

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	24.09.2019	öffentlich	Beschlussfassung

K 1441 OD Geislingen - Umbau Knotenpunkt Bahnhofstraße/Heidenheimer Straße zu einem Kreisverkehrsplatz

I. Beschlussantrag

- a) Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr stimmt dem verkehrstechnischen Entwurf zum Umbau des Knotenpunktes der K 1441 Bahnhofstraße / Heidenheimer Straße in Geislingen zu einem Kreisverkehrsplatz zu.
- b) Die Verwaltung wird beauftragt, die Ausführungsplanung zu erstellen und mit der Stadt Geislingen eine Vereinbarung zur Finanzierung und Baudurchführung des Umbaus zu einem Kreisverkehrsplatz abzuschließen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Im Erhaltungsprogramm für Kreisstraßen 2016 – 2019 ist die K 1441 Ortsdurchfahrt Geislingen mit dem Teilstück Sanierung Weiler Steige enthalten, vgl. hierzu **Anlage 1- Übersichtskarte**. Finanziell ist die Maßnahme im Haushaltsplan 2019 (Vorbericht siehe Seiten 90/91 und Erläuterung Seiten 466ff. in ersten Teilbeträgen vorgesehen.

Die Kreisstraße soll nunmehr in 3 Bauabschnitten saniert/ umgebaut werden, vgl. hierzu **Anlage 1.1-Übersichtskarte Bauabschnitte**.

Bauabschnitt I	Sanierung des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Heidenheimer Straße sowie der Unterführung unter der Bahn im Zuge der Weiler Steige
Bauabschnitt II	Sanierung der K 1441 Heidenheimer Straße zwischen der Landesstraße L 1221 und dem Knotenpunkt Bahnhofstraße / Heidenheimer Straße mit der Anlage von Radverkehrsanlagen
Bauabschnitt III	Grundhafte Sanierung der Ortsdurchfahrt K 1441 im Zuge der Weiler Steige

Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Heidenheimer Straße liegt in der Ortsmitte von Geislingen in unmittelbarer Nähe zum Geislinger Bahnhof und dem dortigen Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB). Er stellt mit seiner zentralen Lage einen verkehrswichtigen innerstädtischen Verknüpfungspunkt zwischen der Albhochfläche, Weiterführung Richtung Heidenheim, Anbindung an den ÖPNV in der Ortsmitte und Anbindung an das Bundesstraßennetz dar.

Verkehrsuntersuchungen aus den Jahren 2009 und 2018 haben ergeben, dass im Durchschnitt der Kreuzungsbereich täglich von rund 12.500 Kfz befahren wird.

Der Fahrbahnbelag im Bereich der Kreuzung hat starke Verdrückungen, Risse und Ausbrüche. Das Schadensbild lässt darauf schließen, dass auch die tieferliegende Asphalttragschicht geschädigt ist und erneuert werden muss.

