

Büßleben: offene Punkte Engstelle Linderbacher Straße

Fakten OTR	Antwort Amt	Hinweis OTR
<p>1 der entgegenkommende Verkehr ist von beiden Seiten der Engstelle nicht ausreichend einsehbar</p>	<p>Getrennt für jede der beiden Engstellen ist die erforderliche Sichtbeziehung planerisch nachgewiesen. Zwischen beiden Engstellen ist ein Aufstellraum in dem Umfang vorhanden, der rechnerisch und unter Beachtung der StVO die Funktionsfähigkeit des Straßenzuges gewährleistet. Die schlechte Einsehbarkeit kann durch eigene Beobachtungen und durch planerischen Nachweis der erforderlichen Haltesichtweite nicht bestätigt werden.</p>	<p>d.h. der OTR lügt? Es handelt sich um echte blinde Flecken, das kann bitte nicht wegdiskutiert werden. An den relevanten Stellen sieht man nicht, ob in der kurvigen Straße ein Fahrzeug entgegenkommt. Man trifft sich dann in der Engstelle. s. Nr. 46 (aktuelle Fragen OTR unten)</p>
<p>2 es sind mehrfach Situationen aufgetreten, in denen sich Fahrzeuge in der Engstelle aus diesem Grund gegenüber standen</p>	<p>Dies kann in Engstellen passieren, wenn die StVO durch Fahrzeugführer nicht eingehalten wird. Verkehrsrechtlich ist die Wartepflicht klar geregelt. Engstellenregelungen bedürfen immer einer Eingewöhnungsphase</p>	
<p>3 besonders gefährlich ist es, wenn zwei Busse kommen, auch dies ist mehr als einmal vorgekommen</p>	<p>Die derzeit vorhandene Fahrbahnbreite im Bereich des Gebäudes Zur Trolle 1 („Alte Schmiede“) beträgt 5,20 m. Dies ist für den Begegnungsfall von zwei Bussen (oder von zwei LKWs) nicht ausreichend. Allerdings ist, zumindest für ortsfremde Kraftfahrer, nicht von vornherein eindeutig erkennbar, dass die derzeitige Fahrbahnbreite zu schmal dafür ist, dass sich zwei LKWs oder Busse begegnen können. D.h., die derzeit vorhandene Fahrbahnbreite stellt definitiv eine Verkehrsgefährdung für den Begegnungsfall von zwei LKWs oder Bussen dar.</p>	

	<p>Mit der neu geplanten einspurigen Verkehrsführung im Engstellenbereich „Alte Schmiede“ wird eine eindeutige Verkehrslösung geschaffen und somit eine vorhandene Verkehrsgefährdung bereinigt.</p>
<p>4 Busfahrer zeigen kein Verständnis für die geplante Einengung</p>	<p>Die Planung der einspurigen Verkehrsführung im Engstellenbereich „Alte Schmiede“ wurde mit der EVAG abgestimmt. Subjektive Einschätzungen einzelner Verkehrsteilnehmer können dabei nicht die Grundlage zur Durchsetzung der StVO sein.</p>
<p>5 Busfahrer können nicht rückwärts rangieren, wenn sie in der Engstelle auf ein anderes Fahrzeug treffen</p>	<p>Im Zuge der Realisierung der neu geplanten einspurigen Verkehrsführung im Engstellenbereich würde durch Beschilderung eine eindeutige Vorfahrtsregelung geschaffen. Zu einem Begegnungsfall in der einspurigen Engstelle kommt es also nur dann, wenn sich ein Verkehrsteilnehmer vorschriftswidrig verhält – was natürlich nicht ausgeschlossen werden kann. Das Problem für Busse und LKWs mit dem entgegenkommenden Verkehr besteht aber grundsätzlich schon bei der derzeit vorhandenen Fahrbahnbreite. → siehe Pkt. 2 + 3</p>
<p>6 Die Aneinanderreihung der zwei Engstellen Linderbacher Straße Höhe Brodsack und Höhe Alte Schmiede kommt für die Verkehrsteilnehmer zu plötzlich.</p>	<p>Die derzeit vorhandene Fahrbahn im Bereich „Alte Schmiede“ ist aufgrund ihrer Breite von 5,20 m als Engstelle anzusehen. Damit besteht das Problem der Aneinanderreihung der zwei Engstellen Linderbacher Straße Höhe „Brodsack“ und Höhe „Alte Schmiede“ schon heute.</p>

