Erschließungsfunktion einerseits und der Verbindungsfunktion insbesondere für den Lkw-Verkehr andererseits. Diese Nutzungskonflikte werden durch den optisch durchgängigen Straßenverlauf verstärkt. Durch Überfahren der Randbereiche ergeben sich zusätzliche Gefahrenpotentiale.

Die Stadt Engen bat in Verbindung mit der Bürgerinitiative Bargaen die Rapp Trans AG um eine fachliche Stellungnahme.

2 Verkehrliche Grundlagen

2.1 Verkehrsbelastungen

Für die L225 zwischen der L191 und der K5927 stellt das Verkehrsmonitoring der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg keine geeigneten Daten zur Verfügung. Es wurden jedoch diverse projektspezifische Zählungen durchgeführt.

Die aktuellste Erhebung des Landkreises Tuttlingen an der Kreisgrenze vom 30.09. bis 7.10.2013 ergab

- 1.817 Kfz/24h
- 166 Kleinbusse/Transporter/24h, 56 Lkw/24h, 20 Landwirtsch. Fahrzeuge/24h

Die geringe Verkehrsbelastung ist ein Indiz für eine für eine Landesstrasse atypisch geringe Verbindungsfunktion.

2.2 ÖPNV

Der aktuelle Fahrplan weist für die Stadtbuslinie 2 (Engen - Mauenheim - Stetten - Zimmerholz - Engen) im werktäglichen Verkehr 14 Fahrten aus.

2.1 Zielanalyse Schwerverkehr

Der Anteil des örtlichen Durchgangsverkehrs wird auf den Ortsteil Bargaen bezogen als sehr hoch eingeschätzt. Der Eigenverkehr (Quell-/Ziel- und Binnenverkehr) dürfte sich im Wesentlichen auf landwirtschaftlichen Verkehr beschränken. Detaillierte Analysen der Quellen und Ziele des Lkw-Verkehrs bestehen nicht.

Nach Angaben der Bürgerinitiative handelt es sich bei den Lkw-Verkehren vielfach um Fahrten zu dem Gewerbegebiet Hegau/Donau, Glas- und Reifen-Recycling in Immendingen sowie internationale Lastzüge als vermutete Mautflüchtlinge. Temporär sind auch Fahrten zur Biogasanlage Mauenheim zu verzeichnen.

Die Transporte im Auftrag der Daimler AG zur neuen Teststrecke werden über die L191, den Hegaublick und die K5927 geleitet, um die Ortsdurchfahrt Bargaen zu umfahren.

2.2 Geschwindigkeit MIV

Die zulässige Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt beträgt 50 km/h. In der Ortsdurchfahrt wurde eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage installiert.

Die verfügbaren Ergebnisse dieser Anlage als auch mobiler Anlagen zeigen eine nur geringe Beanstandungsquote. Da es sich bei dem Verkehr auf der L225 zu einem sehr hohen Anteil um ortskundigen Verkehr handelt, ist das Ergebnis zumindest für die stationäre Anlage nicht überraschend.

Eine wesentliche Fragestellung ist jedoch, ob in der kurvigen Ortsdurchfahrt eine den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen angepasste Geschwindigkeit (STVO § 3, Abs. 1) nicht wesentlich unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt. Die ermittelte Durchschnittsgeschwindigkeit (mobile Erhebungen 2008-2012) von 38 km/h weist darauf hin, dass die Mehrzahl der Autofahrer eine Geschwindigkeit deutlich unter 50 km/h für angepasst erachtet.

3 Straßenbauliche Grundlagen

3.1 Bestand

Die Ortsdurchfahrt im Zuge der Landesstrasse L225 ist ca. 550 m lang. Die Ortsdurchfahrt wurde durchgängig mit einem Querschnitt von 6.50 m ausgebaut.

In Abhängigkeit der Randbebauung haben die durch Niederborde abgetrennten Gehwege vielfach eine Restbreite von unter 1,20 m mit einzelnen Engstellen von 0,60 m. Die Niederborde begünstigen ein Überfahren insbesondere in den Kurvenbereichen und im Begegnungsfall Lkw – Lkw. Die bestehende Problematik von Begegnungsverkehren Lkw – Lkw mit Überfahren der Bordsteine in der Ortsdurchfahrt Bargaen wird durch das Regierungspräsidium Freiburg bestätigt (Schreiben RPF vom 23.02.2015).

