

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2021/076

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	öffentlich	10.05.2021	Beschlussfassung			

Ausbau Kreuzung Gaisentalstraße als Minikreisverkehr / Krummer Weg / Grüner Weg und barrierefreier Umbau der Bushaltestellen – Baubeschluss

I. Beschlussantrag

1. Der Bauausschuss stimmt dem Entwurf zum Umbau des Minikreisverkehrs auf Grundlage der Variante 5 des Tiefbauamts zu.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die Planung auf dieser Basis weiter auszuarbeiten.

II. Begründung

1. Kurzfassung

Der Kreuzungsbereich Gaisentalstraße / Grüner Weg wurde im Jahr 2002 zu einem sogenannten „Minikreisel“ mit einem Durchmesser von 18,0 m umgebaut. Seither kam es immer wieder zu Unfällen – überwiegend mit Sachschäden. In einem ersten Schritt wurden 2017 erste provisorische Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallzahlen, als Pilotprojekt, durchgeführt. (Drucksache Nr. 2017/71)

Nun sollen im Rahmen der endgültigen Fertigstellung die bisherigen provisorischen Auframpungen erweitert und der Kreisverkehr mit Baumquartieren in den Fußgängerüberwegen versehen werden. In diesem Zusammenhang sollen die angrenzenden Bushaltestellen Friedenskirche zu barrierefreien Buskaps umgebaut werden.

Der Minikreisel wird, wie in den Planunterlagen dargestellt, überarbeitet, um den Erfahrungen aus dem Pilotprojekt und den neuen Anforderungen für den barrierefreien Fußgängerverkehr gerecht zu werden. Hiermit soll eine mögliche Reduzierung der Unfallzahlen mit einer Erhöhung der Attraktivität für den Fußgänger – und Radverkehr einhergehen. Die angrenzenden Busbuch-

ten werden entsprechend dem Programm zur barrierefreien Umgestaltung umstrukturiert.
(Drucksache Nr.2019/032/1)

- Ausarbeitung der Anrampungen in allen 4 Ästen über die gesamte Fahrbahnbreite.
- Ausbau der bestehenden Querungshilfen als barrierefreie Übergänge. (Mittelinsel b=2,0)
- Neuanlage barrierefreie Querungshilfe im Ast „Gaisentalstraße West“. (Mittelinsel b=2,0)
- Erhöhung der Sichtbarkeit des KVP von der Achse Gaisentalstraße. (Baumpflanzung, Errichtung einer nicht befahrbaren Mittelinsel)
- Randerhöhung der Kurvenfahrbereiche der Busse und LKWs auf 5 cm.
- Optional: Verschmälerung der Kreisfahrbahn

2. Ausgangssituation

Seit seinem Bau handelt es sich beim Minikreisel an der Gaisentalstraße um einen Unfallschwerpunkt.

Sowohl die mobile Verkehrssicherheitskommission des Landes Baden-Württemberg als auch ein Sicherheitsaudit kamen 2016 zu dem Ergebnis, dass ein Minikreisverkehrsplatz an dieser Stelle als „weniger geeignet“ anzusehen ist. Auf Grundlage der Gutachten einigte man sich zunächst auf einen provisorischen Umbau der Zufahrtsäste mit dem Ziel der Reduzierung der Einfahrtsgeschwindigkeit in den Minikreisel und Erhöhung der Sicherheit des Kreisverkehrsplatzes. Seit dem Umbau 2017 gab es am Kreisverkehr im Durchschnitt 4,3 Unfälle pro Jahr mit insgesamt 3 Leichtverletzten und durchschnittlich ca. 4.250 € Sachschaden. (2018: 7 Stk.; 2019: 0 Stk.; 2020: 6 Stk.).

Zwischen 2003 und 2015 lag der Durchschnitt noch bei 7,9 Unfälle pro Jahr.

Weiterhin sind die erhöhten Geschwindigkeiten im Kreisel sowie die Missachtung der Vorfahrtsregel die wesentlichen Unfallursachen. Die in der Pilotphase erstellten Anrampungen wurden 2017 nicht vollständig ausgebaut und bieten beim endgültigen Ausbau daher weiteres Potential zur Geschwindigkeitsreduktion. Ebenso kann durch den Einbau von Pflanzquartieren in den Querungshilfen der Gaisentalstraße die Erkennbarkeit noch erhöht werden.

