

Stadt Aulendorf

Beschlussauszug

Öffentliche Sitzung des Gemeinderates vom 14.05.2018

Anwesend:

Vorsitzender

Herr Bürgermeister Matthias Burth

Gemeinderäte

Herr Bernhard Allgayer	ab 17:12 Uhr
Frau Stefanie Dölle	
Herr Pascal Friedrich	ab 17:05 Uhr
Herr Pierre Groll	
Frau Karin Halder	
Herr Ralf Michalski	
Herr Dr. Hans-Peter Reck	ab 17:02 Uhr
Herr Günter Spähn	
Herr Franz Thurn	
Herr Konrad Zimmermann	

Verwaltung

Frau Margit Zinser-Auer	Urlaub
Herr Dirk Gundel	
Frau Tanja Nolte	
Frau Karin Schellhorn-Renz	
Frau Brigitte Thoma	ab 17:15 Uhr, TOP 3

Schriftführer/in

Frau Silke Johler

Entschuldigt:

Gemeinderäte

Herr Kurt Harsch	tel. entschuldigt
Herr Oliver Jöchle	Urlaub
Herr Rainer Traub	
Frau Christine Vogt	krank

Verwaltung

Herr Hartmut Holder

**TOP 11 Kreisverkehr Schwarzhausstraße / Allewindenstraße
Vorstellung Entwurf mit Kostenschätzung
Beratung weiteres Vorgehen
Vorlage: 40/248/2018**

BM Burth begrüßt Herrn Kapitel vom Planungsbüro Kapitel.

- Die Leistungsfähigkeitsberechnung der bestehenden Lichtsignalanlage nach neuester Berechnung des Signalplaners ergibt eine QSV von A+B.
- Bei der Kreuzung handelt es sich um keinen Unfallschwerpunkt bzw. keine Unfallhäufung, so dass die Kreuzung als sicher eingestuft wird.
- Vor der Realisierung eines Kreisverkehrs müssen die Optimierungspotentiale untersucht werden. Die Linksabbieger von der Schwarzhausstraße könnten z.B. mit einem grünen Pfeil versehen werden bzw. es könnte dort eine separate Fahrspur für Linksabbieger angelegt werden. Das Signalprogramm könnte nochmals optimiert werden, wobei die Leistungsstufe A dort wohl nicht erreicht wird, so dass es bei A+B bleibt.
- Für einen Kreisverkehr wird ein Mindestradius von 35 m gefordert.
- Die Querungshilfen sind zu klein, es sind mind. 3,00 - 3,50 m in der Mittelinsel erforderlich.
- Die Mittelinsel bietet für radfahrende Kinder nicht ausreichend Platz.
- Zebrastreifen verringern die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs, entweder müssen alle Äste mit einem Zebrastreifen ausgestattet werden oder keiner.
- Die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs wird mit Stufe B eingeschätzt.
- Bei einer Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage von A-D erfolgt keine Kostenbeteiligung des Straßenbaulastträgers für einen Kreisverkehr. Da die Lichtsignalanlage mit A+B eingestuft ist, ergibt sich kein Handlungsbedarf.
- Es bleibt der Stadt überlassen, ob sie einen Kreisverkehr auf eigene Kosten beantragt und realisieren will. Das Regierungspräsidium wird sich nicht grundsätzlich einem Kreisverkehr verweigern.
- Zur Abstimmung der Ursachen für die unterschiedlichen Ergebnisse zur den Qualitätsstufen wird angeregt, die Berechnungsmodelle abzustimmen.

a) Vorstellung verkehrstechnische Untersuchung der Lichtsignalanlage

Das Büro Brennerplan wurde über das Besprechungsergebnis informiert und um Überprüfung der Berechnung und der Gründe für die unterschiedlichen Ergebnisse zur Qualitätsstufe gebeten. Zusammengefasst hat das Büro Brennerplan die unterschiedlichen Ergebnisse wie folgt begründet:

„Den beiden Untersuchungen liegen unterschiedliche Signalprogramme zugrunde. Aufgrund der zeitlichen Differenz zwischen den Jahren 2014 (Berechnung Brennerplan) und 2016 (Berechnung Wolfram) wurden abhängig vom aktuellen Stand unterschiedliche Unterlagen für die Berechnung herangezogen. Die Firma Swarco/Dambach bestätigte uns, dass nach ihrem Kenntnisstand das Signalprogramm, welches uns vorlag, zu dieser Zeit (2014) geschaltet war.

In der Zwischenzeit wurde aufgrund einer Baustelle auf der Brücke ein angepasstes Signalprogramm geschaltet.

Die Firma Wolfram hat bei ihren Berechnungen ebenso wie Brennerplan ein Festzeitenprogramm nachgebildet und dieses zusätzlich optimiert. Aufgrund des Ergebnisses unserer Berechnung (QSV F) haben wir im September 2014 bereits darauf hingewiesen, dass durch die Anpassung des Signalprogramms voraussichtlich eine Verbesserung erzielt werden kann, dies jedoch detaillierter überprüft werden muss und nicht Teil des Verkehrskonzeptes ist.

