

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
Am: 07.02.2017

Betreff:

Bericht über die Verkehrsschau am 05.10.2016

Anlage(n):

Mitzeichnung
TOP 1 b) Parkierungssituation GE Wasserturm
TOP 3 Markierungsplan Holzgrundstraße
TOP 4 Markierungsplan Güterbahnhofstraße

Beschlussvorschlag:

TOP 1: Kenntnisnahme.
TOP 2: Kenntnisnahme.
TOP 3: Kenntnisnahme.
TOP 4: Kenntnisnahme.
TOP 5: Kenntnisnahme.

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	07.02.2017	

Beteiligung extern

Polizeipräsidium Ludwigsburg
Kreisverkehrswacht
ADAC Württemberg

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Verkehrsschau am 05.10.2016

Beginn: 15.00 Uhr
Ende: 17.45 Uhr

Teilnehmer:

Herr Erster Bürgermeister Allgaier
Herr Bürgermeister Gütler
Herr Stadtrat Ergenzinger, CDU
Herr Stadtrat Müller, SPD
Herr Stadtrat Holzscheiter, Freie Wähler
Herr Bender, Polizeipräsidium Ludwigsburg
Herr Weber, Kreisverkehrswacht Ludwigsburg
Herr Fräsch, ADAC Württemberg
Herr Kübler, Fachbereich 8
Herr Maisenhölder, Fachbereich 9
Herr Zangl, Fachbereich 4
Herr Kröner, Fachbereich 4
Frau Hartleb, Fachbereich 4 - Protokoll

Entschuldigt waren:

Frau Oberbürgermeisterin Keck
Herr Iniec, Polizeirevier Kornwestheim
Frau Maggi, Straßenbauverwaltung
Feuerwehr Kornwestheim

Top 1 Straßenverkehrsrechtliche Einzelfälle

1 a) Parkierung Kreuzung Villeneuvestraße / Pflugfelder Straße

Die Kreuzung Villeneuvestraße / Pflugfelder Straße ist mittels einer Verkehrsinsel in Form eines Dreiecks geteilt. Auf der Nordseite ist auf Bitten des Busunternehmens in 2014 ein absolutes Halteverbot aufgestellt worden. An der Westseite entlang der Villeneuvestraße gilt ein absolutes Halteverbot mit der zeitlichen Begrenzung auf die Zeit Montag bis Freitag zwischen 07.00 und 18:00 Uhr.

Nach der Auskunft der Polizeidirektion handelt es sich um keinen Unfallschwerpunkt. Insgesamt kam es seit 2012 zu sieben Unfällen, wobei lediglich zwei Unfälle dem Bereich "Kreuzen" zuzuordnen sind, einer dem Längsverkehr und vier dem ruhenden Verkehr. Die Kreuzung ist wiederholt Thema von Bürgerbeschwerden. Die jüngste Anregung vom Juli dieses Jahres führt eine sehr unübersichtliche Verkehrssituation auf, es wird eine stärkere Kontrolle gefordert und die Einrichtung eines Kreisverkehrs gefordert. Die Realisierung eines solchen ist im Hinblick auf die aktuelle Finanzplanung der Stadt Kornwestheim in den folgenden Jahren nicht möglich.

Der Vollzugsdienst führt regelmäßige Kontrollen durch. Er schlägt als Lösungsansatz eine einheitliche Regelung der der Verkehrsinsel mit einem Halteverbot vor.

Vorschlag:

Die Straßenverkehrsbehörde empfiehlt, auf der Südostseite Verkehrszeichen 283 (absolutes Halteverbot) in Verbindung mit Zusatzzeichen "Mo - Fr 07:00 - 18:00 Uhr" aufzustellen.

Protokoll:

Herr Holzscheiter regt an, die zeitliche Begrenzung des Halteverbots auf das Wochenende auszudehnen.

Herr Allgaier schlägt vor, nach einer Testphase von 5 - 6 Monaten könne erneut über eine Ausdehnung des Halteverbots entschieden werden.

Beschluss:

Die Teilnehmer schließen sich einstimmig, dem Vorschlag der Straßenverkehrsbehörde an.

1 b) Parkierung am Wasserturm

Bereits mehrfach ging von Seiten der Bürgerschaft und des Gemeinderats der Hinweis ein, dass die Straßenfläche vor dem Wertstoffhof in der Straße "Am Wasserturm" negativ durch eine wilde Parkierung auffällt und der Zugang zur Einrichtung des Landkreises nur schwer möglich ist. Das Gebiet ist geprägt durch die ansässigen Gewerbebetriebe, unter anderem einem Baugewerbe und einer Autowerkstatt.

Der Vollzugsdienst kontrolliert in regelmäßigen Abständen die öffentliche Straße hinsichtlich unerlaubter Sondernutzung durch Anhänger, nicht zugelassene Fahrzeuge oder Container. Ziel ist es, den Gewerbetreibenden die Parkmöglichkeiten nicht gänzlich durch ein Halteverbot zu nehmen, sondern eine zulässige Parkierung zu erhalten, welche keine Behinderungen mit sich bringt.

Vorschlag:

Die Straßenverkehrsbehörde schlägt vor, die Abteilung Stadtplanung mit der Planung einer geordneten Parkierungsmarkierung zu beauftragen und das Parken auf diese Flächen zu beschränken mit Verkehrszeichen 314 ("P") in Verbindung mit dem Zusatzzeichen 1053-30 ("Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt").

