



	Fakten OTR	Antwort Amt	Hinweis OTR	Fazit
1	der entgegenkommende Verkehr ist von beiden Seiten der Engstelle nicht ausreichend einsehbar	Die schlechte Einsehbarkeit kann durch eigene Beobachtungen und durch planerischen Nachweis der erforderlichen Haltesichtweite nicht bestätigt werden.	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)	Problem offen
2	es sind mehrfach Situationen aufgetreten, in denen sich Fahrzeuge in der Engstelle aus diesem Grund gegenüber standen			Problem offen
3	besonders gefährlich ist es, wenn zwei Busse kommen, auch dies ist mehr als einmal vorgekommen			Problem offen
4	Busfahrer zeigen kein Verständnis für die geplante Einengung	Die Busfahrer werden sich zwischenzeitlich an die Situation gewöhnt haben.		
5	Busfahrer können nicht rückwärts rangieren, wenn sie in der Engstelle auf ein anderes Fahrzeug treffen			Problem offen
6	Die Aneinanderreihung der zwei Engstellen Linderbacher Straße Höhe Brodsack und Höhe Alte Schmiede kommt für die Verkehrsteilnehmer zu plötzlich.			Problem offen
7	Die inverse Vorrangregelung in den beiden Engstellen behindert den Verkehrsfluss			Problem offen
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.	Den von den Anwohnern beobachteten Rückstauerscheinungen zwischen den beiden Engstellen kann durch Umkehrung der Wartepflichtregelung entgegengewirkt werden, so dass der Verkehr Richtung Weimarische Straße stetiger verlaufen kann.	Das funktioniert nicht, weil dort keine Wartemöglichkeit besteht. Die Planung wird sicher aus dem Grund die Vorrangregelung so vorgeschlagen haben.	Problem offen
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.			Problem offen
10	Es handelt sich um die Hauptstraße, die an dieser			Problem offen



	Stelle schon ohne Einengung nicht sehr breit ist. Eine weitere Einengung der Hauptstraße ist nicht angemessen und auch nicht zeitgemäß.			
11	Anlieger haben durch die neue Verkehrsführung große Probleme, ihre Grundstücke zu befahren bzw. werden zu einem Unfallrisiko.	keine		Problem offen
12	Teilweise wurde direkt vor der Engstelle geparkt; dadurch hat sich die Unfallgefahr massiv erhöht.	Die beobachteten Parkvorgänge vor der Einengung können durch Beschilderung verboten werden.	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.	Könnte funktionieren, wenn die Schilder bleiben.
Subjektive Bewertungen				
13	Genau ein Anwohner (der Verursacher der Engstelle) hat sich positiv zur Engstelle geäußert			
14	Alle anderen Feedbacks beinhalteten berechnete ablehnende Gründe			

	Aussagen Amt	Rückfragen OTR	Antwort Amt	Fazit
20	Das historische Fachwerkgebäude Zur Trolle 1 bedarf eines besonderen Schutzes.	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.)	Keine	Problem offen
21	Das Gebäude grenzt unmittelbar ohne Gehweg an die Fahrbahn an.	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?	Keine	Problem offen
22	Aussage Gutachten: Die Erschütterungen aus dem Kfz-Verkehr lagen ... im normalen Bereich.	D.h. für den PKW-Verkehr könnte die Straßenführung unverändert bleiben.	Keine	Problem offen
23	Die Erschütterungen aus dem LKW/Bus-Verkehr	Es ist eine Lösung für die große	Keine	Problem offen



	und dem landwirtschaftlichen Verkehr ergaben einen Wert, der mit ... „sehr stark. Stehen fällt schwer.“ beschrieben wird.	Fahrzeuge zu finden. S. Lösungsvorschlag Diskussion Ausschuss.		
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“)	Keine	Problem offen

