BIBERACH
klein. stark. oberschwäbisch.

Tiefbauamt

66büko

Biberach, 11.06.2021

Informationsvorlage

Drucksache Nr. 2021/076/1

Beratungsfolge			Abstimmung
Gremium		**Datum**	
Bauausschuss	öffentlich	12.07.2021	Beschlussfassung

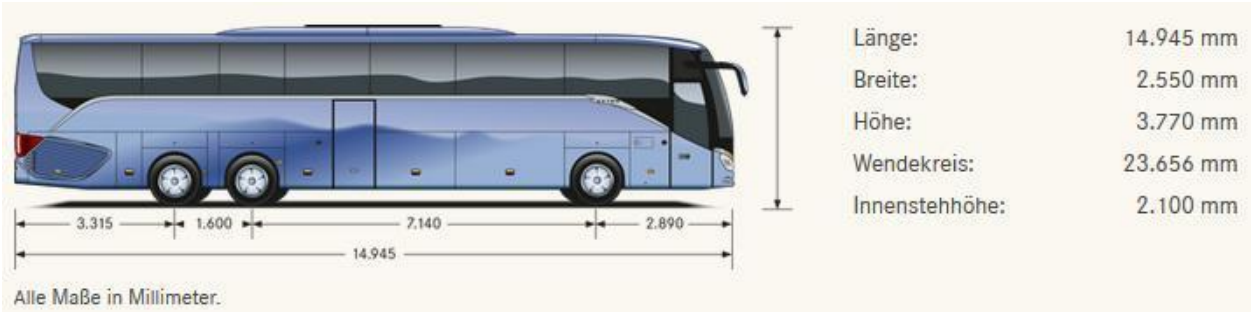
Ergänzung - Ausbau Kreuzung Gaisentalstraße als Minikreisverkehr / Krummer Weg / Grüner Weg und barrierefreier Umbau der Bushaltestellen - Baubeschluss

I. Information

Am 10.05.2021 wurde die Beschlussvorlage im Bauausschuss beraten. Dabei wurden nachfolgende Fragen aufgeworfen und Anträge bzw. Prüfaufträge gestellt.

1. Nachweis, dass der Minikreisverkehr in alle Richtungen mit den verschiedenen Bemessungsfahrzeugen (Linienbus, Sattelzug) befahrbar ist.

Auszug aus dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“:
Ein Kreisverkehr muss von den größten Fahrzeugen gem. § 32 StVZO zum Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen oder von den örtlich anzusetzenden Bemessungsfahrzeugen in allen Fahrtrichtungen befahren werden können. Linienbusverkehr ist – soweit vorhanden – ebenfalls zu berücksichtigen. Die geometrischen Verhältnisse im Einfahrts- und Ausfahrtsbereich von Kreisverkehren sind grundsätzlich mit dynamischen Schleppkurven auf Ihre Befahrbarkeit hin zu überprüfen.



Die Überprüfung der Befahrbarkeit ist zur Vorlage der Vorentwürfe Variante 5 und 6 durchgeführt worden. Der Linienbus 15,0 m und der Sattelzug stellen in ihren Kategorien die Fahrzeuge mit dem größten Platzbedarf dar. Der im Linienbusverkehr eingesetzte Gelenkbus 18,0 m benötigt in der Kurvenfahrt eine kleinere Fläche als der Linienbus 15,0 m.

...

In der Anlage sind die Fahrkurven der beiden Bemessungsfahrzeuge dargestellt. Zu beachten ist, dass die Mittelinsel bei der Variante 5 durch die Vergrößerung nicht überfahren werden muss. Bei der Querungshilfe „Grüner Weg“ muss der Inselkopf bei den Fahrkurven zum Teil mitbenutzt werden. Daher ist eine Baumpflanzung hier nicht möglich. Hierdurch wird jedoch eine weitere Annäherung des Straßenraumes an die südwestliche Bebauung verhindert und die bestehende Grünfläche für mögliche Baumpflanzungen erhalten.

2. Stellungnahme Ordnungsamt - Baumpflanzung als Sichtbehinderung.

Beim bisherigen provisorischen Betrieb des Minikreisels dienen die einseitigen Anrampungen und die rotweißen Leitelemente an den Querungshilfen und Zufahrten zum Kreisverkehr zur Geschwindigkeitsreduktion. Der über die Anrampungen einfahrende Verkehr fährt heute schon verminderte Geschwindigkeiten bei der Annäherung an den Kreisel. Somit kann von einer ähnlichen Wirkung bei der Anlage der Anrampungen für die Geschwindigkeit des ausfahrenden Verkehrs ausgegangen werden.

Bild: Gaisentalstraße in Richtung Westen - beispielhaft Querungshilfe ohne Anrampungen

Die Leitelemente an den Querungshilfen sollen durch niedrige Bepflanzungen mit der gleichen Wirkung ersetzt werden. Die Baumpflanzungen sollen vom Alter und zu erwartender Wuchsform so gewählt werden das eine Sichtbehinderung im maßgeblichen Bereich vermieden wird und somit keine Verschlechterung des jetzigen Status Quo stattfindet.

...

Bild: Krummer Weg in Richtung Süden - beispielhaft Querungshilfe ohne Anrampungen

Grundsätzlich ist es Ziel die Bepflanzung am Kreisverkehrsplatz in den Randbereichen zu verdichten. Von einer „besonderen“ Gefahrensituation infolge von Laub auf nassen Straßen kann infolge der zu erwartenden Geschwindigkeiten im Kreisverkehrsplatz nicht ausgegangen werden.

3. Fuß- und Radverkehr in Verbindung mit der südlichen Busbucht.

Die Fraktionen der Freien Wähler und der CDU wollten geprüft haben ob die Möglichkeit besteht die südlichen Busbucht an der Gaisentalstraße auszubilden.