Die Verwaltung beabsichtigt die bisher provisorischen Maßnahmen endgültig auszubauen und damit am Minikreisel weiterhin festzuhalten. Entgegen einem Vollausbau zu einem größeren Kreisverkehrsplatz, sollte weiterhin auf das Rücksichtnahmegebot der Verkehrsteilnehmer nach STVO §1 hingewiesen werden, da der Minikreisel vom Grundsatz her die bestehenden Verkehrsströme problemlos bewältigen kann. Die beiden räumlich naheliegenden Bushaltestellen Gaisentalstraße „Friedenskirche“ sind aktuell für 2023 zum Umbau vorgesehen und sollen entsprechend vorgezogen werden.

3. Entwurf

Zur Entscheidungsfindung wurden von der Verwaltung zwei Varianten zum Ausbau des Kreisverkehrsplatzes Gaisentalstraße näher betrachtet.

Variante 5:

Eine wesentliche Änderung im Entwurf zum bestehenden Kreisverkehr und der Variante 6 ist die Vergrößerung des Durchmessers von 18,0 auf 20,0 m. Dadurch kann die Mittelinsel mit einem ver-

tikalen Element ausgestattet werden und somit die Erkennbarkeit weiter steigern. Die barrierefreien Querungshilfen $b=2,5$ m richtlinienkonform in allen Ästen können angelegt werden und die Pflasterflächen in den Kurven für Busse und LKW auf ein Minimum reduziert werden. Somit ist der Minikreisverkehr auch in alle Richtungen mit dem Bemessungsfahrzeug Linienbus befahrbar. Durch die Verschmälerung der Kreisfahrbahn von 6,0 auf 5,0 m für PKW wird erreicht, dass die ohnehin sehr geringe Ablenkung bei der Geradeausfahrt stadtaus- bzw. einwärts vergrößert wird. Die erhöhten gepflasterten Randbereiche für LKW bzw. Busse und die Erweiterungen der Rampen entsprechen im Wesentlichen den Ausführungen der Variante 6.

Variante 6:

Ein wesentliches Merkmal der Variante 6 ist die Beibehaltung der Grundkonstruktion des Minikreisverkehrs. Zum Großteil können die bestehenden Randeinfassungen und angrenzenden Flächen unverändert belassen werden, was logischerweise zu günstigeren Baukosten beiträgt. Die barrierefreien Querungshilfen werden in den 3 Ästen mit Mittelinsel angelegt, wobei sie nur auf das schon bestehende Maß von 2,0 m ausgebildet werden. (Sollmaß 2,5 m) Die für LKWs und Busse überfahrbaren gepflasterten Randbereiche und der Innenring werden entgegen dem Bestand deutlich mit einem 5 cm hohen Bord ausgebildet, um das bisher übliche Überfahren der Ränder durch PKW einzuschränken. Die bisher nur in den Kreisverkehrszufahrten eingebauten Anrampungen werden beim Endausbau auf beide Fahrtrichtungen erweitert. Dies hat zur Folge, dass sowohl bei der Einfahrt als auch bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr mit reduzierter Geschwindigkeit gefahren werden muss. Der Minikreisverkehr ist in alle Richtungen mit dem Bemessungsfahrzeug Linienbus befahrbar. Im Ast Krummer Weg ist hierzu, wie schon jetzt, die Mitbenutzung der Gegenfahrbahn notwendig. Durch eine Verschmälerung der Kreisfahrbahn von 6,20 auf 5,50 m könnte für PKW noch erreicht werden, dass die ohnehin sehr geringe Ablenkung bei der Geradeausfahrt stadtaus- bzw. einwärts vergrößert wird.

Zu dem oben dargestellten Abwägungsprozess wurde vom Ordnungsamt eine erste Stellungnahme abgegeben. Hierbei wird die Variante 5 mit dem nicht überfahrbaren Innenkreis, wegen der Erhöhung der Ablenkung bei der Befahrung durch PKW, favorisiert. Bei beiden Varianten wurde die Baumpflanzung in den Fußgängerquerungen als Gefahrenpunkt gesehen. Zum einen wurde die Baumpflanzung als Sichtbehinderung gegenüber Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen eingestuft, des Weiteren als Gefahr bei Bremsvorgängen durch das anfallende Laub auf der Straße im Herbst.

