

TOP 3

B 19, Umbau Einmündung Peter-Dörfler-Straße

**zulässige Höchstgeschwindigkeit
auf der Kaufbeurer Straße zwischen Dieselstraße
und Berliner Platz**

Veranlassung:

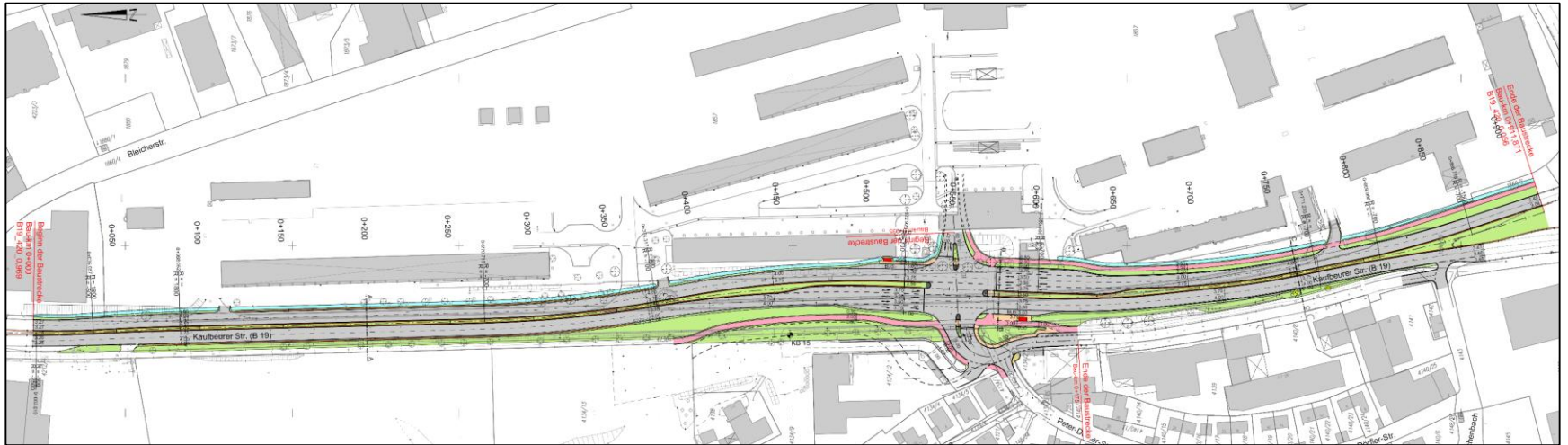
Umbau des Knotenpunktes B 19 Kaufbeurer Straße / Peter-Dörfler-Straße durch das Staatliche Bauamt Kempten für den neuen Behördenstandort im Bereich der ehemaligen Ari-Kaserne.

Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Kaufbeurer Straße zwischen Dieselstraße und Berliner Platz. Zu einem späteren Zeitpunkt ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den anderen Ringstraßenabschnitten ggf. neu zu definieren.

Die Entscheidung für Variante 1 oder 2 ist abhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:

- Variante 1 – Tempo 60 mit größeren Breiten und Leitplanken,
- Variante 2 – Tempo 50 mit geringeren Breiten und ohne Leitplanken.