Protokoll:

Herr Kübler merkt an, dass bei der Markierung des Wenderadius der Lkw's berücksichtigt werden muss. Aufgrund der Markierung werden Parkplätze wegfallen.

Herr Allgaier teilt in diesem Zusammenhang mit, das Verfahren diesbezüglich zu verändern. Reine verkehrsrechtliche Anordnungen sollen grundsätzlich aus den technischen Gremien herausgenommen werden.

Beschluss:

Die Teilnehmer stimmen dem Vorschlag zu und empfehlen der Straßenverkehrsbehörde die Umsetzung. Die Abteilung Stadtplanung wird mit der Erstellung eines Parkierungsplans beauftragt. Der Plan wird der AUT-Vorlage beigelegt.

1 c) Fernbushaltestelle Bahnhofstraße – Geschwindigkeit

Seit Mai 2016 befindet sich die Fernbushaltestelle der Firma Flixbus in der Bahnhofstraße. Insgesamt 19 Linien nutzen den Kornwestheim Standort und er wird sehr gut angenommen. Im Vorfeld wurde durch den Fachbereich Tiefbau und Grünflächen eine Busbucht eingerichtet.

In der Praxis entwickelte sich in den vergangenen Wochen jedoch ein Problem. In der Regel erfolgen der Zugang und die Beladung der Busse auf Seiten des Gehwegs. Ist der Andrang jedoch groß, sind der Fahrer und die Fahrgäste gezwungen, das Gepäck auf der Straßenseite einzuladen. Da in der Bahnhofstraße die gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gilt, führt dies regelmäßig zu gefährlichen Situationen.

Im Rahmen einer Verkehrsrundfahrt ordnete die Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit dem Polizeipräsidium gemäß § 45 Abs. 1 b) bzw. Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung eine vorläufig mobile Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an.

Vorschlag:

Die Straßenverkehrsbehörde empfiehlt, entsprechend der mobilen Beschilderung, Verkehrszeichen 274-30 (30km/h) im Bereich zwischen Bahnhofstraße Haus Nr. 78 und dem Beginn der Parkbucht, gegenüber Stammheimer Straße Haus Nr. 10, fest zu installieren.

Protokoll:

Herr Stadtrat Ergenzinger erkundigt sich, warum die Parkbucht des Flixbusses nicht breiter gebaut wurde. Damit hätte man die jetzt geschaffene Gefahrensituation umgehen können.

Herr Maisenhölder informiert, dass die Lage der Baumscheiben einen breiteren Ausbau verhindert hätten und man sich an den vorgeschriebenen Maßen für Bushaltestellen orientierte.

Herr Stadtrat Müller regt an die Distanz der Zone 30 auszudehnen, um die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf die Reduzierung hinzuweisen.

Herr Bender weist daraufhin, dass die vorgeschlagene Distanz ausreicht. Eine Erweiterung ist nicht sinnvoll, da die Notwendigkeit einer Reduzierung nicht mehr erkannt wird.

Herr Kröner stellt die Frage, ob es möglich ist, dass der Bus wie die Linienbusse die Warnblinkanlage setzen könnte und der Verkehrsteilnehmer somit in Schrittgeschwindigkeit an dem Bus vorbeifährt.

Herr Weber merkt an, dass die Regelung der reduzierten Geschwindigkeit bei angeschaltetem Warnlicht entsprechend der StVO nur für Linienbusse eingesetzt werden darf.

Herr Allgaier, Herr Maisenhölder und Herr Gütler informieren weiterhin über die Errichtung eines Bushalteshäuschens, der Aufstellung von Bänken und der Anbringung einer Markierung.

Beschluss:

Die Kommission empfiehlt der Straßenverkehrsbehörde einstimmig die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h.

1 d) Mörikestraße - Frage der Ausweisung einer Einbahnstraße

Im Rahmen der Informationsveranstaltung über die angedachten Änderungen der Parkraumbewirtschaftung wurde von den Anliegern der Mörikestraße angeregt zu prüfen, inwiefern in der Mörikestraße nicht eine Einbahnregelung durchgesetzt werden könnte. Zur Begründung brachte der Anwohner vor, eine Einbahnregelung wäre wünschenswert, da die betroffene Straße recht schmal sei und "Begegnungsverkehr eine größere Herausforderung für die Betroffenen darstelle".

Prüfung:

Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Bei Einführung einer Einbahnstraßenregelung sind auch die verkehrlichen Auswirkungen auf benachbarte Straßen zu berücksichtigen.

Straßenverkehrsbehörde und Polizei haben inzwischen die Situation überprüft; es ist keine Notwendigkeit erkennbar, in der Mörikestraße eine Einbahnregelung einzuführen. In Tempo-30-Zonen ist die Fahrbahn regelmäßig so schmal, dass Begegnungsverkehr nicht möglich ist; die Autofahrer müssen eine Lücke nutzen oder ggf. zurückfahren. Dies scheint insbesondere auch in der Mörikestraße problemlos möglich, da es sich hier um nur kurze Streckenabschnitte handelt und dient letztendlich der Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsberuhigung.

Vorschlag:

Von der Einrichtung einer Einbahnstraße in der Mörikestraße abzusehen.