		<p>Mit der neu geplanten einspurigen Verkehrsführung im Engstellenbereich „Alte Schmiede“ würde lediglich eine eindeutige Verkehrslösung geschaffen.</p> <p>Im Übrigen ist davon auszugehen, dass es sich überwiegend um Verkehrsteilnehmer handelt, die mit der örtlichen Situation vertraut sind.</p>	
7	Die inverse Vorrangregelung in den beiden Engstellen behindert den Verkehrsfluss	Das TVA hat bereits zugesagt, dass die Vorrangregelung einheitlich gestaltet wird.	
8	Die inverse Verkehrsführung in den beiden Engstellen führt dazu, dass sich die wartenden Verkehrsteilnehmer in dem (dafür zu kurzen) Straßenabschnitt zwischen den Engstellen stauen.	Siehe Pkt. 7: Den von den Anwohnern beobachteten Rückstauerscheinungen zwischen den beiden Engstellen kann durch Umkehrung der Wartepflichtregelung entgegengewirkt werden, so dass der Verkehr Richtung Weimarerische Straße stetiger verlaufen kann.	Das funktioniert nicht, weil dort keine Wartemöglichkeit besteht. Die Planung wird sicher aus dem Grund die Vorrangregelung so vorgeschlagen haben.
9	Dieser Bereich ist kurz und kurvig, so dass nachfolgende Fahrzeuge, die auf das Ende der Schlange der Wartenden stoßen, zu wenig Zeit zum Reagieren haben.	Die Geschwindigkeit ist auf 30 km/h begrenzt. Weiterführend wird auf die § 1 und 3 der StVO hingewiesen.	
10	Es handelt sich um die Hauptstraße, die an dieser Stelle schon ohne Einengung nicht sehr breit ist. Eine weitere Einengung der Hauptstraße ist nicht angemessen und auch nicht zeitgemäß.	Die Linderbacher Straße besitzt im Bereich „Alte Schmiede“ bereits schon heute eine Einengung, da die dort vorhandene Fahrbahnbreite von 5,20 m keine vollwertige zweispurige Verkehrsführung ermöglicht. Mit der neu geplanten einspurigen Verkehrsführung wird eine eindeutige Verkehrslösung geschaffen und somit eine vorhandene Verkehrsgefährdung beseitigt.	
11	Anlieger haben durch die neue Verkehrsführung große Probleme, ihre Grundstücke zu befahren bzw. werden zu einem Unfallrisiko.	Unter Beachtung der StVO ergeben sich keine objektiven Gründe, die diese Einschätzung teilen.	

<p>12 Teilweise wurde direkt vor der Engstelle geparkt; dadurch hat sich die Unfallgefahr massiv erhöht.</p>	<p>Soweit sich ein Parkverbot nicht schon aus der StVO ergibt, kann dies in der Umsetzung separat angeordnet werden. Auch bisher wurde durch falsch parkende Fahrzeuge der Verkehrsfluss behindert. Dies ist unabhängig von der Engstelle.</p>	<p>Derzeit wurden in Büßleben Beschilderungen bzgl. Parken zurückgebaut wg. der „Gefahr von Überbeschilderung“; Bitten um Wiederherstellung haben nicht gefruchtet. Vielleicht bleibt diese Beschilderung ja bestehen.</p>
<p>Subjektive Bewertungen</p>		
<p>13 Genau ein Anwohner (der Verursacher der Engstelle) hat sich positiv zur Engstelle geäußert</p>	<p>Das Tiefbau- und Verkehrsamt trägt in der Landeshauptstadt Erfurt die Aufgaben der Straßenbaubehörde. Diese hat eine gesetzliche Verpflichtung zum Schutz privater Anlagen und plant an dieser Stelle nach Abstimmung mit anderen Fachbehörden die Herstellung eindeutig und klar definierter Straßenräume.</p>	
<p>14 Alle anderen Feedbacks beinhalteten berechnigte ablehnende Gründe</p>		

