

Mitteilung an die Bezirksvertretung Dornberg zur Sitzung am 17.02.2022

An 002.2 Büro des Rates, Bezirksmanagement Dornberg, Frau Krumme

Das Amt für Verkehr teilt zur Fragestellung aus der Sitzung vom 20.01.2022 (Tagesordnungspunkt 8 „Festlegung des Ausbaustandards für verkehrliche Erschließung „Wohngebiet Hasbachtal / Hollensiek“, B-Plan Nr. II/N 8) mit der Drucksachenummer 3048/2020-2025 mit:

Fragen:

1. Wäre es nicht besser, den Fahrweg zu asphaltieren, so dass er der Nutzung durch schwere landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge besser standhält?
2. Wird durch eine gepflasterte Straße mehr Verkehrslärm verursacht?
3. Warum wird der begleitende Weg an der Engstelle nicht als Hochbord von der Fahrbahn abgegrenzt, auch wenn hier der Fußgängerweg dadurch schmaler wäre?

Antworten:

1. Im Einmündungsbereich der Straße am Hollensiek ist ein Übergang von Asphalt auf eine Aufpflasterung und eine Reduktion der Fahrbahnbreite zur Verkehrsberuhigung vorgesehen. Ein Materialwechsel von Asphalt auf Pflaster ist der Geschwindigkeitsreduktion dienlich, da eine optische Veränderung die Aufmerksamkeit erhöht. Eine ausschließliche Asphaltierung würde dieses Ziel nicht erreichen. Pflasterbauweisen dürfen gemäß den RStO „Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ für Verkehrsflächen bis zu einer gewissen „Belastungsklasse“ (hier: Bk10) eingesetzt werden. Entscheidend ist eine fachgerechte Dimensionierung entsprechend der RStO. In den RStO werden für unterschiedliche Nutzungen verschiedene Belastungsklassen vorgegeben. Ausschlaggebend für die Wahl der Belastungsklassen sind u. a. die Verkehrsbeanspruchungen. Die Belastungsklassen von BK 1,0 bis BK 3,2 sind z. B. für eine Dörfliche Hauptstraße, eine Quartierstraße oder Sammelstraße geeignet. Straßen aus Betonsteinpflaster sind demnach im innerstädtischen Bereich eine sinnvolle Alternative zum Asphaltstraßenbau. Unter anderem können Aufgrabungen ohne „Narben“ wieder verschlossen werden. Kleinteiliges Pflaster, wie in der Vorlage zum Ausbaustandard vorgeschlagen, hält den Belastungen von schweren Fahrzeugen stand.

2. Geräuschemissionen aus dem Straßenverkehr setzen sich im Allgemeinen aus zwei Geräuschquellen zusammen: Dem Antriebs- und dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Je nach Geschwindigkeit und Fahrzeugklasse (Pkw oder Lkw) überwiegt eines der beiden. Der Einsatz von Pflasterbelägen ist an bewohnten Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich und verträglich. Für eventuell höher gefahrene Geschwindigkeiten ist der Einsatz zusätzlicher verkehrsberuhigender Elemente vorgesehen worden (vgl. Punkt 1).

3. Die ersten ca. 50 m der bestehenden Straße Hasbachtal, beginnend von der Straße Hollensiek, ist als Mischverkehrsfläche vorgesehen. In einer Breite von 6,25 m bis 6,40 m ist sie mit einem Betonsteinpflaster in grau herzustellen. Zusätzlich wird nach der Umsetzung der Maßnahme ein Halteverbot zum Schutz der (Kita-) Kinder angeordnet. Aus dem Regelquerschnitt A-A geht hervor, dass die Trennung der Fahrgasse vom seitlichen Pflasterstreifen mittels 2-reihiger Rinne vorgesehen ist („sanfte Separation“). Ein Ausbau mit einem Hochbordgehweg würde von den Planungsansätzen der vorgesehenen Mischverkehrsfläche abweichen.

i.A.

gez. Lewald