



SICHERHEIT - BELASTUNG - SCHÄDEN

ORTSDURCHFABRT ARNACH

AGENDA

Sicherheitsaudit Ortsdurchfahrten der Landesstraßen L265 und L317 im Bestand

01

Sicherheitsaudit - was ist das?

02

Grundlagen

03

Defizite für Fußgänger

04

Defizite für Radler

05

**Defizite für den motorisierten
Individualverkehr**

06

Defizite für ÖPNV

07

Gültige Regelwerke

08

Ausblick

01

SICHERHEITSAUDIT – WAS IST DAS?

SICHERHEITSAUDIT IM BESTAND – WAS IST DAS:

- Verfahren zur Beurteilung der Verkehrssicherheit von bestehenden Straßen für alle einzelnen Verkehrsteilnehmer gemäß der Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS)
- Feststellen von Sicherheitsdefiziten anhand von Ortsbesichtigungen und Luftbildern
- Aufzeigen der Defizite
- Maßnahmenvorschlag (planerische Prüfung hinsichtlich Machbarkeit und Kosten notwendig)

Ziel

Unterstützung für die Gemeinde

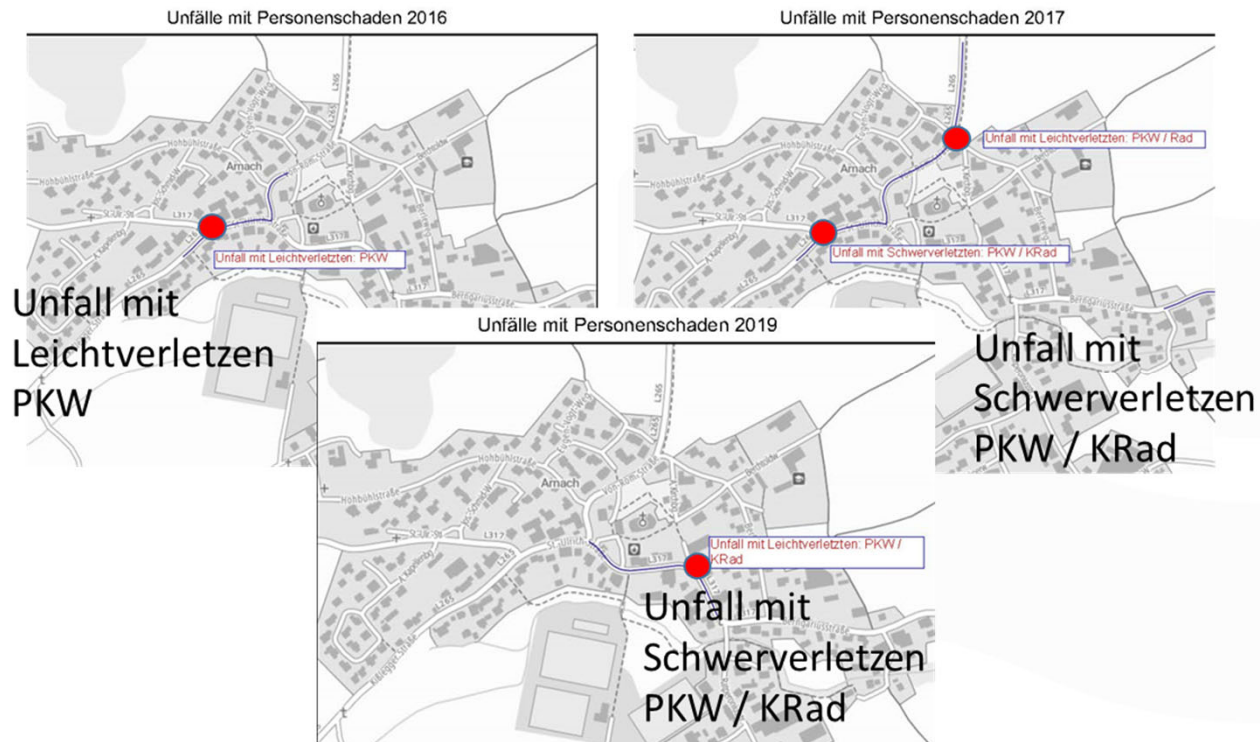


02

GRUNDLAGEN

GRUNDLAGEN

- Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder
- Unfälle mit Personenschäden:



GRUNDLAGEN

- Verkehrsstärken, innerorts nicht genau bekannt
- Zählstelle östlich Eintürnen in Richtung Arnach:
 - Ca. 1.322 Kfz/24 h, davon hoher **Schwerverkehrsanteil 10%**
- Zählstelle südlich Immenried:
 - Ca. 2.150 Kfz/24 h, davon **Schwerverkehrsanteil 5,2 %**



GRUNDLAGEN

Feststellungen im Bestand

- **Hoher Schwerverkehrsanteil** zwischen 5 bis 10 %
- **ÖPNV-Verbindungen / Schulbusverkehr**
- Querschnittsbreite des Straßenraumes mit 9 m sehr schmal, die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 5,5 m bis 6 m => **kein Begegnungsverkehr LKW / LKW möglich**
- **Keine Hochborde zu den Gehwegen** vorhanden
- **Radfahrer benutzen die Fahrbahn**
- **Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau** vor Ort feststellbar

03

DEFIZITE FÜR FUßGÄNGER

DEFIZITE

für Fußgänger

Teilweise fehlen Gehwege



Ortseinfahrt von Immenried kommend



St.-Ulrich-Str. / Am Kapellenberg



Südlich Elmar's Dorfmarkt



Bergariusstraße östl. Ortsausgang

DEFIZITE

für Fußgänger

Durchgehend zu schmale Gehwege



DEFIZITE

für Fußgänger

Von Bussen und Schwerlastverkehr überfahrene Gehwege



DEFIZITE

Fehlende Überquerungsanlagen für Fußgänger und Radfahrer

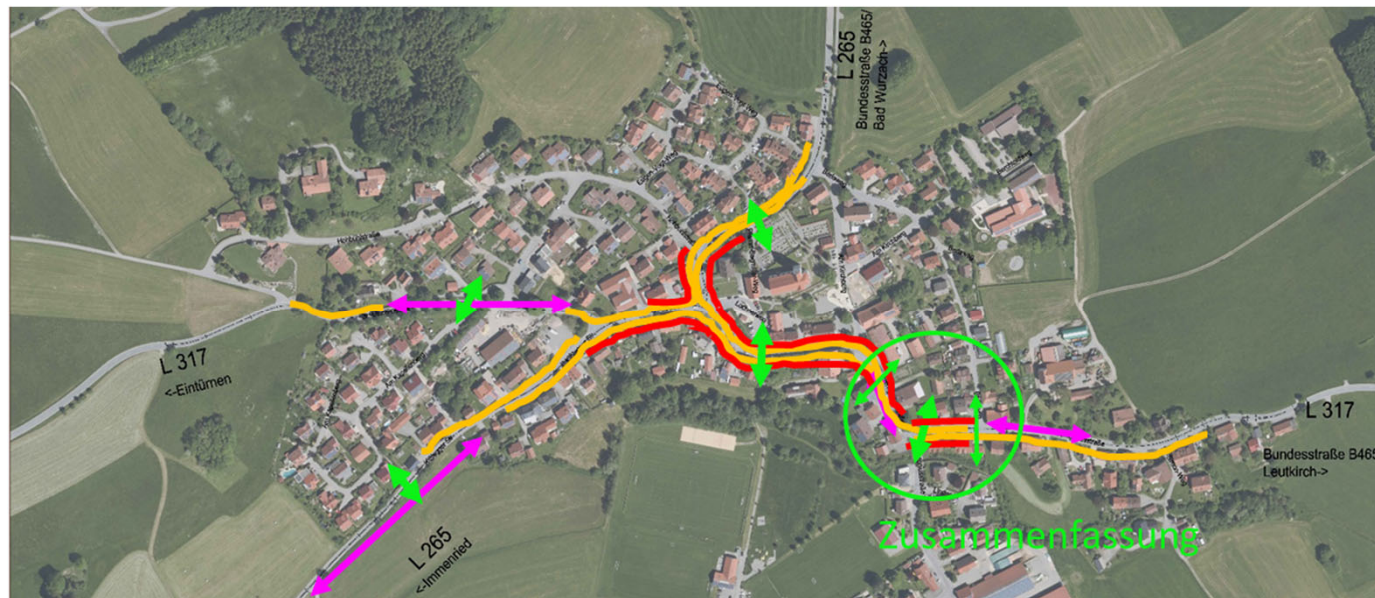
für Fußgänger



DEFIZITE

für Fußgänger

- Anlagen für die sichere Überquerung von Straßen sind immer dann zu empfehlen, wenn mit schutzbedürftigen Kindern oder älteren Menschen zu rechnen ist.
- Mögliche Maßnahmen: Bauliche Querungsstellen, Lichtsignalanlagen, FGÜ (Zebrastreifen), ggf. Mittelinsel an Bushaltestelle