Aussagen Amt	Rückfragen OTR	Antwort Amt
<p>20 Das historische Fachwerkgebäude Zur Trolle 1 bedarf eines besonderen Schutzes.</p>	<p>Was begründet den besonderen Schutzbedarf? (Das Haus ist nicht denkmalgeschützt. Es wurde in den 90er Jahren von Grund auf saniert durch den Besitzer, der von Beruf Architekt ist. Es wurde nachwendig von ihm erworben.)</p>	<p>Der Schutz des Eigentums regelt sich nach Artikel 14 Grundgesetz. Die Stadtverwaltung ist bei der Planung und Durchführung ihrer Tief- und Straßenbaumaßnahmen grundsätzlich verpflichtet, die angrenzenden Gebäude vor Beschädigung zu schützen.</p>
<p>21 Das Gebäude grenzt unmittelbar ohne Gehweg an die Fahrbahn an.</p>	<p>Unmittelbar meint „30 cm“, s. Drucksache 0171/17. (Die Schieferwand ist nicht das Haus, sondern bereits eine Schutzwand.) Warum sind vergleichbar nah an der Straße stehende andere Häuser in Büßleben nicht ebenfalls schützenswert? Weil sie kein Gutachten angefordert haben?</p>	<p>Kein anderes Haus innerhalb des jetzt geplanten Baubereiches steht derart nah an der Straße wie dieses. Für alle Häuser in der Stadt gelten die gleichen Maßstäbe. Sind zum Schutz von Privateigentum zusätzliche Maßnahmen unabwendbar oder muss zum Schutz von Privateigentum eine öffentliche Verkehrsanlage umgebaut werden, ist die Straßenbauverwaltung gesetzlich verpflichtet, diese Maßnahmen zu ergreifen und umzusetzen. Das hierfür erstellte Gutachten ist nicht vom Anwohner angefordert worden. Hier handelt das Tiefbau- und Verkehrsamt im Rahmen seiner gesetzlichen Verpflichtungen. Im Baubereich gibt es weitere nicht- oder nur teilunterkellerte Gebäude. Auch hier sind in der Planung alle möglichen Maßnahmen vorgesehen, diese Gebäude zu schützen (reduzierter Gehwegaufbau, Suchschachtungen, baustatische Bewertung, abschnittsweises Ausschachten, ggf. Unterfangung mit Beton usw.). Grundsätzlich wird vor Beginn jeder Baumaßnahme ein sogenanntes Beweissicherungsgutachten in Auftrag gegeben. Hier dokumentiert ein</p>

		unabhängiger Gutachter den Zustand von baulichen Anlagen privater Eigentümer im unmittelbaren Einwirkungsbereich des Bauvorhabens. Dies dient dem Interessenschutz aller Anwohner, die vom baulichen Eingriff der Stadt betroffen sind.	
22	Aussage Gutachten: Die Erschütterungen aus dem Kfz-Verkehr lagen ... im normalen Bereich.	D.h. für den PKW-Verkehr könnte die Straßenführung unverändert bleiben.	Ja.
23	Die Erschütterungen aus dem LKW/Bus-Verkehr und dem landwirtschaftlichen Verkehr ergaben einen Wert, der mit ... „sehr stark. Stehen fällt schwer.“ beschrieben wird.	Es ist eine Lösung für die großen Fahrzeuge zu finden. S. Lösungsvorschlag Diskussion Ausschuss.	Es kann weder eine bauliche noch eine verkehrliche Lösung nur für PKW geben. Für die bauliche Umgestaltung der Linderbacher Straße sind in jedem Fall die Buslinie des ÖPNV, der notwendige und unvermeidbare LKW- und der landwirtschaftliche Verkehr zu berücksichtigen. Durch die Stadtverwaltung ist daher mit der geplanten einspurigen Verkehrsführung eine Lösung erarbeitet worden, die sowohl dem notwendigen Schutz des Gebäudes dient als auch eine bessere, nämlich eindeutige Verkehrsführung schafft.
24	Der Gutachter schätzt ein, dass die am Gebäude festgestellten Mängel hauptsächlich auf diesen Verkehr zurückzuführen sind.	Hauptsächlich heißt, dass es auch noch andere Ursachen gibt. Welche? In welchem Verhältnis stehen diese zueinander? Welche Auswirkung hat die Qualität des Straßenbelags? (Es ist auffällig, dass ausschließlich in dem Bereich vor dem Haus Trolle 1 der Straßenbelag extrem schlecht ist. Das Gutachten empfiehlt ausdrücklich „erschütterungsarmen Ausbau“ und „besondere Anforderungen an die Ebenheit“)	Hauptursächlich für die Schädigung des Gebäudes bleibt der Schwerverkehr und dabei im besonderem Maß die unmittelbare Nähe der eingetragenen Erschütterungen. Zunächst werden mit dem zukünftigen Gebäudeabstand die Erschütterungseinwirkungen auf das Gebäude nachhaltig und technisch maximal möglich reduziert. Erst danach wird die durch den Straßenneubau verbesserte Ebenheit die Lasteintragung in das Gebäude reduzieren können. Diese Ebenheit wird allerdings durch die Nutzung und den Verschleiß der Straße