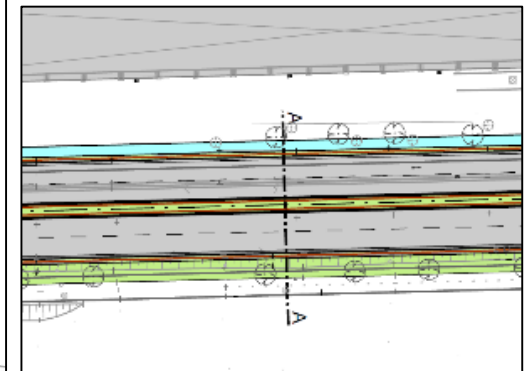
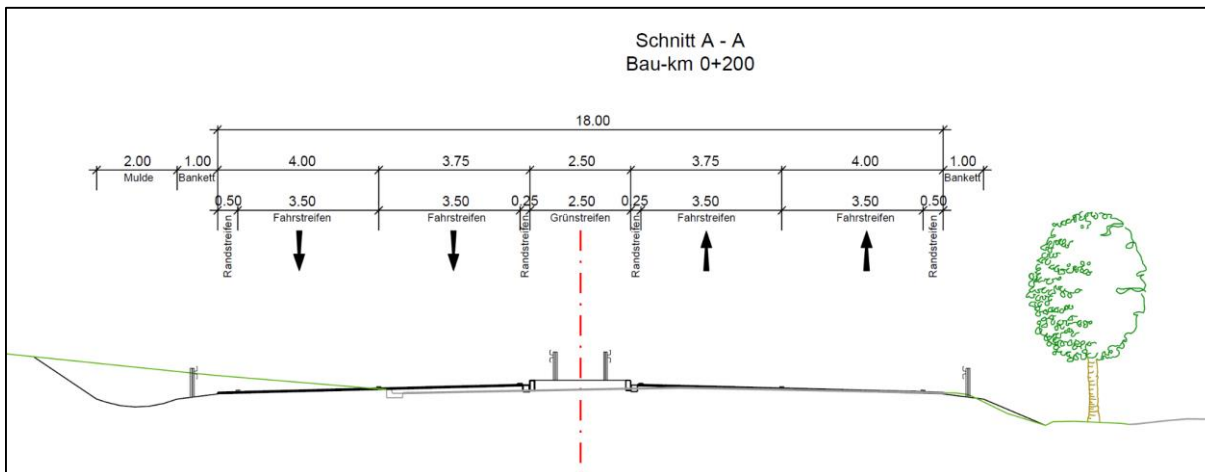
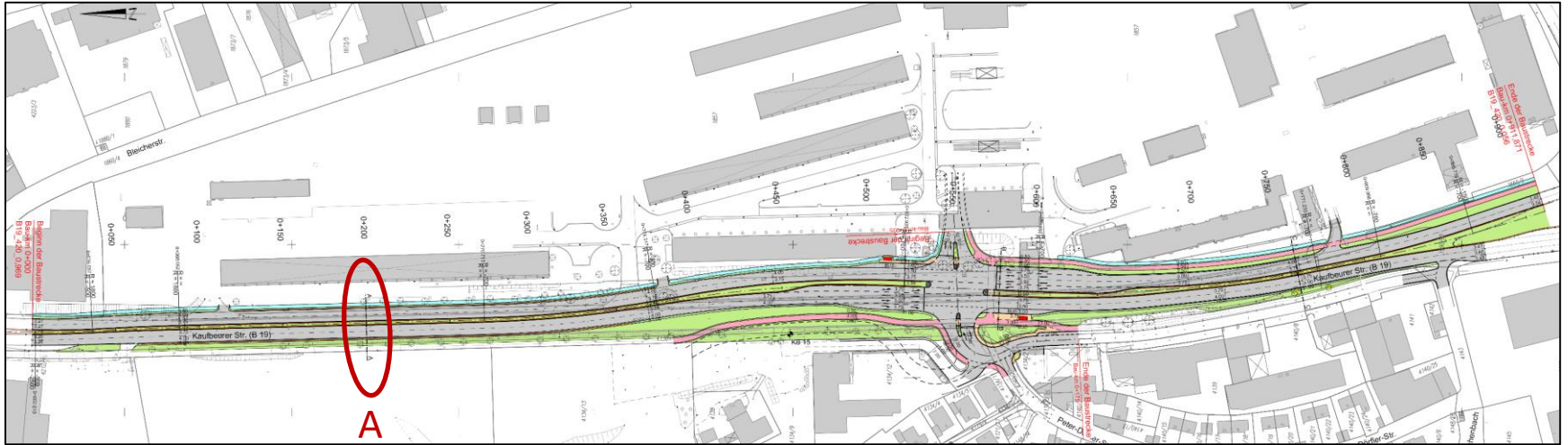
Variante 1:



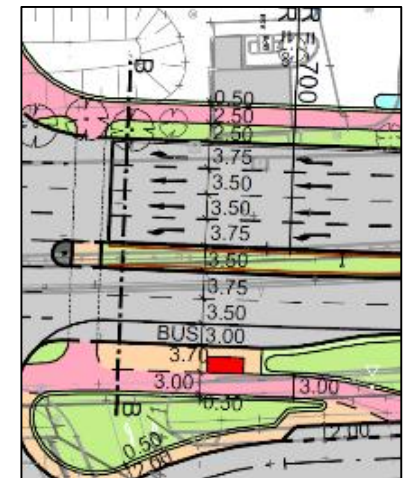
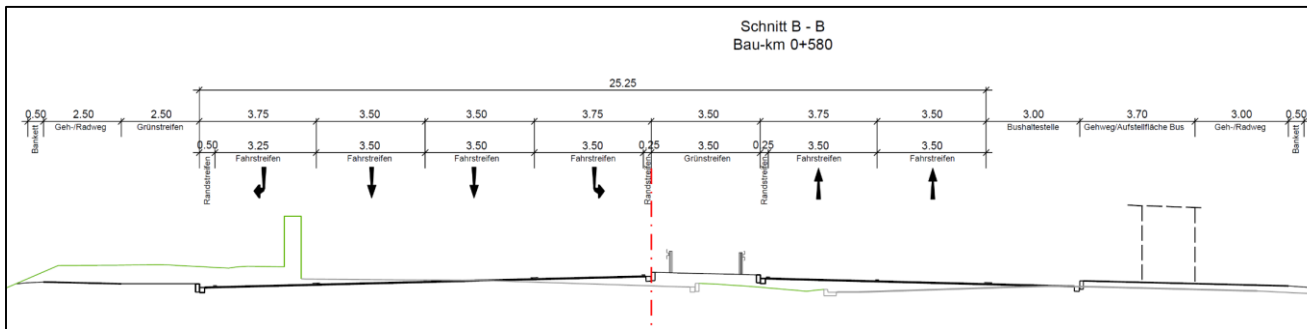
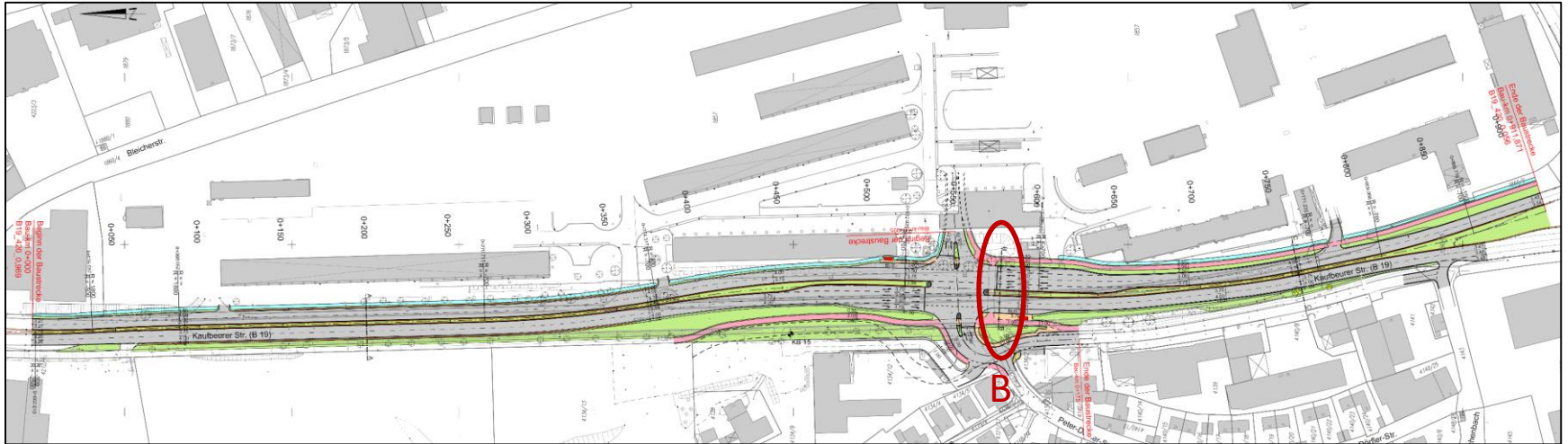
Variante 2:



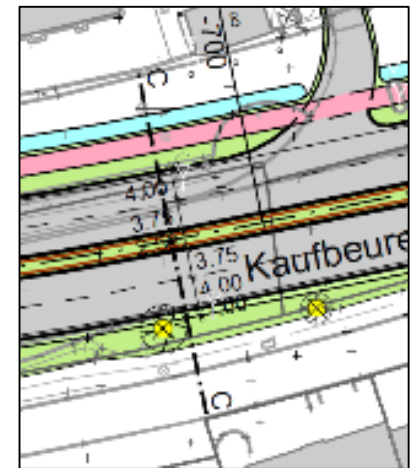
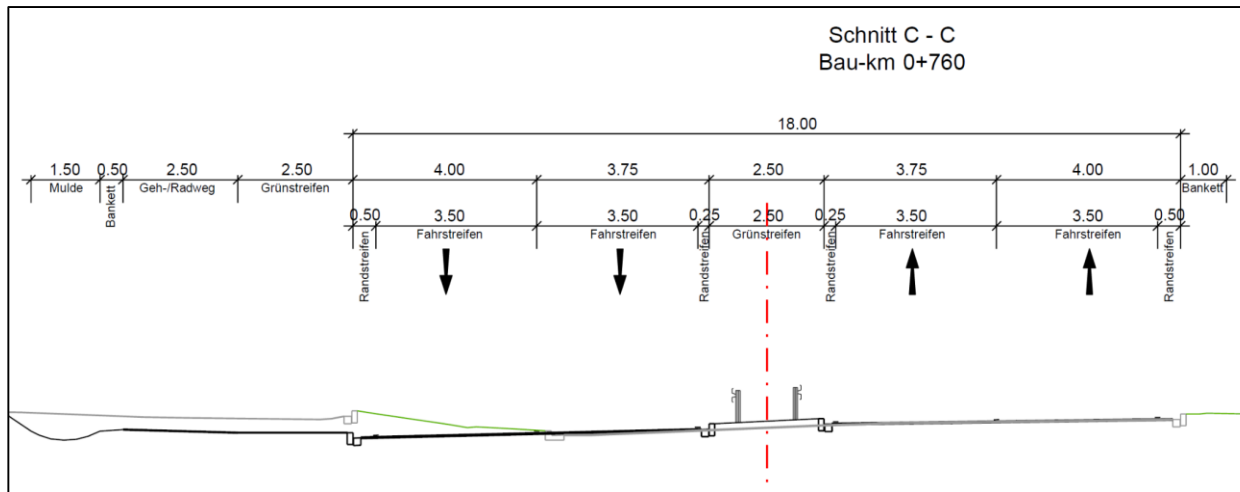
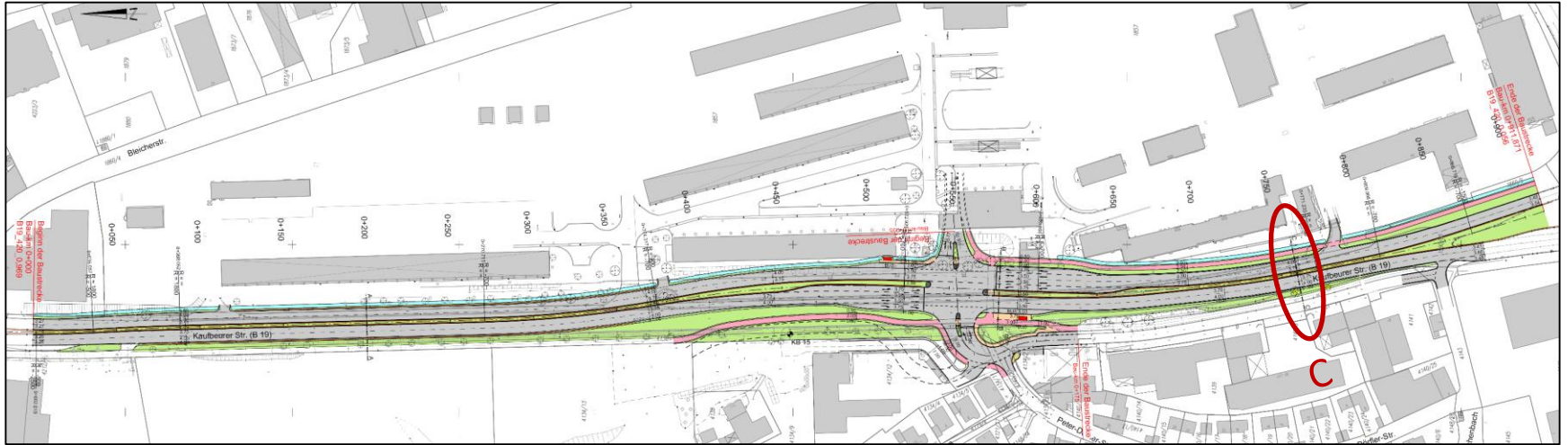
Variante 1 – Schnitt A-A (1,50 m breiter als Variante 2):



