

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2022/003

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	öffentlich	10.02.2022	Beschlussfassung			
Gemeinderat	öffentlich	24.02.2022	Beschlussfassung			

Ausbau Kreuzung Gaisentalstraße/Birkenharder Straße/Bismarckring und Anlegung von Radwegen im Bismarckring – Zustimmung zur Vorentwurfsplanung

I. Beschlussantrag

1. Der Gemeinderat stimmt dem Entwurf zur Neugestaltung des Knotenpunktes als Kreisverkehrsanlage zu. Die Verwaltung wird beauftragt, den erforderlichen Grunderwerb voranzutreiben.
2. Dem Umbau der Busbucht, anliegend an den Bismarckring in Fahrtrichtung Stadtmitte, in ein Buskap wird zugestimmt.
3. Der Gemeinderat stimmt dem Entwurf zum Ausbau des Bismarckrings entsprechend der Planung gemäß Anlage 3 zu.

II. Begründung

1. Kurzfassung

Zur Attraktivitäts – und Sicherheitssteigerung sollen durch die Anlage von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen die Lücken im Radverkehrsnetz am Bismarckring zwischen Ehinger Straße und Birkenharder Straße geschlossen werden (Drucksache 2020/13, 2020/13/1 und 2020/13/2). In diesem Zuge ist die Umgestaltung des Knotenpunktes L 273 Bismarckring Birkenharder Straße aufgrund notwendiger baulicher Anpassungen in den Focus gerückt. Nach einer verkehrstechnischen Untersuchung stellte sich heraus, dass der Knotenpunkt, auch bedingt durch das neue Klinikum, eine ungenügende Verkehrsqualität für die Linksabbieger aus der Birkenharder Straße aufweist. Hieraus leitet sich Handlungsbedarf zur Ertüchtigung des Knotenpunktes ab.

Das an den Knotenpunkt angrenzende Areal des ehemaligen „Fiat Autohaus Hepp“ wurde an einen Investor veräußert und soll neu bebaut werden. In einem ersten Gespräch mit dem Investor konnte eine grundsätzliche Bereitschaft zum Flächentausch / Flächenverkauf zum Zwecke der straßenbaulich notwendigen Anpassungen abgeleitet werden. Hierbei sieht die Verwaltung insbesondere die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes als Lösungsansatz, der allen Verkehrsarten gerecht werden kann. Eine Alternative, um die zukünftigen Verkehrsbelastungen zu bewerkstelligen, wäre die Ausstattung des Knotenpunktes mit einer Ampelanlage. Auch hierbei wären größere Umbaumaßnahmen an der Kreuzung notwendig.

In einem ersten Schritt möchte die Verwaltung die möglichen Lösungsmöglichkeiten und die damit verbundenen Vor- und Nachteile aufzeigen. Zur Realisierung für die von der Verwaltung favorisierte Lösung mit dem Kreisverkehrsplatz wird ein Grunderwerb an den angrenzenden Grundstücken des ehemaligen Autohauses benötigt. Eine Lösung mit Ampelanlage könnte grundsätzlich auch ohne Grunderwerb realisiert werden. Die Beibehaltung der Knotenpunktform würde den ungenügenden Verkehrsfluss in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden weiter verschärfen.

Die Grundsatzentscheidung über die künftige Gestaltung des Knotenpunktes ist maßgeblich für die laufenden Verhandlungen mit dem neuen Eigentümer des Hepp-Areals. Hier bietet sich die seltene Chance, einer aufeinander abgestimmten Entwicklung.

2. Ausgangssituation

Zur Entlastung der Innenstadt von Biberach vom Quell- und Zielverkehr hat der Gemeinderat im letzten Jahrzehnt zahlreichen Baumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger, Radfahrer und des ÖPNV zugestimmt. Dies waren unter anderem:

Bismarckring

In der Vorlage (Drucksache 89/2014) wurde dem Gemeinderat die Entwurfsplanung zur Anlage von Radwegen entlang des Bismarckringes für die Abschnitte „Wielandstraße-Ulmer-Tor-Straße“ vorgestellt. 2014 bis 2016 wurden die Bauabschnitte I und II zwischen Ulmer-Tor-Straße und E-hinger Straße umgesetzt.

