

**Bebauungsplan Nr. 257  
am Standort Reichsstraße  
in Herne**

**Erläuterungsbericht Befahrbarkeit**

erstellt im Auftrag der

Stadt Herne

Fachbereich Umwelt und Stadtplanung

Projekt-Nr. 2017



verkehrsplanung

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius  
Dr.-Ing. Harald Blanke

Westring 25 · 44787 Bochum

Tel. 0234 / 9130-0  
Fax 0234 / 9130-200

email [info@ambrosiusblanke.de](mailto:info@ambrosiusblanke.de)  
web [www.ambrosiusblanke.de](http://www.ambrosiusblanke.de)

**Dr.-Ing. Harald Blanke  
M.Sc. M.Sc. Dennis Grinda  
Karolin Meuth**

**14. Juni 2022**

---

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. BESCHREIBUNG DER MAßNAHME.....</b>	<b>2</b>
<b>2. GRUNDSÄTZLICHE VORBEMERKUNGEN ZUR ÜBERPRÜFUNG DER BEFAHRBARKEIT VON VERKEHRSFLÄCHEN.....</b>	<b>3</b>
2.1 EINLEITUNG .....	3
2.2 BEMESSUNGSFAHRZEUGE .....	3
2.3 SCHLEPPKURVEN .....	4
2.4 BEWEGUNGSSPIELRÄUME / SICHERHEITSABSTÄNDE .....	5
<b>3. UNTERSUCHUNG DER BEFAHRBARKEIT UND FAHRGEOMETRIE.....</b>	<b>7</b>
3.1 PRÜFUNG DER AN- UND ABFAHRT VON STELLPLATZANLAGEN .....	7
3.2 PRÜFUNG DER ERSCHLIEßUNG DURCH MÜLLFAHRZEUGE .....	9
3.3 PRÜFUNG DER ERSCHLIEßUNG DURCH RETTUNGSFAHRZEUGE .....	10
<b>VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN .....</b>	<b>11</b>
<b>LITERATURHINWEISE.....</b>	<b>11</b>

## 1. BESCHREIBUNG DER MAßNAHME

In der Stadt Herne soll auf dem derzeitigen Gelände einer Sportanlage an der Reichsstraße im Herner Süden eine Entwicklung zur Wohnbebauung stattfinden. Hierzu sind Verkehrsflächen zur Erschließung innerhalb des Gebiets vorgesehen, die im Zuge des Bebauungsplans 257 hinsichtlich ihrer Befahrbarkeit untersucht werden. Abbildung 1 zeigt eine Übersicht des relevanten Bereiches. Die Kfz-seitige Erschließung erfolgt über die Reichsstraße im Osten des Plangebietes und die Bonifatiusstraße im Südwesten. Die zentrale Ost-West-Achse soll autofrei bzw. nur für Feuerwehr und Müllentsorgung zugänglich sein.

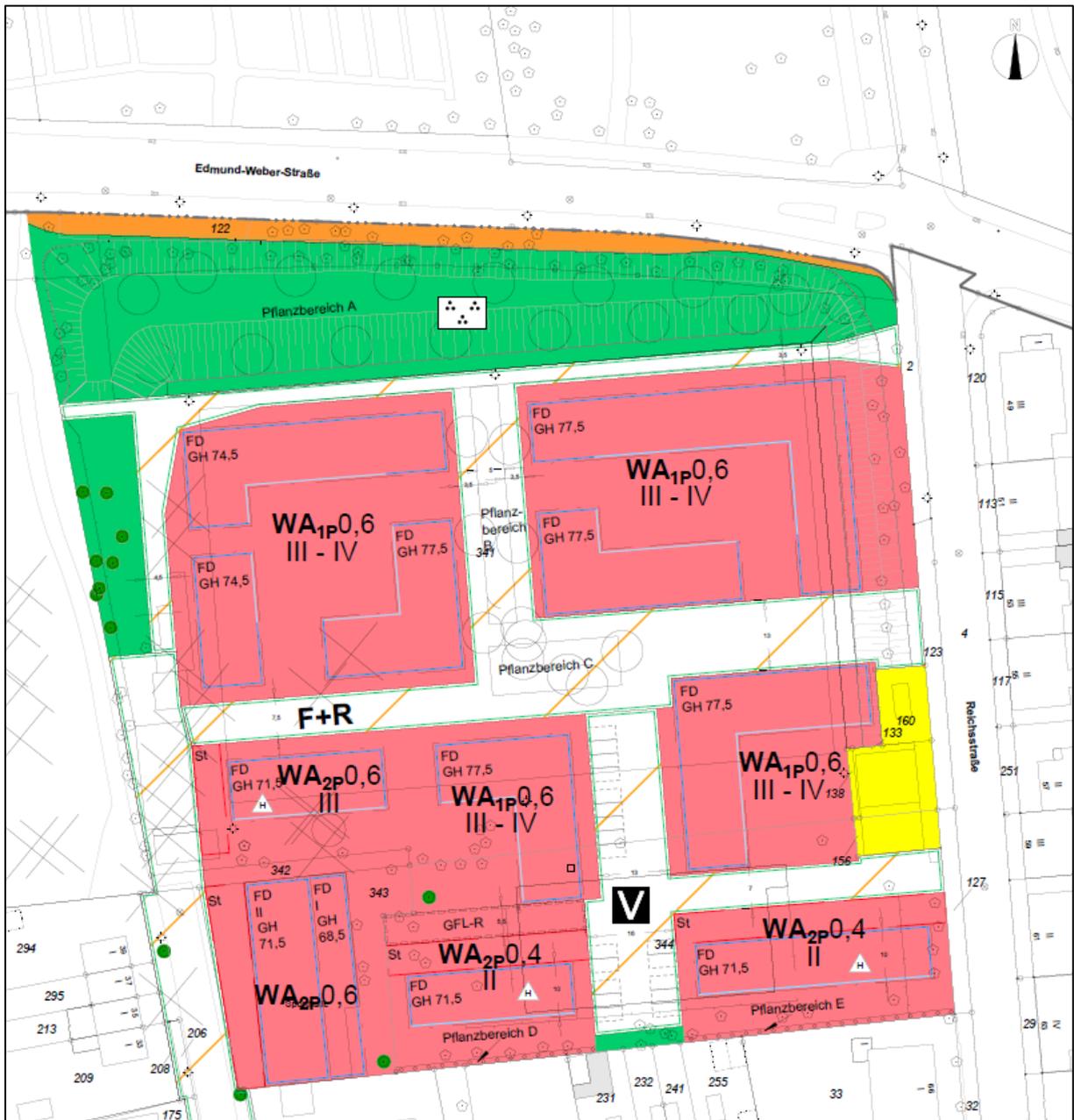


Abbildung 1 Übersicht des Entwurfes B-Plan Nr. 257 in Herne (Quelle: Stadt Herne)

## 2. GRUNDSÄTZLICHE VORBEMERKUNGEN ZUR ÜBERPRÜFUNG DER BEFAHRBARKEIT VON VERKEHRSFLÄCHEN

### 2.1 Einleitung

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat die *Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen*, Ausgabe 2020 erarbeitet. Die darin enthaltenen Schleppkurven wurden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 2/2021 vom 4. Januar 2021 eingeführt. Diese Richtlinien ersetzen die aufgehobene Sammlung *Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen*, Ausgabe 2001.

Die EAHV 93 und die EAE 85/95 wurden zwischenzeitlich von den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen*, Ausgabe 2006 (RASt 06) ersetzt. Auch für den ruhenden Verkehr liegt mit den *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs*, Ausgabe 2005 (EAR 05) ein aktuelles Regelwerk vor.