Aus diesem Grund mussten bereits durch die Stadt Engen im Kurvenbereich beim ehemaligen Gasthaus „Grüner Baum“ elastische Poller installiert werden.



Abbildung 1: OD Bargaen, nördlicher Ortseingang



Abbildung 2: Engstelle Gehweg 0,60 m



Abbildung 3: Aufstellfläche Bushaltestelle



Abbildung 4: Elastische Poller im Kurvenbereich



Abbildung 5: Gehwegbreite im Kurvenbereich

3.2 Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06)

Zu fachlichen Bewertung der straßenbaulichen Gegebenheiten werden die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen im Jahr 2006 herausgegebenen Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen herangezogen. Diese Richtlinien behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebauter Hauptverkehrsstraßen und anbaufreier Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten.

Die OD Bargaen entspricht dem Straßentyp „Dörfliche Hauptstraße“ der RASr 06:

5.2.5 Dörfliche Hauptstraße

Charakterisierung

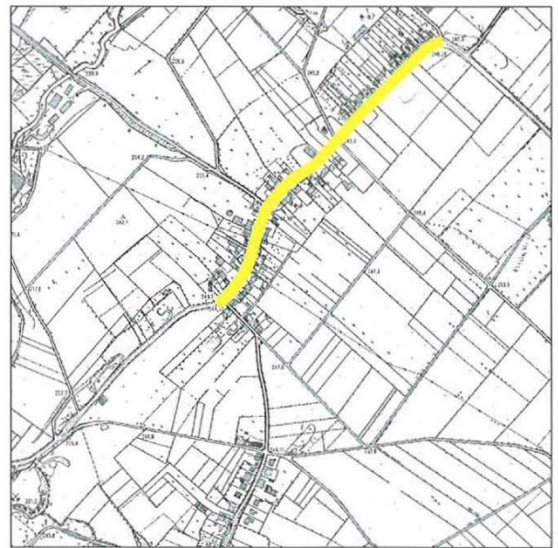
- Erschließungsstraße/Hauptverkehrsstraße (ES IV, HS IV)
- Ländlich geprägte Bau- und Siedlungsstruktur
- Weites Spektrum, je nach Region: enge bis sehr weite Straßenräume, 100 m bis mehrere Kilometer lang
- Verkehrsstärke zwischen 200 Kfz/h und 1 000 Kfz/h
- Auch Linienbusverkehr
- Kein Nutzungsanspruch dominant.

Typische Randbedingungen und Anforderungen

- Auch geringe Frequenzen im Fußgänger- und Radverkehr erfordern gesicherte, ausreichende Flächen und/oder nutzungsverträgliche Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr sowie gesicherte Führung über Einmündungen und Grundstückszufahrten.
- In den Ortseinfahrtbereichen sind die Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr wirksam zu dämpfen.
- Je nach Länge ist eine, an der städtebaulichen Situation orientierte Abschnittsbildung vorzunehmen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt.
- Die Lage und Anordnung von Überquerungshilfen sind aus der Örtlichkeit abzuleiten.
- Bei enger Bebauung ist zu prüfen, ob z. B. geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen (siehe Abschnitt 6.1.1.9) oder in Abschnitten die Anlage von Mischflächen vertretbar sind.

Besondere Hinweise

- Zur Geschwindigkeitsdämpfung sind entsprechend angelegte Mittelinseln und an der Ortseinfahrt, wenn entsprechende Querstraßen vorhanden sind, kleine Kreisverkehre geeignet.
- Vielfach enden außerorts vorhandene Zweirichtungsradwege an der Ortseinfahrt. Sie müssen mit sicheren Überquerungshilfen, z. B. Mittelinseln in beidseitige Radverkehrsanlagen oder auf die Fahrbahn innerorts überführt werden. In sehr kurzen Ortsdurchfahrten kann auch die Durchführung des Zweirichtungsradwegs angezeigt sein.
- Bei geringer Verkehrsstärke kann eine „weiche Separation“ zum Einsatz kommen, deren Übergang zum Trennungsprinzip besonders verdeutlicht werden muss und bei der $V_{zul} = 30 \text{ km/h}$ gelten soll.
- Bei Wahl „weicher Separation“ soll die Charakteristik und Zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs beachtet werden.
- Aus gestalterischer Sicht ist die Anlage multifunktionaler Seitenräume, z. B. mit der Regelung „Gehweg – Radfahrer frei“, wünschenswert, die nicht einheitlich befestigt sein müssen. Es ist darauf zu achten, dass missbräuchliches Parken verhindert wird.
- In beengten Situationen muss der Gehbereich gegen Überfahren geschützt werden.