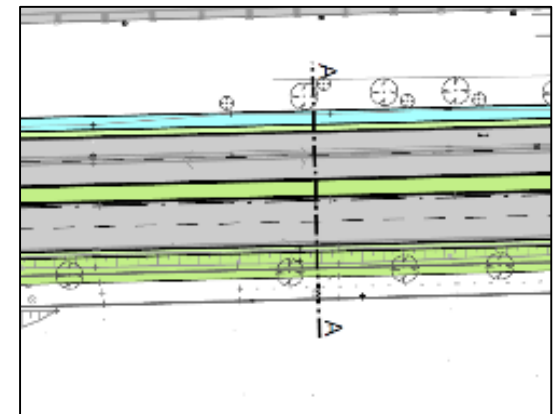
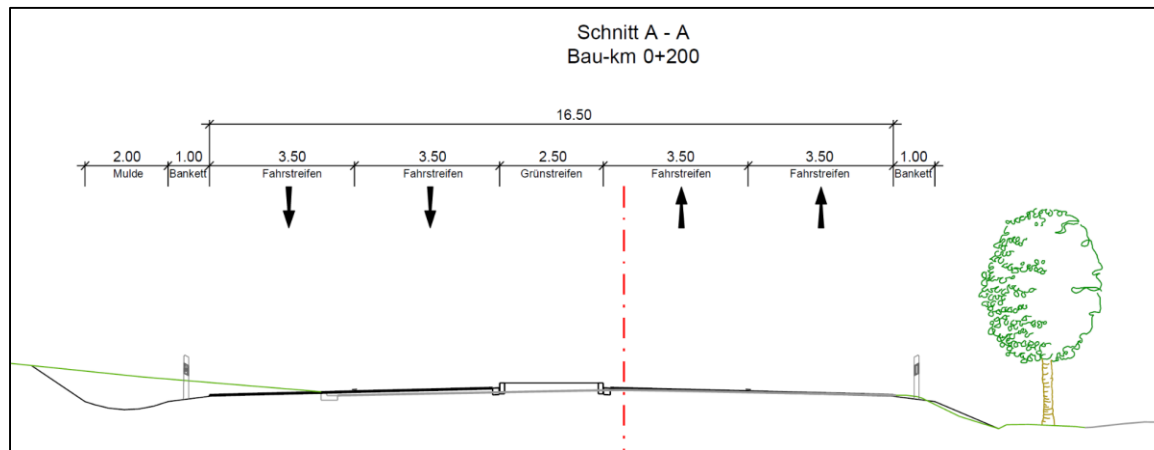
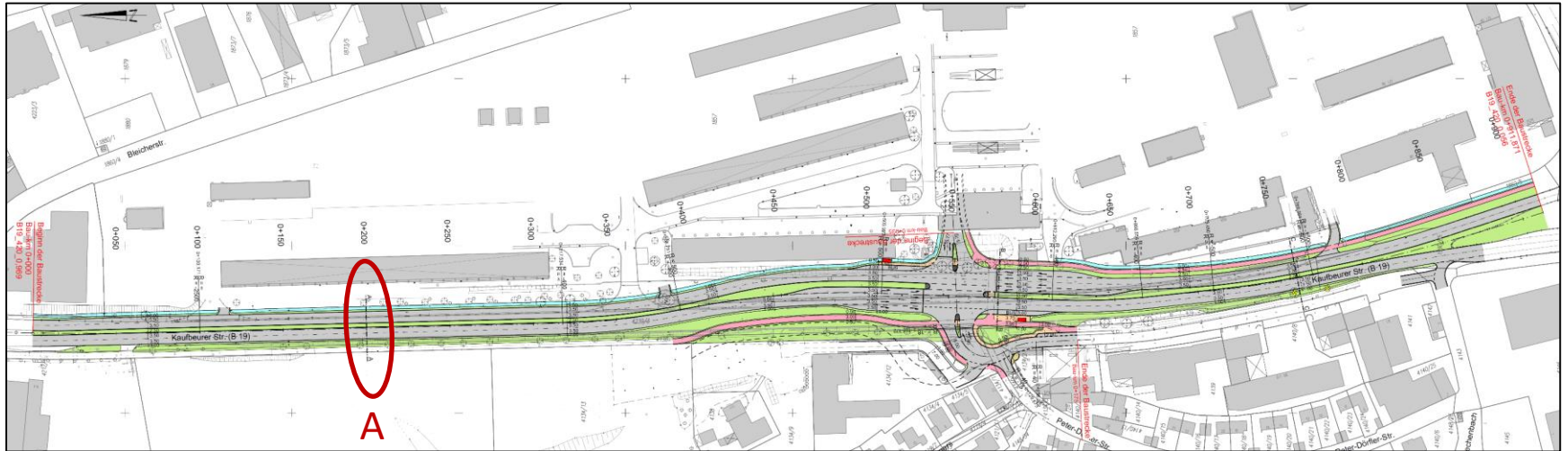
Variante 1 – Schnitt B-B (0,75 m breiter als Variante 2):



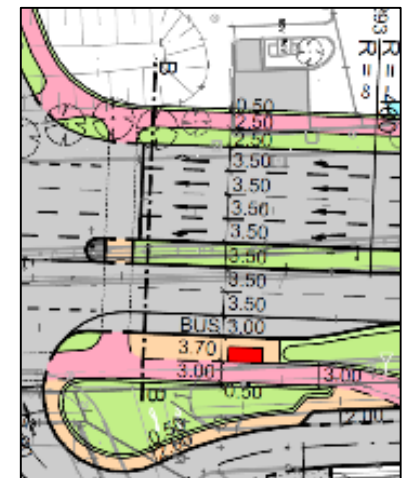
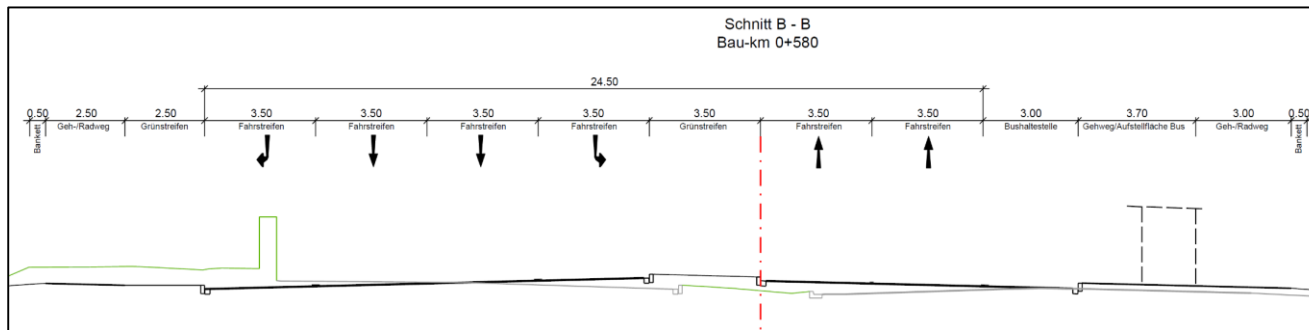
Variante 1 – Schnitt C-C (1,50 m breiter als Variante 2):