12.01.2017 BuV

	Festlegung/Frage BuV	Antwort Amt	Rückfrage/Anmerkung OTR	Fazit
30	Ist ein Ausbau der Straße in der gegenwärtigen Breite rechtlich zulässig?	???	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.	Problem offen
31	Darstellung anderer technischer Lösungsmöglichkeiten	keine	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 Probleme verursachen. Andererseits sollte die Frage geklärt werden,	Problem offen



			inwieweit technisch bis an das Haus dran gearbeitet werden kann.	
32	Finanzielle Auswirkungen	keine	Bitte beantworten und zwar vergleichend.	Problem offen
33	Den Ausschusmitgliedern soll die Dokumentation zum erfolgten Verkehrsversuch vorgelegt werden.	s. DS 0171/17	Leider wurde die Stellungnahme des OTR den Ausschusmitgliedern immer noch nicht zur Verfügung gestellt. Warum eigentlich nicht? Bitte dringend nachholen. s. unten die aktuellen Fragen des OTR	
34	Welchen Abstand empfiehlt das Gutachten, um eine Verbesserung zu erzielen?	Das Gutachten trifft dazu keine Aussage.	Es wird kein Abstand genannt. Somit ist unklar, ob der geplante Abstand eine messbare Verbesserung bringt.	Problem offen
35	Im BuV wurde ein Lösungsansatz seitens OTB Büßleben benannt – eine Rückinfo dazu wäre wünschenswert. (jetzige Straßenbreite belassen, passt für PKW-Verkehr, 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)			Problem offen

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	Fazit
40	Straßenbreite = 5,20m / Schutzstreifen 0,30 m Straßenbreits = 4,00m / Schutzstreifen 1,20 m Das stimmt rechnerisch nicht. (Schutzstreifen beträgt dann 1,50 m)			Problem offen
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).			Problem offen
42	Aus dem Gutachten: „Die Messung ... ergab bei PKW-Verkehr einen Durchschnittswert von 0,4 und einen Maximalwert von 0,6 ...“			Problem offen



	<p>„Die Messung ... ergab bei LKW und Busverkehr einen Durchschnittswert von 0,5 und einen Maximalwert von 7,6 ...“</p> <ul style="list-style-type: none"> a) bitte um Erklärung, wie Durchschnittswert von 0,5 und Maximalwert von 7,6 mathematisch zusammenpassen. b) Warum ist ein Durchschnittswert von 0,4 in Ordnung und ein Durchschnittswert von 0,5 nicht? 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? d) Warum wurde bei der Auswertung LKW/Bus der Maximalwert herangezogen und nicht der Durchschnittswert? 			
43	<p>PKW wurden im OG gemessen, LKW im EG. a) warum? b) Mit welchen Auswirkungen?</p>			Problem offen
44	<p>Aussage Gutachten: „Bei der Ortsbesichtigung wurde ein hohes Verkehrsaufkommen festgestellt...“ ← → Aussage Verkehrsbeobachtung Amt: „normaler Verkehr“, „kein nennenswerter Verkehr“, „vereinzelt ein paar PKW“</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? 			Problem offen
45	<p>Die Verkehrsbeobachtung des Amtes 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>			Problem offen



	<p>a) Ist diese Art und dieser Umfang an Testbeobachtungen als „typisch“ und „angemessen“ einzuschätzen?</p> <p>b) Die Testbeobachtungen des OTR sind umfassender, werden aber nicht berücksichtigt?</p> <p>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.</p>			
46	<p>Einsehbarkeit: Die in der Drucksache 0171/17 angefügte Grafik zu den Begegnungssichtweiten illustriert sehr deutlich, dass keine ausreichende Einsehbarkeit besteht. (Relevant ist der weiß belassene Bereich der Linderbacher Straße in dieser Grafik.)</p>			Problem offen
47	<p>Das Gutachten benennt als zuträgliche Maßnahme den erschütterungsarmen Ausbau. Warum wird diese Empfehlung nicht weiter verfolgt?</p>			Problem offen
48	<p>Der Besitzer selbst ist Architekt und hat einen Vorschlag mittels unterirdischem Erschütterungstreifen unterbereitet. Warum wird dieser nicht bewertet?</p>			Problem offen
49	<p>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>			Problem offen

Es ist eine Lösung zu finden, die die privaten Interessen Trolle 1 mit einer verkehrssicheren Lösung für Büßleben vereint. Aufgrund der unzureichenden Entscheidungsgrundlage sind dringend die offenen Fragen seitens des Amts zu klären. Die Entscheidung durch OTR und Ausschuss BuV ist bis dahin zu vertagen.