

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	Stadt Aulendorf Ausbau der Poststraße
Aufsteller:	Stadt Aulendorf Bauamt Hauptstr. 35, 88326 Aulendorf
Entwurfsbearbeitung:	Assfalg Gaspard Partner Ingenieurgesellschaft mbH Robert-Bosch-Str. 9 88339 Bad Waldsee
Entwurfsphase/Auditphase:	Vorentwurf/Vorplanung
Aufstelldatum:	21.10.2014 bis 27.10.2014
Auditierte Unterlagen:	Erläuterungsbericht vom 27.10.2014 Übersichtskarte/-plan M. 1:25.000 vom 22.10.2014 Übersichtslageplan M. 1:2.500 vom 22.10.2014 Lageplan Ersatzparkplätze für Gaststätte M. 1:500 vom 22.10.2014 Lageplan Variante 7a, M. 1:500 vom 21.10.2014 Lageplan Park+Ride (Parkplätze) M. 1:500 vom 22.10.2014 Straßenquerschnitt Busumsteigeplatz M. 1:50 vom 27.10.2014 Straßenquerschnitt Querungsinself M. 1:50 vom 27.10.2014 Straßenquerschnitt Park+Ride (Parkplätze) M. 1:50 vom 27.10.2014 Straßenquerschnitt Park+Ride an der Poststraße M. 1:50 vom 27.10.2014 Straßenquerschnitt Fahrbahn M. 1:50 vom 22.10.2014 Grundlageplan M. 1:500 vom 14.07.2014, Plan 1 und 2
Fehlende Unterlagen:	Bepflanzungsplan Markierungs- und Beschilderungsplan
Ortsbesichtigung:	17.11.2015
Besonderheiten:	---

Auditor

Name: Dipl.-Ing. (FH) Hans Teuteberg
Ingenieurbüro Dipl.-Ing. K. Langenbach GmbH
In der Au 11, 72488 Sigmaringen

Datum: 08.01.2016

.....
Dipl.-Ing. (FH) Hans Teuteberg

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Stadt Aulendorf Ausbau der Poststraße
Art der Baumaßnahme:	Ausbau
Länge:	0,6 km
Querschnitt:	5,00 m Fahrstreifenbreite, beidseitig 1,50 m Schutzstreifen für Radfahrer, einseitiger Gehweg mit 1,50 m Breite
Verkehrsstärken 2010:	ca. 6.000 Kfz/24 h
Straßenkategorie:	HS IV
Radwegkategorie:	Keine Angabe, angesetzt IR IV
Entwurfsgeschwindigkeit:	$V_{zul} = 50 \text{ km/h}$
Entwurfsrichtlinien:	Die Auditierung wurde vor allem auf Grundlage der – RIN 2008 – RASt 2006 – ERA 2010 – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – ESAS 2002 durchgeführt
Baukosten:	3,6 Mio. €

Auditergebnis

Bei der Auditierung des oben genannten Projektes wurde Folgendes festgestellt:

Vorbemerkungen

- Die zu auditierenden Unterlagen beinhalten den Vorentwurf (Vorplanung) für den Ausbau der Poststraße in Aulendorf mit Verlegung des Busumsteigeplatzes an den Bahnhofsbe- reich.
- Grundsätzlich ist die gesamte Maßnahme aus Verkehrssicherheitsgründen zu begrüßen und eine Umsetzung zu empfehlen.

Entwurfs- und Betriebsmerkmale

- Wie im Erläuterungsbericht beschrieben, ist die Poststraße der Straßenkategorie HS IV zuzuordnen.
- Im Erläuterungsbericht wird unter Ziffer 2.1 im letzten Abschnitt auf die Erstellung eines Verkehrsgutachtens hingewiesen. Ziel möglicher Verkehrslenkungen ist es, möglichst viel Verkehr über die Poststraße zu leiten. Es ist daher damit zu rechnen, dass die angege- bene Verkehrsmenge deutlich steigen kann.
- Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr gibt es wenig Aussagen über den Radverkehr. Unter Ziffer 2.4.2 ist aber erwähnt, dass die Poststraße auch im Zuge des Radwegenetzes einen im- mer wichtiger werdenden Baustein darstellt. Konkrete Angaben zu Radverkehrsmengen liegen nicht vor. Es wurde auch keine Auswahl der Führungsform des Radverkehrs gemäß Anhang der ERA 2010 durchgeführt. Es kann daher nicht beurteilt werden, ob die ausge- wiesenen Schutzstreifen die günstigste Führungsform für den Radverkehr darstellen, auch wenn die Verkehrsmengen nach Bild 7 der ERA die Schutzstreifen als mögliche Führungsform zulassen.

Straßenquerschnitt

- (1) Der Baubeginn liegt innerhalb einer S-Kurve mit abknickender Vorfahrt und sehr engen Radien. Die vorhandene Führung für Radfahrer ist nicht dargestellt. Es ist sicherzustellen, dass der Radverkehr ohne zusätzliche Querung auf die Schutzstreifen gelangt.
- (2) Am Baubeginn schließt eine enge Kurve mit $R = 40$ an. Kurvenaufweitungen sind hier nicht ausgewiesen.
- (3) Für die Gehwege ist lediglich eine Breite von 1,50 m ausgewiesen. Dies liegt deutlich unter den empfohlenen 2,0 bzw. 2,5 m Breite. Ein 1,50 m breiter Gehweg erlaubt weder das

Nebeneinandergehen noch ein Begegnen von 2 Fußgängern ohne Gefährdung und ist nur bei sehr geringen Fußgängerzahlen und in dem hier vorliegenden Fall wegen des begleitenden Schutzstreifens für Radfahrer anzulegen. Es sollte geprüft werden, ob der Gehweg nicht wenigstens in Teilbereichen mit erhöhtem Fußgängeraufkommen eine größere Breite erhalten kann, insbesondere im Bereich des Einkaufsmarktes unter Berücksichtigung des vorhandenen Gehweges.

