

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
Am: 12.05.2015

Betreff:

Bericht über die Verkehrsschau am 17.3.2015

Anlage(n):

Mitzeichnung
Pläne zu den einzelnen TOPs

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	12.05.2015	

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Am 17.3.2015 fand eine Verkehrsschau statt. Auf das beigefügte Protokoll wird verwiesen.

Ergänzungen:

Zu TOP 1:

Die Anregung von StR Holzscheiter, auf dem Radweg das Symbol für das Verkehrszeichen "Vorfahrt gewähren" zu markieren, wird nach Realisierung der Maßnahme geprüft werden.

Zu TOP 2:

Das Ergebnis der Überprüfung, ob bei Verzicht auf das Gehwegparken die erforderliche Restfahrbahnbreite noch vorhanden ist, wird bis zur Sitzung vorliegen.

Zu TOP 4:

b) L1144/ Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 80 km/h

Die Verkehrszeichen wurden am 23.4.2015 durch Mitarbeiter der zuständigen Straßenmeisterei Ludwigsburg ausgetauscht.

Nach den Vorschriften der StVO gilt grundsätzlich außerorts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (§ 3 StVO).

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

..Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs (dürfen) nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung...erheblich übersteigt"

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind möglich aus Gründen des Lärmschutzes, zum Schutz vor Abgasen oder aus Sicherheitsgründen.

Lärm und Abgase kommen hier nicht in Betracht - es bleibt die "Sicherheit".

Da es seit vielen Jahren dort keine Unfälle aufgrund erhöhter Geschwindigkeit gegeben hat, da die Fahrbahn inzwischen gut ausgebaut ist, da der Einmündungsbereich der JFK durch den neuen Kreisverkehr nun übersichtlich ist, besteht kein Grund mehr, die 60 km/h-Beschränkung beizubehalten.

Die Verkehrssicherheit ist hier nicht in Gefahr.

An den Zufahrten zur Schützengilde, zum Golfplatz und (in Gegenrichtung) zum Freizeitpark befinden sich ausreichend lange Linksabbiegespuren.

Die Ausfahrt aus dem Freizeitpark ist gut - die Sicht ist in beide Richtungen ausreichend.

Vom Kreisverkehr in Richtung Remseck sind sämtliche Streckenverbote aufgehoben - d.h. die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt dort sogar 100 km/h.

Die 80 km/h (anstatt 100 km/h) wurde angeordnet, weil die Strecke zwischen Ortsschild und Kreisverkehr nicht sehr lange ist und weil sich dort einige Ausfahrten befinden, die z.T. stärker frequentiert sind.

Bei Außerortsstraßen wird i.d.R. nur an Gefahrenstellen (nach vorausgegangen Unfällen) oder an Straßeneinmündungen bzw. Kreuzungen die Geschwindigkeit auf 70 km/h reduziert (bei Ausfahrten aus Feldwegen oder Grundstücken wird generell nicht reduziert).

e) Aldinger Straße / Tafeln zur Fahrstreifentrennung

Nach Auskunft des Polizeipräsidiums Ludwigsburg ist im Zeitraum von 1.1.2012 bis heute dort kein Unfall registriert, der in kausalem Zusammenhang mit dem „doppelten Linksabbieger“ steht. Es wird deshalb auf die Anbringung der Tafeln zur Fahrstreifenbegrenzung verzichtet.

Protokoll Verkehrsschau am 17.03.2015

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 17:05 Uhr

Teilnehmer:

Herr Erster Bürgermeister Allgaier

Herr Stadtrat Ergenzinger, CDU

Frau Stadträtin Tröscher, SPD

Herr Stadtrat Holzscheiter, Freie Wähler

Herr Bender, Herr Bohne, Polizeipräsidium Ludwigsburg

Herr Weber, Kreisverkehrswacht Ludwigsburg

Herr Fräsch, ADAC Württemberg

Herr Solander, ADFC

Herr Kübler, Fachbereich 8, Stadtplanung

Herr Maisenhölder, Fachbereich 9, Tiefbau

Frau Buhmann, Frau Nemetz, Fachbereich 4, Straßenverkehrsbehörde

Entschuldigt waren:

Frau Oberbürgermeisterin Keck

Herr Bürgermeister Güthler

Herr Iniec, Polizeirevier Kornwestheim

Frau Maggi, Straßenbauverwaltung

Herr Dauner, Feuerwehr Kornwestheim

TOP 1

Einmündungsbereich Stuttgarter Straße / Badstraße - Verbesserungen für Radfahrer

Die Verkehrssituation im Bereich der Einmündung Stuttgarter Straße/ Badstraße ist – vor allem für Radfahrer – unbefriedigend und unübersichtlich.