Bei der Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen sind folgende Vorgaben und Voraussetzungen zu berücksichtigen:

*„Beim Befahren einer Kurve werden die Vorderräder eines Kraftfahrzeuges jeweils auf einer, im Wesentlichen durch den Lenkradeinschlag vorgegebenen Leitlinie geführt, während sich die Hinterräder in Abhängigkeit von den Kraftfahrzeugabmessungen jeweils auf einer zur Kurveninnenseite nachlaufenden Schleppkurve bewegen. Dieser Bewegungsablauf führt zu der charakteristischen sichelförmigen Verbreiterung der überstrichenen Fläche durch die Kraftfahrzeuge bei der Kurvenfahrt.*

*Aufgrund sich ständig verändernder Fahrzeugabmessungen und den hieraus resultierenden veränderten Kurvenlaufeigenschaften wurden die vorhandenen Bemessungsfahrzeuge überprüft und angepasst. Für [...] ausgewählte Bemessungsfahrzeuge wurden zusätzlich Schleppkurvenschablonen für einfache Richtungsänderungswinkel von 40 bis 200gon erstellt. [...] Für alle anderen Fahrzeuge und auch Fahrmanöver kann mit den aktualisierten Fahrzeugabmessungen unter Zuhilfenahme von geeigneten Schleppkurvenprogrammen die Befahrbarkeit der entsprechenden Verkehrsanlage unter Berücksichtigung entsprechender Bewegungsspielräume überprüft werden.“*

### 2.2 Bemessungsfahrzeuge

*„In den Richtlinien und Empfehlungen für den Straßenentwurf werden für eine standardisierte Dimensionierung fahrgeometrischer Bewegungsräume Bemessungsfahrzeuge definiert, die zur Überprüfung von Entwurfs-elementen oder Anlagen für den fließenden und den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr herangezogen werden. Diese Bemessungsfahrzeuge repräsentieren jeweils eine bestimmte Gruppe von Kraftfahrzeugen, die sich in ihren Abmessungen nur bedingt voneinander unterscheiden.*

*Als Bemessungsfahrzeuge innerhalb der einzelnen Gruppen wurden aus dem Kollektiv diejenigen Kraftfahrzeuge einer Gruppe ausgewählt, die in ihren Abmessungen annähernd einem so genannten „85 %-Fahrzeug“ entsprechen. Durch die Auswahl dieser Kraftfahrzeuge ist gewährleistet, dass Anlagen für den fließenden und den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr nicht mit einem selten auftretenden Maximalfahrzeug bemessen werden. Hierbei ist zu beachten, dass Fahrzeuge in den ausgewählten Gruppen die maximal zulässigen Abmessungen der StVZO erreichen.“*

Im vorliegenden Fall wird auf zum einen auf das Bemessungsfahrzeug Personenkraftwagen nach RBSV 2020, zum anderen auf ein dreiachsiges Müllfahrzeug mit Nachläuferachse und 12,00 m Länge (Vorgabe Herner Entsorgungsbetriebe) zurückgegriffen.

## 2.3 Schleppkurven

*„Die von einem Kraftfahrzeug während der Kurvenfahrt überstrichene Fläche lässt sich durch die Ermittlung von Schleppkurven feststellen. Die Schleppkurven werden durch Hüllkurven begrenzt, die sich aus den maßgebenden Außenbegrenzungen der Kraftfahrzeuge und der Lage der Achsen ergeben. Die Form der Schleppkurven bzw. die Flächeninanspruchnahme während der Kurvenfahrt ist u.a. abhängig von der Lage und der Anordnung der Achsen, von der Lage der Kupplungspunkte (bei Fahrzeugkombinationen), von der Art des Anhängers sowie von den Annahmen, die für das Fahrverhalten der Fahrzeugführer getroffen werden.“*

*Neben der Wahl eines geeigneten Bemessungsfahrzeugs kommt deshalb der sinnvollen Wahl von Leitlinien für das Befahren von Straßenverkehrsanlagen besondere Bedeutung zu. Unter Leitlinien werden einfache, aus Geraden und Kreisbögen zusammengesetzte Linien verstanden, an denen ein Punkt des Kfz (Führungspunkt) entlanggeführt wird. Die den Leitlinien zugrunde liegenden Radien müssen gewährleisten, dass vorgegebene minimale Wendekreisradien nicht unterschritten werden.“*

Die alte FGSV-Sammlung *Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001* führt zwei Varianten auf, die unterschiedliche Fahrweisen bei geringen Geschwindigkeiten repräsentieren, wobei die Fahrweise 2 für Neuplanungen im öffentlichen Straßenraum nicht zugrunde gelegt werden sollte. In den *Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen, Ausgabe 2020* wird die Fahrweise 2 nicht mehr aufgeführt. Sie kann aber z.B. zur Dimensionierung von Rangierflächen und Anlieferungsbereichen herangezogen werden, da bei diesen üblicherweise außerhalb des öffentlichen Straßenraums liegenden Verkehrsanlagen im Sinne einer Flächenoptimierung davon ausgegangen werden kann, dass die Fahrzeugführer bei stehendem Fahrzeug lenken.

### Fahrweise 1:

*„Der Lenkradeinschlag erfolgt während der Fahrt. Die Abschnitte der Leitlinien mit Kreisbögen und mit Geraden werden tangential zusammengefügt, so dass sich an den Übergangsstellen kein Knick in den Leitlinien einstellt. Diese Vereinfachung ist zulässig, da die Übergangsbögen durch die schnelle Veränderung des Lenkwinkels während der Fahrt bei geringen Geschwindigkeiten vernachlässigbar klein sind. Die Außenradien entsprechen dabei den Wendekreisradien der jeweiligen Bemessungsfahrzeuge. Die Fahrzeugführer fahren zügig mit stetig zunehmendem Lenkradeinschlag in den Kreisbogen ein und verlassen ihn mit stetig abnehmendem Lenkradeinschlag.“*

### Fahrweise 2:

*„Wenn die Fahrzeugführer bei annähernd stehendem Kraftfahrzeug lenken und dann anfahren, ergibt sich in den Leitlinien ein Knick. Diese Fahrweise mit einer Lenkwinkeländerung bis zum Maximum im Stand wird durch die Annahme eines abrupten Übergangs zwischen Gerade und Kreisbogen simuliert. Daraus ergibt sich ein fahrzeugtechnisch möglicher Richtungsänderungswinkel von ca. 40 gon, bei Bussen (mit Ausnahme von Gelenkbussen) von 55 gon.“*

Das einfache Anlegen von Schleppkurvenschablonen liefert bei der Befahrbarkeitsüberprüfung nur ein ungefähres Ergebnis, da diese Schleppkurven nur für vorgegebene Radien und Standardabbiegewinkel und nur für die Vorwärtsfahrt vorliegen. Individuelle Fahrmanöver (z.B. Rückwärts- oder Wendefahrten, Bogenfolgen, Begegnungsfälle, Kollisionsprüfungen), die auf die spezielle Geometrie der Verkehrsanlage abgestimmt sind, lassen sich mit diesen Standardkurven nicht abbilden. Spezielle EDV-Programme nutzen die mit der FGSV-Sammlung untersuchten Fahrzeugdaten und Fahrparameter, um darauf aufbauend für die unterschiedlichen Bemessungsfahrzeuge beliebige Fahrmanöver simulieren zu können. Für die maßgeblichen Fahrzeuge können somit auch komplexe Schleppkurven mit einem solchen Simulations-Programm erzeugt werden, die die üblicherweise benötigten Fahr- und Manövriertflächen darstellen. Bei der Anwendung von solchen EDV-Programmen ist aber insbesondere bei der Konstruktion der Leitlinien darauf zu achten, dass vorgegebene minimale Wendekreisradien nicht unterschritten werden. Die so generierten Schlepp- und Hüllkurven basieren auf der reinen Karosseriebreite des jeweiligen Bemessungsfahrzeugs ohne Außenspiegel.

## 2.4 Bewegungsspielräume / Sicherheitsabstände

*„Grundmaße für Verkehrsräume von Kraftfahrzeugen ergeben sich aus den Fahrzeugabmessungen [...], den für die gewählten Fahrweisen erforderlichen seitlichen und oberen Bewegungsspielräumen und der bei Kurvenfahrt und beim Ein- und Ausparken zugrunde gelegten Fahrweise.“*

Nach den RAS<sub>t</sub> 06 beträgt der seitliche Bewegungsspielraum für das Begegnen, Nebeneinanderfahren und Vorbeifahren von Personen- und Lastkraftwagen sowie Bussen umseitig 0.25 m. Er kann in Ausnahmefällen (Fahren mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen) beim Begegnen von Personen- und Lastkraftwagen bzw. Linienbussen fahrzeugspezifisch auf 0.20 m bei Bussen und Lkw sowie auf 0.15 m bei Pkw reduziert werden. Zwischen den Verkehrsräumen einzelner Fahrzeuge ist zudem noch ein Sicherheitsraum mit einer Regelbreite von 0.25 m erforderlich (0.40 m bei Linienbussen). Bei Anwendung eingeschränkter Bewegungsspielräume kann dieser Sicherheitsraum beim Begegnen von Kraftfahrzeugen untereinander entfallen.