sukzessive wieder aufgehoben. Der zwingend erforderliche Abstand zum Gebäude bleibt dauerhaft erhalten. Die Qualität des Straßenbelages ist im Bauvertrag geregelt und wird vom Bauherrn kontrolliert.

12.01.2017 BuV

Festlegung/Frage BuV	Antwort Amt	Rückfrage/Anmerkung OTR
<p>30 Ist ein Ausbau der Straße in der gegenwärtigen Breite rechtlich zulässig?</p>	<p>Nein, einzig das Abrücken vom Gebäude verbessert dauerhaft die Erschütterungssituation für das Gebäude "Zur Trolle 1"</p> <p>(siehe dazu Stellungnahme des Fachamtes zur DS 0410/17)</p>	<p>Diese Frage wurde im BuV so nicht aufgeworfen. Die Verneinung entspringt einer bewusst eindimensionalen Sichtweise: Sie bezieht sich auf die Breite bei Begegnung von Bussen oder LKW. S. Lösungsvorschlag Diskussion Ausschuss.</p>
<p>31 Darstellung anderer technischer Lösungsmöglichkeiten</p>	<p>Einzig die Verlagerung des Schwerverkehrs weg vom Haus erbringt den technisch möglichen Schutz für das Gebäude. Die vom OTR gewünschte Herstellung der Straße in voller Breite und eine nachträgliche Einengung, die nur vom Schwerverkehr genutzt werden soll, ist technisch nicht umsetzbar (PKW sollen wie bisher den vollen Straßenraum nutzen können und nur LKW fahren am linken Fahrbahnrand entlang). Eine solche Lösung ist technisch nicht umsetzbar und einer solchen Lösung bedarf es auch nicht. Ziel der Straßenbaubehörde ist die</p>	<p>Die Formulierung im BuV-Protokoll „Darstellung anderer technischer Lösungsmöglichkeiten, mit welchen eine Einengung der Straße möglich wäre“ entspricht nicht dem Auftrag aus der Sitzung BuV. Es ging einerseits darum, andere Lösungsmöglichkeiten zu betrachten, die eine Beibehaltung der Straßenbreite und den Schutz des Hauses ermöglichen. Insbesondere gab es den Vorschlag von OTB Büßleben, eine Abstandspflicht für „große Fahrzeuge“ vorzusehen, da PKW keine</p>