DEFIZITE

für Fußgänger

- **Teilweise fehlende Gehwege**
- Durchgehend zu **schmale Gehwege**
- Von Bussen und Schwerlastverkehr **überfahrene Gehwege**
- **Fehlende Überquerungsanlagen** für Fußgänger und Radfahrer
- **Zu geringe Sichtweiten** des motorisierten Verkehrs **auf Fußgängerquerungsstellen** (Einmündungen, Überquerung der Fahrbahn an Schulwegen, Zugang zu Sportanlagen), Sichtbehinderungen durch Hecken, Beschilderung
- **Ausreichende Beleuchtung** an Querungsstellen **notwendig**

04

DEFIZITE FÜR RADLER

DEFIZITE

für Radler

Für Radfahrer steile westliche Ortseinfahrt in Richtung Eintürnen

Westliche Ortseinfahrt Richtung Eintürnen



Westliche Ortseinfahrt Richtung Eintürnen

DEFIZITE

für Radler

Bestehende Querungshilfe Richtung Bad Wurzach



Nördliche Ortseinfahrt Richtung Bad Wurzach



DEFIZITE

für Radler

- Ungenügende Aufstelllänge für Radfahrer auf der Querungshilfe,
- Zu geringe Sichtweiten des motorisierten Verkehrs auf querende Fußgänger und Radfahrer. Beleuchtung im Dunkeln.



DEFIZITE

für Radler

- **Fehlende Radwege**, steile westliche Ortseinfahrt in Richtung Eintürnen
- Von Bussen und Schwerlastverkehr **überfahrene Gehwege**
- **Fehlende Überquerungsanlagen** für Fußgänger und Radfahrer
- **Bestehende Querungshilfe** in Richtung Bad Wurzach für Radfahrer ohne / mit Kinderanhänger **ungenügend tief**
- **Zu geringe Sichtweiten** des motorisierten Verkehrs auf Fußgängerquerungsstellen (Einmündungen, Überquerung der Fahrbahn an Schulwegen, Zugang zu Sportanlagen), Sichtbehinderungen durch Hecken, Beschilderung
- **Ausreichende Beleuchtung** an Querungsstellen **notwendig**

05

DEFIZITE FÜR INDIVIDUALVERKEHR

DEFIZITE

für Individualverkehr

Mitbenutzung des Gegenfahrstreifens in engen Kurven



Einmündung Ratperoniusstraße



Bremsspuren, schlechter Zustand der
Randbegrenzungen



Zurücksetzen des weißen LKWs



DEFIZITE

für Individualverkehr

Ungenügende Sichtweiten an Einmündungen auf die Hauptverkehrsstraße



DEFIZITE

für Individualverkehr

Ungenügende Haltesichtweiten in engen Kurven



DEFIZITE

für Individualverkehr

Sichtweiten an Querungsstellen vom KFZ-Verkehr auf querende Fußgänger und Radfahrer unzureichend



Am Kapellenberg



An Einmündungen haben Fußgänger Vorrang vor dem abbiegenden Verkehr
Hier: Blick über die Schulter von der Gehwegquerung in die St.-Ulrich-Str.
Einmündung Kißlegger Straße



Gegenüber Ausfahrt Busschleife

DEFIZITE

für Individualverkehr

Hohe Geschwindigkeiten an Ortseinfahrten



DEFIZITE

für Individualverkehr

- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus an Ortseingängen, Anordnung von Mittelinseln mit ausreichend tiefen Versätzen gem. Richtlinie



DEFIZITE

für Individualverkehr

- **Mitbenutzung des Gegenfahrstreifens**, durch geringe Straßenbreiten
- **Ungenügende Sichtweiten an Einmündungen** auf die Hauptverkehrsstraße
- **Ungenügende Haltesichtweiten** in engen Kurven
- Sicherstellung ausreichender Sichtweiten an Querungsstellen vom motorisierten Verkehr auf querende Fußgänger und Radfahrer
- **Mitbenutzung des Gegenfahrstreifens an Einmündungen**
- **Hohe Geschwindigkeiten an Ortseinfahrten**