Geschwindigkeitsdämpfung im Ortseinfahrtbereich durch Mittelinsel mit deutlichem Fahrbahnversatz



Geschwindigkeitsdämpfung im Ortseinfahrtbereich durch Kreisverkehr



„Weiche Separation“ zwischen Fahrbahn und Seitenraum

Abbildung 6: Auszug RaSt06, Seite 44 "Dörfliche Hauptstraße"

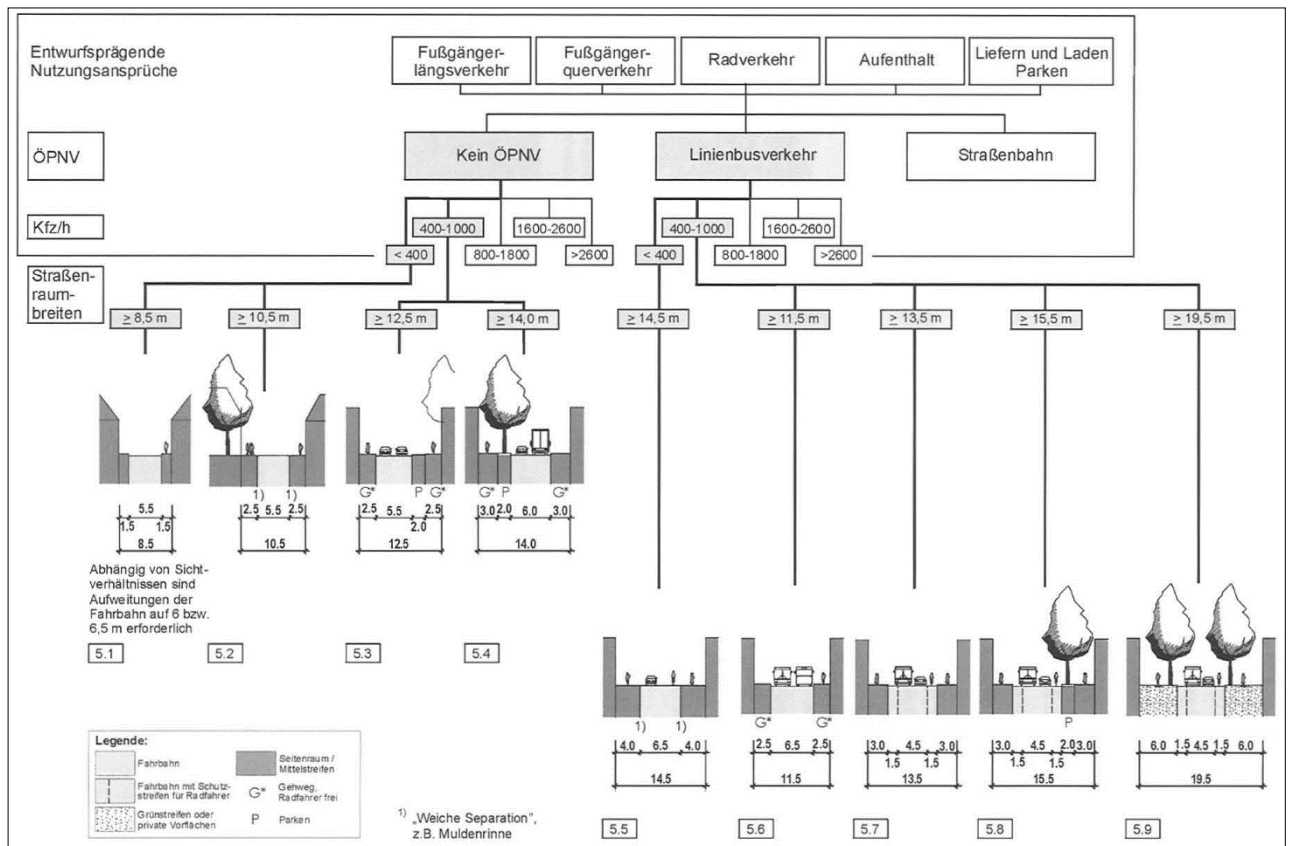


Abbildung 7: Auszug RaSt06, Abbildung 29: Empfohlene Querschnitte "Dörfliche Hauptstraße"