Der Fachbereich Planen und Bauen hatte deshalb die Verkehrssituation durch das Planungsbüro ISTW untersuchen lassen.

Das Büro ISTW legte drei verschiedene Varianten zur Verbesserung der Situation vor:

Variante 1 (direkte Führung mit Umbau Bordsteine und Versetzung des LSA-Masten):

Das Signalprogramm kann dahingehend geändert werden, dass die Grünphase für die Fußgängergruppe über die Stuttgarter Straße zeitgleich mit dem Radstreifen geschaltet wird. Die Querung über die Badstraße bleibt auf Rot.

Da die Grün- und Räumzeit für den Radstreifen relativ kurz ist, könnte im Nachgang die Fußgängerquerung über die Badstraße mit einer verkürzten Grünzeit (derzeit 20 Sek.) geschaltet werden, so dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nur geringfügig reduziert wird.

Alternativ wäre eine bedingt verträglich gesicherte Fußgängerquerung Badstraße mit dem Längsverkehr der Stuttgarter Straße (Gelb-Blinker) zwar möglich, da die Stauräume jedoch sehr klein sind bei einer gleichzeitig gut frequentierten Fußgängerfurt, sind hierbei Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf zu erwarten.

Insgesamt erscheint die Akzeptanz für den Radverkehr bei dieser Variante am höchsten.

Zur Anforderung wäre ein Taster für den Radverkehr erforderlich.

Rechtsabbiegeverkehr aus der Badstraße (Radfahrer) könnte vor der Haltelinie über eine Bordabsenkung in den Seitenraum fahren.

Zu klären wäre noch die Führung für den Linksabbiegeverkehr aus der Badstraße. (Fahren über die markierte Furt und Einschleifen Richtung Süden in den Seitenraum...)

Die Kosten liegen bei dieser Variante am höchsten.

Variante 2: (indirekte Führung mit Aufstellbereich auf dem Gehweg).

Prinzipiell kann die Grünphase aller Fußgängerfurten gleichzeitig erfolgen, wie im Bestand. Der Radfahrer erhält für die Querung der Stuttgarter Straße einen Anforderungstaster. Durch die Anordnung parallel zum Bordstein blockiert die Wartefläche der Radfahrer den Gehweg nicht vollständig.

Die Lage der Furt könnte dabei für die Radfahrer etwas unattraktiver als Variante 1 sein, jedoch höher als im Bestand mit der indirekten Führung über die bestehende Fußgängerfurt. Gegenüber dem Bestand ist die konsequente Weiterführung auf der Fahrbahn in der Bahnhofstraße ebenso von Vorteil.

Die rote Einfärbung in der Zufahrt von der Badstraße sollte nicht bis an den LSA-Masten geführt sondern etwas zurückgenommen werden.

Der Umbau erfordert die Absenkung des Bordes im Bereich der Furt, sowie den Bau des Anforderungstasters.

Variante 3: (direkte Führung ohne Umbau des LSA-Masten)

Ist ein Radfahrer mit eigenem Signal signalisiert, bedeutet das, dass er auf seinem Weg über den Knotenpunkt auf keine feindlichen Ströme trifft.

Die Fußgänger über die Badstraße müssen daher zwingend durch ein rotes Signal gehindert werden, die Konflikfläche mit dem Radfahrer zu betreten.

Von der Signalsteuerung her ist dies möglich, die Fußgänger über die Badstraße müssten dann gemeinsam mit dem parallelen Geradeausverkehr freigegeben werden.

Die Wartefläche für die Fußgänger in südlicher Richtung befindet sich in Variante 3 aber mitten im Räumweg des Radfahrers. dies widerspricht der erforderlichen Konfliktfreiheit des Radfahrerräumwegs.

Ungünstig ist der Signalmast mitten im Räumweg der Radfahrer. Aus den genannten Gründen ist daher von Variante 3 abzuraten.

Die Baukosten wären jedoch bei dieser Variante gering. Ein Anforderungstaster für den Radverkehr wäre trotzdem erforderlich.

Kosten:

Die Kosten der einzelnen Varianten werden bis zur Sitzung des AUT bzw. VFA nachgereicht.