Bei Anlagen des ruhenden Verkehrs soll nach den EAR 05 der Bewegungsspielraum bei Pkw an allen Fahrzeugseiten und -kanten auf Fahrbahnen 0.25 m und auf Rampen bzw. bei der Kurvenfahrt 0.5 m nicht unterschreiten. *„Für Lkw sollen stets seitliche Toleranzen von 0.25 m und für Busse von 0.5 m berücksichtigt werden. Bei regelmäßigen Fahrzeugbegegnungen auf Fahrbahnen oder Rampen sollte zusätzlich ein Begegnungszuschlag von mindestens 0.25 m, besser 0.5 m, z.B. in Form eines Mittelleitbords, eingehalten werden.“*

*Zu festen Hindernissen, z.B. Bauwerksteilen oder zu Bäumen sind bei der Fahrzeugbewegung zusätzlich zu den Bewegungsspielräumen Sicherheitsabstände einzuhalten. Dies gilt allerdings nicht für die Ein- und Ausparkmanöver, hier werden die Bewegungszuschläge als ausreichend erachtet. Auf Fahrgassen und geraden Rampen soll ein Sicherheitsabstand von 0.25 m eingehalten werden, auf Fahrbahnen und in gekrümmten Rampen soll ein Abstand von 0.5 m nicht unterschritten werden.*

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat auf der Grundlage einer im Auftrag des BMVBW durchgeführten Forschungsarbeit die Sammlung *Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen*, Ausgabe 2001 erstellt. Die darin enthaltenen Schleppkurven wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

mit allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 27/2001 vom 6. August 2001 eingeführt und ersetzen die bisherigen Schleppkurven, wie sie in den *Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte, Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte, Ausgabe 1988 (RAS-K-1 88)*, sowie in den *Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, Ausgabe 1993 (EAHV 93)* und in den *Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, Ausgabe 1985/1995 (EAE 85/95)* enthalten sind. Die EAHV 93 und die EAE 85/95 wurden zwischenzeitlich von den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06)* ersetzt. Auch für den ruhenden Verkehr liegt mit den *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2005 (EAR 05)* ein aktuelles Regelwerk vor. In diesen beiden neueren Regelwerken der FGSV wurden die Erkenntnisse aus der FGSV-Sammlung *Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001* bereits zugrunde gelegt. Bei der Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen sind folgende Vorgaben und Voraussetzungen zu berücksichtigen:

*„Beim Befahren einer Kurve werden die Vorderräder eines Kraftfahrzeuges jeweils auf einer im Wesentlichen durch den Lenkradeinschlag vorgegebenen Leitlinie geführt, während sich die Hinterräder in Abhängigkeit von den Kraftfahrzeugabmessungen und der Fahrweise jeweils auf einer zur Kurveninnenseite nachlaufenden Schleppkurve bewegen. Dieser Bewegungsablauf führt zu der charakteristischen sichelförmigen Verbreiterung der überstrichenen Fläche durch die Kraftfahrzeuge bei der Kurvenfahrt.*

*Aufgrund der unter dem Aspekt der Harmonisierung in der Europäischen Union festgelegten zulässigen Abmessungen und Gewichte haben sich teilweise deutliche Veränderungen der geometrischen Abmessungen der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge ergeben. Wegen den daraus resultierenden veränderten Kurvenlaufeigenschaften ist die Einführung neuer Bemessungsfahrzeuge und standardisierter Schleppkurvenschablonen für den Straßenentwurf notwendig geworden. Neue Entwicklungen in der Fahrzeugtechnik legen zusätzlich eine Ergänzung der bisher in den Richtlinien und Empfehlungen der FGSV enthaltenen Bemessungsfahrzeuge um ausgewählte Fahrzeugarten nahe.*

*Die für diese neuen Bemessungsfahrzeuge ermittelten Schleppkurven bilden eine Grundlage für den Entwurf von Anlagen für den fließenden und den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr und ermöglichen, von den Regelentwürfen abweichende Lösungen auf ihre Befahrbarkeit zu überprüfen.“*

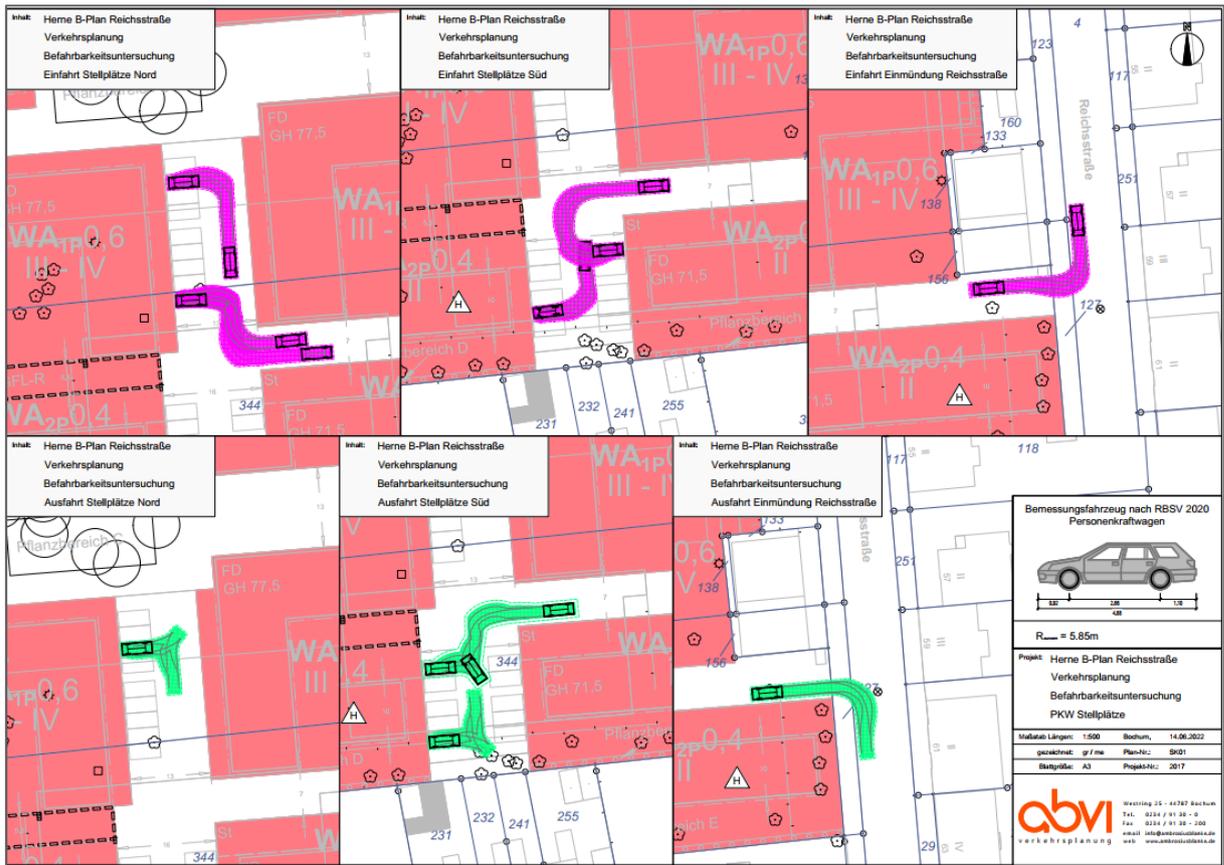
### 3. UNTERSUCHUNG DER BEFAHRBARKEIT UND FAHRGEOMETRIE

Im vorliegenden Fall wird die Befahrbarkeit der verkehrlichen Erschließungsanlagen im B-Plan Reichsstraße untersucht. Hierbei wurden für die Befahrbarkeitsuntersuchung die bei der Verkehrsplanung im öffentlichen Straßenraum allgemeingültigen Zielvorgaben verfolgt:

- Die bei der Rangierfahrt zu Grunde gelegten Wendekreisradien müssen den fahrgeometrischen Vorgaben des Bemessungsfahrzeuges entsprechen, auch wenn bei einer Rückwärtsrangierfahrt in Kauf genommen werden kann, dass die Lenkbewegung zum Teil im Stand erfolgt.
- Bei der Fahrbewegung kann zwar die gesamte Fahrgassenbreite ausgenutzt werden, die sonstigen Nebenräume (z.B. Gehwege) sollen aber von keinem Fahrzeugteil überstrichen werden.
- Die Anfahrt der Stellplätze ist in einem Zug, d.h. ohne mehrfaches Vor- und Zurücksetzen zu ermöglichen, um nachfolgende Fahrzeuge nicht länger als nötig zu behindern und zu gefährden. Bei Ausparkmanövern sind zwei Züge das gewünschte Ergebnis.
- Umseitig um die generierten Schleppkurven für das Bemessungsfahrzeug, in denen die Außenspiegel nicht enthalten sind, sind Bewegungs- und Sicherheitsspielräume vorzuhalten.