Birkenharder Straße / Gaisentalstraße

Im Rahmen der Belagssanierung wurde die Radverkehrsführung auf der Gaisentalstraße im Jahr 2016 neu geordnet und der schmale Bordsteinradweg in einen Radfahrstreifen umgebaut. 2020 wurde im Rahmen der Belagssanierung die Radverkehrsführung auf der Birkenharder Straße neu geordnet und bergauf ein Schutzstreifen angelegt.

Der Bismarckring ist Teilabschnitt der Alltagsroute des „RadNetz Baden-Württemberg Riedlingen-Biberach-Ringschnait-Ochsenhausen“ und wurde unter Maßnahme 1 (Priorität hoch) des Radverkehrskonzepts 2020 der Stadt Biberach vom Gemeinderat einstimmig beschlossen.

Durch den Neubau der SANA – Kreisklinik sowie die Baugebiete Hochvogelstraße und Hauderboschen, muss über die Einmündung der Birkenharder Straße in den Bismarckring ein erhöhtes Verkehrsaufkommen abgewickelt werden. Der Verkehrsknotenpunkt Gaisentalstraße/Birkenharder Straße/Bismarckring weist im Ist-Zustand die Qualitätsstufe E (mangelhafte Qualität) auf. Bis zum Jahr 2035 wird er die Qualitätsstufe F (lange Dauerstaus) erreichen und als innerstädtische Verkehrskreuzung nicht mehr funktionieren.

Die Fußgängerführung ist auf der nördlichen Seite des Bismarckring, im Bereich der Einmündung der Birkenharder Straße sehr umwegig und für Rollstuhlfahrer ungeeignet. Auf der Achse Bismarckring Gaisentalstraße gibt es im Knotenpunktbereich keine Möglichkeit die Fahrbahn zu queren. Der Radverkehr wird mittels Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen durch den Knotenpunkt geleitet.

Neben den Verkehrssicherheitsthemen beginnt an dem Knotenpunkt auch die Innenstadt von Biberach. Im Zuge des Innenstadtrings soll aus städtebaulicher Sicht eine Qualitätssteigerung des öffentlichen Raumes stattfinden. Bei der zukünftigen Entwicklung sind Einzelhandel, Dienstleister, die Wohnumfeldqualität für Innenstadtbewohner, die Aufenthaltsqualität für Innenstadtbewohner sowie der Quell- und Zielverkehr zu berücksichtigen.

3. Entwurfsplanung

3.1. Verkehrsknoten Gaisentalstraße / Birkenharder Straße / Bismarckring

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit und einer ausreichenden Verkehrsqualität des Verkehrsknotenpunktes sind nachfolgende Grundlagen erforderlich:

- Trennung Fußgänger und Radfahrer
- Beampelte Kreuzung
- Alternativ Kreisverkehrsanlage
- Gesicherte Querungsmöglichkeit für Fußgänger im Knotenpunktbereich
- barrierefreie ÖPNV Haltestellen
- Bevorrechtigung für Rettungsfahrzeuge und Busse

Damit der Teilabschnitt von der Birkenharder Straße bis zur Ehinger Straße den beschriebenen verkehrlichen und städtebaulichen Belangen bestmöglich nachkommen kann, ist beabsichtigt, die Radfahrer auf der Fahrbahn in einem Radfahrstreifen bis zur Wielandstraße und ab dort in einem Radangebotstreifen mit getrennt geführten Gehwegen stadteinwärts auszubilden

Die Auswertung der verkehrstechnischen Untersuchung gemäß Anlage 4 ergibt nahezu dieselbe Wartezeit am Knotenpunkt. Grundlage für die Planung ist bei beiden Kreuzungsformen, dass die Mondstraße zur Sackgasse für den KFZ-Verkehr umgestaltet wird. Eine Durchlässigkeit für den Rad- und Fußverkehr bleibt erhalten. Eine Nutzung der Geh- und Radwegverbindung im Bedarfsfall als Umleitungsstrecke (Einbahnstraße) kann in Erwägung gezogen werden. Somit kann der Investor eine Bebauung realisieren, welche Teile der Mondstraße nutzt, im Tausch gegen die Flächen für den Kreisverkehrsplatz. Der Verkehrsschau der Stadt Biberach lagen die ersten Entwürfe zur Durchsicht schon vor. Die daraus hervorgegangenen Anmerkungen spiegeln sich in den folgenden Absätzen wieder.