Beschluss:

Die Kommission schließt sich einstimmig dem Verwaltungsvorschlag an, in der Mörikestraße von der Einrichtung einer Einbahnstraße abzusehen, da es dafür aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht keine besondere Begründung gibt.

TOP 2 Überprüfung der Signalanlagen im Stadtgebiet

Untersuchung der Signalanlagen

Sachdarstellung und Begründung:

Die Überprüfung der Signalanlagen im Stadtgebiet resultiert aus einem Ideenvorschlag des FB 9 im Rahmen der strategischen Steuerung, Kachel Nr. 3.

Im Verkehrsraum der Stadt Kornwestheim befinden sich 31 Signalanlagen:

- 17 Ampelanlagen regeln den Verkehr in den Knotenpunkten
- 10 Ampelanlagen regeln ausschließlich den Fußgängerverkehr
- 4 Ampelanlagen, die sogenannten „Alles-Rot-Ampeln“, regeln die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs.

Drei von diesen Geschwindigkeit regelnden Ampelanlagen sind gleichzeitig signalisierte Fußgängerüberwege. Die „Alles-Rot-Ampel“ entsprechen nicht mehr den gesetzlichen Vorschriften und müssen zwingend umgebaut werden. Die Umbaukosten für die „Alles-Rot-Ampeln“ auf Dauergrün bei einhalten der Richtgeschwindigkeit, belaufen sich auf rund 9.600 Euro. Für die Erneuerung der Technik bei der Fußgängersignalanlage K48 Neckarstraße/Goerdelerstraße fallen Kosten in Höhe von 5.000 EUR an. Beim Weiterbetrieb der Signalanlagen fallen demnach Kosten von insgesamt rund 14.600 EUR an.

„Alles-Rot-Ampel“ rechtlich unzulässig

Definition „Alles-Rot-Ampel“:

In der Ruhestellung zeigt die Ampelanlage an allen Signalgebern „rot“. Über entfernt liegende Detektoren oder an den Masten angebrachte Anforderungsgeräte für Fußgänger kann die Grünphase angefordert werden. Die Umschaltung erfolgt hier in der Regel sofort, da nach längeren Rotzeiten keine Zwischenzeiten mehr abgewartet werden müssen. Annähernde Fahrzeuge können ohne zu verzögern den Knoten passieren, schnellere Fahrzeuge (als 50 km/h) müssen jedoch ihre Geschwindigkeit reduzieren.

Im Zuge der Dienstbesprechung Straßenverkehrsordnung (StVO) des Regierungspräsidiums Stuttgart mit den Straßenverkehrsbehörden im Regierungsbezirk am 21.10.2015 erklärt das Regierungspräsidium diese Ampelschaltung für rechtlich unzulässig.

Es wird auf die Expertise des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 14.05.2008 verwiesen, welche sich auf § 45 Abs. 9 StVO beruft. Diese Einschätzung wird auch von Seiten des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg geteilt.

„Alles-Rot-Ampeln“ dürfen nicht als Verkehrsbremse zur Geschwindigkeitsregelung eingesetzt werden. Sie dienen damit nicht wie erforderlich der Steuerung von Verkehrsströmen, sondern beschränken die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs und können das Verhalten der Verkehrsteilnehmer negativ beeinflussen.

Betriebs- und Stromkosten

Der Stromverbrauch für die 31 Signalanlagen liegt bei jährlich rd. EUR 20.000. Darüber hinaus fallen jährlich rd. EUR 80.000 Betreiberkosten durch bestehende Wartungsverträge an.

Untersuchung der Signalanlagen

Im Zuge der Haushaltskonsolidierung wurden alle Fußgängersignalanlagen sowie die „Alles-Rot-Ampeln“ im Stadtgebiet auf der Grundlage verkehrsplanerischer Rahmenbedingungen (zulässige Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsstärke, Lkw-Anteil, etc) auf ihre Notwendigkeit, Sinnhaftigkeit und rechtliche Zulässigkeit geprüft und von den Abteilungen Tiefbau, Stadtplanung, der Straßenverkehrsbehörde und dem Vertreter der Polizeidirektion nachfolgend aufgeführte Empfehlungen erarbeitet:

- Von den 10 überprüften Fußgängersignalanlagen im Stadtgebiet sind 5 Anlagen (K41 und K42 - Lindenstraße, K43 - Hornbergstraße, K44 - Rechbergstraße, K48 - Neckarstraße) grundsätzlich verzichtbar und können entsprechend zurück gebaut werden.
- Im Bereich von K41 sollte aufgrund der Straßenraumbreite eine Mittelinsel errichtet und so ein sicheres Queren für Fußgänger ermöglicht werden. Bei K42, 43, 44 und K48 ist die Anlage einer Mittelinsel aufgrund der Straßenraumbreite weder möglich noch erforderlich.
- Der Rückbau der Alles-Rot-Ampeln K50, K51 und K52 (Th.-Heuss-Straße) sowie von K53 (Neckarstraße) ist aus rechtlichen Gründen zwingend erforderlich. Eine Umrüstung der Alles-Rot-Ampeln z.B. in eine Fußgängersignalanlage ist nicht erforderlich.
- Im Bereich von K50, K51 und K53 sollte aufgrund der Straßenraumbreite eine Mittelinsel errichtet und so ein sicheres Queren für Fußgänger ermöglicht werden.
- Eine Temporeduktion z.B. in der Lindenstraße auf der Grundlage der Vorschläge des Lärmaktionsplans wirkt sich positiv auf die Sicherheit der querenden Fußgänger aus.