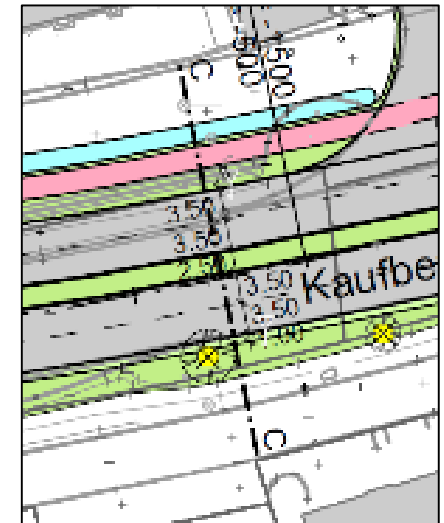
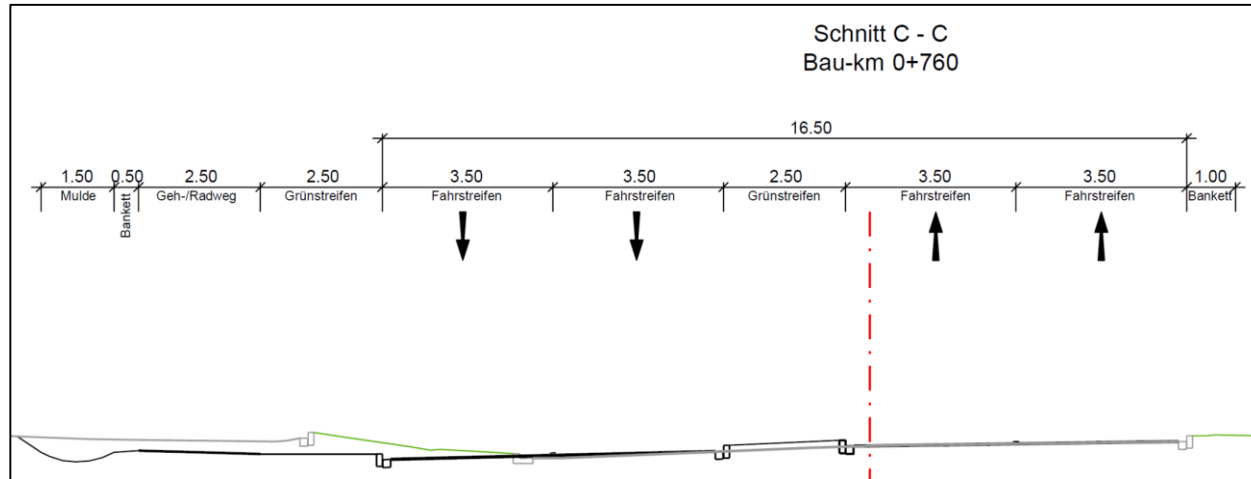
Variante 2 – Schnitt A-A:



Variante 2 – Schnitt B-B:



Variante 2 – Schnitt C-C:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Variante 1 – Tempo 60:



Variante 2 – Tempo 50:



Vorteile/Nachteile sowie Unterschiede der Varianten:

Genereller Unterschied: Größere Breite der Verkehrsfläche sowie Einsatz von Schutzeinrichtungen bei Variante 1 (Tempo 60). Dadurch höhere Baukosten sowie höherer Flächenverbrauch.

Variante 2 ist nur richtlinienkonform bei Tempo 50.

Die notwendigen Leitplanken im Mittelstreifen sowie den Bestandsbäumen bei Tempo 60 vermitteln den Eindruck einer Stadtautobahn.

Erhöhter Unterhalts- bzw. Pflegeaufwand mit Leitplanken.

Vorerst Beschluss für die Ari-Kaserne notwendig, jedoch ist auch eine Betrachtung des gesamten Rings erforderlich (im Bereich der Illerbrücke besteht bereits Tempo 50). Bei Eingriffen in den Bestand in den Tempo 60-Bereichen kann die Nachrüstung von Schutzeinrichtungen erforderlich werden.

Lärmbelastung (Berechnung Untere Naturschutzbehörde), Fazit:

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 50 km/h kann ein um max. 2 dB(A) geringerer Beurteilungspegel prognostiziert werden.