Die Qualität für die weiteren Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger- und Radfahrer sowie die Gestaltung des ÖPNV stellt sich bei den betrachteten Knotenpunktformen wie folgt dar:

Fußgänger

Wie unter Punkt 2 schon erläutert gibt es am bestehenden Knotenpunkt nur eine Querungsstelle für Fußgänger im Ast Birkenharder Straße, die nicht barrierefrei ist und durch Ihre Abrückung von der eigentlichen Kreuzung nur bedingt angenommen wird.

Bei einer Regelung der Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage kann zumindest der ungenügende Übergang in der Birkenharder Straße an die Kreuzung verlegt und barrierefrei gestaltet werden. Es ist vorstellbar, eine weitere Querungshilfe mit Bedarfsampel auf Höhe der Bushaltestelle einzurichten. Dies würde bei Anforderung durch Fußgänger zu einer Verlängerung der Schaltphasen für die anderen Verkehrsströme führen. Würde aber dem steigenden Fußverkehr aus Richtung Birkenharder Straße und neuem Areal „Fiat Autohaus Hepp“ entgegenkommen. Ein barrierefreier Ausbau der Querung muss im Zuge der weiteren Entwurfsplanung noch ausgearbeitet werden.

Bei der Variante mit Kreisverkehrsplatz können alle Richtungsbeziehungen mit Querungsstellen ausgestattet werden. Die Querungsstelle am Biberkeller in Richtung Gigelberg kann allerdings aufgrund der Höhenverhältnisse nur mit Treppenanlage erschlossen werden und ist dann für Rollstuhlfahrer ungeeignet.

Radfahrer

Die Führung des Radverkehrs kann in allen diskutierten Knotenpunktformen richtliniengerecht realisiert werden. Bei der Lichtsignalsteuerung kann es in der Stundenspitze für den Radfahrer neben dem starken Kraftfahrzeugverkehr etwas beengt werden. Der bestehende Knotenpunkt ist entsprechend den Ausführungen im Radverkehrskonzept 2020 bezüglich der Unfallzahlen jedoch unauffällig. Bei der Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes werden die Radfahrer vor dem Kreisel auf die Fahrbahn geleitet und fahren auf der Fahrbahn durch den KVP.

Verbesserung der Ausrückzeit Rettungsdienst/Notarzt

Bereits heute zeigt sich, dass Rettungssanitäter aufgrund von Verkehrsrückstau in der Birkenharder Straße nicht im erforderlichen Zeitfenster an ihren Einsatzort in der Stadt gelangen können. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der neuen Rettungswache, die für 2023 geplant ist, wird mit einer deutlich erhöhten Frequenz von Rettungsmitteln (Rettungswagen, Notarzt) im Bereich des Knotenpunktes zu rechnen sein. Hierbei ist bei beiden Varianten die Anlage einer Notfall-Ampelsteuerung erforderlich, um dem Rettungsdienst im Einsatz die Verbindung in Richtung Stadtgebiet freizuschalten.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der Knotenpunkt wird von zwei Buslinien befahren. Die Linie 2 fährt über die Birkenharder Straße ins neue Klinikum und zurück, die Linie 4 fährt über die Gaisentalstraße zum Gewerbegebiet Flugplatz und zurück. Die Knotenpunktformen stellen bezüglich der Fahrkurven keine besonderen Herausforderungen an den ÖPNV. Der Kreisverkehrsplatz (KVP) ist mit einem Durchmesser von $D=28,0\text{m}$ geplant und entspricht dem KVP an der neuen Dollinger Realschule der keine negativen Auffälligkeiten erkennen lässt. Die nötigen Schlepplinien für Busse können eingehalten werden. Bei einer Entscheidung für die Lichtsignalanlage wäre der Einbau der Technik für die Busbeschleunigung wie sie bereits an der Ampelanlage Bismarckring/Wielandstraße besteht, zu berücksichtigen. Da der Rückstau in der Morgenspitzenstunde von der Wielandstraße bis zur Birkenharder Straße reicht, kann der Verkehr bei einer beampelten Kreuzung aus der Birkenharder Straße in die Stadtmitte nicht ungestört abfließen. Für die Busbeschleunigung kann hier auch die Notfall-Ampelsteuerung des Rettungsdienstes genutzt werden.