	<p>Herstellung eines eindeutig und sofort zu erfassenden Straßenraumes für jeden Verkehrsteilnehmer. Dies ist ausschließlich mit der von der Stadtverwaltung erstellten Planung für diesen Straßenabschnitt realisierbar.</p> <p>Der grundhafte Ausbau der Fahrbahn (1,0 m tief) unmittelbar entlang des Gebäudes ist technisch zwar machbar, aber auch bei Einhaltung aller Vorsorgemaßnahmen risikobehaftet. Begründung: Das Gebäude ist nur teilunterkellert. D.h., die straßenseitige Außenwand ist nur flach gegründet. → siehe DS 0171/17 (Skizze auf letzter Seite des Gutachtens) Bei einem grundhaften Ausbau der Fahrbahn unmittelbar entlang des Gebäudes wäre also zunächst die Herstellung einer Unterfangung, d.h. eines ausreichend tiefen Fundamentes notwendig. Schädigungen des Gebäudes können hierbei nicht ausgeschlossen werden.</p>	<p>Probleme verursachen. Andererseits sollte die Frage geklärt werden, inwieweit technisch bis an das Haus dran gearbeitet werden kann.</p>						
<p>32 Finanzielle Auswirkungen</p>	<p>Die vom OTR geforderte Lösung ist teurer als die vom Fachamt geplante. So ist erstens die Fläche des grundhaften Fahrbahnausbaus etwas größer (+ 10 m²). Zweitens wird bei der vom OTR geforderten Lösung die Herstellung der Unterfangung erforderlich. Die Kosten hierfür werden wie folgt geschätzt:</p> <table data-bbox="958 1252 1478 1356"> <tr> <td>10 m² x 150 EUR/m²</td> <td>1.500 EUR</td> </tr> <tr> <td><u>Unterfangung</u></td> <td><u>20.000 EUR</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td><u>21.500 EUR</u></td> </tr> </table>	10 m ² x 150 EUR/m ²	1.500 EUR	<u>Unterfangung</u>	<u>20.000 EUR</u>		<u>21.500 EUR</u>	<p>Bitte beantworten und zwar vergleichend.</p>
10 m ² x 150 EUR/m ²	1.500 EUR							
<u>Unterfangung</u>	<u>20.000 EUR</u>							
	<u>21.500 EUR</u>							

<p>33 Den Ausschussmitgliedern soll die Dokumentation zum erfolgten Verkehrsversuch vorgelegt werden.</p>	<p>→ siehe DS 0171/17</p>	<p>Leider wurde die Stellungnahme des OTR den Ausschussmitgliedern immer noch nicht zur Verfügung gestellt. Warum eigentlich nicht? Bitte dringend nachholen. s. unten die aktuellen Fragen des OTR</p>
<p>34 Welchen Abstand empfiehlt das Gutachten, um eine Verbesserung zu erzielen?</p>	<p>Das Gutachten trifft dazu keine Aussage.</p>	<p>Es wird kein Abstand genannt. Somit ist unklar, ob der geplante Abstand eine messbare Verbesserung bringt.</p>
<p>35 Im BuV wurde ein Lösungsansatz seitens OTB Bülleben benannt – eine Rückinfo dazu wäre wünschenswert. (jetzige Straßenbreite belassen, passt für PKWVerkehr, der auch kein Problem für das Haus darstellt. + Vorrangregelung für den Fall LKW/PKW bzw. LKW/LKW + Abstandszwang für LKW in Höhe der LKW (oberhalb PKW)</p>	<p>→ siehe Antwort zu Pkt. 31</p>	

Am 14.02.2017 wurde im Rahmen der DS 0171/17 dem OTR erstmalig das vollständige Gutachten bekannt gemacht sowie erstmalig die Verkehrsbeobachtungen des Amts transparent gemacht. Daraus ergeben sich die folgenden dringenden Fragestellungen.

