

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
 Am: 21.06.2022

Betreff:

Bericht über die Verkehrs- und Radwegeschau am 22.03.2022

Anlage(n):

Mitzeichnung

Beschlussvorschlag:

- TOP 1: Kenntnisnahme.
- TOP 2: Die Verwaltung wird beauftragt, die Anwohner des Birnenwegs über die Planungen zu informieren.
- TOP3: Kenntnisnahme.
- TOP 4: Kenntnisnahme.
- TOP 5: Kenntnisnahme.
- TOP 6: Kenntnisnahme.

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	21.06.2022	

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Am 22.03.2022 tagte die Verkehrs- und Radwegeschau mit folgender Tagesordnung:

Tagesordnung

1. Verbesserung der Führung des Radverkehrs im Bereich der Hohenstaufenallee / Salamander Stadtpark
2. Endausbau im Wohngebiet „Im Obstgarten“ – Festlegung des Ausbaustandards
3. Ludwigsburger Straße 197 – 219 – Anpassung der Verkehrsregelung
4. Verkehrssituation Lenzhalde – Anwohneranfrage
5. Parkplatzsituation in der Max-Planck-Straße
6. Bekanntgabe und Verschiedenes

Rundfahrt mit Ortsbesichtigung zu den Top's 1 bis 4.

Teilnehmer

Frau BM Koch-Haßdenteufel
Herr Gerald Winkler, Kreisverkehrswacht LB
Herr Kübler, FB 8
Herr Maisenhölder, FB 9
Frau Zimmermann, FB 4
Herr Siegel, FB 4
Herr Stadtrat Ergenzinger, CDU
Herr Stadtrat Müller, SPD
Herr Stadtrat Demirok, FDP
Frau Stadträtin Bühler, Bündnis90/Die Grünen/Linke
Herr Stadtrat Holzscheiter, Freie Wähler

Top 1. Verbesserung der Führung des Radverkehrs im Bereich der Hohenstaufenallee / Salamander Stadtpark

Vorschlag der Verkehrsbehörde:

Um- beziehungsweise Ausbau der Hohenstaufenallee sowie des angrenzenden Knotenpunkts Ludwig-Herr Straße für den Fuß- und Radverkehr.

Sachdarstellung und Begründung:

Die Hohenstaufenallee ist sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr eine der zentralen Ost-West-Achsen im Stadtgebiet Kornwestheim und verbindet die östlichen Wohngebiete mit dem Bahnhof. Aufgrund der entlang dieser Achse angeordneten Schulen ist die Hohenstaufenallee insbesondere auch für den Schülerverkehr von wichtiger Bedeutung.

Aus der Mitte des Gemeinderats wurde in der Vergangenheit immer wieder auf den schlechten baulichen Zustand der Hohenstaufenallee sowie funktionale Defizite insbesondere im Abschnitt zwischen Marktplatz und L.-Herr-Straße hingewiesen.

Mit der Aufnahme der Hohenstaufenallee in das Sanierungsgebiet „Südlich Salamander-Stadtpark“ wurden im Jahr 2019 auch die finanziellen Voraussetzungen für eine Verbesserung der Situation geschaffen und parallel dazu das Büro ISTW, Ludwigsburg mit der Ausarbeitung der Planungsüberlegungen beauftragt.

Den Mitgliedern der Verkehrs- und Radwegschau wurde die in 3 Bauabschnitte gegliederte Planung in der Sitzung am 29.06.2021 vorgestellt (vgl. Vorlage 178/2021). Im Mittelpunkt hierbei standen die Überlegungen für den Bauabschnitt 1 zwischen Galerie und dem Gymnasium.



In diesem rd. 250m langen Bereich wurden im vergangenen Jahr Maßnahmen zur Verbesserung der Baumstandorte umgesetzt und die nutzbare Wegebreite von 5m mit einem neuen Asphaltbelag versehen. Im Zuge der Belagsarbeiten erfolgte auch eine Neueinteilung der Verkehrsflächen einschließlich der entsprechenden Markierung.

Im Jahr 2022 vorgesehen ist die Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen des 2. und 3. BA. Wesentliche Bestandteile der Planung sind:

- Optimierung der Führung des Radverkehrs im Vorbereich Gymnasium

Der Radfahrer wird heute in östliche Richtung im Bereich der Fahrradabstellanlage des Gymnasiums von der Hohenstaufenallee in Richtung der Wendeplatte geleitet. Künftig soll dieser Übergang etwas weiter östlich erfolgen umso im Bestand vorhandene Konfliktpunkte zwischen abgestellten Schülerrädern und vorbeifahrenden Radfahrern zu entschärfen.

- Maßnahmen im Bereich der Sackgasse / Ausweisung einer Fahrradstraße

Im Bauabschnitt 3 soll der Radverkehr wie im Bestand über die Wendeplatte und den Fahrbahnbereich bis zum lichtsignalgeregelten Knotenpunkt mit der L.-Herr-Straße geführt werden. Für diesen Bereich wird die Ausweisung einer Fahrradstraße (VZ 244.1) vorgeschlagen, in der der Radverkehr eindeutigen Vorrang gegenüber dem Kfz genießt. Voraussetzung für die Ausweisung einer Fahrradstraße sind v.a. entsprechende Mindestbreiten und möglichst klar gegliederte Straßenräume.

