

Höhere Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit durch zeitgemäße Standards

Ersatzbau im Rahmen der B 49 – Breitenbedarf heute und künftig



Wie ergibt sich der neue Querschnitt der Bundesstraße B 49?

Die vom Bund eingeführte Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (kurz RAA), Ausgabe 2008 definiert **Entwurfsstandards** für Autobahnen, autobahnähnlich ausgebildete Bundesstraßen (hier: B 49) und Stadtautobahnen. Entsprechend der **Netzfunktion** ergeben sich aus der Entwurfsklasse alle weiteren Entwurfsparameter.

Über die Entwurfsklasse hinaus sind gemäß RAA die **prognostizierten Verkehrsmengen** bei der Auswahl der Regelquerschnitte maßgebend:

Warum sind Standstreifen und eine 4+0-Verkehrsführung so wichtig?

Standstreifen und regelkonforme Auf- und Abfahrten sind wichtig – für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und den reibungslosen Verkehrsablauf. Standstreifen ermöglichen es, Rettungsgassen für Rettungsfahrzeuge zu bilden. Auch Verkehrsteilnehmende mit Pannen und MitarbeiterInnen vom Unterhaltungsdienst sind bestmöglich geschützt.

Mit 4+0 kann darüber hinaus der Verkehr weiterhin auf allen vier Fahrstreifen (auf einer Richtungsfahrbahn) aufrechterhalten werden, wenn größere Reparaturen anstehen, und die Bauarbeiten sind schneller und in höherer Qualität abzuschließen.

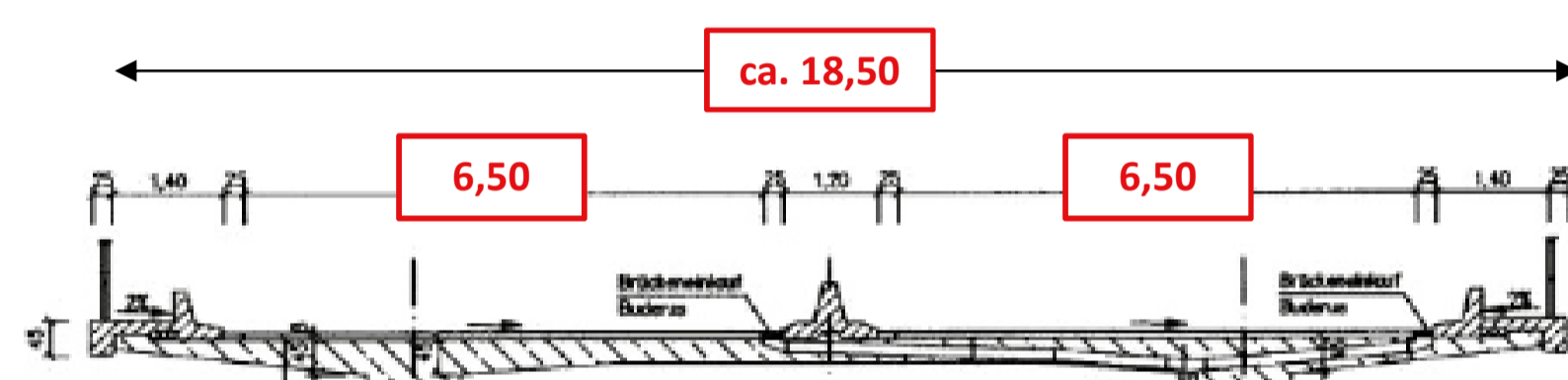


Abb. 1 – Querschnitt der heutigen B 49 – am Beispiel der Hochstraße

Die Hochstraße, die Taubensteinbrücke und die Unterführung der B 277 an der AS Dalheim haben zwar unterschiedliche Bauarten, aber eines gemeinsam: Sie besitzen lediglich einen **einteiligen Überbau**. Diese Bauwerke können deshalb nur als Ganzes und unter Vollsperrung von Teilen der B 49 abgerissen werden.