Die Änderung um 1 dB ist insbesondere bei Verkehrslärm nicht wahrnehmbar, ein Unterschied von 3 dB lässt sich normalerweise deutlich wahrnehmen.

Somit ist von einer spürbaren Auswirkung der Geschwindigkeitsreduzierung auszugehen.

Beispiele aus anderen Städten:

- Januar 2023 – Nach 20 Jahren Tempo 60 an mehreren innerörtlichen Straßenzügen in Hamburg wurde dies wieder rückgängig gemacht und es gilt Tempo 50. Begründungen: mehr Lärm, geringere Sicherheit (u.a. Abstände, u.U. schwerere Unfälle), mehr CO₂-Emissionen sowie zu vernachlässigender vermeintlicher Zeitgewinn durch höhere Geschwindigkeiten.
- August 2022 – Generell Tempo 50 statt Tempo 60 auf der Hochstraße in Halle auf Grund einer Vielzahl von Unfällen (häufig Spurwechselunfälle) mit Personenschäden.





Leitplanken an der Leubaser Straße, Bereich mit Tempo 70, außerorts

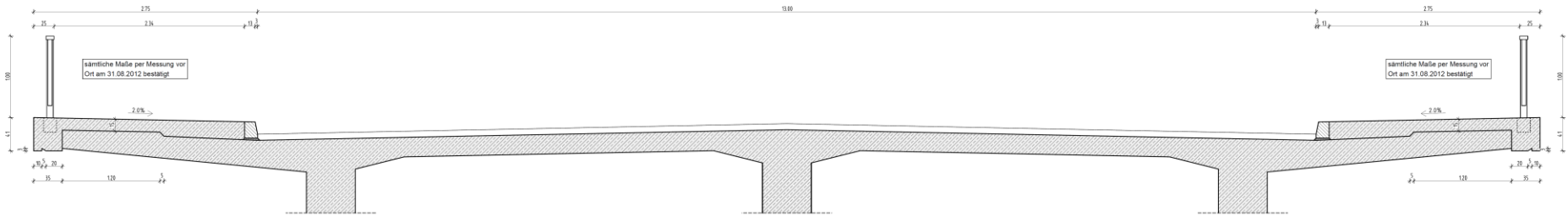


Beispiel Frankfurt am Main

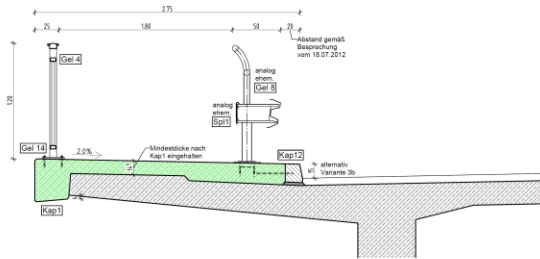


Beispiel Augsburg

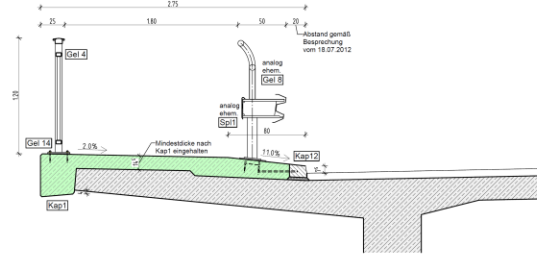
Kappen Bestand M. 1:20



Variante 3a M. 1:20 mit aufgesetztem Geländer

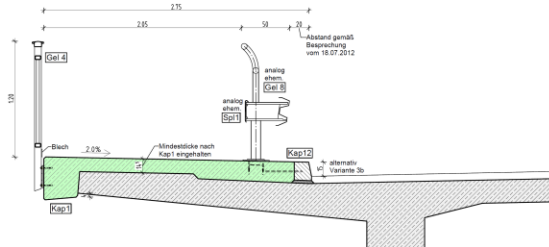


Variante 3b M. 1:20 mit aufgesetztem Geländer, niedriger Bordstein

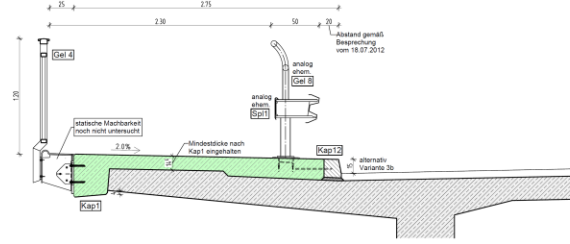


Telefonat vom 26.07.2012 mit Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V.:
Derzeit gibt es keine Vorschrift über die zwingende Anordnung eines Aufsatzgeländers für Fahrradfahrer. Von der Gütegemeinschaft wird aber dennoch empfohlen, ein Aufsatzgeländer gemäß RIZ-ING Gel. 8 auszuführen, auch wenn diese nicht mehr gültig ist.