Der Straßenabschnitt zwischen der L.-Herr-Straße und der Wendeplatte ist ca. 85m lang. Der Bereich liegt innerhalb einer Tempo 30-Zonenregelung. Entlang der Südseite ist das Abstellen von Fahrzeugen in Form von Längsparkierung zulässig. Die Fahrbahnbreite im Bestand beträgt ca. 6m (einschließlich Parkierung). Abgestellt werden hier regelmäßig ca. 4-5 Fahrzeuge. Auf der Nordseite sind zwischen den Baumstandorten insgesamt 12 Senkrechtparker angeordnet.

Beobachtungen zufolge kommt es in diesem Sackgassenbereich immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Aufgrund des engen Straßenraums müssen Fahrzeuge bei der Ausfahrt aus den Senkrechstellplätzen mehrfach rangieren. Weitere Konflikte entstehen durch „Elterntaxis“ die in den Sackgassenbereich einfahren und teilweise mitten auf der Fahrbahn halten und zu guter letzt nur mittels mehrfachen Rangierbewegungen auf der engen Wendeplatte wieder aus dem Sackgassenbereich ausfahren können.

Mit Umsetzung der Planung soll im betroffenen Streckenabschnitt auf die vorhandenen ca. 5 Längsparkierungsstände am südlichen Fahrbahnrand verzichtet werden. So kann eine nutzbare Fahrbahnbreite von 6 - 6,5m generiert werden die erforderlich ist, um die 12 auch künftig vorhandenen Senkrechstellplätze entlang der Nordseite ohne die aus Gründen der Verkehrssicherheit bedenklichen Rangierbewegungen anzufahren. Eine Vergrößerung des Wendehammers ist aus platzräumlichen Gründen nicht möglich. Um die o.a. Konflikte künftig zu minimieren wird von der Straßenverkehrsbehörde geprüft, inwiefern eine Reduktion von Elterntaxiverkehren wirkungsvoll erreicht werden kann.

Weiter vorgesehen sind Änderungen im Einmündungsbereich zur L.-Herr-Straße. So soll hier der überbreite Gehweg auf eine Breite von 2 - 2,5m zurückgebaut werden. Damit ist es möglich, den gegenüberliegenden und von zahlreichen Wurzelaufbrüchen gekennzeichneten Baumstandort freizulegen und deutlich zu verbessern. Im Zuge der Maßnahme soll auch die Beleuchtung von der Nord- auf die Südseite der Sackgasse verlegt werden.

- Änderungen im Bereich des Knotenpunkts Hohenstaufenallee / L.-Herr-Straße

Der Verkehr soll am lichtsignalgeregelten Knotenpunktsbereich Hohenstaufenallee / L.-Herr- künftig über eine entsprechende Programmierung bedarfsgerecht gesteuert werden. So ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, den Radverkehr in Ost-West-Richtung zu Stoßzeiten zu bevorzugen und stattdessen den Kfz-Verkehr auf Anforderung zu setzen. Aufgrund der positiven Erfahrungen an anderen lichtsignalgeregelten Knotenpunkten soll für den Radverkehr zusätzlich eine Wärmebildkamera eingesetzt werden die es ermöglicht schneller und zielgerichtet auf die Verkehrsströme zu reagieren.

Weiter vorgesehen ist die Aufweitung des Aufstellbereichs für Radfahrer auf der Ostseite der L.-Herr-Straße um so den Begegnungsverkehr verträglicher zu gestalten. Auch soll die Querungsstelle von Osten über die L.-Herr-Straße künftig als richtige Einmündung ausgebaut werden. Im Unterschied zu heute muss der Radfahrer dann nicht mehr über einen Bordstein fahren, was den Komfort deutlich verbessert.

Am Knotenpunkt muss aufgrund der zu berücksichtigenden Linksabbiegeverkehre aus der Sackgasse die Fußgängerquerungsstelle leicht versetzt werden.

- Markierungsarbeiten in der östlichen Hohenstaufenallee

Der östliche Teil der Hohenstaufenallee ab L.-Herr-Straße in Richtung Realschule verfügt im Bestand über keine separate Beleuchtung. Vorgeschlagen wird, entsprechend der Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg entlang des Streckenzugs rechts und links reflektierende Randmarkierungen vorzusehen um so die Sichtverhältnisse bei Dunkelheit zu verbessern.

Die oben angeführten zahlreichen Änderungen und Anpassungen sollen in einer der Sitzung vorangestellten Ortsbesichtigung näher erläutert werden.

Kosten, Finanzierung, Umsetzung

Die Kosten für die Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen liegen bei rd. 630.000,00 Euro (inklusive Umbau der Signalanlage mit 45.000,00 Euro). Da der Planbereich vollumfänglich innerhalb des Sanierungsgebiets „Südlich Salamander-Stadtpark“ liegt sind die Kosten förderfähig. Entsprechende Mittel setzen sich aus Ermächtigungsresten vom Jahr 2021 sowie aus dem Doppelhaushalt 2022/23 unter der Haushaltstelle I08-511017 „Stadtentwicklung; San. Südl. Salamander-Stadtpark“ zusammen.