Für Straßen mit Linienbusverkehr (und Lkw-Verkehr) werden Fahrbahnquerschnitte von 6.5 m empfohlen. Die Gehwege sollten mindestens 2.50 m breit sein, um die Bewegungsmöglichkeit zweier Fußgänger (auch unter Beachtung der Benutzungspflicht bzw. -möglichkeit des Gehwegs durch radfahrende Kinder bis zum abgeschlossenen 8. bzw. 10. Lebensjahr (§ 2 StVO)) und den notwendigen Sicherheitsräumen zu Gebäuden und zur Fahrbahn zu gewährleisten.

Hieraus ergibt sich eine Mindestbreite des Straßenraums von 11,50 m, der jedoch in der OD Bargaen nicht vorhanden ist. Die zur Verfügung stehenden Flächen erlauben nicht, alle Nutzungsansprüche angemessen zu befriedigen. Die RAST 06 fordert in diesen Fällen eine städtebauliche Bemessung unter angemessener Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche.

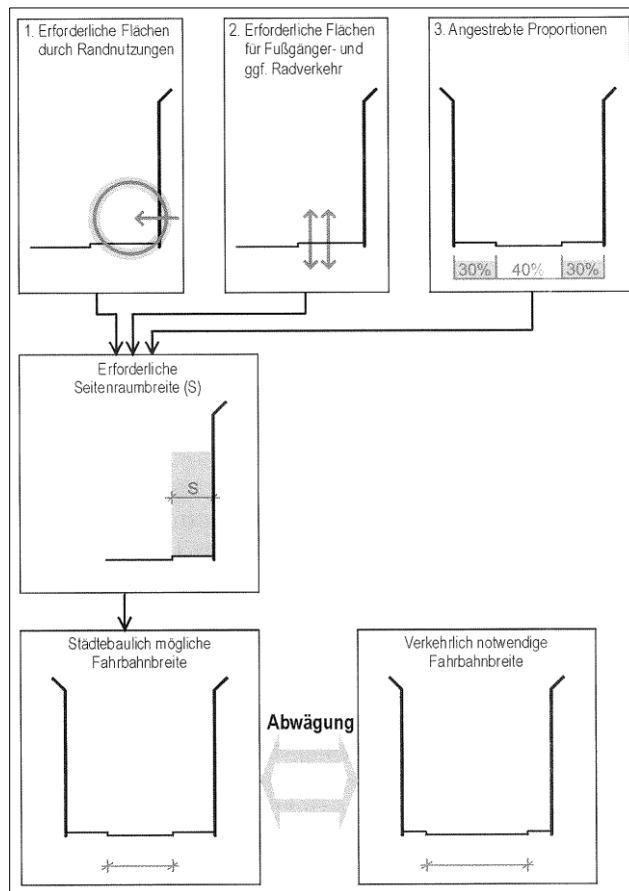


Abbildung 8: Auszug RaSt 06, Abbildung 10: Städtebauliche Bemessung

Die städtebauliche Bemessung ist ein Verfahren, das den notwendigen Abmessungen der Fahrbahnen plausibel nachvollziehbare notwendige Abmessungen für die Seitenräume gegenüberstellt. Sie verfolgt das Ziel einer „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“.

In der Ortsdurchfahrt Bargaen wurden ausschließlich bzw. vorrangig die Belange der Verbindungsfunktion berücksichtigt. Die städtebaulichen Merkmale mit den Zielen der sozialen Brauchbarkeit und Umfeldverträglichkeit sowie der Verkehrssicherheit wurden demgegenüber untergeordnet.