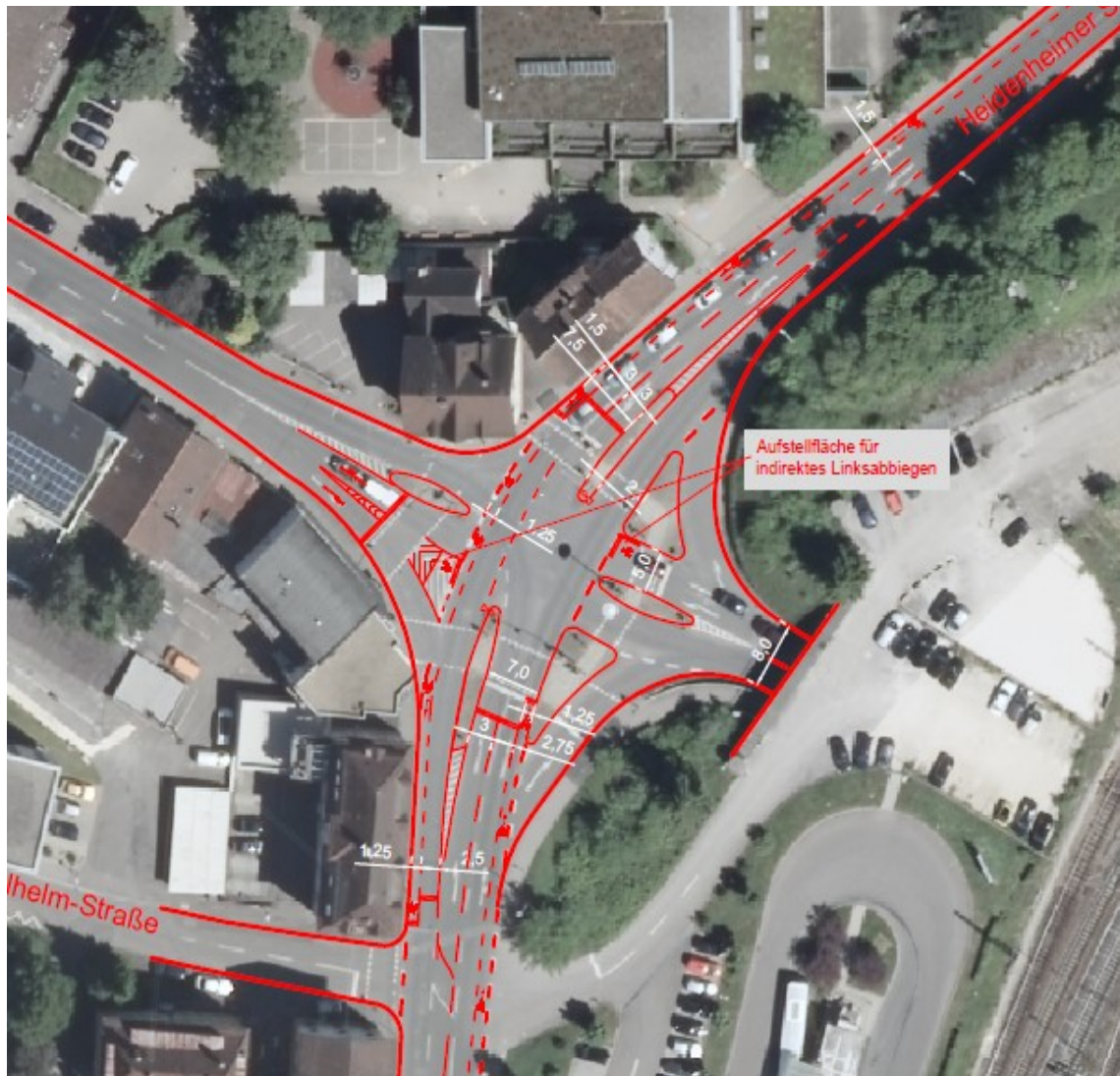


Straße: K1441, Abschnitt: 7325015 - 7325007, Station: 1200, Lage: R, FS: 1

Besonders für Zweiradfahrer stellt der wellige Fahrbahnzustand eine Gefährdung dar. Die aus dem Jahr 1993 stammende Lichtsignalanlage ist veraltet und müsste ohnehin komplett erneuert werden. Im Zuge der ersten Überlegungen zur Sanierung des Knotenpunktes waren die künftigen Verkehrsbedürfnisse zu berücksichtigen.

In der Radverkehrskonzeption des Landkreises Göppingen sind für die Heidenheimer Straße verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs vorgesehen.

Die gesamten Verkehrsflächen wurden überplant und die Fahrspuren neu aufgeteilt. Die vorhandenen Inseln müssten dazu umgebaut und die Verkehrstechnik daraufhin vollständig angepasst, vgl. hierzu **Anlage 2-Planauszug aus der Radverkehrskonzeption**, werden.



In unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt befindet sich der Geislinger Bahnhof mit dem Zentralen Omnibusbahnhof. Es wird daher angestrebt, eine optimale Anbindung des ÖPNV zu ermöglichen und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes für alle Verkehrsteilnehmer, also auch für die Radfahrer und Fußgänger, zu erhöhen.

Auf Grund der hohen verkehrstechnischen und städtebaulichen Anforderungen an den zukünftigen Knotenpunkt fanden bereits 2017 erste Abstimmungsgespräche mit der Stadt Geislingen statt.

In einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung wurde nachgewiesen, dass durch die Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität gegenüber der vorhandenen Lichtsignalanlage erreicht werden kann.

Im Auftrag der Stadt Geislingen wurde der Knotenpunkt überplant und der Vorentwurf für einen Kreisverkehrsplatz erstellt.

Gemeinsam mit dem Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur fand die weitere Ausarbeitung der Planung für einen verkehrstechnischen Entwurf eines Kreisverkehrsplatzes unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs auf der Grundlage aktueller Regelwerke statt. Aus mehreren Varianten wurde nach Abwägung der Vor- und Nachteile

- Durchmesser Kreisverkehrsplatz: 34 m
- keine separate Radwegführung im Kreisverkehrsplatz
- ausserhalb des Kreisverkehrsplatzes Radwegführung über Schutzstreifen
- Fußgängerquerung auf Seite der Weiler Straße

die als **Anlage 3 –Übersichtsplan Kreisverkehrsblatt** beigefügte Variante ausgewählt.

Die Radführung im Knotenpunkt sowie in den einzelnen Straßenästen wird nach einem übersichtlichen und für die Verkehrsteilnehmer verständlichen System erfolgen. Der Radfahrer wird im Kreisverkehr nicht separat geführt und muss sich in den fließenden Verkehr einordnen. Die Ausleitung aus dem Kreisverkehr erfolgt über einen Schutzstreifen in der Fahrspur in der jeweiligen Straßenfahrbahn.

