



AL/SG:	SG 51 - Tiefbau, Bauhof
Aktenzeichen:	631-1

Aichach, den 06.10.2023

Sitzungsvorlage

Drucksache:	51/081/2023	- öffentlich -
-------------	-------------	-----------------------

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Bauausschuss	23.10.2023	
Kreistag	06.11.2023	

Betreff:

Kreisstraße AIC 12/17;
Ortsdurchfahrt Unterbergen - Baudurchführungsbeschluss

Anlagen

Schaubilder RASt 06

Hinweis auf frühere Beratungen und Beschlüsse:

BA 04.10.2017, BA 24.09.2019, BA 10.07.2023, KT 17.07.2023

Finanzielle Auswirkungen:

1. Gesamtkosten:

<input checked="" type="checkbox"/> Mittel stehen zur Verfügung	<input type="checkbox"/> Verwaltungshaushalt
<input type="checkbox"/> Mittel stehen nicht zur Verfügung	<input checked="" type="checkbox"/> Vermögenshaushalt

2. Deckungsvorschlag:

3. Folgekosten:

- Personalkosten:
- Sach- und Unterhaltskosten:
- Finanzierungskosten:
- Sonstiges:

Sachverhalt:

Im Zuge der Vorstellung der Entwurfsplanung zum Straßenausbau der Ortsdurchfahrt Unterbergen im Zuge der Kreisstraßen AIC 12 und AIC 17 im Kreistag am 17.07.2023, wurde die Frage aufgeworfen, ob ausreichende Fahrbahnbreiten für landwirtschaftliche Fahrzeuge berücksichtigt wurden. Die vorgeschlagene Ausführung der Abgrenzung zwischen den Gehwegen und der Kreisstraßenfahrbahn mittels eines Granit-Hochbordes wurde in Zweifel gezogen, da somit eine mögliche Überfahrbarkeit des Gehweges erschwert wird.

1. Zur geplanten Ausführung kann aus Sicht der Tiefbauverwaltung Folgendes angeführt werden:
 - Die Erstellung des Straßenentwurfs erfolgt nach den einschlägigen Regelwerken, wie in Art. 9 Abs. 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gefordert. Hier sind vor allem die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) einschlägig, wobei aufgrund der stets begrenzten Platzverhältnisse durch die innerörtliche Bebauung ein Kompromiss zwischen der Verteilung der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen und der bestehenden, bzw. absehbaren Nutzungsansprüche gefunden werden muss.
 - In den RASSt wird bei der Anlage von Geh- und Fahrbahnen grundsätzlich zwischen dem **Trennungsprinzip** und dem **Mischungsprinzip** unterschieden. Für die Entwurfsituation der Kreisstraße als angebauten Hauptverkehrsstraße mit den vorliegenden Verkehrszahlen (DTV 2.527, SV-Anteil 4,4 %) kann nur auf ein Trennungsprinzip gesetzt werden, da beim Mischungsprinzip intensive Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen in der Fahrbahn erforderlich würden, die den Durchgangsverkehr unverhältnismäßig beschränken würden.
 - Soweit im Trennungsprinzip auf Hochborde verzichtet werden soll, wären wiederum Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorzusehen und die **Gehwege und Fahrbahnen ausreichend zu dimensionieren**. Dies gelingt im vorliegenden Fall bei der Fahrbahn mit einer Regelbreite von 6,50 m, nicht jedoch beim Gehweg. Dieser hat zwar annähernd durchgängig eine Breite von 1,80 m, was aber nur die Bewegungsräume ohne die Sicherheitsräume abdeckt. Die Regelbreite wäre hier 2,55 m.
 - Da im Bereich von Engstellen oder Zwangspunkten auf die Ausbildung von Hochborden ohnehin nicht verzichtet werden kann und eine durchgängige Linienführung die Erkennbarkeit der Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn fördert, sind die Angaben der Tabelle 18 der RASSt 06 zu Borden für die vorliegende Planung maßgeblich (vgl. Anlage).
2. In Bezug auf die Förderfähigkeit der Verkehrsanlagen darf von folgenden Abhängigkeiten ausgegangen werden:
 - Um staatliche Fördermitteln nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) zu erhalten, sind die Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZStra) zwingend umzusetzen.
 - Bei den Fördervoraussetzungen nach Nr. 4 der RZStra sind neben der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und einer bau- und verkehrstechnisch einwandfreien Ausführung unter anderem die Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen.
 - Die DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) führt unter Nr. 5.1 folgende Vorgabe an: „Gehwegbegrenzungen sind so zu gestalten, dass sie mit dem Langstock leicht und sicher wahrgenommen werden können.“ Nach dem Leitfaden zum Barrierefreien Bauen wird die Erkennbarkeit mit einem Langstock durch mind. 6 cm hohe Bordsteine zur Fahrbahn hin erreicht (vgl. Barrierefreies Bauen – 03 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum; Herausgeber Bayer. Architektenkammer, StMB, StMAS, Juni 2018, S. 77).
3. Aus Sicht des Straßenverkehrsrechts erbrachte die Anhörung der Unteren Straßenverkehrsbehörde im Hause folgende Erkenntnisse:
 - Die Regelungen des § 12 der Straßenverkehrsordnung (StVO) stellen zum Parken, bzw. Befahren des Gehwegs und den Zufahrtbereichen darauf ab, dass sowohl die Begrenzung des Gehweges wie auch der Absenkungen für die Verkehrsteilnehmer klar