4 Prüfung von Maßnahmen

Die Kombination folgender Kriterien ergibt die Notwendigkeit, Maßnahmen zur Konfliktbewältigung einzuleiten:

- Gehwege mit Mindestbreite 0.80 m unterschreiten erheblich die Richtmaße

- Durchgängige Fahrbahnbreite 6.50 mit Mittelstreifen ohne an den städtebaulichen Situation orientierte Abschnittbildung berücksichtigt ausschließlich die Belange der Verbindungsfunktion
- Die Gehwegbereiche sind i.A. nicht vor Überfahren geschützt. Niederborde erleichtern das Überfahren
- Die Sichtverhältnisse sind durch die Kurven und Kuppen beeinträchtigt
- Überörtlicher Lkw-Verkehr > 12t und Buslinienverkehr vorhanden

Die möglichen Maßnahmen können grundsätzlich in verkehrsorganisatorische (nichtinvestive) und bauliche Maßnahmen unterschieden werden.

4.1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

4.1.1 Abstufung der Landesstrasse

Von verschiedenen Seiten wurde bereits die Abstufung der Landesstrasse zur Kreis- oder Gemeindestrasse angeregt. Unabhängig von den Fragen der Baulast und den damit zusammenhängenden finanziellen Aspekten der Unterhaltung und Erneuerung bewirkt die Abstufung als solche keine verkehrliche Veränderung.

4.1.1 Geschwindigkeitsbeschränkung

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h oder 40 km/h ist zielführend, kostengünstig und zeitnah umsetzbar. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bewirkt einen Zeitverlust von unter 30 Sekunden, die Verkehrsfunktion der Straße wird damit nicht beeinträchtigt. Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung wird die Verkehrssicherheit für Fußgänger- und Kfz-Verkehr erhöht, die Lärmbelastung reduziert und die Umfeldverträglichkeit erhöht.

Eine diskutierte Geschwindigkeitsbeschränkung ausschließlich für den Lkw-Verkehr im Ortsbereich ist unüblich und verkehrlich problematisch. Ggf. sollte die Beschränkung für alle Verkehrsarten gelten, um z.B. Überholvorgänge zu vermeiden.

Eine verkehrsrechtliche Maßnahme auf einer klassifizierten Straße muss nach § 45 StVO begründet sein.

Lärmschutz

Lärberechnungen des Landratsamtes Konstanz aus dem Jahr 2010 ergeben Immissionswerte von rd. 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Die sogenannten Auslösewerte der Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie / Bundesimmissionsschutzgesetz werden erreicht bzw. überschritten.

Die Orientierungswerte der Lärmschutzrichtlinie Straßenverkehr von 70 / 60 dB(A) werden demgegenüber nicht erreicht. Diese werden häufig als Grenzwerte für die Definition der „Gefahrenlage“ nach § 45 StVO Abs. 9 herangezogen. Verschiedene aktuelle Gerichtsurteile widersprechen dieser Ansicht. Sowohl der Bayerische VGH (3 Entscheidungen aus 2015) und

auch der VGH Kassel in einem Urteil aus 2014 sehen die Zumutbarkeitsgrenze und die besondere Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 StVO als erreicht an, wenn die Werte der 16. BImSchV überschritten sind. Diese betragen für Dorfgebiete 64/54 dB(A) tags/nachts und werden somit in Bargaen überschritten.

Verkehrssicherheit

Eine örtliche Gefahrenlage wird als gegeben erachtet, auch wenn aufgrund der geringen Verkehrsdichte die Straße nicht als Unfallhäufungsstelle auffällt.

Viel zu schmale Gehwege einerseits (selbst im Bereich von Bushaltestellen) und das Überfahren der Bordsteine andererseits führen zu einer unverträglichen Gefahrensituation.

4.1.1 Lkw-Durchfahrtsverbot

Ein Lkw-Durchfahrtsverbot (Linienbusse und Anlieger frei) auf der L225 zwischen L191 und K5927 wurde bisher gleichfalls durch die Verkehrsbehörden abgelehnt. Teilweise wird argumentiert, dass ein Lkw-Verbot auf einer klassifizierten Landesstrasse nicht zulässig sei (Schreiben Regierungspräsidium Freiburg 323.02.2015).

Tatsächlich müssen jedoch bei der Prüfung eines Lkw-Verbots die relevanten Belange abgewogen werden. Hierzu zählen die Schutzwürdigkeit und die Verfügbarkeit einer adäquaten Alternativroute, bei der keine wesentlichen neuen Betroffenheiten ausgelöst werden. Es existieren ausreichende Beispiele, bei denen auch auf Landes- und Bundesstraßen Lkw-Durchfahrtsverbote angeordnet wurden. Als Beispiel sei hier das einseitige Lkw-Verbot auf der L223 in der Ortsdurchfahrt Überlingen am Ried genannt.

