

Überarbeitung der Querung der Bundesstraße 276

1 Vorbemerkung

Bei der Ortsbegehung am 08. Juli 2016 wurden zwei Varianten erörtert; die eine mit Verschwenkung nach Norden, die andere mit Verschwenkung nach Süden. Nach Auffassung der Stadt und der anwesenden Planungsbüros wurde der nördliche Schwenk favorisiert - wenn auch mit Bedenken -, da die südliche Verschwenkung als kaum realisierbar angesehen wurde. Aus diesem Grund ist eine Planungsskizze nur für die nördliche Variante ausgearbeitet worden.

Wie aus der Stellungnahme von Hessen Mobil und der Verkehrsbehörde des Kreises zu ersehen ist, wird diese Ansicht nicht geteilt, es wird der Versatz Richtung Schotten favorisiert. Von Seiten der Polizeidirektion Gießen wird die vorgeschlagene Lösung zwar als Verbesserung gegenüber einer Führung auf der alten Bahntrasse gesehen, die Sichtweiten aber angesichts des hohen Kradverkehrs als nicht ausreichend eingeschätzt.

Auf Grund der Stellungnahmen ist die Planung der Querung der Bundesstraße mit dem Versatz nach Norden überarbeitet und um die Variante mit Versatz nach Süden ergänzt worden.

2 Vorstellung der Varianten

2.1 Variante 1: Versatz nach Norden (Plan 1)

Bei dieser bereits vorgelegten Planung sind die Sichtfelder überarbeitet. Richtung Laubach wurde das Sichtfeld zur Böschungskante verschoben, um möglicherweise Beeinträchtigungen durch hohen Bewuchs zu berücksichtigen.

Zur Verbesserung der Sicht Richtung Schotten sind die Beseitigung von Gehölzen und Bodenabtrag südlich des Bahnradwegs bis vor die Eiche auf der Nordseite der B 276-Fahrbahn vorgesehen. Es ergeben sich hierdurch folgende Sichtweiten:

Richtung Laubach: ca. 113 m, Richtung Schotten: ca. 88 m.

Gemäß der RAL¹ beträgt die erforderliche Anfahrtsichtweite bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h 110m. "An Knotenpunkten, an denen das jeweilige Anfahrtsichtfeld aufgrund örtlicher Zwangsbedingungen nicht freigehalten werden kann, ist zu prüfen, ob eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist." (RAS, S. 79). Im vorliegenden Fall ist die zulässige Geschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt. Die bei dieser zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlichen Sichtweiten sind in der RAL nicht genannt.

In der durch die RAS ersetzten RAS-K-1 (Ausgabe 1988) ist für eine Geschwindigkeit (V_{85}) von 60 km/h eine Sichtweite von 85 m angegeben. Dieser Wert ist auch in den RAS 06² für eine zulässige Geschwindigkeit von 60 km/h aufgeführt. Darauf beziehen sich auch die ERA³. Dieser genannte Wert wird bei dieser Variante eingehalten. Zur Verdeutlichung der Sicht sollen folgende Fotos dienen.

¹ Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Landstraßen RAL, Ausgabe 2012

² Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06, Ausgabe 2006

³ Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010

Sicht Richtung Laubach:



Sicht Richtung Schotten (Bestand ohne Verbesserung des Sichtfeldes):



2.2 Variante 2: Versatz nach Süden (Plan 2)

Bei dieser Variante wird die Querung nach Süden in den Scheitel der Kurve verlegt. Hierzu ist auf der Westseite der Bundesstraße ein ca. 61 m langer Radweg herzustellen. Das Gelände fällt ca. 4 bis 5 m⁴ ab und muss für den Radweg entsprechend aufgefüllt werden. Bei Einhaltung des Sicherheitsabstands von 1,75 m zwischen Radweg und Fahrbahn besitzt der Böschungskopf eine Breite von knapp 5 m. Im Bereich der Querungsstelle muss der Radweg so verschwenkt werden, dass er auf einer Länge von mindestens 2 m senkrecht auf die Fahrbahn stößt. Schon bei einem Radius von 3 m verbreitert sich hier die Dammkrone auf ca. 7 m.

Durch die Maßnahme ist ein privates Grundstück betroffen.

Der in die die B 276 einmündende Asphaltweg muss an den neuen Radweg in der Höhe angepasst werden.

Die vorhandene Schutzplanke ist entsprechend zu unterbrechen. Dabei ist zu überprüfen, ob sie den Anforderungen genügt.

Hinzu kommt die Neuanlage eines Radweges auf der Nordseite der B 276 (ca. 22 m) mit entsprechendem Bodenabtrag, der so erfolgen muss, dass der Radweg nicht mit Gefälle auf die Fahrbahn der Bundesstraße trifft.

Richtung Laubach sind die Sichtverhältnisse in der Länge verbessert, wobei durch die Gradienten der Fahrbahn die Fahrzeuge nicht auf der ganzen Strecke in voller Höhe sichtbar sind. Es ist davon auszugehen, dass die erforderliche Zielpunkthöhe von 1 m (RAL) im Sichtfeld nicht immer eingehalten werden kann.

In Richtung Schotten ist die Sichtweite deutlich verbessert, ggf. ist eine Beseitigung von Gehölzen erforderlich.

⁴ Vor Ort überschlägig ermittelt.

Durch die Maßnahme verbessert sich das Sichtfeld Richtung Schotten:



Richtung Laubach sind die Sichtverhältnisse längenmäßig verbessert, wobei durch die Gradiente der Fahrbahn die Fahrzeuge nicht auf der ganzen Strecke in voller Höhe sichtbar sind:



3 Zusammenfassung und Empfehlung

Variante 1:

Die Variante 1 ist einfach herzustellen und berührt keine privaten Grundstücke. Die jetzt verbesserten Sichtverhältnisse entsprechen mit > 85 m den Richtwerten der RAS 06 sowie der ehemaligen RAS-K-1.

Variante 2:

Der Bau der Variante 2 ist sehr aufwändig und betrifft ein privates Grundstück. Die Sichtverhältnisse in Richtung Laubach sind höhenmäßig eingeschränkt, in Richtung Schotten sind sie gegenüber Variante 1 verbessert.

Empfehlung:

Durch die Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse in Variante 1 werden die Mindestsichtweiten wie in Variante 2 eingehalten. Der bauliche und kostenmäßige Aufwand zur Herstellung der Variante 2 ist im Vergleich zur Variante 1 so hoch, dass eine Realisierung kaum Akzeptanz erwarten lässt.

Reinheim, 11.11.2016