Aktuelle Fragen OTR	Antwort Amt	Hinweis OTR
<p>40 Straßenbreite = 5,20m/ Schutzstreifen 0,30 m Straßenbreite = 4,00m/ Schutzstreifen 1,20 m Das stimmt rechnerisch nicht. (Schutzstreifen beträgt dann 1,50m)</p>	<p>Die Rechnung mit dem 1,20 m breiten Schutzstreifen geht auf, da der gegenüberliegende Gehweg (vor Haus Nr. 14/16) an seiner schlimmsten Engstelle von derzeit etwa 1,2m auf 1,5m verbreitert werden soll. Auch diese Verbesserung der Situation für Fußgänger (insbesondere für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer) ist Teil der vom Fachamt geplanten einspurigen Verkehrsführung!</p>	
<p>41 Amt: „Der Schutzstreifen wird als unbefestigter Streifen ausgebildet.“ → warum? → sinnvollerweis sollte das dann ein Gehweg sein, da auf der gegenüberliegenden Straßenseite auch kein „regelkonform breiter“ (1,5 m) Gehweg ist (wird vom Gutachten ausdrücklich so vorgesehen).</p>	<p>Der gegenüberliegende Gehweg (vor Haus Nr. 14/16) soll gemäß Planung auf 1,50 m „regelkonform“ verbreitert werden. Auf die Ausbildung des Schutzstreifens entlang des Gebäudes Zur Trolle 1 als Gehweges wird in der Planung verzichtet, da es in südliche Richtung keine Fortführung des Gehweges gibt.</p>	
<p>42 Aus dem Gutachten: „Die Messung ... ergab bei PKW-Verkehr einen Durchschnittswert von 0,4 und einen Maximalwert von 0,6 ...“ „Die Messung ... ergab bei LKW und Busverkehr einen Durchschnittswert von 0,5 und einen Maximalwert von 7,6 ...“ a) bitte um Erklärung, wie Durchschnittswert von 0,5 und</p>	<p>a) Es gibt keine Berechnung von Maximal- und Mittelwerten. Die benannten Werte sind Anzeigewerte des Messgeräts bezogen auf den Messzeitraum. b) Für die Bewertung sind die Maximalwerte relevant. c) Die Schäden werden im Wesentlichen von den Erschütterungen mit Maximalwerten hervorgerufen und diese durch LKW/BUS-</p>	

<p>Maximalwert von 7,6 mathematisch zusammenpassen.</p> <p>b) Warum ist ein Durchschnittswert von 0,4 in Ordnung und ein Durchschnittswert von 0,5 nicht?</p> <p>c) Der im Gutachten angeführte „Bildbeweis“ bzgl. LKW/Bus ist in der Anzeige der Bedeutung abgeschnitten, liegt aber klar unter III (gering). Wie kann daraus die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Schäden durch den LKW-/Bus-Verkehr verursacht wurden?</p> <p>d) Warum wurde bei der Auswertung LKW/Bus der Maximalwert herangezogen und nicht der Durchschnittswert?</p>	<p>Verkehr verursacht. Auf der abgebildeten Skala (Bildbeweis GSB6915_k1) ist oben rechts der Maximalwert, oben links der Durchschnittswert und in der Mitte der Momentanwert zum Zeitpunkt der Erstellung des Fotos angegeben. Die unten abgeschnittene Skala dient der Erläuterung</p> <p>d) Da Erschütterungen mit Maximalwerten für die Gebäude die maximale Belastung darstellen, sind diese für die Schäden hauptsächlich.</p>
<p>43 PKW wurden im OG gemessen, LKW im EG.</p> <p>a) warum?</p> <p>b) Mit welchen Auswirkungen?</p>	<p>a) Zum Ortstermin wurden durch den Sachverständigen Prognosemessungen zur ersten Einschätzung der Erschütterungen durchgeführt. Die Messstellen „Fundament/Bodenplatte“ und „oberste Geschossdecke“ ergeben sich aus DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“.</p> <p>b) Die unterschiedlichen Messstellen dienen der ersten Einschätzung bzw. Visualisierung der Einwirkungen auf Gebäude. Diese haben keine Auswirkungen auf die Bewertung.</p>
<p>44 Aussage Gutachten: „Bei der Ortsbesichtigung wurde ein hohes Verkehrsaufkommen festgestellt...“</p> <p>← → Aussage Verkehrsbeobachtung Amt: „normaler Verkehr“, „kein nennenswerter Verkehr“, „vereinzelt ein paar PKW“</p>	<p>a) Die Aufgabe des Gutachters war, die Auswirkungen der Erschütterungen des Verkehr auf das Gebäude zu bewerten und in diesem Zusammenhang Schwingungsmessungen durchzuführen. Es war jedoch keine Aufgabe des Gutachters,</p>