Die Verwaltung hat in den Entwürfen zur Beschlussvorlage vom 10.05.2021 die bestehende Busbucht, welche direkt an den Kreisverkehr anschließt, in ein Buskap umgeplant. Grund hierfür war, dass die direkt an den Kreisverkehr angelegte Busbucht verkehrsrechtlich als Fahrspur gilt und daher die Anlage des Fußgängerüberweges im westlichen Ast der Gaisentalstraße nicht möglich ist. Ebenso konnte der Radverkehr durch die Anlage des Buskaps räumlich vom Wartebereich der Bushaltestelle getrennt werden. Eine Querung des gemeinsamen Geh- und Radweges durch Nutzer des ÖPNV wurde verringert.

Um eine Busbucht bei gleichzeitiger Anlage einer barrierefreien Fußgängerquerung am Kreisverkehrsplatz zu realisieren, ist eine Verschiebung der Busbucht nach Westen notwendig. Zur Umsetzung wäre das Fällen von fünf Bäumen notwendig und aufgrund der Höhenlage der Bau einer Stützmauer, um das auf Seite der Kirche anstehende Gelände für die Anlage der Bushaltestelle zu erschließen. Hierbei entstehen Mehrkosten für die Anlage der Busbucht in Höhe von ca. 50.000 €. (siehe Anlage Lageplan Variante 5.1)
Beim Verzicht auf die barrierefreie Querungshilfe im KVP könnte die bestehende Busbucht beibehalten und barrierefrei umgebaut werden. Eine Verbesserung der Situation für den Geh- und Radverkehr kann somit nicht erreicht werden.

...

Die Stadtwerke Biberach als Betreiber des ÖPNV habe sich an der Friedenskirche für den Ausbau der Bushaltestellen als Kaps ausgesprochen.

Auszug aus der Stellungnahme:
Die Einrichtung eines Haltestellenkaps bietet viele Vorteile. Zu den Vorteilen eines Haltestellenkaps zählen seine geringe Länge sowie die Möglichkeit, dicht am Bordstein anzuhalten, um den Fahrgastwechsel zu erleichtern. Bei einem Buskap benötigt z.B. ein Gelenkzug eine Steiglänge von nur 15 Metern, um mit allen drei Türen dicht am Steig zum Stehen zu kommen. Dasselbe Fahrzeug benötigt eine Haltestellenbucht mit einer Länge von 47 Metern (3 m Buchttiefe, Standardlinienbus 40 m Länge), um mit allen drei Türen den Bussteig bedienen zu können.....
Des Weiteren befindet sich der Bus beim Verlassen der Haltestelle an der Spitze des Fahrzeugstromes und es muss bei Abfahrt nicht auf eine Lücke im fließenden Verkehr gewartet werden, dies beschleunigt den öffentlichen Nahverkehr. .....
Schließlich wird im Vergleich zu Haltebuchten die Diagonalfahrt bei An- und Abfahrt vermieden, was die Sicherheit für Stehende bzw. aus-/einsteigende Fahrgäste vergrößert.....
Die Einsatzgrenzen sollten bei einer maßgebenden Verkehrsstärke von 1.500 Kfz/h und einem Fahrzeugtakt (Bus) von über zehn Minuten liegen. Die Verkehrsstärke im Bereich Gaisentalstraße ist deutlich niedriger und der Fahrzeugtakt (Bus) ist mit dem halbstündlichen Angebot deutlich darüber. Im Stadtverkehr Biberach beträgt die durchschnittliche Haltestellenaufenthaltszeit 25 Sekunden. Die Haltesteige Gaisental/Friedenskirche werden nur jedes zweite Mal angefahren (Quelle Herbstzählung 2019,) womit die Belastung für den Individualverkehr gering ausfallen würde.

Darstellung der sich durch die Wartezeit am Buskap aufstauenden PKW, auf Grundlage der vorliegenden Verkehrszählung.

DTV 2018 Gaisentalstraße Nord 11.100 Kfz/d --> Spitzenstunde 1.110 Kfz/h --> je Fahrtrichtung 550 Kfz/h --> **4,6 Kfz** je 30 Sekunden Standzeit

DTV 2035 Gaisentalstraße Nord 13.100 Kfz/d --> Spitzenstunde 1.310 Kfz/h --> je Fahrtrichtung 655 Kfz/h --> **5,5 Kfz** je 30 Sekunden Standzeit

Vom Tiefbauamt wurde auch geprüft, ob die bestehenden Verkehrsflächen nur durch geringe Eingriffe umgebaut werden können. Hierzu müssten die Gehwegquerungen komplett neu barrierefrei hergestellt werden. Für die Rampen in der Zufahrtsstraße gilt dasselbe. Mittelinsel im Fußgängerquerungsbereich könnten dann auch nicht ausgebildet werden. In die Gaisentalstraße muss im Zufahrtsbereich zum Minikreisverkehr durch den barrierefreien Umbau der dortigen Bushaltestellen massiver eingegriffen werden. Die Verkehrsfläche dort, wäre dann ein Flickwerk aus punktuellen Umbaumaßnahmen. Die Abbiegung vom Krummen Weg in die Gaisentalstraße Ost würde für Linienbusse und Sattelzüge nicht funktionieren. Deshalb wurde ein solcher Lösungsansatz nicht weiterverfolgt.

Münsch

Anlage 1 LP-Minikreisel-250-Var_5.1
Anlage 2 LP-Fahrkurven-VAR_5.1_Bus
Anlage 3LP-Fahrkurven-VAR_5.1_Bus2
Anlage 4 LP-Fahrkurven-VAR_5.1_Sattel
Anlage 5 LP-Fahrkurven-VAR_5.1_Sattel2
Anlage 6-Luftbild