In Richtung Weiler Straße (Bahnunterführung) wurde eine Quermöglichkeit für die Fußgänger geschaffen.

Wegen der durch die Bahnunterführung eingeengten Verhältnisse entspricht diese nicht den Richtlinien. So wurde der empfohlene Gehwegabstand zur Kreisfahrbahn von ca. 4 - 5 m (geplant 1,50m) sowie der Aufstellplatz auf der Insel von mindestens 2,5 m (geplant 2,0 m) unterschritten. Die vorgesehene Gehwegführung erfordert eine Änderung der bestehenden Stützmauer bzw. den Neubau eines doppelten Stützbauwerkes in Richtung ZOB. Die dadurch entstehende Gehwegrampe in Richtung ZOB verfügt dabei über eine Längsneigung von etwa 7,8 % (behindertengerechte Längsneigung 6 %). In Anbetracht der vorhandenen Längsneigung der Heidenheimer Straße von ca. 7 % wird diese Überschreitung auf der Länge von ca. 25 m in Kauf genommen.

Die aufgestellte Verkehrskonzeption für die Umgestaltung des Knotenpunktes hat die Stadt Geislingen dem Gemeinderat im Mai 2019 vorgestellt. Die Verwaltung wurde einstimmig beauftragt, die Planung weiter auszuarbeiten und mit dem Landkreis eine Vereinbarung zur gemeinsamen Finanzierung und Baudurchführung abzuschließen.

Für die Umgestaltung der Kreuzung unter Beachtung der Anforderung des Radverkehrs und des ÖPNV wird die Programmaufnahme in das Förderprogramm des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes gestellt. Eine Zusage der Förderung liegt bislang nicht vor.

Die Planungen werden nunmehr weiter ausgearbeitet und mit den Leitungsträgern abgestimmt. Zudem werden die erforderlichen Arbeiten im Zuge der K 1441 unterhalb der Bahn bis zur Einmündung der Konrad-Adenauer- Straße geplant und mit den Umbauarbeiten abgestimmt. Ziel ist es, für die Anwohner im Gebiet Schloßhalde die Behinderungen so gering wie möglich zu halten.

Auf dieser Grundlage werden die Kosten der Maßnahme berechnet und eine Finanzierungsvereinbarung aufgestellt. Der Umbau des Knotens ist für das Jahr 2021 angestrebt. Sobald alle kostenrelevanten Unterlagen vorliegen, wird im Gremium die Zustimmung zur Baufreigabe eingeholt.

III. Handlungsalternative

Eine Beibehaltung der bisherigen signalgeregelten Knotenpunktsform erfordert eine vollflächige und grundhafte Sanierung der Verkehrsflächen. Verbesserungen für den Radverkehr können nur bei Änderung der Spuraufteilung für den motorisierten Verkehr erfolgen, die zudem negative Auswirkungen auf den ÖPNV in Folge von ggf. verringerter Leistungsfähigkeit mit sich bringen.

Weiterhin entstehen laufende Betriebskosten bei der Beibehaltung der Lichtsignalanlage.

Mit der Beibehaltung des jetzigen Knotens können keine echten Verbesserungen für den Radverkehr und den Individualverkehr erreicht werden; deshalb wird dies nicht empfohlen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Auf der Grundlage einer vorläufigen Kostenschätzung liegen die Gesamtkosten für alle Beteiligten bei rund 1,150 Mio. €. Eine grundsätzliche Förderung nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz wurde in Aussicht gestellt.

Im Haushaltsplan 2019 sind für die K 1441 Sanierung OD Geislingen und Weiler Steige (I 54200119) für das Jahr 2019 Kosten in Höhe von 0,20 Mio. € veranschlagt, siehe Vorbericht HHPI 2019, Seite 91. Für das Jahr 2020 ist eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 0,50 Mio. € angesetzt.

Der Bauabschnitt I wurde im Entwurf des Haushaltsplanes 2020 mit einem Gesamtansatz in Höhe von 0,90 Mio. € eingeplant. Hiervon ist in 2020 eine Rate von 0,1 Mio. € veranschlagt.

Die Kosten sind nach der Ausarbeitung der detaillierten Entwurfsplanung und Kostenaufteilung fortzuschreiben.

Im Haushaltsplan 2021 können danach auch die Kostenanteile der Stadt Geislingen gemäß Vereinbarung und die Zuwendungen gemäß Förderbescheid dann detailliert veranschlagt werden.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Mobilität	☒	☐	☐	☐	☐
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐

gez.
Edgar Wolff
Landrat