06

DEFIZITE FÜR ÖPNV

DEFIZITE

für ÖPNV

- Benutzung des Gegenfahrstreifens bei der Ausfahrt aus der Busschleife in Richtung Süden neben der Volksbank
- Benutzung des südlich angrenzenden Gehweges bei der Ausfahrt aus der Busschleife



07

GÜLTIGE REGELWERKE

GÜLTIGE REGELWERKE

für die Ortsdurchfahrten in Arnach

- **RAST 06** - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Ausgabe 2006)
- Straßenverkehrs-Ordnung **StVO** und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung **VwV-StVO**
- **RSAS 2019** – Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen
- **ERA** - Empfehlung für Radverkehrsanlagen (Ausgabe 2010)
- **EFA** - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (Ausgabe 2002)

Sicherheitsauditorin

Name: Dipl.-Ing. Carmen Greither

Dienststelle: Ingenieurbüro Dr.-Ing. Koch, Bauplanung GmbH
Beethovenstr. 13
87435 Kempten (Allgäu)


08

AUSBLICK

- <https://lebenswerte-staedte.de/de/hintergruende.html>

AUSBLICK

für ein lebenswertes Arnach

- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h würde einige Defizite löschen bzw. verringern!
- Der Schwerverkehr muss umgeleitet werden
 - Ausdehnung der Maut auf alle Straßen => Mautflüchtlinge machen unser Kapital / unsere Straßen kaputt!
 - Hinweis in den Navigationsgeräten, dass ein Begegnungsverkehr nicht bzw. nur bedingt möglich ist.
 - Hinweis in den Navigationsgeräten, dass sich um eine Strecke mit Steigungen handelt 3-D Navigation.
- Weitere mögliche Vorgehensweise:
 - Auditbericht Abgabe an den Ortschaftsrat und an die Stadt Bad Wurzach als aufstellende Behörde 
 - Aufstellung einer Tabelle mit kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen mögl. Maßnahmen
 - Abstimmung mit dem Landkreis Ravensburg über die Ziele der Gemeinde bzw. Fördermöglichkeiten
 - **Die Kenntnis der Defizite sind jetzt bekannt!**

❖ Wer ist bereit die Verantwortung dafür zu übernehmen?

Ein LKW mit 10 to Achslast beansprucht die Straße 160.000 mal mehr als ein PKW mit 0,5 to Achslast

Südwest-Maut nicht vor 2027

Umsetzung erst in der nächsten Legislaturperiode

RAVENSBURG (ume) - Die baden-württembergische Landesregierung wird ihre Pläne zur Einführung einer Maut auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen nicht mehr in dieser Legislaturperiode verwirklichen: Eine Umsetzung sei „nicht vor 2027 realisierbar“, teilte das Verkehrsministerium in Stuttgart am Freitag auf Anfrage der „Schwäbischen Zeitung“ mit. Die Zukunft des Vorhabens hängt also vom Ergebnis der Landtagswahl 2026 und der Zusammensetzung der nächsten Landesregierung ab. Bislang war lediglich davon die Rede gewesen, dass der Zeitplan zur Umsetzung offen sei. Zuletzt gab es Gespräche zwischen Grünen und CDU zur Umsetzung des im Koalitionsvertrag vereinbarten Projekts, das die Christdemokraten gerne kippen würden.

Der Bund trägt die Maut-Pläne des Landes auch nicht mit. Das betont Verkehrsstaatssekretär Oliver Luksic (FDP) in einem Schreiben, das der „Schwäbischen Zeitung“ vorliegt. • WIRTSCHAFT

AUSBLICK

für die Ortsdurchfahrten in Arnach

- Wir sollten mit einer Stimme unseren Forderungen Nachdruck verleihen.
 - Erinnerung an den vorgelegten **Auditbericht und die darin aufgezeigten Defizite**
 - ❖ **30 km/h** im gesamten Ort, dadurch werden die geforderten Sicht- bzw. Haltesichtweiten weitgehend eingehalten
 - ❖ **Ergänzung und Verbesserung von Gehwegen**
 - ❖ **Ergänzung von Querungshilfen**
 - ❖ **Reduzierung des Schwerverkehrs**, siehe vorherige Folie.
 - ❖ **Reduzierung der Einfahrtsgeschwindigkeit** durch Fahrbahn Verschwenkungen oder Fahrbahnteiler

RAST 06, KAP. 6

Auszug aus der RaSt 06, Kapitel 6, Abschnitt 3.9.3 Sichtfelder

6.3.9.3 Sichtfelder

An Knotenpunkten, Rad-/Gehwegüberfahrten und Überquerungsstellen müssen für wartepflichtige Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger Mindestsichtfelder zwischen 0,80 m und 2,50 m Höhe von ständigen Sichthindernissen, parkenden Kraftfahrzeugen und sichtbehinderndem

Haltesicht

Ein rechtzeitiges Anhalten von Kraftfahrzeugen ist möglich, wenn die in der Tabelle 58 angegebenen Haltesichtweiten S_H zur Verfügung stehen.