#### 3.1 Prüfung der An- und Abfahrt von Stellplatzanlagen

Geprüft wird die An- und Abfahrt der kritischen Stellplätze und Tiefgaragenzufahrten mit dem Bemessungsfahrzeug Personenkraftwagen nach RBSV 2020 (Siehe Abschnitt 2.2). Die Anfahrt des Geländes erfolgt über die östlich gelegene Reichsstraße. Die Abbildung 2 zeigt, dass eine Befahrbarkeit der Stellplätze grundsätzlich kein Problem darstellt. Hierbei wurden die fahrgeometrisch ungünstigsten Fälle überprüft. Die Anforderungen an die Fahrgassen- und Stellplatzbreiten sind nach Sonderbauverordnung NRW und ERA 05 mit 6,00 m Fahrgasse und 5,00 m Stellplatzlänge eingehalten und entsprechend in den Plandarstellungen zu berücksichtigen. Die Stellplatzmarkierung ist hierzu entsprechend anzupassen. Empfehlenswert ist zusätzlich die Einrichtung von barrierefreien Stellplätzen.



**Abbildung 2** Schleppkurven der Einfahrtsituationen mit Bemessungsfahrzeug Pkw nach RBSV 2020

### 3.2 Prüfung der Erschließung durch Müllfahrzeuge

Als Bemessungsfahrzeug für die Überprüfung der Befahrbarkeit mittels Müllfahrzeug wird in Anlehnung an das vergleichbare Projekt Fritz-Reuter-Str. in Herne ebenfalls das dortige von dem Versorgungsbetrieb AöR geforderte längere 3-achsige Fahrzeug mit Nachläuferachse verwendet. Dieses weist eine Länge von 12,00 m auf und erlaubt somit eine kritische Betrachtung der räumlichen Verfügbarkeiten anhand des ungünstigsten Falles. Abbildung 3 verdeutlicht, dass sowohl eine Durchfahrt des geplanten Geländes über die mittlere Achse aus beiden Fahrtrichtungen gegeben ist. Der Kernbereich als Verbindung der mittleren Achse mit der südlichen Stellplatzfläche weist jedoch verschiedene Engstellen auf. Hier ist eine Befahrung nur unter Verzicht der unteren drei Stellplätze und Sicherheitsabstände möglich. Die kritischen Stellen wurden mit Hilfe einer Revisionswolke dargestellt.

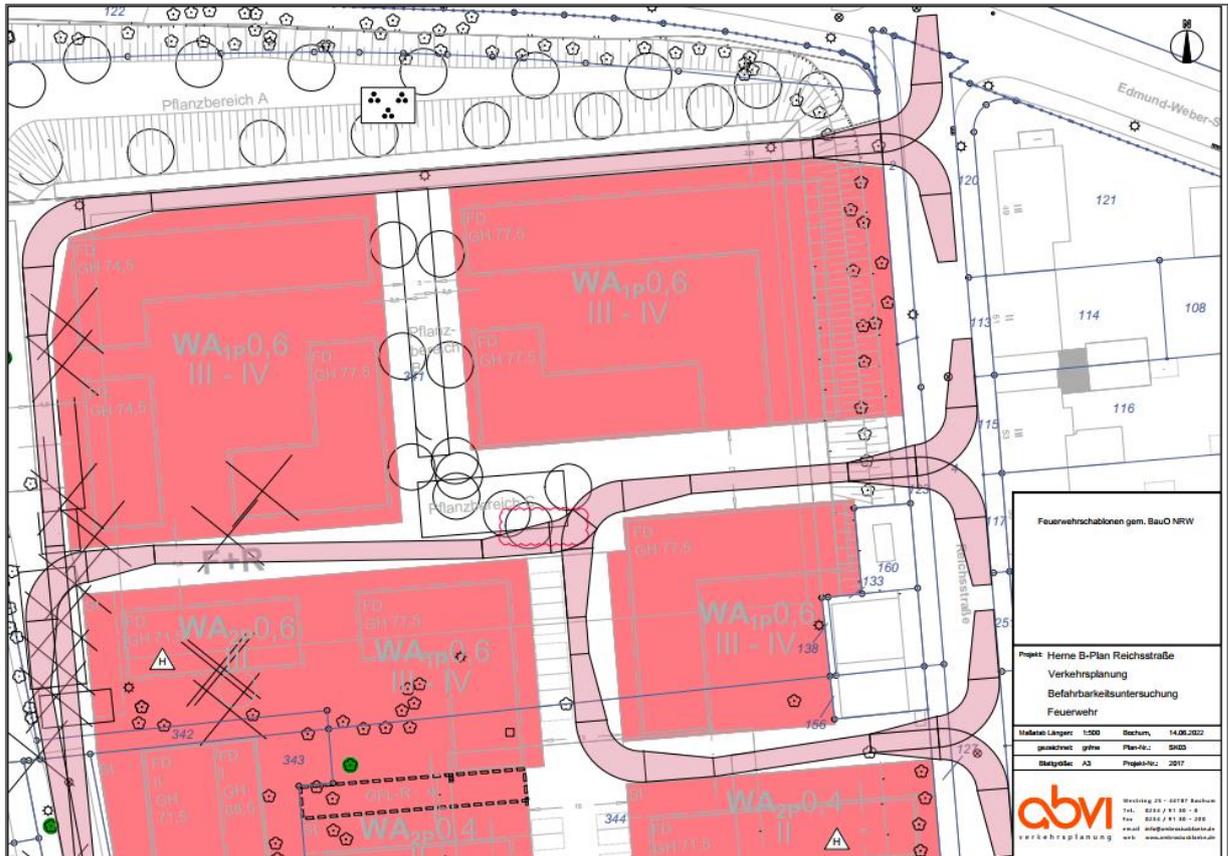


Abbildung 3 Befahrbarkeitsuntersuchung für ein Müllfahrzeug 3-achsig mit NA, 12,00 m Länge

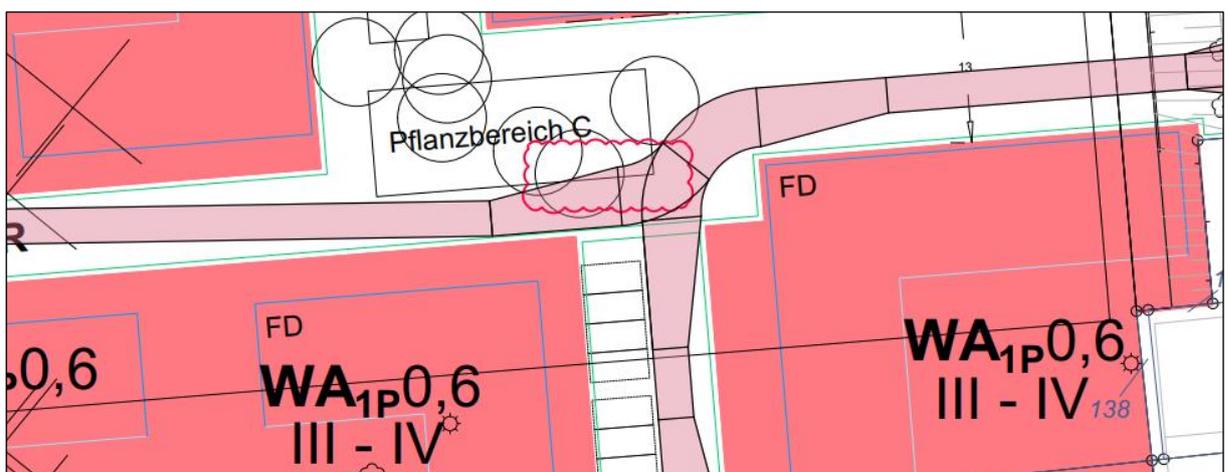
### 3.3 Prüfung der Erschließung durch Rettungsfahrzeuge

In Abbildung 4 ist die Befahrbarkeit des Neubaugebietes in Herne an der Reichsstraße mit Hilfe der Feuerwehrschaablonen gem. BauO NRW dargestellt.

Über die mittlere Verkehrsfläche ist die Befahrbarkeit mit Feuerwehrschaablonen im Bereich der geplanten Pflanzbereich C kritisch. Die südöstliche Ecke wird in der Kurvenfahrt sowohl aus horizontaler als auch vertikaler Richtung überschleppt (Abbildung 5).