Vorgesehen ist, die Maßnahmen in wesentlichen Teilen zu Schulferienzeiten umzusetzen. Die Verwaltung geht davon aus, dass mit vorbereitenden Maßnahmen im Juni / Juli 2022 begonnen und die Maßnahme bis Herbst 2022 abgeschlossen werden kann. In den Sommerferien 2022 ist der Umbau des Knotenpunktes Hohenstaufenallee /Ludwig Herr Straße vorgesehen. Hierbei wird der Knotenpunkt für den Fahrzeugverkehr voll gesperrt. Somit können die Fußgänger und der Radfahrer entsprechend gefahrlos die Baustelle passieren.

Zusätzliche Hinweise / Ausblick

Die im Zuge des notwendigen Ausbaus von Trafostationen einschließlich der Leitungsverlegungen erforderlichen Baumfällungen entlang der L.-Herr- / Hornbergstraße im Bereich zwischen Einmündung Sackgasse und der Parkstraße wurden bereits umgesetzt. Ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept für den gesamten Straßenzug der L.-Herr-Straße / Hornbergstraße zwischen Parkstraße und dem Kreisverkehr an der Stuttgarter Straße befindet sich derzeit in der Ausarbeitung und soll dem Gemeinderat in diesem Jahr vorgelegt werden.

Gang der Beratung:

Vorstellung der Planungsüberlegungen durch Herrn Kübler (FB 8) bzw. Herrn Bühler (I-S-T-W Planungsgesellschaft).

Herr Stadtrat Ergenzinger teilt mit, dass die CDU-Fraktion den Bauabschnitt 2 befürwortet, den Bauabschnitt 3 jedoch nicht. Die Fahrradstraße passt dort generell nicht, es gibt die Befürchtung, dass haltende „Elterntaxis“ an der Ludwig-Herr-Straße Chaos verursachen werden.

Frau Stadträtin Bühler befürwortet die Maßnahme.

Ja zur Fahrradstraße mit dem Hinweis, dass eine Lösung gefunden werden muss und dass kein Anlieferverkehr zur Schule mehr erfolgt. Evtl. „Kiss & School-Plätze“ in der Ludwig-Herr-Straße. Gut, dass die Ampelregelung zu Stoßzeiten die Radfahrer bevorzugt.

Herr Stadtrat Müller erklärt, dass die SPD-Fraktion die Vorschläge mitträgt.

Herr Stadtrat Holzscheiter hält das Wenden bzw. Rangieren auf der Wendeplatte bei Dunkelheit für gefährlich, da dort die Beleuchtung nicht optimal ist. Diese müsse verbessert werden.

Herr Maisenhölder bzw. Herr Siegel führen aus, dass der Bring- und Hol-Verkehr auch über die Rechbergstraße erfolgen könne.

Die Beleuchtung der Wendeplatte wird auf deren Südseite verlegt und verbessert. Bei einer Fahrradstraße können durch Zusatzzeichen noch andere Verkehrsarten zugelassen werden. Dies wäre beispielsweise möglich für den Kfz-Verkehr von Anliegern oder nur für den der Anwohner.

Die Maßnahme wird mehrheitlich befürwortet.

Die Maßnahme wurde zwischenzeitlich beschlossen.

TOP 2. Endausbau im Wohngebiet „Im Obstgarten“ – Festlegung des Ausbaustandards

Vorschlag der Verkehrsbehörde:

Ausbau des Birnenweges zu einem verkehrsberuhigten Bereich.

Sachdarstellung und Begründung:

Das Wohngebiet „Im Obstgarten“ wurde in den 90er-Jahren aufgesiedelt. Mit Umsetzung des größeren Bauvorhabens der Volksbank Zuffenhausen eG zwischen Apfelweg und der Straße „Im Obstgarten“ (Gebäude Hausnummern 29-43) konnte eine der letzten großen Baulücken im Gebiet geschlossen werden. Mit der Fertigstellung des Bauvorhabens besteht nun die Möglichkeit, den noch fehlenden Endausbau der Erschließungsflächen im Bereich der nördlichen Straße „Im Obstgarten“ sowie dem Birnenweg entsprechend der Vorgaben des Bebauungsplans umzusetzen. Die Maßnahme ist für dieses Jahr vorgesehen, entsprechende Mittel aus dem Vorjahr sowie im Doppelhaushalt 2022/23 vorhanden.

Grundlage für den Ausbau des Bereichs sind die Vorgaben des seit Mai 1992 rechtskräftigen Bebauungsplans 11-467 „Nördlich der Pflugfelder Straße“.