Die Untersuchung der zwei Optimierungsmöglichkeiten zugunsten des Verkehrs auf der Brücke hat gezeigt, dass hier Optimierungspotential besteht, jedoch immer zu Lasten eines anderen Verkehrsstromes. Die Variante 2 mit einem separaten Linksabbiegerstreifen hat Potential zur Verbesserung der Situation für den Verkehr auf der Brücke, da durch den separaten Linksabbiegerstreifen die maximale Grünzeit für den Verkehr aus der Schwarzhausstraße deutlich reduziert und somit den beiden Hauptrichtungen zur Verfügung gestellt werden kann. Wir gehen davon aus, dass sich die Situation auf der Brücke in der Realität auch ohne die Streichung der Kapitel 5 erwähnten gestrichenen Phase verbessert werden kann, da sich die Verkehrsteilnehmer auf der Brücke etwas anders verhalten, als es sich in der Simulation nachbilden lässt."

Die verkehrstechnische Untersuchung des Büros Brennerplan liegt der Beratungsvorlage bei.

Leistungsfähigkeit Kreisverkehr

Bei einer angestellten Vergleichsberechnung eines Kreisverkehrs an gleicher Stelle ergab sich für den Kreisverkehr die Qualitätsstufe B (guter Verkehrsfluss).

b) Vorstellung Planentwurf Kreisverkehr

Die Entwurfsplanung für einen Kreisverkehr am Knotenpunkt Allewindenstraße/Schwarzhausstraße/Hasengärtlestraße wurde mit dem Regierungspräsidium Tübingen am 27.10.2017 abgestimmt. Folgende Eckpunkte sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen:

- Für das Regierungspräsidium Tübingen kommt nur die Variante mit mindestens 35 m Durchmesser in Frage, da größere Kreisverkehrsdurchmesser bessere Eigenschaften für die Leistungsfähigkeit besitzen und zusätzlich eine geringere Abnutzung der Kreisfahrbahn durch kleinere Scherkräfte bewirken.
- Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Kreuzung mit Lichtsignalanlage wurde durch eine verkehrstechnische Untersuchung des Büros Brennerplan Anfang 2017 im Auftrag der Stadt Aulendorf überprüft. Das Ergebnis war noch ein stabiler Verkehrszustand der Qualitätsstufe D gemäß HBS 2015. Da die Kreuzung zudem unfalltechnisch unauffällig ist, besteht für den Baulastträger Land derzeit keine Notwendigkeit, den bestehenden Kreuzungsbereich baulich zu ändern.
- Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich deshalb, wie in solchen Fällen üblich, nicht direkt an den Baukosten für einen Umbau, stellt jedoch eine Beteiligung in Höhe der Kosten für eine Belagserneuerung, die durch den Bau des Kreisverkehrs hinfällig wird, in Aussicht.
- Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der Kreisfahrbahn. Radfahrer auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Brücke aus Richtung Reute werden ca. 20 m vor dem Kreisverkehr vom Radweg auf die Straße geführt. Die Breite der Fahrbahnteiler an den Übergängen für Fußgänger muss mindestens 2,00 m, besser 2,50 m betragen (Aufstellfläche für Fahrrad mit Anhänger). Die Anlage von Zebrastreifen muss mit der Verkehrsbehörde beim LRA RV abgestimmt werden.
- Die Mindestbreite für die Gehwege beträgt 2,00 m. An den Rändern der Zu- und Abfahrten im Kreisverkehr ist zusätzlich ein mindestens 1,00 m breiter baulich getrennter Schutzstreifen zwischen Fahrbahnrand und Gehweg erforderlich. Die Breite der Zu- und Abfahrten kann dafür noch etwas reduziert werden.
- Für die Mittelinsel ist eine flache, leicht erhöhte Ausführung geplant, so dass eine Sichtbeziehung der Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Die Kreisinsel ist mit Flach-/Schrägbordsteinen einzufassen. Zur Vermeidung von Schäden empfiehlt es sich hinter den Bordsteinen ein- oder mehrzeilige Pflasterstreifen zu verlegen.
- Eine Ausführung in Betonbauweise wird nicht gefordert.

Tübingen eine Vereinbarung über Ablösung, Kostentragung und Straßenunterhaltung abzuschließen. Das Regierungspräsidium ist im weiteren Verfahren zu beteiligen.

In der Gemeinderatssitzung ist darüber zu beraten und entscheiden, ob am Knotenpunkt Allewindenstraße/Hasengärtlestraße/Schwarzhausstraße ein Kreisverkehr eingerichtet werden soll.