Vorschlag:

Polizei und Straßenverkehrsbehörde sprechen sich aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Klarheit der Verkehrsführung eindeutig für die Realisierung der Variante 1 aus (Veränderung des Gehwegbereiches, Versetzen des Ampelmastens).

Variante 2 und 3 bieten keine klare Regelung. Radfahrer müssen sich im Kurvenbereich und direkt im Bereich der Fußgängeraufstellung an der Ampel den Gehweg mit Fußgängern (aufgrund des nahen Altenheims häufig auch ältere Verkehrsteilnehmer mit Gehhilfe, Stock, Rollstuhl) teilen; dies wird regelmäßig zu Konfliktsituationen führen.

Bei der Verkehrsführung der Varianten 2 und 3 wird der Radfahrer auf einer Strecke von ca. 20 m (Variante 2) bzw. ca. 12 m (Variante 3) über den Gehweg geführt. Diese Verkehrsführung ist für Radfahrer weder schlüssig, noch nachvollziehbar und wird deshalb von den Radfahrern auch nicht angenommen werden, d. h. sie werden erfahrungsgemäß weiterhin auf der Fahrbahn bleiben.

Protokoll:

Herr Maisenhölder stellt den Teilnehmern der Verkehrsschau zunächst nochmals die unterschiedlichen Varianten vor.

Herr Stadtrat Ergenzinger ist der Auffassung, dass durch die geplante Veränderung die Leistungsfähigkeit dieser Kreuzung nur geringfügig verschlechtert würde.

Herr Stadtrat Holzscheiter regt an, auf dem Radweg das Symbol für das Verkehrszeichen "Vorfahrt gewähren" zu markieren. Die Verwaltung wird diese Anregung prüfen.

Die Teilnehmer der Verkehrsschau empfehlen einstimmig die Realisierung der Variante I.

TOP 2:

Bolzstraße - Einbahnstraßenregelung im nördlichen Bereich

Anwohner der Bolzstraße 3 – 22 beantragten mit Schreiben vom 2.10.2014 die Anordnung einer Einbahnstraßenregelung in der Bolzstraße zwischen Wilhelmstraße und Holzgrundstraße und zwar in Nord-Süd-Richtung.

Zur Begründung bringen die Anwohner vor, es würden immer wieder „chaotische Zustände und Gefahrensituationen entstehen, wenn z.B. Fußgänger und Kraftfahrzeuge mit Gegenverkehr oder an wenig einsehbaren Stellen – auch aufgrund nicht ordnungsgemäß abgestellter PKW aufeinandertreffen.“

Nach Auffassung der Anwohner muss die Situation geändert werden, bevor „ein Unfall mit Personenschaden zu einer Entscheidung zwingen würde“.

Im Gegenzug könne zusätzlich die Bebelstraße zwischen Wilhelmstraße und Holzgrundstraße ebenfalls zur Einbahnstraße umgestaltet werden.

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; eine Einbahnstraßenregelung wäre denkbar, angesichts der bisherigen Unfälle aber nicht zwingend.

In der näheren Umgebung sind bisher die Schubartstraße in Ost-West-Richtung und die Wilhelmstraße in West-Ost-Richtung als Einbahnstraßen ausgewiesen.

Eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Einbahnstraße besteht derzeit in der Umgebung nicht.

Die Bolzstraße ist in diesem Teilstück verschwenkt und nicht sehr übersichtlich.

An der Ostseite besteht ein absolutes Haltverbot; an der Westseite ist zwischen Holzgrundstraße und Schubartstraße das Gehwegparken (Kurzparkzone) erlaubt, im weiteren Verlauf ist das Parken am Fahrbahnrand erlaubt (Kurzparkzone).

Die Bebelstraße könnte den zusätzlichen Verkehr aufnehmen; die Straße ist gerade ausgebaut, übersichtlich und die Parkierung findet beiderseits auf gesonderten Parkstreifen außerhalb der Fahrbahn statt, sodass Begegnungsverkehr (zumindest PKW/ PKW) möglich ist.

Nach Auskunft der Polizeidirektion Ludwigsburg besteht dort kein Unfallschwerpunkt.

Im Bereich Bolzstraße/ Holzgrundstraße ereignete sich innerhalb von drei Jahren ein Vorfahrtsunfall. Im Bereich Bebelstraße/ Holzgrundstraße kam es innerhalb von drei Jahren zu drei Vorfahrtsunfällen (davon ein Unfall bei einem Wendemanöver und ein Unfall, bei der die Fahrerin beim Abbiegen Handy und Zigarette in der Hand hatte.)