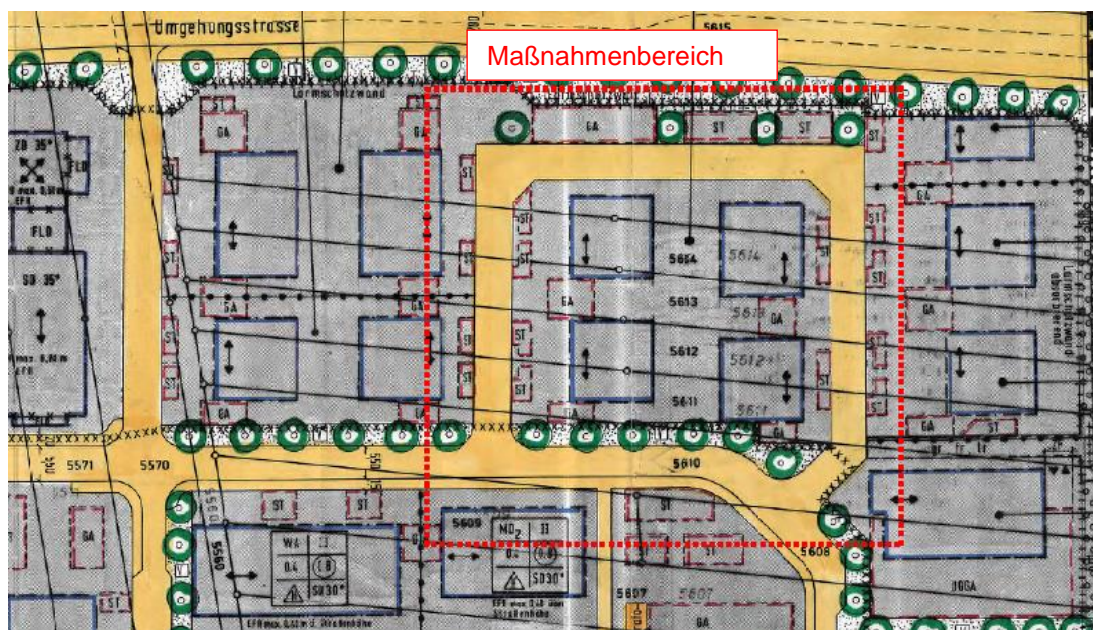


Abb. 1: Bebauungsplan mit Maßnahmenbereich

Vorgesehen ist die Herstellung der entlang des nördlichen Rands der Straße „Im Obstgarten“ festgesetzten Verkehrsgrünfläche inklusive entsprechender Baumpflanzungen. Das Luftbild zeigt, dass dieser Bereich im Bestand zum Abstellen von bis zu 9 Fahrzeugen genutzt wird.

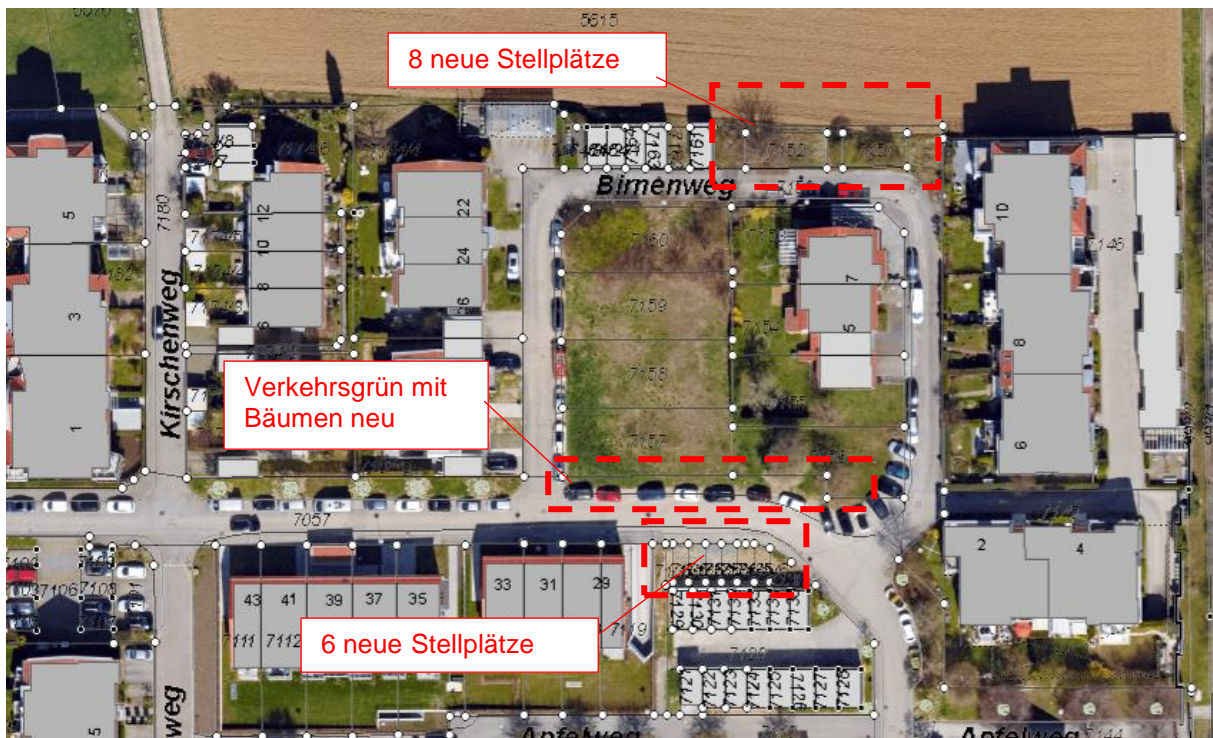


Abb. 2: Luftbild

Zudem sollen vorgesehene Stellplatzflächen sowohl entlang der Haupteinfahrt „Im Obstgarten“ (insgesamt 6 Stellplätze) als auch im Bereich des nördlichen Birnenwegs (insgesamt 8 Stellplätze) angelegt werden.