SR Zimmermann hält die Situation für Fußgänger schwierig, weil es keinen Zebrastreifen geben wird. Es stellt einen Gefahrenpunkt dar, dass die Fußgänger grundsätzlich Vorrang haben, wenn sie queren und der Verkehr aus dem Kreisverkehr heraus halten muss. Es könnte daher auch sein, dass der Verkehrsfluss sich nicht so verstetigt wie es gewünscht ist.

BM Burth erläutert, dass Zebrastreifen nur eingerichtet werden können, wenn sie an allen vier Ausfahrten möglich sind. Die notwendigen Verkehrszahlen werden nicht erreicht. Deshalb hat Herr Kapitel an allen vier Ausfahrten eine Mittelinsel geplant.

Herr Kapitel weist darauf hin, dass die Kostenschätzung von rund 618.000 Euro ihn auch überrascht hat, er ging von der Hälfte aus.

Für BM Burth stellt sich deshalb auch die Frage, wie man weiter vorgeht. Bei rund 300.000 Euro hätte man die Maßnahme sicherlich umgesetzt. Die derzeitige Ampel ist für Fußgänger und Radfahrer die sicherere Lösung. Dies muss sicher in die Abwägung mit einfließen. Die Baustelle ist nicht gleichzeitig mit der Elektrifizierung der Südbahn umsetzbar, weil dann auch der Schienenpersonenersatzverkehr hier fließen wird.

Laut SR Groll muss die Entscheidung aufgrund der Sicherheitsproblematik gut überdacht werden. Ein Kreisverkehr ist nur vorstellbar mit Zebrastreifen. Sollte dies nicht möglich sein, sollte dann eher die Ampelschaltung verbessert werden und die Rechtsabbiegerspur auf der Brücke überprüft werden.

SRin Dölle möchte wissen, ob es bereits Gespräche wegen des notwendigen Grunderwerbs gab.

Dies verneint BM Burth.

SR Michalski verweist auf die eindeutige gesetzliche Regelung, dass der Verkehr aus dem Kreisverkehr heraus halten muss und Fußgänger an den Querungen Vorrang haben, auch wenn kein Zebrastreifen vorhanden ist. Der Verkehr wird nicht weniger, auch durch die Zuzüge. Es gibt aus seiner Sicht keine Alternative zum Kreisverkehr. Man hat bereits die Erfahrung gemacht, dass die Ampelschaltung auf Dauer nicht funktionieren wird.

SR Dr. Reck kann die unterschiedlichen Einschätzungen nicht nachvollziehen. Es waren jedem bewusst, dass die Fußgänger über die Äste des Kreisverkehrs queren müssen. Ihn interessiert das Lärmthema mehr, sein bisheriger Gedanke war, dass der Verkehrsfluss mit dem Kreisverkehr verstetigt wird und dadurch die Anwohner entlastet werden. Dies ist durch die Querungen nun offensichtlich nicht der Fall. Er fragt Herrn Kapitel nach einer Einschätzung, ob der Anfahrvorgang bezogen auf Lärm geringer werden wird.

Dies kann Herr Kapitel nicht einschätzen. Er schätzt dies tendenziell jedoch geringer ein.

SR Dr. Reck teilt mit, dass man sich von der Vorstellung, dass die Situation durch den Kreisverkehr viel besser wird, sicher verabschieden muss. Zudem muss über die Rugetsweiler Brücke diskutiert und Prioritäten gesetzt werden.

Für BM Burth hat die Brücke eine höhere Priorität als der Bau des Kreisverkehrs. Die Entscheidung über die weitere Vorgehensweise bezüglich der Brücke muss bis Februar 2019 getroffen werden, er hofft, dass ihm bis Juni alle Daten vorliegen. Die Kosten liegen vermutlich über einer Million Euro.

Der Gemeinderat beschließt einstimmig:

- 1. Die verkehrstechnische Untersuchung für die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Allewindenstraße/Schwarzhausstraße/Hasengärtlestraße wird zur Kenntnis genommen.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Optimierungsmaßnahmen aus der verkehrstechnischen Untersuchung des Büros Brennerplan mit dem Regierungspräsidium abzustimmen und die entsprechenden Kosten zu ermitteln.**
- 3. Die Entscheidung über den Bau eines möglichen Kreisverkehrs wird zurückgestellt. Die Planungen werden bis einschließlich des Sicherheitsaudits weitergeführt.**
- 4. Die Verwaltung wird beauftragt, mögliche Optimierungsmaßnahmen weiter zu untersuchen, insbesondere die Einmündung der Radwegführung vor der Lichtsignalanlage und die Rechtsabbiegerspur auf der Brücke.**

Beschlussauszüge für

Bürgermeister
 Kämmerei

Hauptamt
 Bauamt

Ortschaft

Aulendorf, den 09.08.2018

Die Übereinstimmung des vorstehenden Auszuges mit dem Original wird bestätigt.
Aulendorf, den 09.08.2018

M. Schür