

Straßenbauverwaltung: Baden-Württemberg							
Anfangs- station:	L 1135	VNK	7119 049	NNK	7119 050	Station	0+022
Endstation:	L 1135	VNK	7119 049	NNK	7119 050	Station	1+835
Nächster Ort: Wiernsheim Baulänge: 1,813 km							
<div>L 1135</div> <div>Ausbau zwischen L 1177 und Wiernsheim</div>							
PSP-Element-Nummer: V.2230.L1135.A02.							

# FESTSTELLUNGSENTWURF

- Begründungen zum Sicherheitsaudit -


Auditergebnis	Begründungen
Vorbemerkung	
1	---
2	<p>Für die Planung wurden die Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg zugrunde gelegt. Im betreffenden Abschnitt der L 1135 befindet sich zwar keine Zählstelle, aber die Zählstelle 81727 an der L 1135 zwischen Wurmberg und der L 1177 und die Zählstelle 81754 zwischen Mönsheim und dem Knotenpunkt L 1177/L 1135 lassen aufgrund ihrer räumlichen Nähe Rückschlüsse auf den Planungsabschnitt zu.</p> <p>Am Knotenpunkt L 1135/L 1177 ist der Verkehrsstrom von Wiernsheim kommend in Richtung Mönsheim deutlich untergeordnet – eine Linksabbiegespur ist nicht vorhanden. Nachfragen bei Polizei und Verkehrsbehörde haben ergeben, dass sich am Knotenpunkt in den letzten Jahren keine Unfälle ereignet haben, welche auf die fehlende Linksabbiegespur zurückzuführen wären.</p> <p>Für die Bemessung der Straße wurden die Verkehrszahlen unter der Annahme, dass 50% des Verkehrs von/nach Mönsheim in/aus Richtung Wiernsheim fährt, auf der sicheren Seite abgeschätzt. DTV: 7.480 Kfz/24h – DTV (SV): 238 Fz/24h – SV-Anteil: 3,2 %</p> <p>Zur Verifizierung unserer Annahme wurde vom Enzkreis am Ortseingang Wiernsheim vom 26.04.2022 bis zum 05.05.2022 eine Verkehrszählung mittels mobilem Verkehrszählgerät (Seitenradar) durchgeführt. Erfasst wurden die Anzahl der Fahrzeuge für die beiden Richtungs-Fahrspuren getrennt nach Fahrtrichtung, die Geschwindigkeit, die Fahrzeuglänge sowie Datum und Uhrzeit. DTV: 5.040 Kfz/24h – DTV (SV): 445 Fz/24h – SV-Anteil: 8,8 %</p> <p>Aus den gemessenen Verkehrszahlen ist ersichtlich, dass der Über-Eck-Strom Wiernsheim/Mönsheim mit 50 % – wie erwartet – deutlich zu hoch abgeschätzt wurde und realistischerweise bei ca. 20 % liegen muss.</p> <p>Der deutlich höhere SV-Anteil im Vergleich zu den Werten aus dem Verkehrsmonitoring lässt sich dadurch erklären, dass die Einteilung in die entsprechende Fahrzeugklasse allein auf Grundlage der ermittelten Fahrzeuglänge erfolgte. Die Zuordnung der Fahrzeugarten nur nach deren Fahrzeuglänge ist jedoch fehleranfällig: So können z.B. Personenwagen mit Anhänger nicht eindeutig zugeordnet werden, bei Großpersonenwagen (z.B. SUV) ist die Abgrenzung zum Lieferwagen und bei Lieferwagen und deren Varianten ist die Zuordnung grundsätzlich schwierig. Für eine genaue Klassifizierung nach Fahrzeugklassen sind weitere Messmerkmale notwendig, die hier nicht zur Anwendung kamen (z.B. Anzahl der Achsen sowie Achskonfiguration der Fahrzeuge, Achsabstände, Position des Motorblocks, Schallpegelwert...)</p>