Rückbau- bzw. Umbaukosten

1. K 41 Lindenstraße / Karl-Joos-Straße

jährliche Betriebskosten:	rd. EUR 1.700	
Rückbaukosten:	rd. EUR 4.100	Amortisation rd. 2,4 Jahre
Bau Mittelinsel:	rd. EUR 10.000	Amortisation rd. 8,3 Jahre

Die Geschwindigkeit kann bei Umsetzung des Lärmaktionsplans auf 30 km/h reduziert werden.

Es wird vorgeschlagen, die Ampelanlage im Knotenpunkt Lindenstraße / Karl Joos Straße zurück zu bauen und für eine sichere Fußgängerquerung in der Lindenstraße eine Verkehrsinsel zu errichten.

2. K 42 Lindenstraße / Jägerstraße

jährliche Betriebskosten: rd. EUR 1.600
Rückbaukosten: rd. EUR 3.800 Amortisation rd. 2,3 Jahre

Die Geschwindigkeit kann bei Umsetzung des Lärmaktionsplans auf 30 km/h reduziert werden.

Es wird vorgeschlagen, die Ampelanlage im Knotenpunkt Lindenstraße / Jägerstraße zurück zu bauen.

3. K 43 Hornbergstraße / Schafbergstraße

jährliche Betriebskosten: rd. EUR 1.000
Rückbaukosten: rd. EUR 2.800 Amortisation rd. 2,8 Jahre

Es wird vorgeschlagen die Ampelanlage im Knotenpunkt Hornbergstraße / Schafbergstraße zurück zu bauen.

4. K 44 Rechbergstraße / Achalmstraße

jährliche Betriebskosten: rd. EUR 1.300
Rückbaukosten: rd. EUR 2.700 Amortisation rd. 2 Jahre

Es wird vorgeschlagen, die Ampelanlage im Knotenpunkt Rechbergstraße / Achalmstraße zurück zu bauen.

5. K 48 Neckarstraße / Goerdelerstraße

jährliche Betriebskosten: rd. EUR 900
Rückbaukosten: rd. EUR 2.800 Amortisation rd. 3,1 Jahre

Für die Steuertechnik gibt es keine Ersatzteile mehr. Sollte die Signalanlage weiter betrieben werden ist die Technik zu erneuern. Die Kosten liegen bei rd. EUR 5.000.

Es wird vorgeschlagen, die Ampelanlage im Knotenpunkt Neckarstraße / Goerdelerstraße zurück zu bauen.

6. K 53 Neckarstraße / Unstrutweg „Alles-Rot-Ampel“

jährliche Betriebskosten: rd. EUR 1.500
Rückbaukosten: rd. EUR 4.000 Amortisation rd. 2,6 Jahre
Bau Mittelinsel: rd. EUR 11.100 Amortisation rd. 10 Jahre

Die „Alles-Rot-Ampel“ K 53 entspricht nicht mehr den gesetzlichen Vorschriften. Darüber hinaus entspricht auch die mit der „Alles-Rot-Ampel“ verbundene Rotlicht-Blitzanlage nicht mehr den gesetzlichen Anforderungen und kann so nicht mehr betrieben werden. Bei Beibehalt einer Signalisierung entstehen für die dann notwendige Umrüstung der Signalanlage selbst Kosten in Höhe von rd. EUR 3.200. Hinzu kommen Kosten für die dann notwendige Schleifenerneuerung.

Es wird vorgeschlagen, die Ampelanlage im Knotenpunkt Neckarstraße / Unstrutweg zurück zu bauen und für eine sichere Fußgängerquerung in der Neckarstraße eine Verkehrsinsel zu errichten.

7. K 50 Theodor Heuss Straße / Höhe Realschule „Alles-Rot-Ampel“

Die Ampelanlagen K 50, K51 und K 52 haben einen gemeinsamen Stromanschluss sowie Steuergerät und können nur gemeinsam zurückgebaut bzw. umgebaut werden.

jährliche Betriebskosten:	rd. EUR 2.000	
Rückbaukosten:	rd. EUR 4.000	Amortisation rd. 2 Jahre
Bau Mittelinsel:	rd. EUR 12.700	Amortisation rd. 8,3 Jahre

Die „Alles-Rot-Ampel“ K 50 – K 52 entsprechen nicht mehr den gesetzlichen Vorschriften. Darüber hinaus entspricht auch die mit der „Alles-Rot-Ampel“ verbundene Rotlicht-Blitzanlage nicht mehr den gesetzlichen Anforderungen und kann so nicht mehr betrieben werden. Bei Beibehalt einer Signalisierung entstehen für die dann notwendige Umrüstung der Signalanlage selbst Kosten in Höhe von rd. EUR 6.100. Hinzu kommen Kosten für die dann notwendige Schleifenerneuerung.

Es wird vorgeschlagen, die Ampelanlage im Knotenpunkt Theodor Heuss Straße / Höhe Realschule einschließlich der Blitzanlage zurück zu bauen und für eine sichere Fußgängerquerung in der Theodor Heuss Straße eine Verkehrsinsel zu errichten.