In Straßen mit Schienenverkehr sind zusätzlich die Anhaltewege der Schienenfahrzeuge zu berücksichtigen.

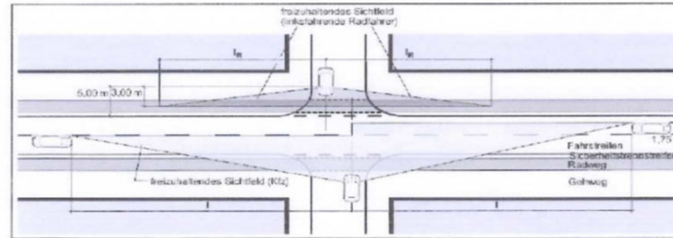


Bild 120: Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge und Radfahrer

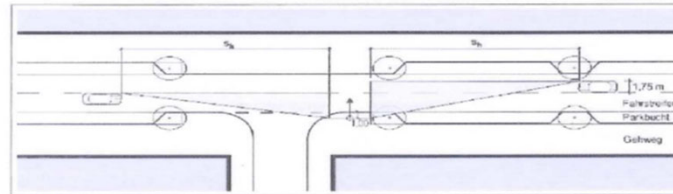


Bild 121: Sichtfelder an Überquerungsstellen

Tabelle 58: Erforderliche Haltesichtweiten S_H

Straßenkategorie	V_{zul}	Straßenlängsneigung s				
		-8 %	-4 %	0 %	+4 %	+8 %
Erschließungsstraßen, angebaute Hauptverkehrsstraßen	30 km/h	-	-	22 m	-	-
	40 km/h	-	-	33 m	-	-
	50 km/h	-	-	47 m	-	-
Anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	50 km/h	54 m	50 m	47 m	44 m	42 m
	60 km/h	73 m	67 m	63 m	59 m	56 m
	70 km/h	94 m	86 m	80 m	75 m	71 m

Tabelle 59: Schenkellänge I der Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge

V_{zul}	Schenkellänge I
30 km/h	30 m
40 km/h	50 m
50 km/h	70 m
60 km/h	85 m
70 km/h	110 m

Anfahrtsicht

Als Anfahrtsicht wird die Sicht bezeichnet, die ein Kraftfahrer haben muss, der mit einem Abstand von 3,00 m vom Auge des Kraftfahrers aus gemessen vom Fahrbahnrand der übergeordneten Straße wartet.

Ein Einbiegen mit einer zumutbaren Behinderung bevorrechtigter Kfz ist gewährleistet, wenn Sichtfelder freigehalten werden, deren Schenkellängen I [m] der Tabelle 59 zu entnehmen sind.

Bei Radwegen mit nicht abgesetzten Radfahrerfurten soll der Abstand zum Fahrbahnrand von 3,00 m auf 5,00 m vergrößert werden, damit die wartepflichtigen Kraftfahrzeuge die Radfahrerfurten freigehalten können.

Die Schenkellängen des Sichtdreiecks auf bevorrechtigte Radfahrer sollen $I_R = 30$ m, bei beengten Verhältnissen $I_R = 20$ m betragen (Bild 120).

Lassen sich die erforderlichen Sichtfelder für die Anfahrtsicht nicht erreichen, so sind flankierende Maßnahmen (z. B. Haltverbot, Geschwindigkeitsbeschränkung, Lichtsignalanlage, Ausschluss von Fahrbeziehungen) zu erwägen.

Sichtfelder an Überquerungsstellen

An Überquerungsstellen und Warteflächen von Fußgängern und Radfahrern sind Sichtfelder mit Schenkellänge senkrecht zur Fahrtrichtung nach dem Bild 121 und mit der Haltesichtweite nach der Tabelle 58 in Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs sicherzustellen.

Bei Überquerungsstellen an Knotenpunkten sind die Sichtfelder für Fußgänger und Radfahrer in der Regel kleiner als die Sichtfelder der Anfahrtsicht für den Kraftfahrzeugverkehr.