Bemerkenswert ist, dass es in diesem Teilstück der Bolzstraße keinen Unfall im Längsverkehr gab und keinen Unfall, bei dem ein parkendes Fahrzeug beim Vorbeifahren angefahren wurde.

a) Einbahnstraßenregelung in Nord-Süd-Richtung (aufwärts):

Vorteile:

geringeres Verkehrsaufkommen

ein Ausweichen auf den Gehweg (bei Gegenverkehr) ist nicht mehr "erforderlich", dadurch keine Gefährdung von Fußgängern

Entschärfung der Situation im Kurvenbereich

Gehwegparken im nördlichen Bereich könnte aufgehoben und stattdessen das Parken am Fahrbahnrand angeboten werden

keine Gefährdung von Fußgängern (die erforderliche Restgehwegbreite von 1,50 m steht bisher nicht zur Verfügung)

Nachteile:

zusätzlicher Verkehr im Bereich der Bebelstraße

Mehrbelastung der Einmündung Holzgrundstraße/ Bebelstraße

b) alternative Prüfung:

Einbahnstraßenregelung in Süd-Nord-Richtung (abwärts):

Vorteile:

geringeres Verkehrsaufkommen

ein Ausweichen auf den Gehweg (bei Gegenverkehr) ist nicht mehr "erforderlich", dadurch keine Gefährdung von Fußgängern

Entschärfung der Situation im Kurvenbereich

Gehwegparken im nördlichen Bereich könnte aufgehoben und stattdessen das Parken am Fahrbahnrand angeboten werden

keine Gefährdung von Fußgängern (die erforderliche Restgehwegbreite von 1,50 m steht bisher nicht zur Verfügung)

Nachteile:

bisherige Parkierungsrichtung müsste geändert werden.

voraussichtlich würde die Zahl der Parkplätze geringer

zusätzlicher Verkehr im Bereich der Bebelstraße

Mehrbelastung der Einmündung Bebelstraße/ Holzgrundstraße

Fazit:

Eine Einbahnstraßenregelung bringt Vorteile für die Leichtigkeit des Verkehrs, für die Fußgänger und für die Anwohner der nördlichen Bolzstraße.

Der Verkehr wird sich vermutlich überwiegend verlagern auf die parallel liegende Bebelstraße; die Bebelstraße ist deutlich leistungsfähiger als die nördliche Bolzstraße.

Im Falle einer Einbahnstraßenregelung in der Bolzstraße könnte dieses Teilstück der Bolzstraße nicht mehr für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, da die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an den Knotenpunkten nicht übersichtlich ist (vgl. VwV zu § 41 StVO, Zeichen 220 Einbahnstraßen). Es käme dadurch zu neuen Konflikt- und Gefährdungssituationen mit Radfahrern. Radfahrer könnten – mit einem geringen Umweg von max. 60 – 80 m – ebenfalls die Bebelstraße befahren.

Vorschlag:

In der Verkehrsschau soll über die weitere Vorgehensweise beraten werden.

Protokoll:

Herr Stadtrat Holzscheiter schlägt vor, im Einmündungsbereich beidseitig eine Grenzmarkierung ("Zick-Zack-Linie") anzubringen.

Die Verwaltung entgegnet, dass die Erfahrung zeige, dass bei sehr guten Sichtverhältnissen in Kreuzungsbereichen die Autofahrer mit erhöhter Geschwindigkeit innerhalb der Tempo 30-Zonen fahren. Die Verwaltung sichert zu, die Parkierung in den Einmündungsbereichen/Kurvenbereichen verstärkt zu kontrollieren.

Herr Solander teilt mit, dass sich nach seiner Auffassung die Parksituation im Bereich der Bolzstraße durch die Einrichtung der Gluckerschule verschärft habe.

Herr Erster Bürgermeister Allgaier weist darauf hin, dass ein weiterer Ausbau der Gluckerschule bzw. des Wohnheims nicht kurzfristig erfolge. Die Verwaltung werde prüfen, ob evtl. der Innenhof den Schülern zur Parkierung zur Verfügung gestellt werden könne.

Auf Wunsch der Teilnehmer der Verkehrsschau wird die Verwaltung nochmals überprüfen, ob bei Verzicht auf das Gehwegparken die erforderliche Restfahrbahnbreite noch vorhanden ist.