**Abbildung 4** Gesamtdarstellung der Befahrbarkeitsuntersuchung mit Feuerwehrschaablonen gem. BauO NRW



**Abbildung 5** Detailausschnitt am Pflanzbereich C der Befahrbarkeitsuntersuchung mit Feuerwehrschaablonen gem. BauO NRW

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abbildung 1	Übersicht des Entwurfes B-Plan Nr. 257 in Herne (Quelle: Stadt Herne) .....	2
Abbildung 2	Schleppkurven der Einfahrtsituationen mit Bemessungsfahrzeug Pkw nach RBSV 2020 .....	8
Abbildung 3	Befahrbarkeitsuntersuchung für ein Müllfahrzeug 3-achsig mit NA, 12,00 m Länge .....	9
Abbildung 4	Gesamtdarstellung der Befahrbarkeitsuntersuchung mit Feuerwehrschaablonen gem. BauO NRW .....	10
Abbildung 5	Detailausschnitt am Pflanzbereich C der Befahrbarkeitsuntersuchung mit Feuerwehrschaablonen gem. BauO NRW .....	10

## LITERATURHINWEISE

### Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Köln

- *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, (EAR), 2005*
- *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), 2006*
- *Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen, 2021*
- *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)*
- *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VWV-StVO)*
- *BGV D29 Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge, Berufsgenossenschaftliche Vorschrift für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (BG-Vorschrift), Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW), 1997*

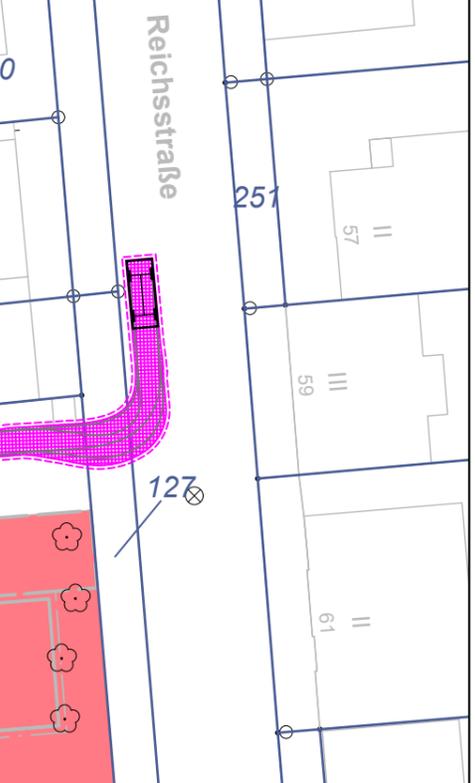
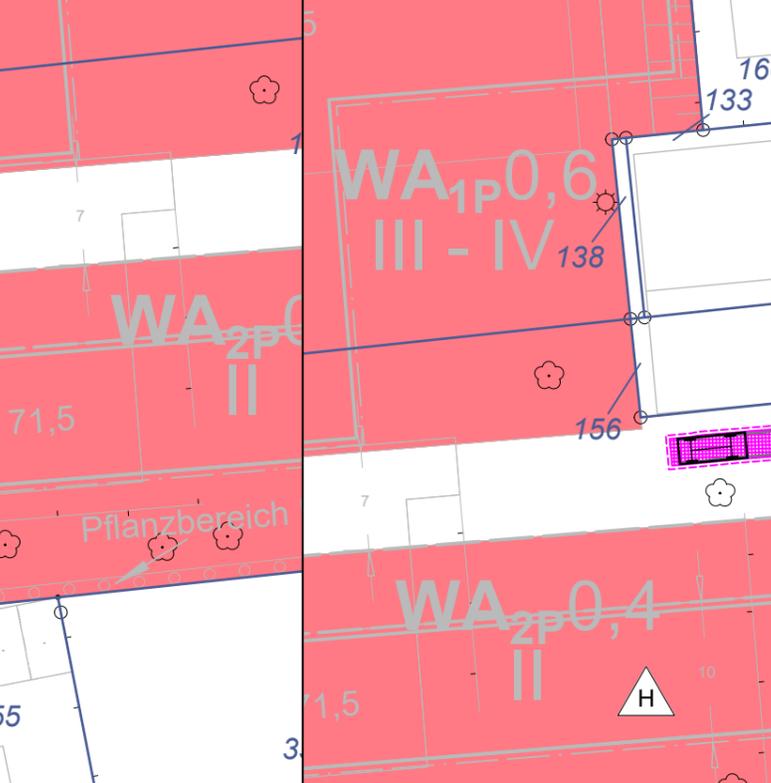
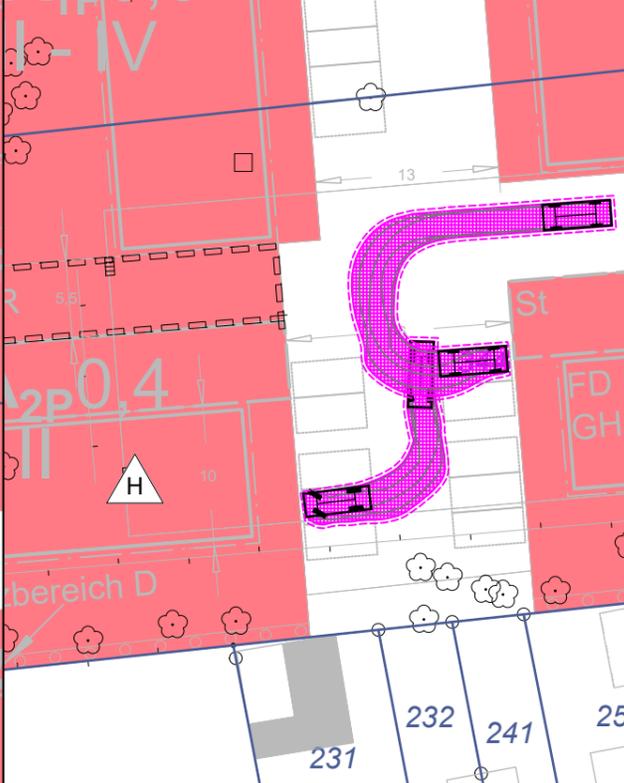
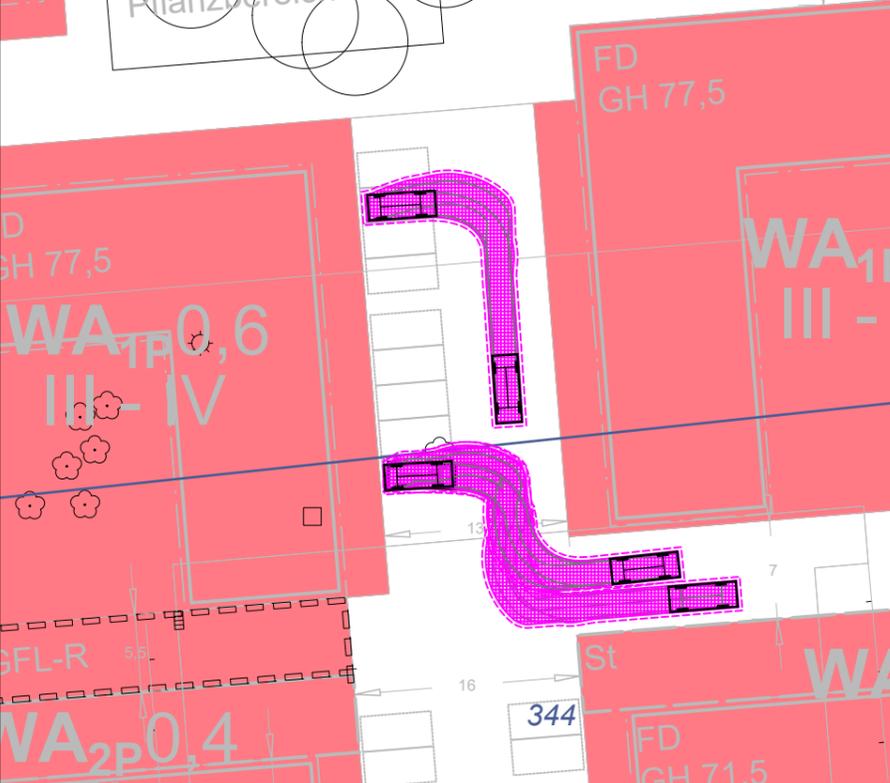
## Anhang

Befahrbarkeitsuntersuchung SK01 bis SK03

Inhalt: Herne B-Plan Reichsstraße  
Verkehrsplanung  
Befahrbarkeitsuntersuchung  
Einfahrt Stellplätze Nord

Inhalt: Herne B-Plan Reichsstraße  
Verkehrsplanung  
Befahrbarkeitsuntersuchung  
Einfahrt Stellplätze Süd