Auditergebnis	Begründungen
	Für die weitere Planung werden die gezählten Verkehrszahlen zugrunde gelegt.
3	<p>Es wurden keine Grundleistungen und/oder besondere Leistungen gemäß den „Hinweisen zu Standards für die Planung von Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen“ in den Leistungsphasen 1, 2 und 3 im Vertrag mit dem RP KA vereinbart.</p> <p>Dennoch wurden die für die vorliegende Planung relevanten Punkte berücksichtigt, um der Zielsetzung, angepasstere und damit kostengünstigere Lösungen der Planungsaufgabe zu entsprechen, sowie die Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren.</p>
4	'Die Punkte wurden in den Erläuterungsbericht eingearbeitet.
Fußgänger-/Radfahrerführung	
5	<p>Die Planung der Querungshilfe wurde mit Unterer Verkehrsbehörde und Polizei abgestimmt. Zur besseren Erkennbarkeit wurde die Lage auf Anregung der Polizei optimiert. Eine Beleuchtung wurde weder von der Polizei noch von der Unteren Verkehrsbehörde gefordert.</p> <p>Rechtzeitig vor Fertigstellung und Verkehrsfreigabe ist ein entsprechender Beschilderungs- und Markierungsplan zur weiteren Prüfung vorzulegen.</p>
6	<p>Der Knotenpunktbereich "Bei der Linde" wird entsprechend den Richtlinien (z. B. RMS, StVO, VwV-StVO und Musterplänen Radverkehrsanlagen Land Baden-Württemberg) entsprechend mit Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen ausgestattet.</p> <p>Rechtzeitig vor Ausschreibungsbeginn bzw. Fertigstellung und Verkehrsfreigabe ist ein entsprechender Beschilderungs- und Markierungsplan zur weiteren Prüfung vorzulegen.</p>
Randbedingungen der Planung	
7	<p>Die Überprüfung des Knotenpunktes ergab, dass er als Unfallhäufungsstelle eingestuft ist.</p> <p>Nach Aussage der Polizei war in den letzten 5 Jahren jedoch kein Abbiegeunfall eines Verkehrsteilnehmers, der die L 1135 aus Richtung Wiernsheim befuhr, zu verzeichnen. Nur in einem Fall gab es einen Konflikt zwischen einem Linksabbieger aus Richtung Wiernsheim kommend und dem Verkehrsteilnehmer auf der L 1177, welcher nach links in Richtung Wurmberg einbiegen wollte. In keinem Fall war allerdings die fehlende Linksabbiegespur auf der L 1135 ausschlaggebend für den Unfallhergang.</p> <p>Polizei und Untere Verkehrsbehörde halten die Realisierung einer Linksabbiegespur für verzichtbar. Denkbar wäre aus Sicht der Polizei</p>