erkennbar ist. Nur dann kann entsprechend korrekt gehandelt, bzw. ein Fehlverhalten geahndet werden. Ansonsten besteht die Gefahr der Verwechslung mit einem Seitenstreifen der als Erweiterung der Fahrbahn gilt.

- Eine derartige Erkennbarkeit ergibt sich immer dann, wenn die räumliche Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn durch einen Hochbord erfolgt. Querungsstellen, Zufahrten oder Einmündungen sind dann automatisch durch Absenkungen gekennzeichnet.
- Auch das aktuelle Verkehrssicherheitsprogramm VSP 2030 und die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes hat den noch besseren Schutz der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer, z.B. Fußgänger und Schulkinder, zum Ziel, denn die Verkehrssicherheit soll der Flüssigkeit vorgehen.
- Soweit der Gehweg nicht klar erkennbar wäre, aber dennoch die Funktion übernehmen soll, wären durchgängige Beschilderungen des Gehweges, bzw. auch Halte- und Parkverbote notwendig, um die widmungskonforme Nutzung sicherzustellen.

Zusammenfassung:

Eine Ausbildung der Gehwege mit einem Hochbord sichert das höchstmögliche Schutzniveau der schwächeren Verkehrsteilnehmer bei reduzierten Sicherheitsräumen im Gehwegbereich. Die Fahrbahn wird mit 6,50 m regelkonform hergestellt und berücksichtigt somit auch den Begegnungsverkehr von Linienbussen. Ein gewidmeter Gehweg wird nicht zur Befahrung hergestellt und wäre in jedem Fall entsprechend zu kennzeichnen, um nicht Gefahr zu laufen, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse als Fördervoraussetzung zu verpassen.

Beschlussvorschlag:

Dem Kreistag wird empfohlen zu beschließen:

Der Kreistag stimmt der vorgestellten Planung des Ingenieurbüros KlingConsult über den Ausbau der Ortsdurchfahrt Unterbergen (Stand 30.06.2023) zu und beschließt diese mit der Maßgabe, dass die Höhe des Bordsteins so ausgeführt wird, dass eine staatliche Förderung möglich ist.

Die Verwaltung wird beauftragt, den erforderlichen Zuwendungsantrag sowie einen Antrag auf vorzeitigen Vorhabenbeginn bei der Regierung von Schwaben zu stellen bzw. zu ergänzen und mit der Gemeinde Schmiechen die entsprechende Vereinbarung zur Regelung der Baudurchführung und Kostentragung abzuschließen.

Andreas Bezler