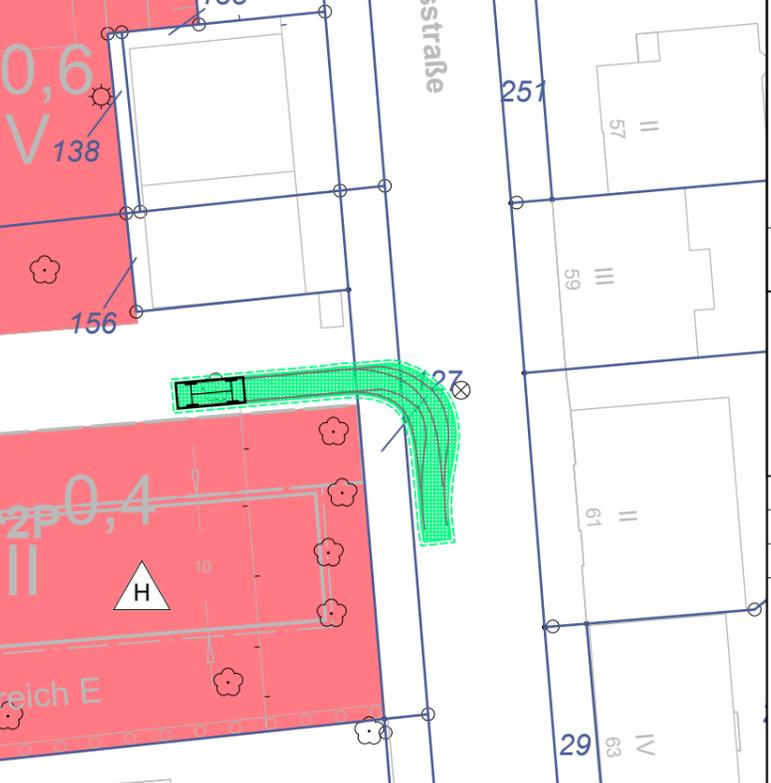
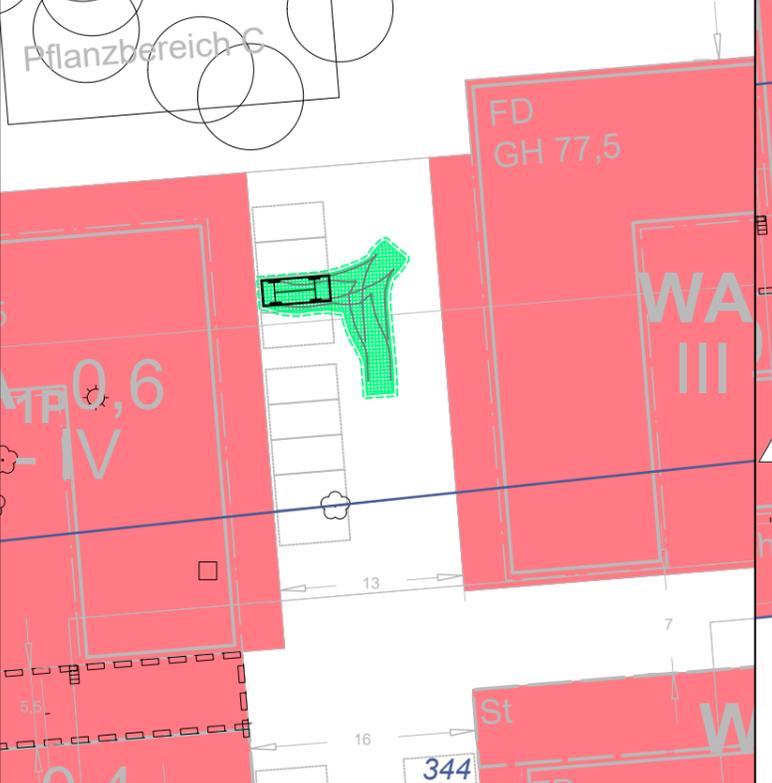
Inhalt: Herne B-Plan Reichsstraße  
Verkehrsplanung  
Befahrbarkeitsuntersuchung  
Einfahrt Einmündung Reichsstraße



Inhalt: Herne B-Plan Reichsstraße  
Verkehrsplanung  
Befahrbarkeitsuntersuchung  
Ausfahrt Stellplätze Nord

Inhalt: Herne B-Plan Reichsstraße  
Verkehrsplanung  
Befahrbarkeitsuntersuchung  
Ausfahrt Stellplätze Süd

Inhalt: Herne B-Plan Reichsstraße  
Verkehrsplanung  
Befahrbarkeitsuntersuchung  
Ausfahrt Einmündung Reichsstraße



Bemessungsfahrzeug nach RBSV 2020  
Personenkraftwagen

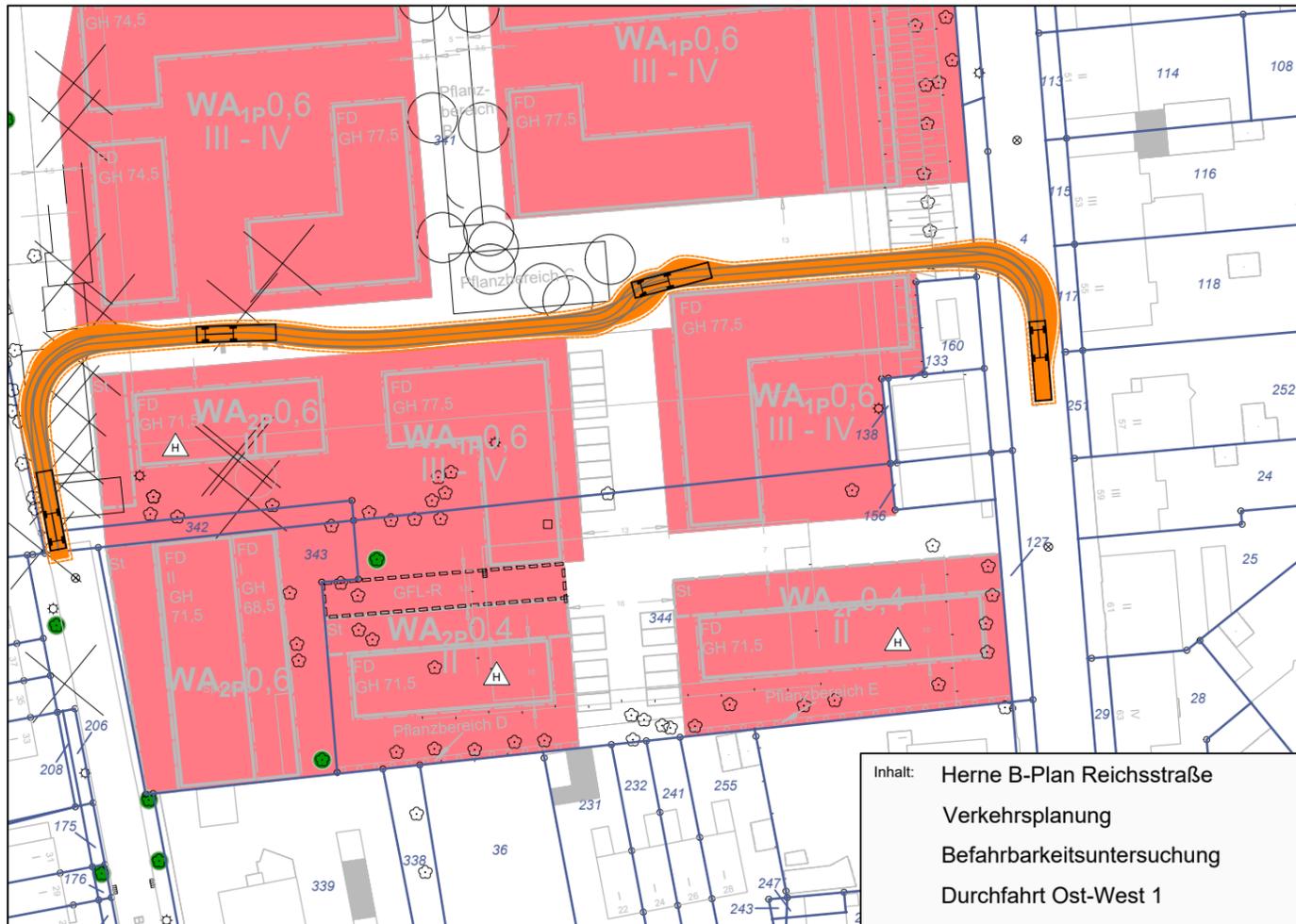
$R_{\text{ausßen}} = 5.85\text{m}$

Projekt: Herne B-Plan Reichsstraße  
Verkehrsplanung  
Befahrbarkeitsuntersuchung  
PKW Stellplätze