Auditergebnis	Begründungen
	die verkehrliche Anordnung einer Stoppstelle. Dies ist jedoch für die Ausbauplanung unerheblich.
8	<p>Ein Teil der vorhandenen Straße und der geplanten Maßnahmen der L 1135 im Anschluss an den Knotenpunkt der L 1177 befindet sich in einem Wasserschutzgebiet (siehe Skizze-Lageplan-Querungsstelle-WSG-Zone-III-Erhardtsberg.pdf).</p> <p>Einstufung von Entwässerungsmaßnahmen nach Tabelle 3 der RiStWag:  DTV der L 1135 = 5040 Kfz/24 h -&gt; Spalte 1 = 2000 bis 15000 Kfz/24h  Durchlässigkeit (kf-Wert nicht bekannt) und Grundwasserflurabstand ca. 50 m (lt. Hydrogeologischen Erkundung Enzkreis) -&gt; Spalte 2 = Schutzwirkung Zone III, groß = Stufe 1  Folgende Entwässerungsmaßnahmen zur Stufe 1 sind zu berücksichtigen:  - Es werden keine über die REwS (alt RAS-Ew) hinausgehenden Anforderungen gestellt. Das auf Straßen und sonstigen Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser sollte ungesammelt breitflächig über standfeste Bankette gemäß ZTV E-StB und bewachsene Böschungen abfließen und versickern. (Ist vorgesehen)  - Bei gesammelter Ableitung sind Straßengraben, Straßenmulden und Versickerungsmulden mit bewachsenem Boden zulässig. Die Mächtigkeit dieses Bodens muss im Versickerungsbereich 20 cm betragen. (Abgestimmt auf Bewertung nach DWA M 153)</p> <p>Die Landschaftsplanung hat aufgrund der Lage ganz am Rand des WSG keine Bedenken.</p>
9	<p>Die Planung der passiven Schutzeinrichtungen wurde entsprechend der RPS sowie den weiterführenden Literaturen aufgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einsatzempfehlungen für Fahrzeug-Rückhaltesysteme 07/2020 (Bast)</li> <li>- Leitfaden für Sonderlösungen zum Baum- und Objektschutz an Landstraße 12/2017 (Bast)</li> <li>- Steckbrief für Sonderlösungen zum Baum- und Objektschutz an Landstraßen 12/2017 (Bast)</li> <li>- Entwicklung von Handlungsempfehlungen zur Anwendung der RPS 2009 12/2014 (BMVI)</li> <li>- Technische Übersichtsliste für Fahrzeug-Rückhaltesysteme in Deutschland 01/201 (Bast)</li> </ul>
10	<p>Die Erforderlichkeit von passiven Schutzeinrichtungen (SE) wurde im Zuge der Entwurfsplanung geprüft, mit dem Ergebnis, dass im Bereich der neu angedachten Amphibienschutzanlagen SE erforderlich werden.</p> <p>Auszug aus der RPS Kapitel 1 (2) "SE kommen in Frage, zum Schutz der Fahrzeuginsassen vor schweren Folgen infolge Abkommens von der Fahrbahn, z. B. bei einem Absturz ..." -&gt; hier Graben</p>

Auditergebnis	Begründungen
	<p>Wenn der Straßenbaulastträger hier keine Erfordernis für SE sieht, kann darauf verzichtet werden. Diese Vorgaben werden dann in der nächsten Planungsphase berücksichtigt.</p> <p>Ein Hindernis durch "aufsteigende Böschungen" sehen wir hier nicht, da die neuen Einschnittsböschungen entlang der Amphibienschutzanlage immer straßenparallel ausgeführt werden und nie quer zur Fahrbahn, und es somit nicht zum Anprall eines Kfz auf eine "Böschungswand" kommt.</p> <p>Ein Hindernis mit aufsteigende Böschungen liegt eigentlich nur vor, bei Einschnittssituationen kurz vor Tunnelportalen o. ä. sowie bei aufsteigenden Böschungskegeln bei Brückenbauwerken welche die Fahrbahn überführen.</p>
11	Bitte die Erläuterungen zu Punkt 10 beachten.
12	AE-Konstruktionen der SE werden entsprechend den Unterlagen und Vorgaben der Bast geplant (siehe Punkt 9)
Parkplatzzufahrten (Bau-km 0+150 und 0+250)	
13	<p>Die freizuhaltenden Sichtdreiecke sind der Unterlage 16, Plan 1 zu entnehmen.</p> <p>Dort dargestellt sind die Sichtfelder (Anfahrtsicht) an Knotenpunkten sowie Sichtfelder (erforderliche Haltesichtweiten) an Überquerungsstellen.</p> <p>Der im Foto abgebildete Wegweiser befindet sicher außerhalb der freizuhaltenden Haltesichtweiten (vzul = 70 km/h -&gt; Sh = 80 m) der Querungsstelle.</p>
Hinweise	
14	Bitte die Erläuterungen zu Punkt 8 beachten.
15	<p>Die RE 2012 sieht in der Entwurfsplanung nur Lagepläne im Maßstab 1:5000 vor.</p> <p>Die Lagepläne im Maßstab 1:500 in der Unterlage 16 greifen bereits in der Entwurfsplanung Bereich heraus, die detaillierter untersucht wurden, und in den Lageplänen der Unterlage 5 nicht dargestellt werden können.</p> <p>Die Planunterlagen und deren Maßstäbe werden entsprechend den Vorgaben zur Genehmigungsplanung in der nächsten Planungsphase aufgestellt.</p>

