

Anschluss der Weinstraße an die Löchgauer Straße
- Machbarkeitsstudie -

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung	Sitzungsart
Ausschuss für Umwelt und Technik	03.11.2020	Beschlussfassung	öffentlich

I. Sachverhalt

Aus der Mitte des Gemeinderates wurde der Vorschlag geäußert, die Weinstraße und im weiteren Verlauf damit auch die Bahnhofstraße, in ihrem Anschluss an die Löchgauer Straße, mittels einer Querspange ausschließlich in Richtung Löchgau, zu entlasten. Dazu wurde vorgeschlagen die ehemalige Fahrbahn vor der alten Post, welche heute nur noch als Fuß- und Radweg ablesbar ist, zu reaktivieren. Um den Aufwand und die Genehmigungsfähigkeit besser abschätzen zu können, wurde die Stadtverwaltung beauftragt, dem Gremium eine entsprechende Entscheidungsgrundlage vorzulegen. Dazu wurden beim Büro BS Ingenieure, Herrn Schäfer, eine Machbarkeitsstudie federführend in Auftrag zu geben.

Die Ergebnisse dieser Ausarbeitung (s. Anlage) werden von Herrn Schäfer in der Sitzung des AUT erläutert.

II. Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird auf Basis der Untersuchung beauftragt, beim Regierungspräsidium Stgrr., Fachbereich Straßen, die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit einzuholen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Ergebnis dieser verdichteten Voruntersuchung, ggf. mit den Berücksichtigung der entsprechenden Auflagen, wieder in die Beratung einzubringen.

III. Begründung

Sichtdreiecke:

Die Sichtfelder wurden mit Hilfe der RASSt06 aufgestellt. Da es sich hierbei jedoch um einen Sonderfall (Sichtfelder im Kurvenbereich) handelt, weichen die Sichtfelder von der typischen Dreiecksform ab. Bei Ermittlung der Sichtfelder wurde der Verlauf des annähernden Fahrzeuges berücksichtigt. Das heißt das annähernde Fahrzeug muss natürlich an jeder Stelle von dem wartenden Fahrzeug erkannt werden. Der linke, gebogene Schenkel entsteht quasi durch die Kurvenfahrt des sich annähernden Fahrzeuges. Der rechte Schenkel bildet den Sichtstrahl der das einbiegende Fahrzeug direkt mit dem sich annähernden Fahrzeug am maßgebenden Punkt in einer Entfernung von 70 m (Bogenlänge) verbindet ab. Dieser wird noch um den Bereich zur Einsicht des Einmündungsbereichs erweitert. Dadurch entstehen die geometrischen Formen der dargestellten Sichtfelder.

Höhenversatz:

Die Höhenlage (Gradiente) der neu geplanten Rampe wurde untersucht und im Höhenplan dargestellt. Es wurde darauf geachtet, dass im Bereich zweistreifig auf einstreifig eine bestandsnahe Höhenplanung erfolgt. Somit konnten die Flächen für den Angleich an den Bestand auf ein Minimum reduziert werden. Gleichzeitig beginnt in diesem Bereich der 3,25 m breite Zweirichtungsradweg. Mit Hilfe einer Fahrradrampe (Steigung 10 %, Länge = 5,00 m) kann der Höhenunterschied überwunden werden. Zusätzlich muss die Rampe jedoch mit Mauerscheiben/Winkelstützwänden eingefasst werden, da die Heranführung zur Unterführung gegenläufig zum Zweirichtungsradweg verhältnismäßig stark abfällt. Im Zuge der weiteren Planung müssten die Höhenverhältnisse auch aufgrund der Querneigungsverhältnisse noch detaillierter untersucht werden.

Alternativen/Möglichkeiten:

Alternativ zu der dargestellten Vorzugsvariante besteht noch die Möglichkeit einer gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegführung auf der Südseite der Rampe. Dadurch würde sich der Straßenverlauf weiter in Richtung Norden verschieben was zur Folge hätte, dass die Fahrbahn mittig durch die angrenzende Aufschüttung verlaufen würde. Dies würde sich zudem jedoch auch nachteilig auf die Sichtbeziehungen an der Einmündung auswirken. Außerdem würden beide Alternativen, egal ob gemeinsame oder getrennte Führung in der Nebenfläche, dazu führen, dass sich der Kreuzungsbedarf (Weiterfahrt sowohl zum Bahnhof als auch zur Unterführung) des Radverkehrs am Rampenfuß konzentriert. Dort besteht ohnehin bereits eine potentiell konflikträchtige Situation aufgrund der spitzen Einmündungen der Unterführung und des bestehenden Parkplatzes. Durch die Anordnung des Radverkehrs nördlich der Rampe kann dieser Bereich entspannt werden, sowie gleichzeitig die Querung des Radverkehrs über die Rampe mittels Furt im direkten Sichtfeld der Fahrzeugführer verkehrssicherer erfolgen. Mittels einer weiteren (z.B.: rot eingefärbten) Furt am Rampenfuß kann auch dort die Einleitung in den Mischverkehr in Richtung Bahnhof in vertretbarer Art und Weise erfolgen.

Zusätzliche Anmerkungen:

Auch bei Beibehaltung des derzeitigen nördlichen Gehwegs und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, kann bei Ausbildung zweier eigenständiger Richtungsfahstreifen der derzeitige Parkstreifen nicht erhalten bleiben, zumindest bis zur südlich angrenzenden Einfahrt.

Im Kurvenbereich des Zweirichtungsradwegs, wo eine Abrückung zur Rampenfahrbahn besteht, könnte dieser bei Bedarf auf 2,50 m Breite reduziert werden, da durch die zwischenliegende Grünfläche der Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m entfallen kann bzw. bereits gegeben ist. Die Beibehaltung der Gesamtbreite sorgt jedoch für eine harmonischere Linienführung sowie ausreichende Platzverhältnisse in der Kurvenfahrt des Radverkehrs.

IV. Relevanz Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept

keine

V. Haushaltsrechtliche Auswirkungen

Auf Basis der Qualität einer Machbarkeitsstudie (Grundlagenermittlung) und der Beschlusslage, wurde bisher keine Projektierung dieser Maßnahme vorgenommen und somit keine Kosten im Haushaltsplan 2021 angemeldet. Sollte diese Maßnahme die breite Unterstützung des GR finden und zusätzlich forciert werden, ist im Zuge der Haushaltsplangesprache 2021 eine entsprechende finanzielle Priorisierung notwendig.

Grunderwerbskosten fallen keine an, da sich die betroffene Fläche vollumfänglich im Eigentum der Stadt Besigheim befindet.