Die Teilnehmer der Verkehrsschau empfehlen einstimmig, dem Antrag der Anwohner zu folgen und die Bolzstraße zwischen Holzgrundstraße und Wilhelmstraße in Fahrtrichtung Süd als Einbahnstraße auszuweisen.

TOP 3:

Bachstraße/Dorfwiesenstraße/Adlerstraße/Pfarrstraße/Kirchstraße/Bergstraße - Einbahnstraßenregelung

Sachverhalt:

Ein Anwohner der Bachstraße beantragte eine Einbahnstraßenregelung für die Bachstraße, die Dorfwiesenstraße, die Adlerstraße, die Pfarrstraße, die Kirchstraße und die Bergstraße. Zur Begründung brachte der Anwohner vor, eine Einbahnregelung wäre wünschenswert, da die betroffenen Straßen recht schmal seien und „Begegnungsverkehr eine größerer Herausforderung für die Betroffenen darstelle“. Zudem könne durch eine Einbahnregelung eine Beruhigung der genannten Straßen erzielt werden und es könne entgegengewirkt werden, dass Autofahrer die genannten Straßen nutzen, um eine Ampel oder den „Lammbuckel“ zu umgehen.

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 den genannten Straßen eine Einbahnregelung einzuführen.

Bergstraße:

Die Frage einer Einbahnregelung bzgl. der Bergstraße wurde bereits im Rahmen der Verkehrsschau am 4.11.2008 bzw. im AUT am 2.12.2008 (Vorlage 520/2008) behandelt, mit dem Ergebnis, die Bergstraße nicht als Einbahnstraße auszuweisen.

Der Entscheidung lag u. a. folgendes zugrunde:

„Eine Einbahnstraßenregelung bringt Vorteile - allerdings ausschließlich für die Anwohner der Bergstraße.

Der Verkehr wird sich verlagern auf die umliegenden Straßen, wodurch es dort zu einer Mehrbelastung kommen wird.

Es gab bisher keine Unfälle.

Aus verkehrsplanerischer Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es erwünscht, wenn der Radverkehr aus der Pfarrer-Hahn-Straße in die Bergstraße ausweicht.

Im Falle einer Einbahnstraßenregelung in der Bergstraße könnte die Bergstraße nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, da die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an den Knotenpunkten nicht übersichtlich ist und die Begegnungsstrecke nicht nur von geringer Länge ist (vgl. VwV zu § 41 StVO, Zeichen 220 Einbahnstraßen). Es käme dadurch zu neuen Konflikt- und Gefährdungssituationen mit Radfahrern.

Die Radfahrer würden dadurch gezwungen, die - stark befahrene Pfarrer-Hahn-Straße zu benutzen.

Im Falle des Einbahnverkehrs in Süd-Nord-Richtung (bergauf) wäre - wegen des Radverkehrs in Gegenrichtung - außerdem eine Parkierung auf der Westseite nicht mehr möglich. Auf der Ostseite würden deutlich weniger Parkplätze zur Verfügung stehen.“

Die Verkehrssituation im Bereich der Bergstraße hat sich seither nicht wesentlich verändert, sodass die Verwaltung –in Abstimmung mit der Polizei – hier nach wie vor keine Notwendigkeit sieht, eine Einbahnstraße einzurichten.

Bachstraße/ Dorfwiesenstraße

Die Bachstraße und die Dorfwiesenstraße befinden sich innerhalb einer Tempo-30-Zone, sind also bereits in einem „tempo-beruhigten Bereich“. In den beiden Straßen findet kein Durchgangsverkehr statt; es sind überwiegend Anwohner, die diese Straßen nutzen. Wenn vereinzelt Autofahrer die Straßen befahren, um eine Ampel zu umgehen bzw. den „Lammbuckel“ zu vermeiden, so ist dies zulässig.

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 dient letztendlich – auch in der Bachstraße und der Dorfwiesenstraße - der Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsberuhigung.

Nach Auskunft der Polizeidirektion Ludwigsburg besteht dort kein Unfallschwerpunkt.

In den vergangenen drei Jahren ereignete sich dort kein Unfall im Längsverkehr (Begegnungsverkehr) und insgesamt in beiden Straßen drei Unfälle, bei denen beim Vorbeifahren ein geparktes Fahrzeug gestreift wurde (davon einmal in Zusammenhang mit einer Baustelle, einmal in Zusammenhang mit einem Falschparker und einmal durch einen LKW/ Transporter) sowie zwei Unfälle beim Ausparken.