8. K 51 Theodor Heuss Straße / Höhe Thomasgemeinde und K 52 „Alles-Rot-Ampel“

Die Ampelanlagen K 50, K51 und K 52 haben einen gemeinsamen Stromanschluss sowie Steuergerät und können nur gemeinsam zurückgebaut bzw. umgebaut werden.

jährliche Betriebskosten:	rd. EUR 2.100	
Rückbaukosten:	rd. EUR 6.800	Amortisation rd. 3,2 Jahre
Bau Mittelinsel:	rd. EUR 12.700	Amortisation rd. 9,2 Jahre

Die „Alles-Rot-Ampel“ K 50 – K 52 entsprechen nicht mehr den gesetzlichen Vorschriften. Darüber hinaus entspricht auch die mit der „Alles-Rot-Ampel“ verbundene Rotlicht-Blitzanlage nicht mehr den gesetzlichen Anforderungen und kann so nicht mehr betrieben werden. Bei Beibehalt einer Signalisierung entstehen für die dann notwendige Umrüstung der Signalanlage selbst Kosten in Höhe von rd. EUR 6.100. Hinzu kommen Kosten für die dann notwendige Schleifenerneuerung.

Es wird vorgeschlagen, die Ampelanlage im Knotenpunkt Theodor Heuss Straße / Höhe Thomasmairie einschließlich der Blitzanlage zurück zu bauen und für eine sichere Fußgängerquerung in der Theodor Heuss Straße eine Verkehrsinsel zu errichten.

Es wird vorgeschlagen, die Ampelanlage einschließlich der Blitzanlage in der Theodor Heuss Straße (Ortsausgang) zurück zu bauen.

Fazit

Vor dem Hintergrund der formulierten Maßnahmenvorschläge zur strategischen Steuerung wurde von der Verwaltung geprüft, inwiefern ein Rückbau vorhandener Signalanlagen im Stadtgebiet grundsätzlich möglich erscheint und inwiefern ggf. geeignete Ersatzmaßnahmen umgesetzt werden sollten.

Bezogen auf die vorhandenen 17 Verkehrssignalanlagen (VSA) werden derzeit keine Ansätze für einen Rückbau gesehen. Diese Anlagen sind zur Regelung des fließenden Verkehrs zwingend erforderlich. Perspektivisch bieten sich ggf. – wo platzräumlich möglich – in Zusammenhang mit der Einrichtung von Kreisverkehren Möglichkeiten eines Verzichts auf eine Signalisierung.

Bezogen auf die vorhandenen Fußgängersignalanlagen (FSA) werden an 5 von insgesamt vorhandenen 10 Standorten Möglichkeiten eines Rückbaus gesehen. Im Bereich der Lindenstraße / Karl-Joos-Straße sollte bei einem Rückbau der Signalanlage aufgrund der Straßenraumbreite eine Mittelinsel vorgesehen werden, bei allen anderen vorgeschlagenen Standorten sind aus Sicht der Verwaltung keine Ersatzmaßnahmen notwendig (Anm.: unter Zugrundelegung geltender rechtlicher Kriterien könnten die vorgeschlagenen FSA heute rechtlich nicht mehr angeordnet werden).

Bezogen auf die vorhandenen 4 „Alles-Rot-Ampeln“ sind allein aufgrund der rechtlichen Situation Änderungen zwingend erforderlich. Die Notwendigkeit einer Umstellung auf eine Fußgängersignalanlage wird an keiner Stelle gesehen, sodass die Anlagen einschließlich der vorhandenen Blitzer vollständig zurückgebaut werden können. Aufgrund der Straßenraumbreite sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit sowohl in der Neckarstraße (Höhe Unstrutweg) als auch der Theodor-Heuss-Straße (Höhe Thomasmairiehaus und Höhe Realschule) bauliche Mittelinseln vorgesehen werden.

Die Investitionskosten für den Rückbau der vorgeschlagenen 9 Signalanlagen belaufen sich auf rd. EUR 31.000. Die Kosten für die Errichtung von 4 Verkehrsinseln liegen bei EUR 46.500.

Beim Rückbau der Signalanlagen entfallen Kosten in Höhe von EUR 14.600 für zwingend notwendige Umbaumaßnahmen an den „Alles-Rot-Ampeln“, sowie an der Erneuerung der Technik an der Signalanlage K48 Neckarstraße/Goerdelerstraße.

Protokoll:

- **Rückbau K41 Lindenstraße / Karl-Joos-Straße**

Herr Stadtrat Müller spricht sich gegen den Rückbau der Ampelanlage aus, da die Sicherheit oberste Priorität haben müsse und dürfe nicht der Sparmaßnahme zum Opfer fallen.

Außerdem gibt er zu bedenken, dass die Lindenstraße aufgrund der anstehenden Baumaßnahmen noch stärker frequentiert sein würde. Eine zusätzliche Baumaßnahme durch den Bau einer Mittelinsel hält er momentan für undenkbar.

Herr Stadtrat Ergenzinger stellt die Frage, ob die Verwaltung hinter diesen Vorschlägen stehe. Er befürchtet heftige Diskussionen mit der Bevölkerung.

Herr Kübler merkt an, dass aufgrund der Haushaltskonsolidierung lediglich die Notwendigkeit der Ampelanlage auf dem Prüfstand steht. Natürlich hätte die Sicherheit weiterhin oberste Priorität.

Herr Kübler gibt den Hinweis, dass der Lärmaktionsplan eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der Lindenstraße vorsieht.