Zur Umsetzung des Endausbaus im Bereich des Birnenwegs sind Festlegungen bzgl. der Flächenaufteilung erforderlich. Aktuell ist der Birnenweg Mit-Bestandteil der im gesamten Quartier geltenden Tempo 30 –Zonenregelung. Die Gesamtbreite der Verkehrsfläche zwischen den privaten Grundstücksgrenzen im Bereich des Kirschenwegs beträgt 6m. Die öffentliche Verkehrsfläche ist damit rein konzeptionell nicht für das Abstellen von Fahrzeugen in Form von Längsparkierung entlang des Straßenraums ausgelegt. Das der Bereich aktuell dennoch beparkt wird ist sicher darauf zurückzuführen, dass hier noch unbebaute private Grundstücksflächen vorhanden sind die derzeit zum Abstellen der Kfz mitgenutzt werden können. Spätestens mit Aufsiedelung dieser Grundstücksflächen entfällt die Möglichkeit des Abstellens von Fahrzeugen zwangsläufig.

Für den Endausbau im Bereich des Birnenwegs vorgeschlagen wird die Herstellung einer niveaugleichen Fläche ohne Gehwegbereiche. Der Fußgänger müsste sich dann entsprechend zusammen mit den Kfz im Fahrbahnbereich bewegen. Verkehrsordnungsrechtlich ergeben sich hieraus 2 mögliche Varianten:

Variante 1 – Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs (VZ 325.1, „Spielstraße“)

Bei Verzicht auf einen separaten Gehweg verkehrsordnungsrechtlich folgerichtig wäre die Ausweisung eines sogenannten „Verkehrsberuhigten Bereichs“ („Spielstraße“). In diesen Bereichen ist entsprechend der Vorgaben der StVO „Schrittgeschwindigkeit“ einzuhalten und das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit bestehen aufgrund der mit jeweils rd. 50m sehr kurzen einzelnen Streckenabschnitte nicht. Hinzu kommt, dass entlang des Birnenwegs nur sehr wenige Wohneinheiten angeordnet sind. Fremdverkehre sind hier sicher nur in sehr geringem Umfang zu erwarten. Für den sicheren Übergang zu den unterschiedlichen Geschwindigkeitsbereichen, werden die Ein- bzw. Ausfahrtbereich in den Birnenweg für den Nutzer mit einem Pflasterband kenntlich gestaltet.

Variante 2 – Beibehalt der Tempo 30-Zonenregelung

Entsprechend der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben sind Gehwege entlang angebauter Straßen grundsätzlich erforderlich. Auf die Anlage von gesonderten Gehwegen kann aber entsprechend der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 3.2.1.) verzichtet werden, wenn eine Belastung von 50 Kfz in der Spitzenstunde (entspricht DTVw 500 Kfz) nicht überschritten wird. Aufgrund der nur geringen Anzahl von direkt zugeordneten Wohneinheiten kann für den Kirschenweg davon ausgegangen werden, dass die Zahl an Kfz deutlich unter 500 Fahrzeugen liegt.

Empfehlung der Verwaltung

Vor dem Hintergrund, dass es sich bei dem Birnenweg um eine relativ kurze (ca. 150 m) Anliegerstraße handelt, kein Durchgangsverkehr stattfindet und es keinen Fußweg geben wird, empfiehlt die Verwaltung, zur Erhöhung der Sicherheit für den Fußgängerverkehr den Birnenweg als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen.

Vor der Umsetzung der Maßnahme sollen die Anlieger über den Ausbaustandard informiert werden.

Gang der Beratung:

Herr Maisenhölder führt in das Thema ein und erläutert die Planung.

Stadtrat Ergenzinger bittet darum, dass für die geplanten Parkplätze die Grundstücksgrenzen nochmals vermessen werden sollten.

Stadträtin Bühler stimmt der Planung zu. Sie bittet aber zu prüfen, ob bei der Restfahrbahnbreite von 6 m noch Bäume gepflanzt werden können.

Herr Stadtrat Holzscheiter ist mit der Planung ebenfalls einverstanden und bittet darum, die vorgesehenen Stellplätze nicht zuzubetonieren.

Herr Maisenhölder führt aus, dass vor der Maßnahme eine Bestandsvermessung durchgeführt wird, so dass die Grundstücksgrenzen eingehalten werden. Momentan sind keine Baumpflanzungen vorgesehen. Das kann erst nach vollständiger Bebauung der Grundstücke erfolgen.

Herr Siegel teilt mit, dass vor der Ausweisung einer Straße als verkehrsberuhigter Bereich die Anwohner informiert werden.

Maßnahme wird befürwortet.

TOP 3. Ludwigsburger Straße 197 – 219 – Anpassung der Verkehrsregelung

Vorschlag der Verkehrsbehörde:

Anpassung der Verkehrsregelung im Bereich Ludwigsburger Straße 197 - 219

Sachdarstellung und Begründung:

Der Zugang und die Zufahrt zu den Wohngebäuden Ludwigsburger Straße 197 – 219 erfolgt über einen westlich, parallel zur Ludwigsburger Straße/Alten B27 verlaufenden Weg. Dieser ist zugleich offizielle Radweg- als auch beliebte Fußgängerverbindung zwischen den Städten Kornwestheim und Ludwigsburg. Das Parken der Anwohner/Anlieger vor den Grundstücken gestaltet sich problemlos.

Vor dem Hintergrund der Gemengelage Anlieger-, Rad- und Fußgängerverkehr, hat sich in diesem Bereich in den vergangenen Jahren eine in sich nicht stimmige Beschilderung „eingeschlichen“. Teilweise ist der Weg mit Zeichen 239 „Fußgänger“ beschildert, teilweise mit Zeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ mit Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“. Auf der Westseite des Wegs ist zwar Zeichen 286 „eingeschränktes Haltverbot“ angeordnet, gewohnheitsmäßig wird dort seit Jahren geparkt.