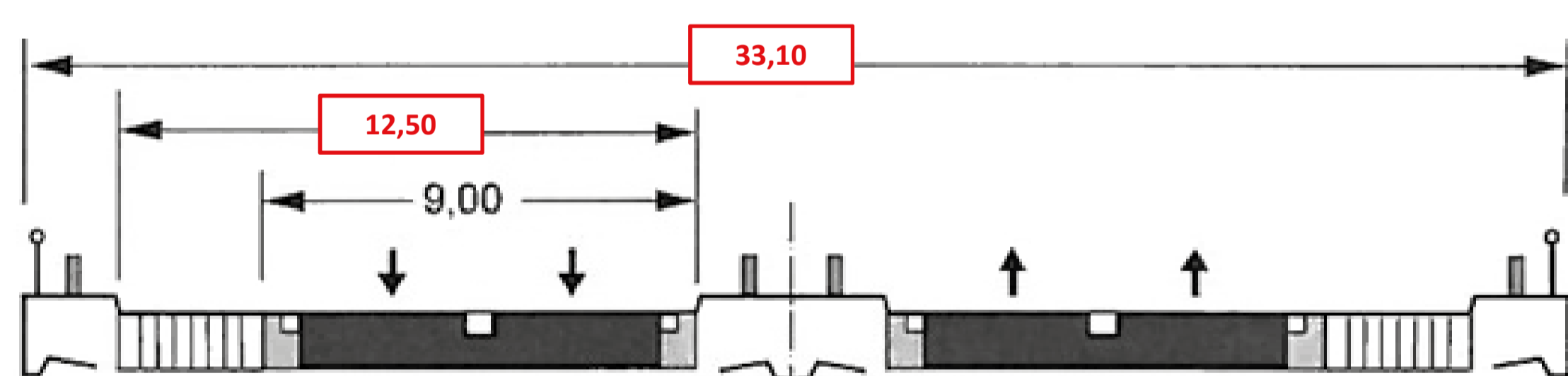


Abb. 2 – Querschnitt der B 49 / B 49n – Brücken (RQ 31B*)

Für den Ersatz der Hochstraße an Ort und Stelle wird mit einem Regelquerschnitt (RQ) des RQ 31B geplant (s. Abschnitt 4.5 der RAA). Dieser kommt in Betracht, weil für den derzeitigen Verlauf der B 49 laut Verkehrsprognosen **Verkehrsstärken von über 30.000 Kfz/24h** zu erwarten sind. Der Regelquerschnitt fällt u.a. aufgrund der zusätzlichen Standstreifen (4+0-Verkehrsführung) breiter als die heutige Hochstraße aus.

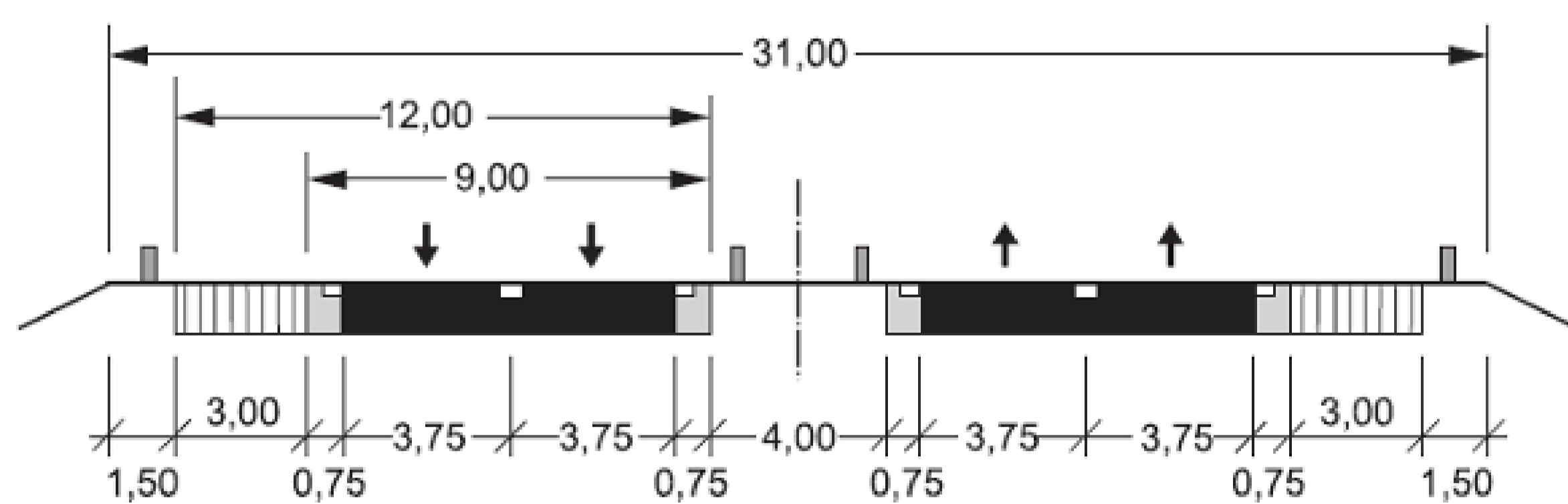


Abb. 3 – Querschnitt der B 49 / B 49n – freie Strecken (RQ 31)

Für alle freien Strecken wird aufgrund der prognostizierten **Verkehrsstärke (größer 30.000 Kfz/24h)** mit dem RQ 31 geplant (s. Abschnitt 4.4. der RAA). Auch hier sind zusätzliche Standstreifen vorgesehen (4+0-Verkehrsführung).