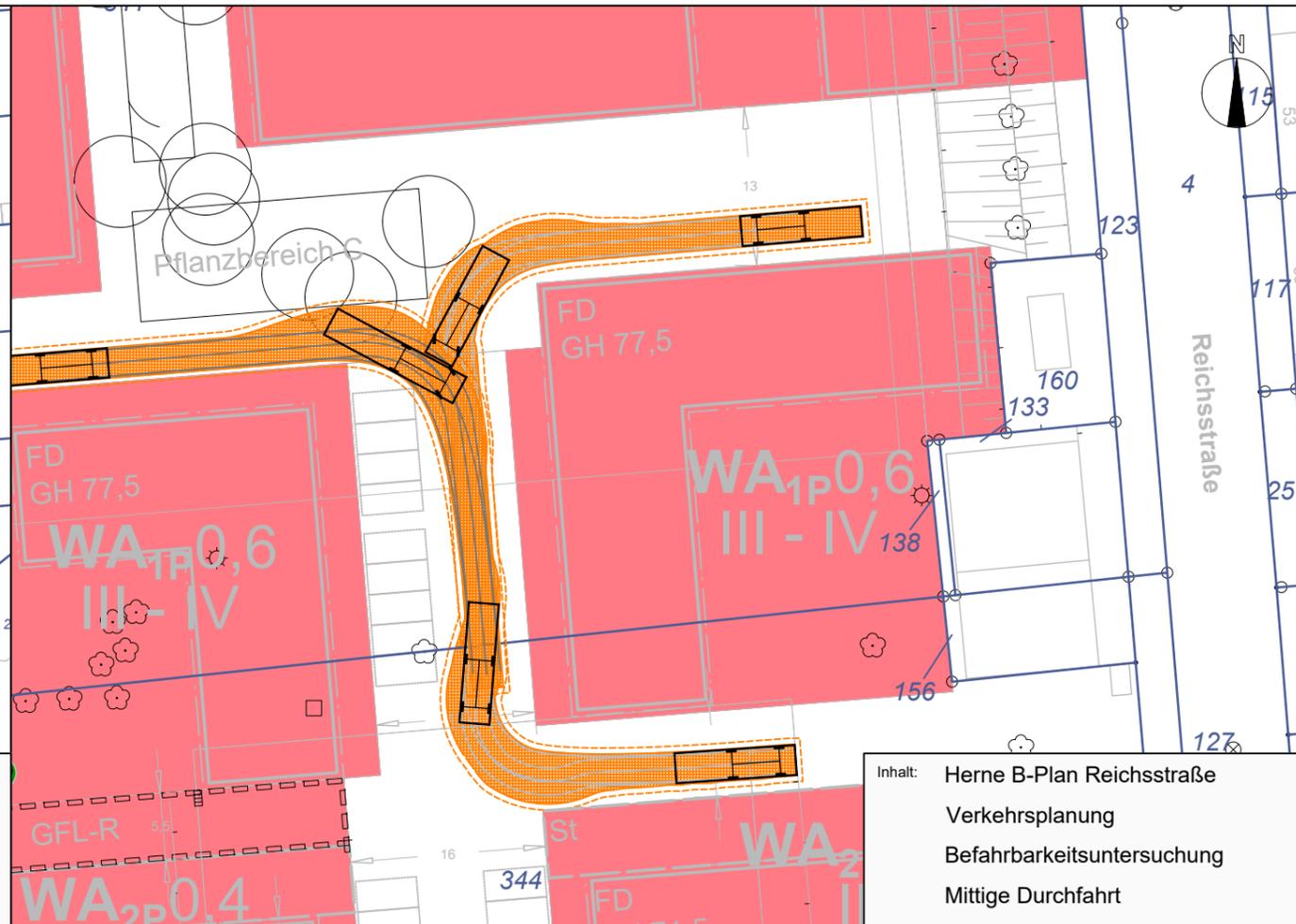
Maßstab Längen: 1:500    Bochum, 14.06.2022  
gezeichnet: gr / me    Plan-Nr.: SK01  
Blattgröße: A3    Projekt-Nr.: 2017

Westring 25 · 44787 Bochum  
Tel. 0234 / 91 30 - 0  
Fax 0234 / 91 30 - 200  
email info@ambrosiusblanke.de  
web www.ambrosiusblanke.de