Um die Widersprüche in der Beschilderung aufzulösen, die og. Gemengelage jedoch weiterhin möglich zu machen, ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde die Beschilderung folgendermaßen anzupassen:

An allen Zugängen ist das Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ anzubringen.

Zeichen 283 „absolutes Haltverbot“ entlang der Ostseite des Weges anstatt Zeichen 286 „eingeschränktes Haltverbot“ entlang der Westseite. Die Beschilderung auf der Westseite des Weges ist komplett zu entfernen.

Resultat:

- ⇒ Anwohner/Anlieger können weiterhin mit ihren Kraftfahrzeugen zu den Grundstücken fahren und auch direkt davor parken.
- ⇒ Die Radwegeverbindung zwischen Kornwestheim und Ludwigsburg ist nicht beeinträchtigt, die Fußgängerverbindung ebenso nicht.
- ⇒ Die Parkierung wird nun offiziell entsprechend der jahrelangen Gewohnheit zugelassen.

Die Alte B 27 befindet sich außerhalb der geschlossenen Ortschaft, was bedeutet, dass die die Geschwindigkeit nicht per Zeichen 310 „Ortstafel“ auf Tempo 50 beschränkt ist. Auf dem Parallelweg wurde bislang noch keine diesbezügliche Regelung getroffen.

Zwar besagt § 3 der Straßenverkehrsordnung, dass die Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen usw. anzupassen ist, jedoch erscheint es ratsam, hier regulierend einzugreifen. Auf diesem Teilstück der öffentlichen Verkehrsfläche treffen Anliegerverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ohne Trennung aufeinander. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, ist die Höchstgeschwindigkeit dem schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger) anzupassen. Die Höchstgeschwindigkeit ist somit mittels Verkehrszeichen 274 auf 30 km/h zu beschränken.

Gang der Beratung:

Herr Siegel erläutert die Überlegungen der Straßenverkehrsbehörde.

Frau Stadträtin Bühler stimmt den Überlegungen zu. Sie bittet aber darum zu prüfen, ob auch eine geringere Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden kann.

Herr Siegel sagt dies zu, weist aber darauf hin, dass die Straßenverkehrsordnung an dieser Stelle leider nicht so „flexibel“ ist. Tempo 30 ist ja nur die zulässige Höchstgeschwindigkeit, grds. muss lt. StVO auch an die örtlichen Verhältnisse angepasst gefahren werden.

Grundsätzlich befürwortet, Höchstgeschwindigkeit wird nochmals geprüft.

TOP 4. Verkehrssituation Lenzhalde – Anwohneranfrage

Vorschlag der Verkehrsbehörde:

Keine Maßnahmen in der Lenzhalde.

Sachdarstellung und Begründung:

Die Lenzhalde liegt in einer Tempo-30 Zone, von ihr gehen zwei Stiche in Richtung Aldinger Straße ab. Beide Stiche sind Sackgassen und entsprechend beschildert. Zudem ist sowohl entlang der schmalen Einfahrt als auch dem verbreiterten Ende des Stichs ein eingeschränktes Haltverbot angeordnet. Sackgassen werden grundsätzlich mit einem verbreiterten Ende, einer sog. Wendeanlage ausgestattet, um die Befahrbarkeit insb. für Müll- und sonstige größere Fahrzeuge zu verbessern.

Seitens der Anwohnerschaft hat es bezüglich der Verkehrssituation in der Lenzhalde sinngemäß folgende Anfrage/folgenden Antrag gegeben:

1. Auf dem verbreiterten Ende der westlichen Sackgasse der Lenzhalde sollte das Parken erlaubt sein.

Hintergrund: Durch ein einfahrendes und wendendes Entsorgungsfahrzeug der AVL hat sich hier wohl jüngst ein Unfall mit Sachbeschädigung an Mülltonnen und Grundstückseinfassungen ergeben. Zudem wurde – zu einem anderen Zeitpunkt- ein Parkverstoß kostenpflichtig verwarnt.

2. Gegenüber der Ausfahrt aus dem westlichen Stich der Lenzhalde in die Lenzhalde sollte das Parken verboten werden.

Hintergrund: Ein Anwohner hat bei der Ausfahrt aus dem Stich der Lenzhalde die Vorfahrt eines vorbeifahrenden Fahrzeugs missachtet und einen Unfall verursacht.

Zu 1.:

Die Stiche der Lenzhalde sind Sackgassen mit Wendeanlage. Durchgangs- und Schleichverkehr findet nicht statt. Die Anwohner können entlang des Stichs ihr Fahrzeuge zum Be- und Entladen problemlos halten. Parkende Fahrzeuge würden die Rangiermöglichkeiten auf der Wendeanlage derart einschränken, dass ein Rangieren mit größeren Fahrzeugen erschwert bzw. unmöglich gemacht würde. Dies gilt es zu verhindern, da die Fahrzeuge ansonsten wieder rückwärts aus dem Stich hinausfahren müssten. Das angeordnete Haltverbot entspricht der Notwendigkeit der Situation vor Ort. Das Parken kann nicht zugelassen werden.

