

Stellungnahme zum Sicherheitsaudit, Voruntersuchung

Projektangaben

Projektbezeichnung	Linksabbieger L 550 zur Erschließung des Baugebiets Masbeck in Havixbeck
Bauherr	Gemeinde Havixbeck
Auditphase	1, Voruntersuchung
Auditor	Hendrik Schwegmann (M. Sc.), Schwegmann Consulting
Datum der Auditierung	21.03.2026

Straßenquerschnitt

- (1) *Die geplante Breite der Randstreifen im Zuge der L 550 beträgt 0,25 m (mit Ausnahme im Bereich der Fahrbahnaufweitungen), was nicht regelkonform ist. Gemäß den RAL, Kap. 4.3, S. 28 beträgt für eine Straße der Kategorie LS III mit dem Regelquerschnitt RQ 11 die Breite des Randstreifens 0,50 m. Da die Fahrstreifenbreite in der vorliegenden Planung bereits als begründeter Ausnahmefall auf 3,25 m reduziert wurde, ist eine weitere Unterschreitung der Regelabmessungen aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht zu empfehlen. Es sollte geprüft werden, ob die Breite des Randstreifens angepasst werden kann.*

ibt: Die vorhandene Fahrstreifenbreite beträgt ca. 2,75 m. Die Randstreifenbreite beträgt 0,25 m.

Die geplante Breite des Linksabbiegestreifens und des Fahrstreifens an der Stelle der Mittelinsel beträgt 3,25 m. Die zwei weiteren Fahrstreifen im Querschnitt sind mit einer Breite von 3,00 m geplant. Die Randstreifenbreite ist, wie im Bestand, mit einer Breite von 0,25 geplant.

Der Fahrstreifen auf der Südseite, Fahrtrichtung Osten, kann aus Sicht des Planers mit einer Breite von 3,00 m geplant werden, da dieses bereits eine Verbreiterung des Streifens um 25 cm darstellt. Im Bestand treten bei der Fahrstreifenbreite von 2,75 m keine Probleme auf. Der Verlauf des Fahrstreifens im Vergleich Planung zu Bestand ist identisch und nahezu gerade. Bzgl. der Schleppkurven können die Nachweise erbracht werden. Somit besteht keine Veranlassung den Fahrstreifen im Vergleich zum Bestand wesentlich zu verändern.

Außerdem ist im Ausbaubereich eine Verwindung von Einseitneigung auf Dachprofil vorhanden. Diese Verwindung wird auch in die Planung übernommen. Soweit möglich soll lediglich eine Asphaltanierung erfolgen. Einbau des Binders zum Profilausgleich und neue Asphaltdecke. Somit sollte das Ziel aus baulicher Sicht sein, die Achse in ihrer jetzigen Lage zu belassen, sodass die Profilausgleiche möglichst gering ausfallen.

Aus den genannten Gründen spricht sich der Planer dafür aus, den südlichen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,00 m + 0,25 m zu planen.

Der nördliche Fahrbahnrand wird angepasst, sodass eine Fahrstreifenbreite von 3,00 m mit einem Randstreifen von 0,50 m entsteht. Dies ist insbesondere auch

durch den geänderten Fahrstreifenverlauf, bedingt durch die Verziehungen, und den damit einhergehenden größeren Schleppkurven zu begründen.

Hinweise

- *Bankette an Landstraßen sollen gemäß den RAL, Kap. 4.2.3, S. 24 standfest ausgeführt werden. Es wird aus Gründen der Verkehrssicherheit für abkommende Fahrzeuge und zur Nutzung des Betriebsdienstes empfohlen, die standfeste Ausbildung trotz der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf $v_{zul} = 50 \text{ km/h}$ im Zuge der weiteren Planung zu berücksichtigen und darzustellen.*

ibt: Die Bankette werden standfest geplant und ausgebaut.

- *Es sind im Zuge Planung keine Leitpfosten gemäß den RAL, Kap. 7.6, S. 83 zur Führung der Verkehrsteilnehmer an der L 550 vorgesehen, welche vor allem nachts die Aufgabe der Fernführung übernehmen. Die Darstellung der Leitpfosten ist in der Entwurfsplanung zu ergänzen.*

ibt: Die Leitpfosten werden im Lageplan und im Regelquerschnitt ergänzt.

- *Im Bereich der geplanten Querungsstelle der L 550 ist kein barrierefreies Leitsystem vorgesehen. Aufgrund der Anbindung an das geplante Baugebiet Masbeck ist von einer erhöhten Frequentierung auszugehen, wobei sehbehinderte Menschen aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie des demografischen Wandels berücksichtigt werden sollten. Es wird empfohlen, die Querungsstelle gemäß den H BVA, Kap. 3.3.11, S. 65 barrierefrei zu gestalten. Die genaue Ausführung ist mit der zuständigen Behindertenvertretung abzustimmen.*

ibt: Zu dem Thema Barrierefreiheit bedarf es einer Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger. Denkbar sind Ausführungen ohne taktile Leitsysteme, wie im Außerortsbereich üblich, oder Ausführungen mit taktilen Leitsystemen als getrennte oder gemeinsame Querungsstelle.

- *Aufgrund des Anschlusses an das geplante Baugebiet Masbeck ist von einer erhöhten Frequentierung der Querungsstelle auszugehen, weshalb gemäß den RAL, Kap. 7.9, S. 84 die Anlage einer ortsfesten Beleuchtung zur besseren Erkennbarkeit von der Querungsstelle bis zum östlichen Kreisverkehr empfohlen wird. Dies verstärkt nachts den Charakter einer Orts-einfahrt, was Kfz-Fahrer beider Fahrtrichtungen (Freie Strecke und Innerorts) zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beeinflusst und somit zur Verkehrssicherheit beiträgt. Des Weiteren ermöglicht sehbehinderten Menschen erst eine ausreichende Beleuchtung nachts den Kontrast zwischen Leitsystem und Umgebungsbelag wahrzunehmen, was zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt (vgl. H BVA, Kap. 3.2.2, S. 28).*

ibt: Zu dem Thema Beleuchtung der Querungsstelle bedarf es einer Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger.

Aufgestellt:
Osnabrück, den 24. März 2026
Mo-809.011

.....
(Der Antragsteller)

.....
(Der Bearbeiter)

 **Ingenieure + Planer**
Infrastruktur und Stadtentwicklung
GmbH & Co. KG