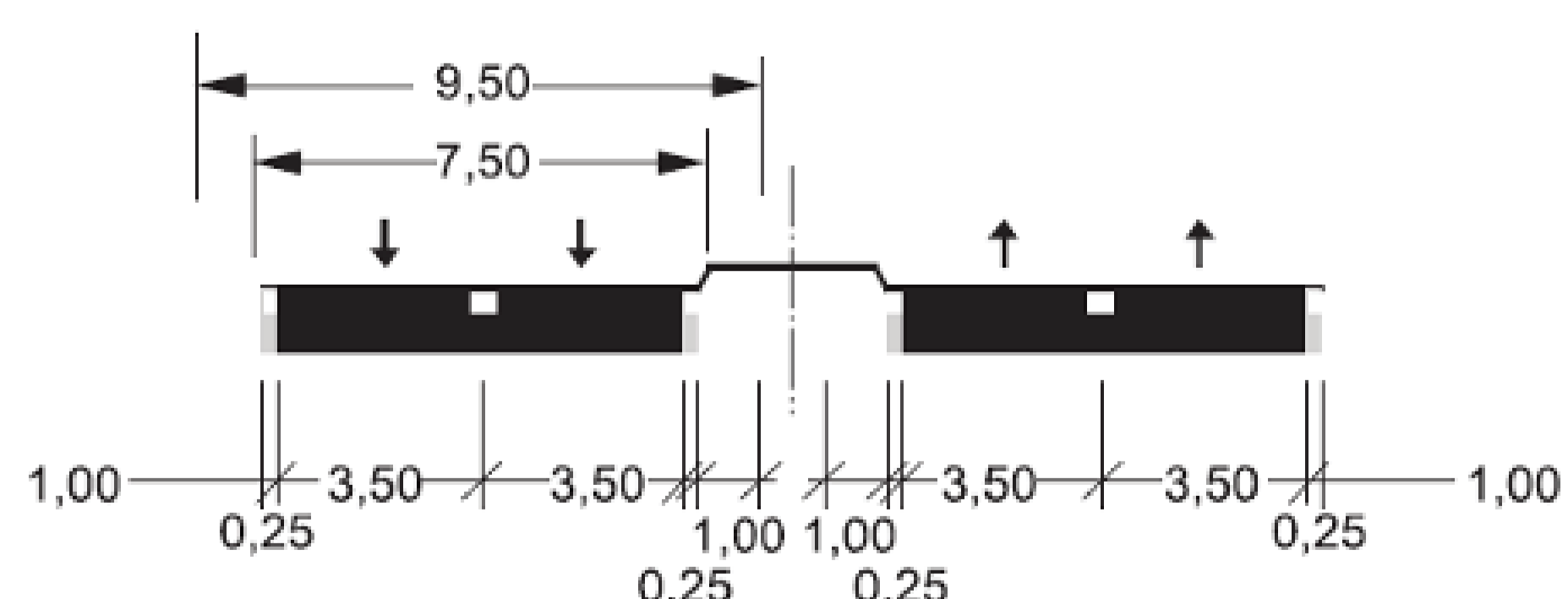


Abb. 4 – Querschnitt der B 49 / B 49n – Tunnel (RQ 31t)

Für ein mögliches Tunnelbauwerk ist gemäß RAA, Abschnitt 4.6 ein RQ ohne Seitenstreifen vorgesehen (RQ 31t). In Tunneln ist eine 4+0-Verkehrsführung **erst ab** einer prognostizierten Verkehrsstärke größer als 50.000 Kfz/24h vorgeschrieben.

Und warum im Tunnel kein Standstreifen?

In Tunnelbauwerken werden anstelle der sehr kostenaufwändigen Standstreifen Maßnahmen wie eine 24h-Videoüberwachung des Tunnels ergriffen, hierdurch kann eine sehr hohe Verkehrssicherheit und damit ein reibungsloser Verkehrsablauf auch ohne Standstreifen, bei gleichzeitiger Anordnung von Nothaltebuchten in beiden Tunnelröhren, gewährleistet werden.

Aktueller Stand: 04.11.2020