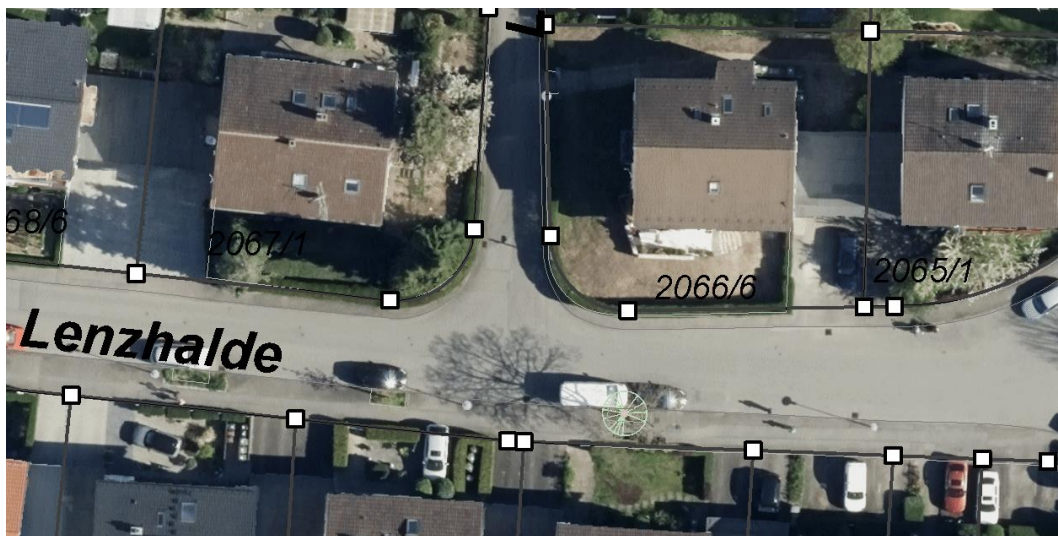


Zu 2.:

Gem. § 12 StVO ist das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen im 5m-bereich verboten. Dieses Verbot bezieht sich bei einer T-Kreuzung nicht auf die gegenüberliegende Straßenseite.

Die Straßenverkehrsbehörde hat aufgrund des Antrags geprüft, inwieweit ein Halteverbot aufgrund sonstiger Voraussetzungen kraft Gesetzes besteht oder angeordnet werden sollte. Bei Parkierung auf der gegenüberliegenden Straßenseite verbleibt eine absolut ausreichende Restfahrbahnbreite von über 3,5 m. Die Straßenführung ist gerade und übersichtlich und wird durch parkende Fahrzeuge nicht erschwert.

Der Einmündungsbereich ist in West-Ost-Richtung und umgekehrt gut einsehbar. Beim Ausfahren aus dem Stich ist ebenfalls ausreichend Sicht vorhanden.



Im beschriebenen Einmündungsbereich muss weder ein Halteverbot angeordnet, noch sonstige Maßnahmen ergriffen werden, um die Übersichtlichkeit der Einmündung zu verbessern.

Das vom Antragsteller ebenfalls bemängelte Parken innerhalb des 5m-Bereichs an den Einmündungen Lenzhalde/Bergstraße bzw. Bergstraße/Mühläuserstraße ist nicht erlaubt und wird vom städt. Vollzugsdienst regelmäßig kontrolliert und sanktioniert.

Gang der Beratung:

Frau Zimmermann erläutert die Situation.

Keine Empfehlung von Maßnahmen.

TOP 5. Parkplatzsituation in der Max-Planck-Straße

Vorschlag der Verkehrsbehörde:

Aufbringung von Parkmarkierungen in den Parkbuchten der Max-Planck-Straße.

Sachdarstellung und Begründung:

Ende 2021 gingen bei der Straßenverkehrsbehörde Beschwerden von Mitarbeitenden der Fa. Regeltechnik Kornwestheim zur Parkplatzsituation in der Max-Planck-Straße (Gewerbegebiet Kreidler) ein. Wohnmobile, Anhänger, Wohnwagen und LKW's würden dort über längere Zeit auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt, so dass für die Mitarbeitenden der dort ansässigen Firmen nicht genügend Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Fahrer von LKW's würden ihre privaten Fahrzeuge tagsüber so abstellen, dass sie zwei bis drei Parkplätze blockieren, um dort abends ihren LKW abstellen zu können.



Angeregt wurde, für diesen Bereich kostenpflichtige Parkberechtigungsscheine auszustellen. Es wurde weiterhin gebeten zu prüfen, ob zusätzlicher Parkraum geschaffen werden könnte, z.B. durch „Umfunktionierung“ der stillgelegten Gleise in der Kreidlerstraße.



U.a. in der Max-Planck-Straße sind in der Tat zahlreiche Wohnwagen, Anhänger und Wohnmobile auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt.



Während das Parken von Wohnmobilen rechtlich nicht zu beanstanden ist, stellt das Abstellen von Wohnwagen und Anhängern über einen Zeitraum von länger als 14 Tagen eine unerlaubte Sondernutzung dar. Der Vollzugsdienst kontrolliert (Ventilstand) regelmäßig im gesamten Stadtgebiet die auf öffentlichen Parkplätzen abgestellten Anhänger und bringt im Falle einer unerlaubten Sondernutzung diese bei der Bußgeldstelle zur Anzeige.