Mondstraße

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen wird die Abkürzung zwischen Ehinger Straße B465 und Gaisentalstraße über die Mondstraße verhindert. Der „Schleichverkehr“ wird sich neu orientieren müssen und im Idealfall auf die NWU ausweichen. In der verkehrstechnischen Untersuchung für den Prognosefall 2035 wurden Verkehrsströme der Mondstraße auf die Gaisentalstraße bzw. den Bismarckring angerechnet. Die Mondstraße kann in eine Anliegerstraße mit Charakter einer Wohn- und Spielstraße umgestaltet werden. Der Rad- und Fußgängerverkehr erhält einen Zugang zum Knotenpunkt, der in Einklang mit der angrenzenden Bebauung festgelegt werden soll. Die Anlage einer Wendemöglichkeit unter anderem für Müllfahrzeuge wird im Konzept des Investors berücksichtigt und dargestellt.

3.2. Fahrbahnquerschnitt Bismarckring

Der Fahrbahnquerschnitt beträgt 1430 m und besteht aus ca. 7,5 m Fahrbahn und einem kombinierten Geh- und Radweg mit jeweils ca. 3,4 m Breite. Entsprechend der ERA (Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen) sind gemeinsame Geh- und Radwege bei Trassen über 3% Gefälle und Hauptverbindungen des Radverkehrs auszuschließen. Daher wird der Fahrbahnquerschnitt zwischen Knotenpunkt Birkenharder Straße und Wielandstraße neu geordnet. Neben jeweils 2,30m breiten eigenständigen Gehwegen, werden Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m auf Fahrbahnniveau angeordnet. Die Restfahrbahn erhält somit eine Grundbreite von 6,50 m, die in den Kurvenbereichen variieren kann.

Hierzu ist der Ankauf eines schmalen Streifens von dem Grundstück des ehemaligen Autohaus Moll erforderlich.

Von der Wielandstraße bis zur Ehinger Straße ist ein 1,85 m bis 2,30 m breiter Gehweg und ein 1,50m breiter Radangebotstreifen vorgesehen. An dem Gebäude 27 entsteht im Gehweg eine kurze Engstelle mit ca. 1,10 m Gehwegbreite. Dort ist aufgrund der beengten Verhältnisse nur eine Fahrbahnbreite von 6,00 m möglich. Daraus ergibt sich für den ÖPNV ein eingeschränkter Bewegungsspielraum was eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30km/h auf diesem Teilabschnitt zwingend nach sich zieht. Der Ausbau dieses Teilabschnittes könnte eventuell bis zur Inbetriebnahme des B30-Aufstiegs zurückgestellt werden.

Es gibt insbesondere in der Hauptverkehrszeit derzeit Probleme mit dem Einfädeln der Busse aus der Haltestellenbucht. Andere Verkehrsteilnehmer ignorieren den ausfahrwilligen Bus oder stehen im Rückstau vor der Lichtsignalanlage Wielandstraße. Über den ganzen Tag besteht aus der Gaisalstraße die Gefahr durch Radfahrer mit überhöher Geschwindigkeit. Durch das Buskap lässt sich eine Beschleunigung des ÖPNVs erzielen zu Lasten des PKW-Verkehrs. Tagsüber verkehren an der umzubauenden Haltestelle vier Fahrzeuge je Stunde (Linien 2 und 4 im Wechsel). Die Haltestelle wird in 20% der Fälle (Quelle Fahrgasterhebung 2019) tatsächlich angefahren. Die Standzeit beträgt im Mittel 23 Sekunden.