Beschluss:

Die Teilnehmer empfehlen mit einer Gegenstimme (Herr Stadtrat Müller) den Abbau der Ampelanlage.

- **Rückbau K42 Lindenstraße / Jägerstraße**

Beschluss:

Mit Hinweis auf die Querungsmöglichkeit am Kreisverkehr und der geplanten Mittelinsel auf Höhe Karl-Joos-Straße wird der Empfehlung zur Abschaffung einstimmig zugestimmt.

- **Rückbau K43 Hornbergstraße / Schafbergstraße**

Herr Stadtrat Holzscheiter und Herr Stadtrat Müller möchten wissen, ob die Möglichkeit besteht, die Geschwindigkeit auf Höhe des Kindergartens auf 30 km/h zu reduzieren, da dies ja auch im Bereich der Bahnhofstraße möglich ist.

Herr Bender erläutert, dass eine Reduzierung nach der StVO auf 30 km/h nur im Bereich von Schulen möglich ist. Für Kindergärten ist diese Reduzierung nicht vorgesehen. Dafür ist eine Einzelentscheidung mit guter Begründung notwendig.

Herr Kübler informiert die Teilnehmer über eine Novellierung der StVO. Es ist vorgesehen, dass Einzelanordnungen für weitere Einrichtungen möglich sind.

Herr Zangl spricht sich aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht für eine Prüfung der Reduzierung aus, wenn das Ministerium über diese Novelle entschieden hat.

Herr Stadtrat Ergenzinger schlägt vor, die Entscheidung zu vertagen und nach der Novelle weiterzuberaten.

Beschluss:

Die Kommission empfiehlt einstimmig die Entscheidung zu vertagen.

- **Rückbau K44 Rechbergstraße / Achalmstraße**

Beschluss:

Die Kommission empfiehlt einstimmig den Rückbau.

- **Rückbau K48 Neckarstraße / Goerdelerstraße**

Beschluss:

Die Kommission empfiehlt einstimmig den Rückbau.

- **Rückbau K53 Neckarstraße / Unstrutweg**

Beschluss:

Die Kommission schließt sich der Empfehlung zum Rückbau und Errichtung einer Verkehrsinsel einstimmig an.

- **Rückbau K50 Theodor-Heuss-Straße / Höhe Realschule**

Herr Stadtrat Müller bittet darum, dass das Gebüsch, welches die Sicht von der Einmündung Theodor-Heuss-Straße in die Theodor-Heuss-Straße behindert herauszunehmen.
Herr Maisenhölder sichert dies zu.

Herr Stadtrat Holzscheiter regt an, dass die Starenkästen auch nach der Entfernung der Ampelanlage aufgestellt bleiben.
Herr Allgaier sagt zu, die Anregung mit in die Überlegung einzubinden

Beschluss:

Die Kommission empfiehlt einstimmig den Rückbau.

- **Rückbau K51 Theodor-Heuss-Straße / Höhe Thomasgemeindehaus**

Herr Stadtrat Holzscheiter regt an, die Verkehrsinsel durch ein Feld farblich zu kennzeichnen.

Herr Kübler merkt an, dass dies rechtlich nicht zulässig ist, nur in Verbindung mit einem Fußgängerüberweg bzw. Zebrastreifen.

Beschluss:

Die Kommission empfiehlt einstimmig den Rückbau.

- **Rückbau K52 Theodor-Heuss-Straße**

Beschluss:

Die Kommission empfiehlt einstimmig den Rückbau.

Nachträgliche Ergänzung der Straßenverkehrsbehörde:

In der Verkehrsschau wurde die Abschaltung der Ampelanlagen lediglich im Hinblick auf die verkehrsrechtlichen Aspekte geprüft und Empfehlungen erarbeitet. In der erweiterten Planung ist nun in der Neckarstraße eine Blindenleitführung vorgesehen.
Die Entscheidung über die Umsetzung der Gesamtmaßnahme wird gemäß einer gesonderten Vorlage in den kommenden Wochen getroffen.

Top 3 Änderung der Parkierung im Bereich der Holzgrundstraße (westl. Jahnstraße)

Sachdarstellung und Begründung

Die Holzgrundstraße beginnt im Bereich der Christofstraße und verläuft in westliche Richtung bis zum Anschluß an die Westrandstraße. Als eine der wenigen Querungsmöglichkeiten der Gleisanlagen in Ost-West-Richtung ist die Holzgrundstraße sowohl für den motorisierten Verkehr als auch den Radverkehr von wichtiger Bedeutung. Nach den Erkenntnissen der Verkehrszählung aus dem Jahr 2014 ist der Bereich mit täglich rd. 3.100 Fahrzeugen und rd. 100 Radfahrern / Tag beaufschlagt.

Im Abschnitt zwischen der Einmündung Jahn- bzw. Bolzstraße ist auf der Südseite ein absolutes Halteverbot angeordnet. In Fahrtrichtung Stadtzentrum abmarkiert ist hier ein Angebotsstreifen für Radfahrer.