Einbahnstraßenregelung:

Vorteile:

geringeres Verkehrsaufkommen

Nachteile:

zusätzlicher Verkehr im Bereich der Lange Straße und Lammstraße

Mehrbelastung der Einmündung Dorfwiesenstraße/ Lammstraße

Mehrbelastung der Kreuzung Lange Straße/ Mühlhäuser Straße/ Pfarrer-Hahn-Straße (= vor einigen Jahren Unfallschwerpunkt)

Fazit:

Eine Einbahnstraßenregelung bringt Vorteile – allerdings ausschließlich für die dortigen Anwohner.

Bzgl. der Verkehrssicherheit, der Leichtigkeit des Verkehrs, der Parkierung und bzgl. der Sicherheit der Fußgänger sind hier keine Vorteile erkennbar.

Adlerstraße/ Kirchstraße/ Pfarrstraße

Die genannten Straßen sind bereits als „verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen.

In diesen Straßen findet kein Durchgangsverkehr statt; es sind überwiegend Anwohner, die diese Straßen nutzen.

Ob die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung für die Anwohner vorteilhaft wäre, ist fraglich, denn sie müssten dann über die Pflugfelder Straße zufahren.

Als „Schleichweg“ sind diese Straßen nicht attraktiv.

Die bisherige Verkehrsführung funktioniert.

Nach Auskunft der Polizei besteht dort kein Unfallschwerpunkt. In den letzten drei Jahren ereigneten sich in diesem Bereich drei Parkierungsunfälle (davon ein Unfall durch

Anhängerkupplung und ein Unfall durch ein ungesichertes Fahrzeug, das aus einem Hof auf die Fahrbahn rollte und ein geparktes Fahrzeug beschädigte).

Es besteht kein Grund, hier eine Einbahnstraßenregelung einzuführen.

Vorschlag:

Die Verwaltung schlägt vor, im Bereich der Bergstraße, im Bereich der Bach-/Dorfwiesenstraße und im Bereich der Adler-/ Kirch-/Pfarrstraße keine Einbahnstraßenregelung anzuordnen.

Protokoll:

Frau Stadträtin Tröscher spricht sich generell dafür aus, die Verkehrssituation im genannten Bereich so zu belassen, wie sie derzeit sei.

Herr Stadtrat Ergenzinger ist ebenfalls der Meinung, die Verkehrssituation dort nicht zu verändern, da die Lange Straße absolut keinen zusätzlichen Verkehr mehr vertrage.

Durch eine Einbahnstraßenregelung würde nur unnötiger Verkehr produziert. Er könne absolut keinen Vorteil erkennen.

Auch Herr Weber kann den Vorschlag des Anwohners nicht nachvollziehen.

Herr Stadtrat Holzscheiter weist darauf hin, dass sich die Parksituation im dortigen Bereich verschlechtert habe; Patienten, die die dort angesiedelten Ärzte besuchen wollten, würden häufig keinen Parkplatz finden.

Herr Stadtrat Holzscheiter regt an, im Bereich der Lange Straße die Parkraumbewirtschaftung einzuführen.

Herr Stadtrat Ergenzinger ist der Auffassung, dass die vorhandenen Parkplätze überwiegend von Mitarbeitern der Arztpraxen belegt seien

Herr Weber weist darauf hin, dass es nicht zulässig sei, öffentliche Parkplätze für die Arztpraxen zur Verfügung zu stellen.

Herr Frasch spricht sich ebenfalls gegen die Einbahnstraßenregelung aus.

Herr Bender spricht sich ebenfalls gegen die Einführung der Einbahnstraßenregelung aus, vor allem auch vor dem Hintergrund, dass sich die gefahrene Geschwindigkeit in Einbahnstraßen erhöhen könne, wenn kein Gegenverkehr mehr beachtet werden müsse.

Die Teilnehmer der Verkehrsschau empfehlen einstimmig, in den genannten Straßen keine Einbahnstraßenregelung einzuführen.

TOP 4:

Bekanntgaben und Verschiedenes

a) Ampelschaltung Kimryplatz

Herr Maisenhölder weist darauf hin, dass die Ampelschaltung am Kimryplatz verändert werde, so dass die Grünphase für die Fußgänger (Schulweg) verlängert würde.

