

(bei $q < 2,5\%$)		
Mindesthaltesichtweite (m)	130m	$\geq 160m$

Tabelle 17: Gegenüberstellung der Trassierungsparameter

Die Trassenachse (Mittellage) setzt sich bis auf den Bauanfangsbereich, ausschließlich aus Bögen und Übergangsbögen zusammen. Am Bauanfang erfolgt das Ausschleifen der neuen Trasse aus dem Bestandsquerschnitt mittels einer ca. 122m langen Gerade, da hier der alte Straßenverlauf in eine Rechtskurve übergeht.

Am Bauende erfolgt das Wiedereinschleifen in den Bestandsquerschnitt mit einem Bogen $R=800m$ (und zugehörigem Übergangsbogen $A=400m$) in Linksführung. Dieser Radius liegt leicht oberhalb der RAL-Empfehlung für die EKL 3. Er wird für die Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten erforderlich. Negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf (Leistungsfähigkeit; Verkehrssicherheit) ergeben sich dadurch nicht. Der Übergang auf die folgende Gerade der Bestandsstrecke der B110 ($L_G \sim 425m$) führt gem. Bild 13 der RAL nicht zur Unausgewogenheit und liegt ebenfalls im „guten Bereich“, da der für diese Geradenlänge zulässige Mindestradius $R=450m$ überschritten wird.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Höhenmäßig kommt es auf den ersten 900m auf Grund des topografischen Geländeprofiles überwiegend zur Einschnittstrassierung bis zu 5m unter Gelände. Hier steigt das Gelände in kurzem Verlauf um ca. 10m an (im Höhensystem von ca. 13,50m NHN auf ca. 23,50 m NHN). Ab Bau km 0+900 liegt die Gradiente dann überwiegend in Dammlage. Die maximale Dammhöhe beträgt bei Bau Km 1+000 ca. 5m. Es kommen Gradientenneigungen von maximal 1,73% zur Anwendung.

Die Ausrundungsradien der Tangentenschnittpunkte liegen zwischen $H=3.200m$ und $H=61.000m$ und damit weit über den nach RAL geforderten Mindestwerten.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die räumliche Überprüfung der Überlagerung von Höhen- und Lageplanelementen hat keine Diskrepanzen in der Linienführung ergeben.

Im Verlauf der Gradiente ergeben sich 6 Höhenplanelemente (3 Kuppen- und 3 Wannenbereiche), dem gegenüber in der Lage ebenfalls 6 Kurvenelemente (1 Gerade; 3 Links- und 2 Rechtskrümmen). Es ergeben sich damit Standardraumelemente die zu einer Räumlichen Linienführung beitragen.

Die erforderliche Mindesthaltesichtweite von 130m wird im gesamten Streckenbereich eingehalten. Kritische Sichtschattenbereiche und verdeckte Kurvenbeginne sind auf Grund der großen Kuppenausrundungen nicht gegeben. Dehnung oder Stauchung von Lageplankurven haben auf Grund des gewählten Radienverhältnisses ($R/H \ll 1/10$) keine sicherheitsmindernde Wirkung. Unstetigkeiten im Fahrbahnband, wie sie sich bei der Anwendung bzw. Überlagerung oder Unterschreitung von Mindesttrassierungsparametern ergeben können, sind mit der geplanten Trassierung nicht gegeben.

Die Abfolge der räumlichen Elemente ergibt eine ausgewogene Linienführung.