<ul style="list-style-type: none"> a) Welche Aussage ist richtig? b) Wenn tatsächlich kein hohes Verkehrsaufkommen besteht, zieht das Gutachten falsche Schlüsse. Konsequenz? c) Wenn die Verkehrsbeobachtung zu den falschen Zeitpunkten stattgefunden hat, dann können deren Ergebnisse nur bedingt gewertet werden. Konsequenz? 	<p>eine Verkehrszählung durchzuführen. Die diesbezüglichen Bemerkungen in dem Gutachten sind daher eine Einschätzung allein für die Zeitdauer der durchgeführten Schwingungsmessungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> b) Nein, das Gutachten zieht keine falschen Schlüsse. Da Erschütterungen mit Maximalwerten für die Gebäude die maximale Belastung darstellen, sind diese für die Schäden hauptsächlich. D.h., für die Bewertung sind die Maximalwerte relevant. c) wie a und b
<p>45 Die Verkehrsbeobachtung des Amts hat innerhalb eines Testzeitraums von 3 Monaten an immerhin 4 Tagen zu je 1 – 1,5 h stattgefunden. Die Testzeiträume lagen zumeist außerhalb der Zeiten mit starkem Verkehrsaufkommen (vor 17:00 Uhr, nach 8:00 Uhr)</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Ist diese Art und dieser Umfang an Testbeobachtungen als „typisch“ und „angemessen“ einzuschätzen? b) Die Testbeobachtungen des OTR sind umfassender, werden aber nicht berücksichtigt? c) In früheren Aussagen bezieht sich das Amt auch auf Beobachtungen der Polizei. Aussage Kobb Herrenberg: „Schade, dass wir nicht einbezogen wurden – wir haben aus der Zeitung davon erfahren.“ Bitte um Erklärung. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Verkehrsbeobachtungen sind in jedem Fall Stichproben. Die durch das A66 vorgenommenen Kontrollen werden als ausreichend eingeschätzt. b) Die Beobachtungen des OTR wurden zur Kenntnis genommen und in die Abwägung einbezogen. Daraus erwächst kein Anspruch dass alle Anmerkungen in einem Regelbetrieb noch wirken. c) Ansprechpartner der Stadtverwaltung ist die Landespolizeiinspektion. Diese war über den Verkehrsversuch informiert. Hier liegt keine (negative oder positive) Stellungnahme der Polizei vor.
<p>46 Einsehbarkeit: Die in der Drucksache 0171/17 angefügte Grafik zu den Begegnungssicht-</p>	<p>Das Projekt wurde verkehrsorganisatorisch als unbedenklich eingestuft. Die notwendigen</p>

<p>weiten illustriert sehr deutlich, dass keine ausreichende Einsehbarkeit besteht. (Relevant ist der weiß belassene Bereich der Linderbacher Straße in dieser Grafik.)</p>	<p>Sichtbeziehungen sind gegeben. Sie verändern sich gegenüber heute nicht.</p>
<p>47 Das Gutachten benennt als zuträgliche Maßnahme den erschütterungsarmen Ausbau. Warum wird diese Empfehlung nicht weiter verfolgt?</p>	<p>Die neue Fahrbahn soll erschütterungsarm mit Asphalt befestigt werden. → siehe auch Antwort zu Pkt. 24</p>
<p>48 Der Besitzer selbst ist Architekt und hat einen Vorschlag mittels unterirdischem Erschütterungsstreifen unterbereitet. Warum wird dieser nicht bewertet?</p>	<p>Der Vorschlag ist vom Fachamt bewertet und als nicht fachgerecht verworfen worden. → siehe dazu Stellungnahme zu DS 0171/17: <i>„... Andere technische Möglichkeiten, die Schwingungen des Straßenkörpers abzufedern, in dem die Straßenkonstruktion auf schwingungsdämpfenden Matten aufgebaut wird o.ä., entsprechen nicht den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik und stehen deshalb als alternativer Lösungsansatz nicht zur Verfügung...“</i></p>
<p>49 Alle Aussagen bezogen sich bislang auf die ursprüngliche Planung. Aufgrund der Stellungnahme des OTR wurde geantwortet, dass durch Anpassungen der Planung die Probleme einfach zu beheben seien. Diese Planung liegt aber bislang nicht vor. Über welche Planung sollen OTR und BuV entscheiden?</p>	<p>Es liegt dem OTR und dem BuV eine Planung vor. Einzig diese Planung schafft eindeutige Verkehrsräume und schützt nachhaltig das Gebäude "Zur Trolle 1". Über diese Planung soll entschieden werden.</p>