Frau Stadträtin Tröscher weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sie den Bereich Fahrradweg an der Theodor-Heuss-Straße/Ausfahrt aus dem Kimry-Platz/Parkplatz Nahversorgungszentrum für problematisch halte. Sie regt an, dort ein Verkehrszeichen "Radfahrer queren" anzubringen.

Frau Nemetz teilt mit, dass sich dieses Verkehrszeichen bereits an dieser Einmündung befinde.

b) L1144/ Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 80 km/h

Frau Nemetz teilt mit, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der L1144 zwischen Ortsende Kornwestheim und Kreisverkehr Pattonville künftig auf 80 km/h angehoben werde. Auf Anfrage von Herrn Weber teilt Herr Bender mit, dass es in diesem Bereich in den letzten Jahren keinen Unfall gegeben habe, der mit der gefahrenen Geschwindigkeit in Zusammenhang gestanden habe.

Herr Weber ist der Auffassung, dass bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h der Verkehr voraussichtlich leiser und spritsparender fahren könne.

Herr Kübler sieht eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h kritisch, vor allem auf Höhe des Freizeitparks befürchtet er eine Gefahr für querende Fußgänger. Abhilfe könne hier möglicherweise eine baulich angelegte Querungshilfe bieten. Die Verwaltung sagt zu, bei den Ludwigsburger Verkehrslinien anzufragen, wieviele Fahrgäste an der Haltestelle Freizeitpark ein- und aussteigen.

c) Neue Zufahrt zum Gewerbegebiet Kreidler

An der neuen Zufahrt zum Gewerbegebiet Kreidler (jetzt: Marie- Curie-Straße) parken am Fahrbahnrand (in Fahrtrichtung Stammheimer Straße) regelmäßig Lkw und auch Anhänger.

Der Verwaltung liegen einige Hinweise und Beschwerden vor, die beinhalten, dass es - vor allem bei Gegenverkehr und bei Dunkelheit - häufig zu kritischen Situationen komme, da die dort abgestellten Fahrzeuge nicht gut sichtbar seien.

Herr Bender hält die Situation für außerordentlich gefährlich; ihm ist keine vergleichbare Situation in seinem Zuständigkeitsbereich bekannt.

Herr Holzscheiter schlägt vor, dort nur das Pkw-Parken zuzulassen.

Die Teilnehmer der Verkehrsschau stellen fest, dass dort Handlungsbedarf bestehe. Es wird angeregt, zu prüfen, wie die Situation verbessert werden könne, wenn die Fahrzeuge wegen mangelnder Beleuchtung (§ 17 StVO) angezeigt werden.

Möglicherweise könnten auch Ausweichspuren (wie in der westlichen Bogenstraße) die Situation verbessern.

d) Radweg entlang der L 1143

Herr Stadtrat Holzscheiter erkundigt sich nach dem Sachstand bezüglich des Ausbaus des Radweges entlang der L 1143.

Herr Kübler teilt mit, dass die Stadt Kornwestheim im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart die Maßnahme umsetze; das Regierungspräsidium Stuttgart finanziere die Maßnahme.

Es sei vorgesehen, den Weg mit einer Breite von 2,50 m als gemeinsamen Geh- und Radweg auszubauen. Dieser neue Geh- und Radweg werde leicht nach Osten abgerückt, um den Wurzelbereich der dortigen Bäume zu schützen und gleichzeitig den Weg vor Wurzelaufrüchen zu schützen.

Auf Anfrage teilt Herr Kübler mit, dass durch die derzeitige Bautätigkeit von W&B (Wüstenrot) der Geh- und Radweg nicht berührt werde.

e) Aldinger Straße / Tafeln zur Fahrstreifentrennung

Die Verwaltung stellt ein neues Modell einer stabileren Tafel vor.

Herr Stadtrat Ergenzinger befürchtet, dass es bei Aufstellung der neuen, stabileren Tafeln zu Problemen für die Landwirtschaft kommen könne und er befürchtet Probleme für den Gegenverkehr.

Auf Anfrage teilt Herr Bender mit, dass sich im Jahr 2015 auf der Brücke im Längsverkehr lediglich ein Unfall ereignet habe.

Die Teilnehmer der Verkehrsschau bitten darum, die aktuellen Unfallzahlen anzufordern und dann evtl. zu prüfen, ob ein genereller Verzicht auf die Tafeln zur Fahrstreifenbegrenzung möglich sei.