Für ein Lkw-Verbot in der Ortsdurchfahrt Bargaen bestehen in Abhängigkeit der Quellen und Ziele mehrere geeignete Alternativrouten. Insbesondere besteht die Möglichkeit einer Umfahrung über die BAB A81, bei der keine zusätzlichen Betroffenheiten erzeugt werden.

Aber auch die nächstgelegene Umfahrungsmöglichkeit über die L191 und K5927 ist nur ca. 5 Minuten und 4 km länger und belastet keine Ortsdurchfahrt.

Dass die Umfahrung über den Hegaublick verkehrlich machbar und wirtschaftlich vertretbar ist, zeigt die Zusage der Daimler AG, die Lkw für Bau und Betrieb der Teststrecke entsprechend zu leiten.

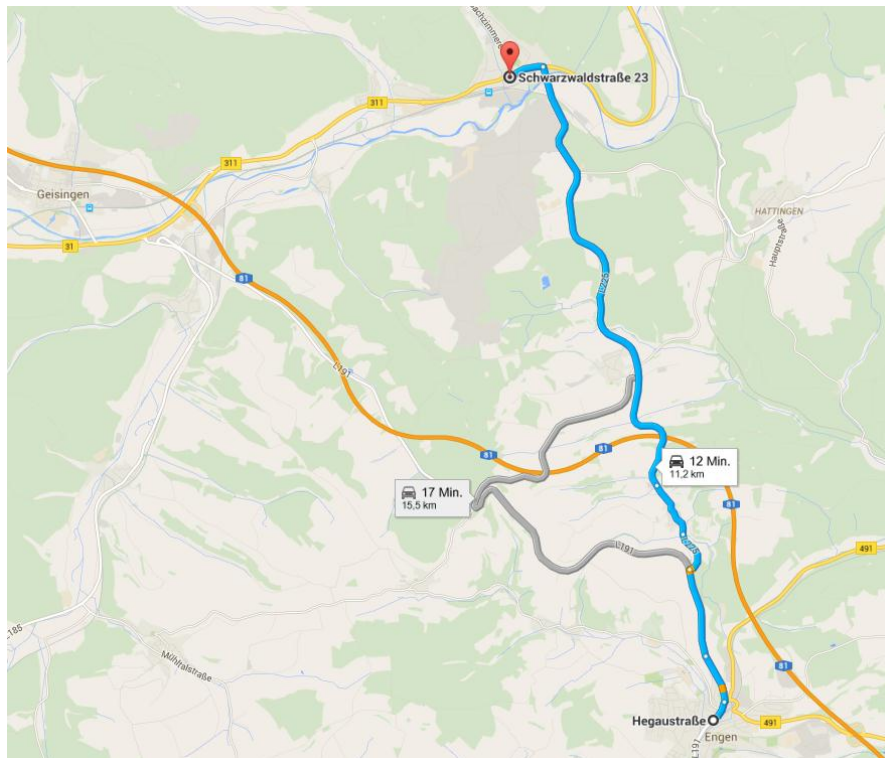


Abbildung 9: Routenvergleich Umfahrung L191

Die seitens der Bürgerinitiative angesprochene Beschränkung eines Lkw-Verbots auf die Nachtzeit wird als nur bedingt zielführend erachtet, da zwar der Verkehrslärm in der Nacht reduziert wird, die Verkehrssicherheitsproblematik mit Fußgängern aber vor allem am Tag besteht.

4.2 Bauliche Maßnahmen

4.2.1 Lärmmindernder Fahrbahnbelag

Mit Schreiben vom 23.02.2015 lehnt das RP Freiburg den Einbau eines sogenannten Flüsterbelags ab: „Bei gefahrenen Geschwindigkeiten kleiner oder gleich 50 km/h – wie es in der OD Bargaen gemäß STVO festgelegt ist – überwiegen beim Straßenverkehr die Motorengeräusche und mechanischen Geräusche der PKW und LKW. Die Rollgeräusche der Reifen und somit die Geräusche die durch sogenannte Flüsterasphalte reduziert werden können sind hier untergeordnet. Der Einsatz eines Flüsterasphalts ist somit nicht sinnvoll und wird nicht zur Ausführung kommen.“