- (4) Die Schutzstreifen für Radfahrer enden auf Höhe des Busumsteigeplatzes ohne Darstellung einer möglichen Fortführung. Hier sollte zumindest verbal beschrieben werden, wie die weitere Führung für Radfahrer vorgesehen ist.
- (5) Nördlich des Busumsteigeplatzes sind kurz hintereinander zwei Mittelinseln als Querungshilfe für Fußgänger vorgesehen. Die Querungshilfen sind weder in der Länge noch in der Breite vermaßt. Die erforderliche Aufstellbreite von 2,50 m und die Fläche zur Aufstellung von Verkehrsschildern an den Inselköpfen sind sicherzustellen.
- (6) In den Unterlagen finden sich keine Angaben zu Quer- und Längsneigungen. Es kann daher nicht beurteilt werden, ob eine ausreichende Entwässerung an allen Stellen gewährleistet ist.

Linienführung

- (7) Sichtfelder sind weder für die Haltesicht entlang der Strecke, hier insbesondere in den engen Radien der S-Linie am Beginn sowie des engen Radius am Bauende eingetragen, noch an den einmündenden Straßen und verkehrserzeugenden Grundstückszufahrten. Sowohl Haltesichtweite in den engen Radien als auch Anfahrtsicht sind freizuhalten.
- (8) Insbesondere am Baubeginn sollte geprüft werden, ob die Randbereiche an der Innenkurve des engen Radius vor dem Baubeginn von Sichthindernissen freigemacht werden kann, da diese Fläche offensichtlich zur öffentlichen Gehwegfläche zählt.
- (9) Schleppkurvennachweise sind in den Unterlagen nicht enthalten. Es ist sicherzustellen, dass alle eingesetzten Busse, die für sie gedachten Fahrlinien bewältigen können.
- (10) Ein Höhenplan liegt nicht vor, Elemente im Aufriss können daher nicht geprüft werden.

Knotenpunkte

- (11) Die Einmündung der Zollenreuter Straße (südlich am Baubeginn) hat einen sehr breit aufgefächerten Einmündungstrichter. Die vorhandenen Höhenverhältnisse lassen den übergeordneten Straßenzug recht schlecht erkennen. Es sollte daher geprüft werden, ob in den Einmündungstrichter ein Fahrbahnteiler (Tropfen) eingebaut werden kann.

- (12) Alle einmündenden Straßen und Grundstückszufahrten sind in etwa analog zum Bestand angeschlossen. Es sollte mit Schleppkurvennachweis die eindeutige Befahrbarkeit der hier vorgesehenen Fahrzeuge geprüft und nachgewiesen werden.

Fußgänger- / Radfahrerführung

- (13) Siehe Querschnitt und Linienführung. Aus den Unterlagen sind keinerlei Bodenindikatoren oder sonstige Hilfselemente für mobilitätseingeschränkte Personen zu erkennen. Sowohl für den Zugang zu den Bussteigen als auch für die Querungshilfen sollten die Grundlagen des barrierefreien Bauens im Verkehrsraum zur Anwendung kommen.
- (14) Der westliche Bussteig hat keine direkte Verbindung zu den weiteren Gehwegflächen. Hier ist zu prüfen, ob die Wartefläche nach Norden verlängert und an die Gehwegfläche (als „Granitpflaster (Gehweg)“ im Lageplan gekennzeichnet) angeschlossen werden kann.

Ingenieurbauwerke

- Entfällt.

Passive Schutzeinrichtungen

- Entfällt.

Markierung, Beschilderung, Bepflanzung

- (15) Markierungs- und Beschilderungspläne liegen nicht vor. Die Bepflanzung ist lediglich aus dem Lageplan erkennbar. Es ist sicherzustellen, dass mit Beschilderung und Bepflanzung die Sichtdreiecke freigehalten werden.
- (16) Nach RAST 06 soll die Zweckbestimmung von Schutzstreifen durch Radfahrerpiktogramme verdeutlicht werden. Spätestens in den Markierungsplänen ist das darzustellen.

Beleuchtung

- (17) Unterlagen zur Beleuchtung liegen nicht vor. Es ist sicherzustellen, dass die Straße, insbesondere an den Querungsstellen für Fußgänger ausreichend ausgeleuchtet ist.

Hinweise

- Eine Gliederung der Unterlagen gemäß RE 2012 wäre wegen der eindeutigen Zuordnung der Planunterlagen hilfreich.

- Unter Ziffer 4.3.5 sind Hinweise auf eingeschränkte Sichtbedingungen beschrieben, die in den Unterlagen nicht erkannt werden können. Die Haltesichtweite ist in jedem Fall sicherzustellen.
- Es fehlt auf den Unterlagen ein eindeutiger Aufstellungsvermerk des Auftraggebers, hier also der Stadt Aulendorf, wann diese von ihm freigegeben wurden.
- Für den Busumsteigeplatz sind Längsaufstellungen vorgesehen für 4 bis 6 Busse, also 3 auf jeder Seite. Die 3 Busse können jedoch nur hintereinander Aufstellung nehmen, feste Bussteigplätze können daher nicht zugeordnet werden. Es ist sicherzustellen, dass Fahrgäste den für sie gewünschten Bus erreichen können.