5.Kosten

Auf Basis des jetzigen Planungsvorschlags wurde eine erste Kostenschätzung für die Gesamtmaßnahme durchgeführt. Die voraussichtlichen Kosten für den Bismarckring belaufen sich auf 800.000 €. Die voraussichtlichen Kosten für die jeweilige Knotenpunktform, die anhand von Flächenansätzen von vergleichbaren Projekten ermittelt wurden, sehen wie folgt aus:

Für die Variante 3 mit Anlage eines Kreisverkehrsplatzes und dem damit verbundenen Grunderwerb belaufen sich die Baukosten auf ca. 700.000 €. Die Variante mit der Steuerung über eine Lichtsignalanlage wurden die Gesamtbaukosten mit ca. 570.000 € berechnet.

Nach heutigem Stand ist die Maßnahme zur Umgestaltung des Knotenpunktes sowie der Umgestaltung des Radweges und der Bushaltestelle entsprechend Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) zuschussfähig. Für den Radwegabschnitt am Bismarckring zwischen Birkenharder Straße und Ehinger Straße wurde 2017 schon eine Aufnahmeantrag ins Zuschussprogramm gestellt. Der Radweg wurde ins Zuschussprogramm aufgenommen, konnte aber aufgrund der Personalauslastung nicht abgerufen werden.

Die Finanzierung erfolgt über die Haushaltsstelle I.Nr. 54110-T014 (Ausbauten, Sanierungen) mit einer Planungsrate von 50.000 € für 2022 und einer bisherigen VE für 2023 von 450.000,00 €.

6.Beschlussempfehlung

Die Verwaltung empfiehlt dem Gemeinderat dem Umbau der Kreuzung Gaisalstraße / Birkenharder Straße /Bismarckring als Kreisverkehrsanlage und in der Nachfolge der Errichtung von Radfahrstreifen bzw. Radangebotstreifen entsprechend der vorgelegten Planung zuzustimmen.

Der Kreisverkehrsplatz hat ausreichend Leistungsfähigkeit in den Spitzenbelastungen, auch für die Zukunft. Durch eine entsprechende Gestaltung in Verbindung mit einer Bebauung des ehemaligen Areals des „Fiat Autohaus Hepp“ entsteht dort ein Tor zum Innenstadtring. Sicherlich trägt die neue Kreuzung in diesem Teilbereich für eine erhöhte Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

und eine Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität bei. Dies wurde auch als Zielsetzung mit dem Verkehrsentwicklungskonzept zum B30-Aufstieg festgelegt.

Hierzu ein Auszug der Beschlussvorlage 2020/050 :

Die Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs und die gewünschte Stärkung des Umweltverbundes zur Vermeidung des prognostizierten „Verkehrsinfarktes“ sowie die Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse sind in der Innenstadt nur unter der Voraussetzung möglich, dass der überörtliche und örtliche Durchgangsverkehr mittels verkehrslenkender Maßnahmen soweit wie möglich aus der Innenstadt hinaus auf das „Strategische Netz“ gelenkt wird.

7.Weiteres Vorgehen

Nach Freigabe des Gemeinderates können die Grunderwerbsverhandlungen angestoßen werden. Somit könnte im Jahr 2022 die Entwicklung des Areals und des Kreisverkehrsplatzes in Einklang gebracht werden. Im Idealfall könnte dann bis Ende Oktober 2022 die Aufnahme des Projektes in die Zuschussprogramme des LGVFG beantragt werden.

Münsch

Anlage 1_ Lageplan Variante 3

Anlage 2_ Lageplan Variante 4

Anlage 3_ Lageplan Bismarckring

Anlage 4_ Qualitätskriterien für Verkehrsknotenpunkte

Anlage 5_ Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen für den KFZ-Verkehr