Auf der Nordseite darf derzeit bis zur Einfahrt in den Durchlass parkiert werden. Regelmässig abgestellt werden hier neben Pkw's auch größere Lieferfahrzeuge sowie Anhänger. Wie aus der Anlage Seite 2 ersichtlich sind Begegnungsverkehre in diesem Streckenabschnitt derzeit nicht möglich. Teilweise sind bedingt durch diese Situation entsprechende Rangierbewegungen des motorisierten Verkehrs erforderlich. Besonders konfliktrichtig ist, dass derzeit bis unmittelbar angrenzend an die entlang der Nordseite liegenden Zufahrtsbereiche parkiert wird und dadurch wichtige Sichtbeziehungen bei der Ausfahrt aus dem öffentlichen Stellplatzbereich sowie den privaten Grundstücken stark eingeschränkt werden. Auch die derzeitige Führung des Radverkehrs auf dem mit einer Breite von rd. 1,6m entlang der Nordseite verlaufenden Gehweg ist als kritisch zu bewerten. Kenntnisse zu Unfallgeschehen liegen der Verwaltung derzeit allerdings nicht vor. Aus Sicht der Verwaltung könnte die Situation sowohl für den fließenden Verkehr als auch den Radfahrer durch die Anordnung eines absoluten Halteverbots entlang der Nordseite zwischen der Einmündung Jahnstraße und der Einfahrt in den Durchlass deutlich verbessert werden. Diese Variante böte die Möglichkeit, analog der Südseite bis zum Kreuzungsbereich Jahnstraße / Bolzstraße auch auf der Nordseite einen Angebotsstreifen mit einer Breite von 1,5m abzumarkieren. Mit dieser Maßnahme könnten die heute schlechten Sichtbeziehungen v.a. im Bereich der Ein- und Ausfahrten deutlich verbessert und dadurch ein Sicherheitsgewinn erzielt werden. Zudem stünde so dem Radfahrer künftig eine gesicherte Führung durch den Durchlassbereich bis zum Anschluss an die Westrandstraße zur Verfügung.

Als Restfahrbahnbreite zwischen den Radwegemarkierungen verblieben dann 4,5m, was dem Regelmaß für den Begegnungsverkehr Pkw/Pkw entspricht. Im Falle der Begegnung von Pkw/Lkw (Bus) müsste der Angebotsstreifen entsprechend mitgenutzt werden.

Der dadurch entstehende Verlust von öffentlichen Stellplätzen ist aus Sicht der Verwaltung an dieser Stelle nicht zuletzt auch deshalb vertretbar, da im unmittelbaren Umfeld im Zuge der Umgestaltung des ESG-Geländes das Stellplatzangebot deutlich verbessert werden konnte. So wurden nicht nur auf dem Gelände selbst (im Bereich Jahnhalle) sowie ergänzend mit der Parkierungstasche an der Holzgrundstraße zusätzliche öffentliche Stellplätze geschaffen, sondern auch v.a. auf den privaten Grundstücksflächen der SüDeWo Jahnstraße 1 – 17 in direkter Zuordnung zu den Wohngebäuden entsprechende Parkmöglichkeiten angelegt.

Protokoll:

Herr Stadtrat Ergenzinger befürchtet, dass trotz der Fahrradwegmarkierung geparkt wird.

Herr Allgaier will Falschparker durch Kontrollen sanktionieren.

Herr Weber gibt zu bedenken, dass trotz der Fahrbahnmarkierung Halteverbote aufgestellt werden sollten. Es wäre zu befürchten, dass Verkehrsteilnehmer trotz Verbot links neben Fahrradweg parken werden.

Herr Allgaier bittet Herrn Zangl und Herrn Bender die rechtliche Situation zu überprüfen.

Beschluss:

Die Kommission spricht sich einstimmig für den Verwaltungsvorschlag aus.

Nachträgliche Ergänzung der Straßenverkehrsbehörde:

Auf sogenannten Fahrradschutzstreifen gilt ein generelles Parkverbot, einer weiteren Beschilderung durch Halteverbotszeichen bedarf es nicht.

Der Schutzstreifen ist ein Teil der Fahrbahn. Er ist durch eine unterbrochene Leitlinie/Zeichen 340 sowie mit dem Sinnbild „Radverkehr“ auf der Fahrbahn gekennzeichnet. Das Parken auf dem Schutzstreifen selbst ist verboten. Dagegen kann rechts daneben geparkt werden, wenn Parkbuchten vorhanden oder in sonstiger Weise Parkflächen gekennzeichnet sind und das Parken nicht durch Verkehrszeichen verboten ist. Dies ist in der Holzgrundstraße nicht der Fall.

Das Parken links neben dem Schutzstreifen für Radfahrer und damit mitten auf der Fahrbahn ist nicht zulässig, auch wenn auf der übrigen Fahrbahn eine Durchfahrtsbreite von mindestens drei Metern eingehalten wird. Nach § 12 Abs. 4 S. 1 der Straßenverkehrsordnung ist zum Parken grundsätzlich an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Da der Schutzstreifen auch zur Fahrbahn gehört, müsste daher auf diesem geparkt werden, was aber wie dargestellt dort generell verboten ist. Daher kann weder links neben noch auf dem Schutzstreifen selbst geparkt werden.