Fuß- und Radverkehr

Alle Äste bekommen barrierefreie Fußgängerübergänge mit zum Teil 4,5m breiten Querungshilfen. Der Fußgängerverkehr ist somit am Minikreis in alle Richtungen gesichert möglich. Der Radfahrer wird, wie in allen kleinen Kreisverkehren und Minikreisen üblich, auf der Fahrbahn mitgeführt. Vor dem Kreisverkehr werden die Radfahrer entsprechend den Empfehlungen des Ministeriums für Verkehr sicher auf die Fahrbahn geführt. Bei der Ausfahrt des Radfahrers in Richtung Fünf Linden muss der Fahrradfahrer bisher die Busspur queren. Dieser Gefahrenpunkt wird durch die Anlage des nördlichen Buskaps entschärft. Ebenso trägt das Buskap dazu bei, den Fußgängerüberweg westlich des KVP zu realisieren. Ansonsten müssten die Fußgänger die bisher vorhandene Busspur zusätzlich überqueren.

Die südliche Busbucht wird ebenfalls in ein Kap umgebaut da aktuell keine ausreichender Wartebereich für einen barrierefreien Ausbau besteht und ein Fahrgastunterstand fehlt.

Sonstiges

Durch die Anpassungen der Kreisverkehrsanlage wird in beiden Varianten kein Grunderwerb benötigt. Der Erwerb der Flächen für eine etwaige Vergrößerung auf einen kleinen Kreisverkehr von 28,0 m wurde schon realisiert. (Drucksache Nr. 2014/240)

Die im Entwurf im südwestlichen Kurvenbereich bestehenden Grünflächen sollen mit geeigneten Baumpflanzungen ergänzt werden. Im Bereich des nördlichen Buskaps ist die Errichtung von drei Baumquartieren vorgesehen. Die beim Provisorium benutzten rotweißen Leitelemente an den Querungshilfen und Zufahrten zum Kreisverkehr sollen entfallen und werden in der Gaisentalachse durch Baumquartiere ersetzt.

4. Kosten

Die Variante 6 lässt sich mit zu erwartenden Baukosten von 280.000 € realisieren. Die Kosten für den Umbau des Kreisverkehrsplatzes d=20,0 mit den barrierefreien Querungsstellen, der Vergrößerung des Durchmessers und der damit verbundenen Neugestaltung der Fahrbahnränder entsprechend Variante 5 wie oben beschrieben werden mit ca. 450.000,00 € Baukosten veranschlagt.

Die Neuanlage der beiden Buskaps ist aktuell Bestandteil eines Zuwendungsantrags auf LGVFG-Mittel zur ÖPNV-Programmanmeldung nach §5 LGVFG. Die Baukosten ohne Berücksichtigung etwaiger Zuschüsse werden aktuell von Ingenieurbüro Moser, Kaufbeuren mit 90.000,00 € angegeben.

5. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über die Haushaltsstelle I.Nr. 54110-T017 (Ausbauten, Sanierungen) mit einer bisherigen VE für 2022 von 350.000,00 €. Zusätzliche Mittel für die Variante 5 werden im Haushaltsplanentwurf 2022 angemeldet werden.

6. Beschlussempfehlung

Grundsätzlich basieren beide Varianten auf den gleichen Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit im Kreisverkehr und bei der Ein- und Ausfahrt. Dies sind zum einen der Ausbau der Anrampungen auf die gesamte Fahrbahnbreite als auch die höhenmäßige Absetzung der Fahrbahn-ränder der Seitenflächen, sowie der Mittelinsel. Die in der Variante 5 dargestellten zusätzlichen Maßnahmen (richtlinienkonforme Querungshilfen für Fußgänger in allen Zufahrtsstraßen, zusätzliche Bäume in Mittelinsel und 2 Zufahrtsstraßen) lassen eine sichere und dauerhafte Lösung erwarten. Sie rechtfertigen aus Sicht der Verwaltung die Mehrkosten von 170.000,00 €. Zur Erhöhung der Sichtbarkeit des KVP dienen die Baumquartiere in der Gaisentalachse. Die vom Ordnungsamt geäußerten Einwände zu den Baumquartieren sollten durch die niedrigen Geschwindigkeiten im Bereich der Überquerungsstellen in den Hintergrund treten.

7. Weiteres Vorgehen

Nach positivem Beschluss durch den Bauausschuss der Stadt Biberach wird die Ausführungsplanung der Maßnahme erstellt. Die Ausschreibung der Maßnahme kann erst nach der Sicherstellung der Finanzierung des städtischen Haushalts und der Zuschusserteilung für die Busbuchten erfolgen.

Eine Umsetzung ist dann voraussichtlich frühestens ab dem II. Quartal 2022 möglich.

Münsch

Anlage 1 LP-Minikreisel-250-Var_5

Anlage 2 LP-Minikreisel-250-Var_6

Anlage 3 Barrierefreier Umbau Buskaps