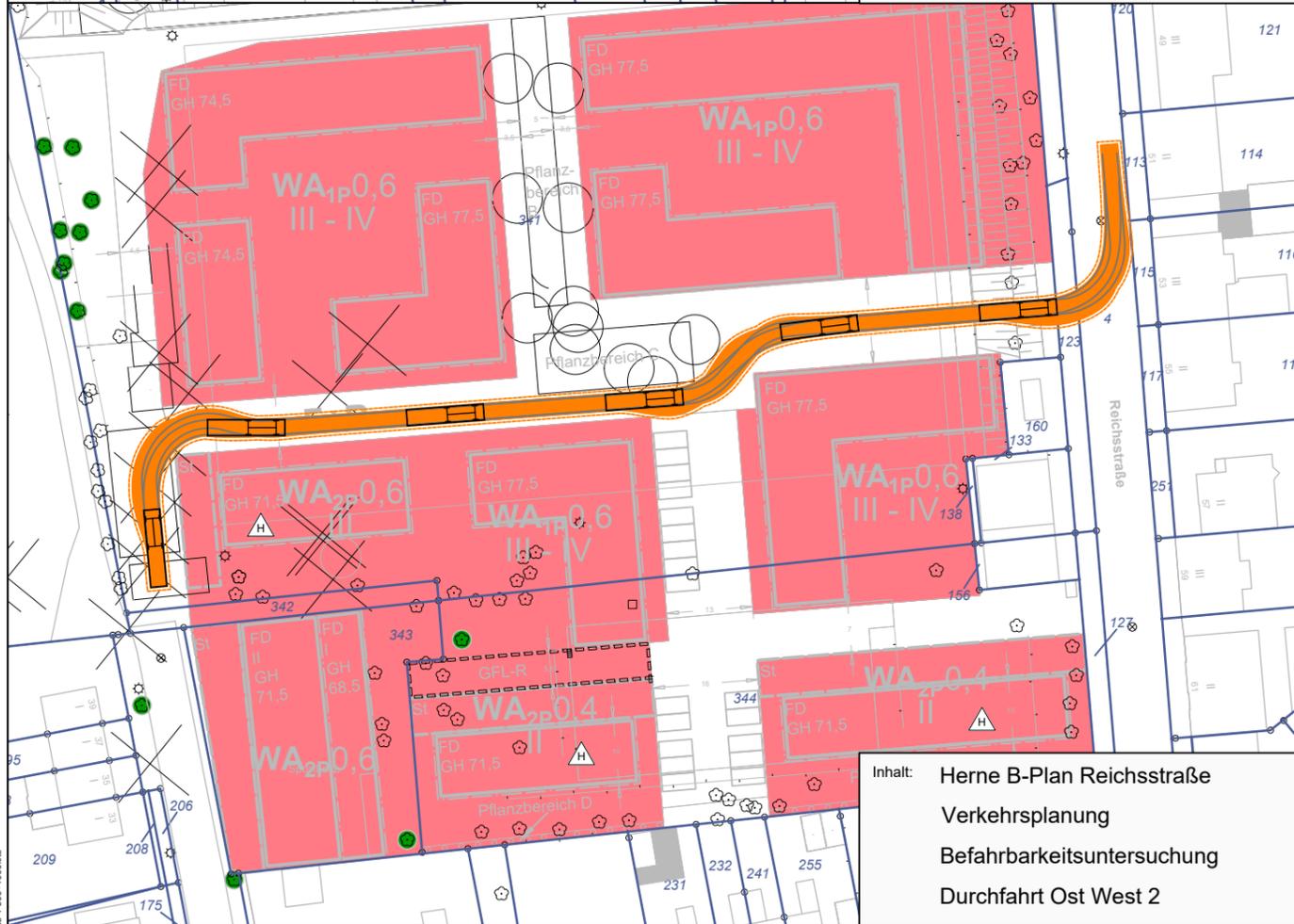
ab-1500x1000.dwg



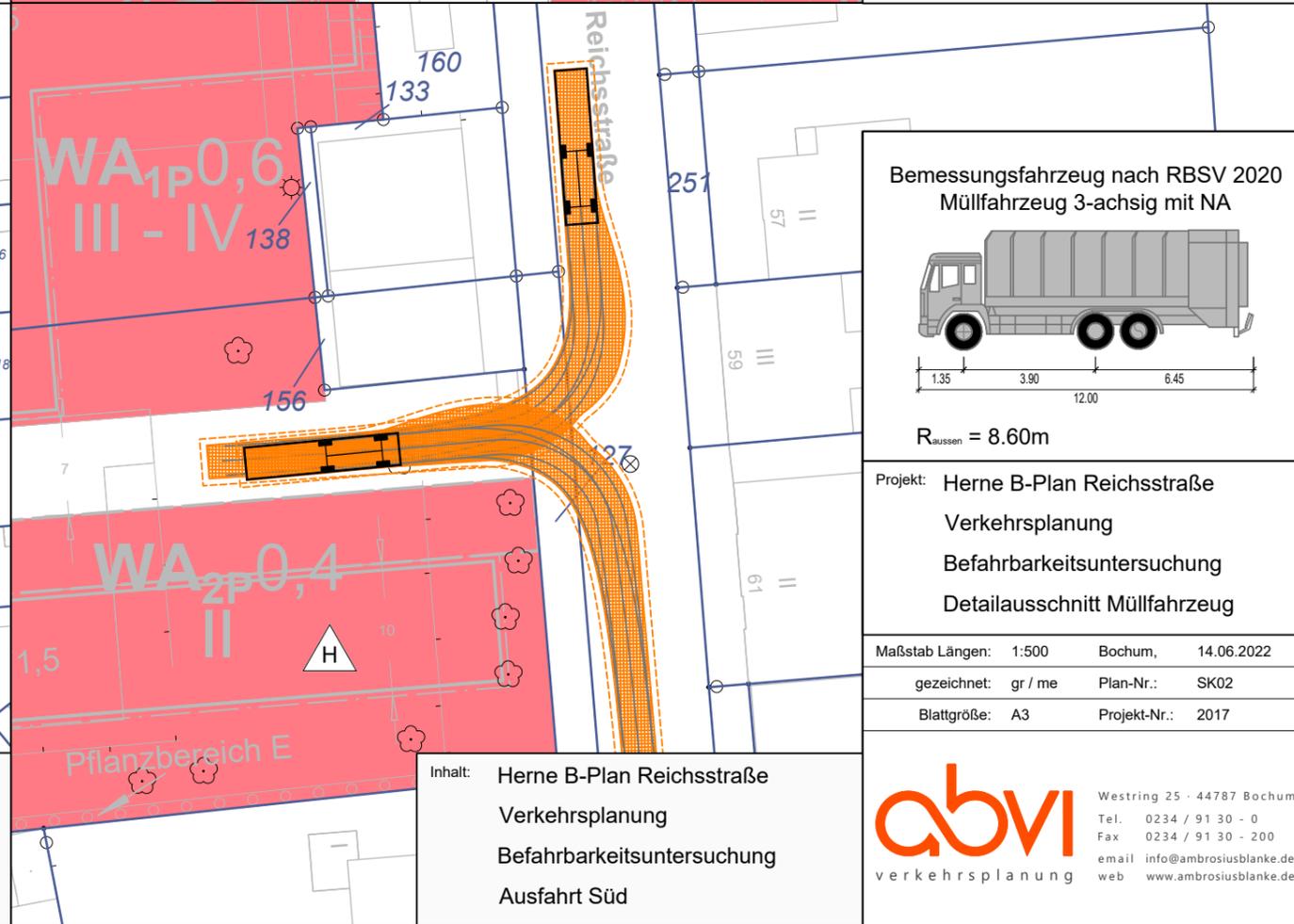
Inhalt: Herne B-Plan Reichsstraße  
 Verkehrsplanung  
 Befahrbarkeitsuntersuchung  
 Durchfahrt Ost-West 1



Inhalt: Herne B-Plan Reichsstraße  
 Verkehrsplanung  
 Befahrbarkeitsuntersuchung  
 Mittige Durchfahrt



Inhalt: Herne B-Plan Reichsstraße  
 Verkehrsplanung  
 Befahrbarkeitsuntersuchung  
 Durchfahrt Ost West 2



Inhalt: Herne B-Plan Reichsstraße  
 Verkehrsplanung  
 Befahrbarkeitsuntersuchung  
 Ausfahrt Süd

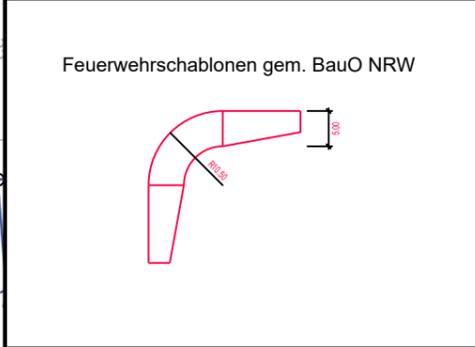
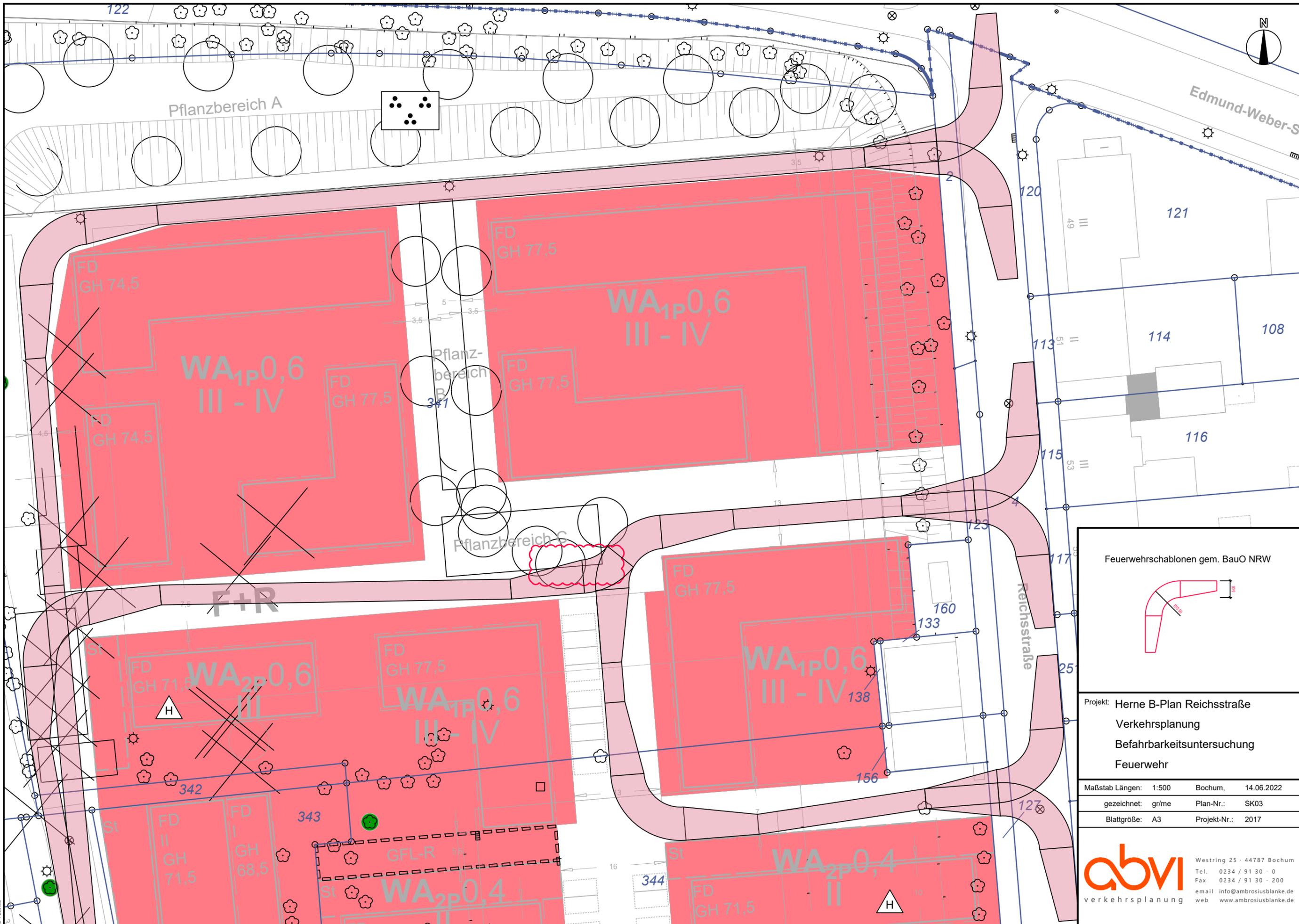
Bemessungsfahrzeug nach RBSV 2020  
 Müllfahrzeug 3-achsig mit NA

$R_{\text{ausen}} = 8.60\text{m}$

Projekt: Herne B-Plan Reichsstraße  
 Verkehrsplanung  
 Befahrbarkeitsuntersuchung  
 Detailausschnitt Müllfahrzeug

Maßstab Längen: 1:500    Bochum, 14.06.2022  
 gezeichnet: gr / me    Plan-Nr.: SK02  
 Blattgröße: A3    Projekt-Nr.: 2017

Westring 25 · 44787 Bochum  
 Tel. 0234 / 91 30 - 0  
 Fax 0234 / 91 30 - 200  
 email info@ambrosiusblanke.de  
 web www.ambrosiusblanke.de



Projekt: Herne B-Plan Reichsstraße  
 Verkehrsplanung  
 Befahrbarkeitsuntersuchung  
 Feuerwehr

Maßstab Längen: 1:500	Bochum, 14.06.2022
gezeichnet: gr/me	Plan-Nr.: SK03
Blattgröße: A3	Projekt-Nr.: 2017

**abvi**  
 verkehrsplanung

Westring 25 · 44787 Bochum  
 Tel. 0234 / 91 30 - 0  
 Fax 0234 / 91 30 - 200  
 email info@ambrosiusblanke.de  
 web www.ambrosiusblanke.de