Mit Schreiben vom 21.03.2013 führt das MVI hingegen: „Grundsätzlich ist auch **innerorts** eine Lärmsanierung mittels des Einbaus eines höher lärmabsorbierenden Belags möglich.... Im Regelfall ist in Ortsdurchfahrten entsprechend der in Anlage 4 dargestellten Vorgehensweise zu verfahren und entsprechend der Belastung entweder ein SMA 8 oder AC 8 zu verwenden.“

Nach anerkannten wissenschaftlichen Untersuchungen dominieren insbesondere im Pkw-Verkehr ab einer Geschwindigkeit von rund 30 km/h die Rollgeräusche gegenüber den Motorgeräuschen. Die Lärminderungswirkung von lärmarmen Fahrbahnbelägen wurde auch für Innerortslagen mit 50 km/h vielfach nachgewiesen.

4.2.2 Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Zur baulichen Umgestaltung der Straße bestehen vielfältige Möglichkeiten von einem vollständigen Umbau unter gleichgewichtiger Berücksichtigung der städtebaulichen und verkehrlichen Belange bis zu punktuellen Maßnahmen an den Ortseingängen und im Innerortsbereich.

Eine umfassende Darstellung und Bewertung der möglichen Maßnahmen ist im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme nicht möglich. Es wird auf die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 der FGSV verwiesen.

5 Empfehlungen

Die Kombination folgender verkehrlicher und straßenräumlicher Kriterien weist ein erhöhtes Konfliktpotential bzw. Verkehrssicherheitsrisiko auf:

- Gehwege mit Mindestbreite 0.80 m unterschreiten erheblich die Richtmaße
- Durchgängige Fahrbahnbreite 6.50 mit Mittelstreifen ohne an den städtebaulichen Situation orientierte Abschnittsbildung berücksichtigt ausschließlich die Belange der Verbindungsfunktion
- Die Gehwegbereiche sind i.A. nicht vor Überfahren geschützt. Niederborde erleichtern das Überfahren
- Die Sichtverhältnisse sind durch die Kurven und Kuppen beeinträchtigt
- Überörtlicher Lkw-Verkehr > 12t und Buslinienverkehr vorhanden

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden überschritten, wonach verschiedene Gerichte urteilen, dass die Zumutbarkeitsgrenze und die besondere Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 StVO erreicht werde.

Als kostengünstig und kurzfristig realisierbare Maßnahmen schlagen wir vor:

- Anordnung einer Strecken-Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h
- Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots zwischen der L191 und K5927 mit Ausnahme von Linienbussen und Anliegern

Die Maßnahmen bewirken:

- Eine maßgebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit durch langsamere Geschwindigkeiten und Vermeidung kritischer Lkw-Begegnungen
- Zusätzlich eine deutlich wahrnehmbare Lärminderung von über 3 dB(A)

Unter Berücksichtigung des Schutzbedürfnisses einerseits sowie der Verfügbarkeit einer leistungsfähigen, verkehrssicheren und OD-freien Alternativroute andererseits sollte bei der zuständigen Verkehrsbehörde ein entsprechender Antrag mit Erfolg gestellt werden können.

Die Eingriffe in die Verkehrsfunktion der Landesstraße werden als verträglich eingeschätzt, da

- Die Verkehrsbelastungen mit rd. 1.800 Kfz/24h gering sind
- Bereits heute die Mehrzahl der Fahrzeuge eine den Straßenverhältnissen angepasste Geschwindigkeit unter 50 km/h wählt
- Mit der Daimler AG ein wichtiger regionaler Verkehrserzeuger für seine Fahrzeuge bereits aktuell eine Umleitung über den Hegaublick angeordnet hat.

Ergänzende kleinräumige Umbaumaßnahmen im Zuge der anstehenden Erhaltungsmaßnahme, wie z.B. Hochborde in Kurveninnenbereichen oder lokale Einengungen der Fahrbahn an Engstellen können einen zusätzlichen Nutzen bewirken.

Bei der Deckenerneuerung sollte ein lärmarmes Fahrbahnbelag nach Regelbauweise eingebaut werden.

Rapp Trans AG



Wolfgang Wahl
Leiter Büro Freiburg i.Br.

Freiburg, 11. Mai 2015 / 2067.144 15 / WW