Top 4 Änderung der Parkierung im Bereich der Güterbahnhofstraße

Sachdarstellung und Begründung

In Zusammenhang mit den Diskussionen über eine künftige Verkehrsführung im zentralen Innenstadtbereich wurde vom Gemeinderat beschlossen, die Fahrtrichtung in der Güterbahnhofstraße zu drehen. Mit Abschluss der Maßnahmen des 4. Bauabschnitts in der Bahnhofstraße kann die Güterbahnhofstraße als Einbahnstraße nunmehr in Fahrtrichtung Nord befahren werden. Ebenfalls bereits umgesetzt ist die ordnungsrechtliche Ausweisung des Bereichs analog der Bahnhofstraße als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Im Bestand verfügt die Güterbahnhofstraße über insgesamt 14 Längsparkierungsstände, die entlang der Ostseite (in Fahrtrichtung rechts) angeordnet sind. Hinzu kommt ein Behindertenstellplatz im Vorbereich der Post. Die vorhandenen Bodenmarkierungen sind altersgemäß abgewittert und in vielen Fällen nur noch undeutlich sichtbar. Unmittelbar zugeordnet zu den Schließfachanlagen der Post ist in der Karlstraße ein Kurzzeitparker ausgewiesen.

Aus der Mitte des Gemeinderats angeregt wurde zu prüfen, inwiefern die Parkierungssituation nicht geändert und im Vorbereich der Post künftig entsprechend Schrägparkierer angeboten werden können. Eine denkbare Variante ist in der Anlage dargestellt.

Demnach ist es möglich, in direkter Zuordnung zur Post insgesamt 4 Schrägparkierungsstände einzurichten. Der heute vorhandene Behindertenstellplatz müsste bei Umsetzung dieser Variante nach Norden verschoben werden und sollte grundsätzlich erhalten bleiben.

Damit könnte das Stellplatzangebot im Bereich der Güterbahnhofstraße von heute 14 + 1 (Behindertenstellplatz) auf künftig 16 + 1 Parkierungsstände ausgebaut werden.

Die Planungsüberlegungen wurden vorab mit dem Filialleiter der Post diskutiert und werden grundsätzlich befürwortet. Aus Sicht der Post wünschenswert wäre über die Anbringung einer entsprechenden Bodenmarkierung zwischen dem Stellplatz 4 und dem Behindertenstellplatz sicherzustellen, dass hier nicht geparkt und der Platzraum für die notwendige Andienung der Postfiliale durch Lieferfahrzeuge freigehalten wird.

Aus Sicht der Verwaltung bestehen keine Bedenken gegen die dargestellte Planvariante. Bei Umsetzung der Maßnahme sollten im Zuge der hierfür notwendigen Markierungsarbeiten auch die Kennzeichnungen der Längsparker entlang der Güterbahnhofstraße bis zur Einmündung in die Bahnhofstraße entsprechend erneuert werden. Nach Einschätzung der Abteilung Tiefbau sind hierfür Kosten in Höhe von rd. 6.000,- Euro anzusetzen. Diese Mittel stehen im HH 2016 nicht zur Verfügung und müssten dann ggf. für den HH 2017 angemeldet werden.

Protokoll:

Herr Stadtrat Holzscheiter weist darauf hin, dass die Ladezone neben den markierten Parkflächen entsprechend gekennzeichnet werden muss. Dies wird zugesichert.

Herr Kübler weist darauf hin, dass die erforderlichen Mittel in Höhe von EUR 6.000 nicht angemeldet sind. Die Umsetzung wird daher noch andauern.

Beschluss:

Die Kommission empfiehlt der Verwaltung den Markierungsplan umzusetzen.

Top 5 Verschiedenes und Bekanntmachungen

a) Solitudeallee Fahrradweg

Herr Kübler regt an, in die Solitudeallee / Heinkelstraße ab Gärtnerei Klein / Bio Getränke Heinrich einen Fahrradweg zu markieren. Die Markierung soll auf beiden Seiten erfolgen. Lkw-Parkplätze müssen dann reduziert werden. Diese stellen aufgrund Ihrer dichten Bepflanzung Sicherheitsrisiken dar. Vor allem für die dort ansässige Gärtnerei.

Herr Allgaier gibt zu bedenken, dass die Straßenverkehrsbehörde eine Fortführung des Radweges von Ludwigsburg nach Kornwestheim vor Jahren abgelehnt hatte. Er schlägt vor die Thematik erneut zu überprüfen und die Entscheidung der Radwegkommission zur Diskussion zu geben.

Im Hinblick darauf muss auch die Parksituation in der Solitudeallee vor der Moschee auf den Prüfstand genommen werden.

b) Bogenstraße Straßenmarkierung

Herr Stadtrat Müller bittet darum, dass die Markierung im Bereich der Bogenstraße ausgebessert wird.

Herr Maisenhölder und Herr Zangl sichern dies zu.

c) Mörikestraße

Auf der Wendepalte in der Mörikestraße muss die unterbrochene Zickzacklinie nachgezogen werden. (Herr Stadtrat Holzscheiter)

d) Bushaltestelle Stuttgarter Straße

Herr Stadtrat Holzscheiter bittet um Prüfung, ob die Bushaltestelle Stuttgarter Straße Westseite für die Ausflugsbusse freigehalten werden kann.

e) Verabschiedung Herr Weber

Peter Weber von der Kreisverkehrswacht Ludwigsburg verabschiedet sich nach 30 Jahren in den Ruhestand. Er wird im März kommenden Jahres abgelöst.

Nachträgliche Ergänzung der Straßenverkehrsbehörde:

Die Markierungsarbeiten in der Mörikestraße und der Bogenstraße erfolgen witterungsbedingt im Frühjahr 2017.