Variante 3c M. 1:20 mit Geländer stirnseitig



Variante 3d M. 1:20 mit Verbreiterung

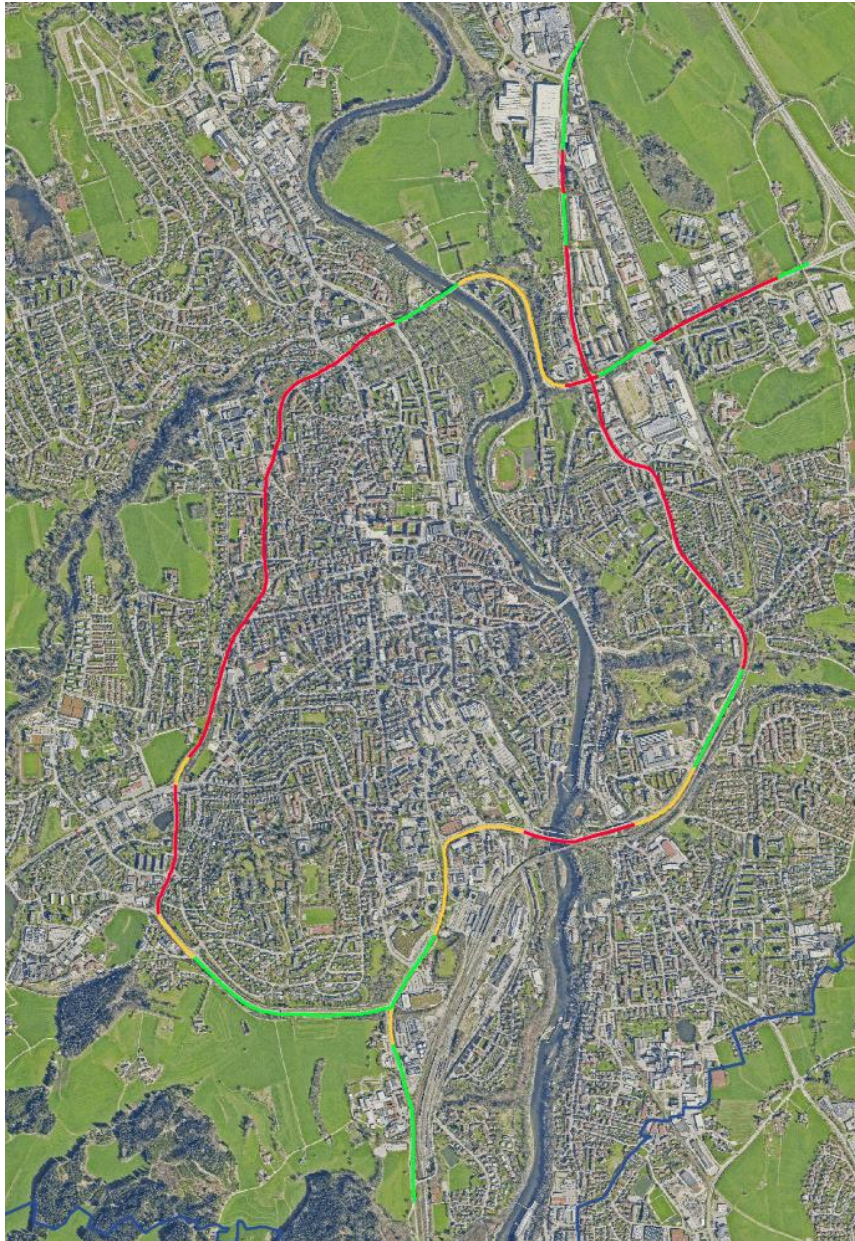





Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Erworbene Bearbeitung	Kempten Konstruktionsgruppe Bauen	Projekt-Nr. 11-401 Datum Zeichen
Konstruktionsgruppe Bauen Kempten AG Ingenieurbüro für Bauwesen Bahnhofplatz 1 87433 Kempten Tel. 0831 52156-0 Fax 52156-69	Stand: Aug. 2012 Gezeichnet: Aug. 2012 Geprüft: Aug. 2012 Bilddrucken: Aug. 2012	Bilddrucken: Aug. 2012 Bilddrucken: Aug. 2012

Stadt Kempten		Überprüfen Datum Unterschrift
VORENTWURF		Gezeichnet Datum
BW Nr. 8227502 bzw. 1.1.1 Nordbrücke		Bauwerkskizze Varianten Kappenerneuerung Maßstab: 1:20

Vorentwurf Nordbrücke (2012)



-  Streckenabschnitte außerhalb bebauter Bereiche
-  Streckenabschnitte mit Abstand zu bebauten Bereichen
-  Streckenabschnitte innerhalb bebauter Bereiche bzw. bereits mit Tempo 50 (Illerbrücke)