Um das Parken in den Parkbuchten zu ordnen hält die Straßenverkehrsbehörde es für sinnvoll, dort sogenannte Parkflächenmarkierungen in Form von T-Markierungen aufzubringen. So hätte der Gemeindevollzugsdienst eine rechtliche Grundlage, bei „großzügigem“ Parken kostenpflichtige Verwarnungen auszusprechen. LKW's, Wohnmobile und andere größere Fahrzeuge müssten dann an den Stellen auf der Fahrbahn abgestellt werden, an denen es zulässig ist.

Die Straßenverkehrsbehörde sieht darüber hinaus keine Möglichkeit, weitere Parkplätze in der Max-Planck-Straße zu schaffen. Die Bereitstellung der ehemaligen Gleise in der Kreidlerstraße wäre nur mit erheblichen Kosten seitens der Stadt möglich. Außerdem gibt es zu dieser Fläche bereits anderweitige Überlegungen seitens der Stadt. Darüber hinaus kann es auch nicht Aufgabe der Stadt sein, den Firmen ausreichend Parkplätze für deren Mitarbeitende zur Verfügung zu stellen. Eine Alternative wäre im Übrigen auch die Nutzung des ÖPNV (die Buslinie 412 hält in der Max-Planck-Straße)

Gang der Beratung:

Herr Siegel erläutert die Situation und den Vorschlag der Verwaltung.

Der Vorschlag der Verwaltung wird mitgetragen.

TOP 6. Bekanntgabe und Verschiedenes

Frau Stadträtin Bühler hält die die Radwegführung vom Stadtpark unter die B 27 zur Th.-Heuss-Realschule vor allem in Hinblick darauf, dass zunehmend auch schnellere und schwere Pedelecs dort fahren, für nicht mehr ausreichend.

An der Kreuzung Ludwigsburger Straße/Jakobstraße biegen die Fahrzeuge von Norden kommend oft mit zu hoher Geschwindigkeit nach Westen in die Jakobstraße ab. Dies führt zu Angstsituationen bei den Fußgängern, die dort die Straße überqueren.

Herr Maisenhölder erläutert, dass der Fahrradweg unterhalb der B 27 derzeit umgeplant wird. An der Kreuzung Ludwigsburger Straße/Jakobstraße wurde ein größerer gelber Blinker angebracht.

Stadtrat Demirok berichtet, dass an der Einmündung Wilhelmstraße/Bahnhofstraße der 5m-Bereich zugeparkt wird, so dass bei der Ausfahrt aus der Wilhelmstraße die Sicht in die Bahnhofstraße behindert ist. Evtl. könnten Poller gegen das Parken helfen, oder ein Spiegel für die Ausfahrt. – Prüfung durch Straßenverkehrsbehörde zugesagt.

Anmerkung der Verwaltung: die Situation wurde bereits überprüft. Die vorhandene, teilweise aber verwitterte Zickzack-Markierung im Einmündungsbereich wird erneuert. Der Vollzugsdienst wird die Einhaltung des Parkverbots verstärkt kontrollieren. Die Entfernung zum gegenüberliegenden Zaun mit ca. 15 m und die davor parkenden Fahrzeugen machen die Aufstellung eines Verkehrsspiegels nicht möglich.

Weiter berichtet er, dass an der Mühlhäuserstraße Einmündung Friedrich-Siller-Str. der Radweg in Richtung Norden einfach aufhört. – Prüfung durch Straßenverkehrsbehörde zugesagt.

Anmerkung der Verwaltung: Es handelt sich hier um einen reinen Gehweg. Die Markierung, die einen Radweg vermuten lässt, ist veraltet und wird vom Bauhof entfernt.

Stadtrat Holzscheiter bittet um Auskunft, wie ist der Verbindungsweg zwischen Mörikestraße und Stuttgarter Straße gewidmet ist und welche Regelungen hier auch hinsichtlich Anliegerpflichten gelten? – Prüfung durch Verwaltung zugesagt.

Anmerkung der Verwaltung: Der Verbindungsweg ist als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet. Damit gelten die gleichen Anliegerpflichten (z.B. Reinigungs-, Räum- und Streupflicht) wie an anderen Straßen und Wegen.

Stadtrat Müller bemängelt, dass die Sicht beim Ausfahren aus der Kirchtalstraße in die Pflugfelderstraße durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt ist. Oft kommt noch Verkehr von Westen her entgegen. Evtl. könnten an der Einmündung zwei Stellplätze entfallen, damit die Sichtbeziehungen verbessert werden. – Prüfung durch Straßenverkehrsbehörde zugesagt.

Anmerkung der Verwaltung: Die Situation wurde geprüft. Durch die Umgestaltung in eine senkrechte Einmündung der Kirchtalstraße in die Pflugfelder Straße werden die Sichtverhältnisse verbessert, ohne dass vorhandene Parkplätze entfallen müssen. Ein weiterer positiver Effekt besteht darin, dass durch das Vergrößern des Pflanzbettes die dort stehende mächtige, vitale Platane mehr Entfaltungsraum für ihre Entwicklung erhält.

In der Stotzstraße sind die Holzpflocke im Verkehrsgrün umgefahren. Evtl. können höhere und damit sichtbarere Holzpflocke gesetzt werden. – Prüfung durch Verwaltung zugesagt.

Anmerkung der Verwaltung: Ein Teil der Beete wurde bereits mit gut sichtbaren Granit-Bordsteinen eingefasst.