

Bericht über die themenspezifische Bürgerversammlung am 21. Oktober 2015

Der Gemeinderat hat am 21.09.2015 beschlossen, dass eine themenspezifische Bürgerversammlung zum Themenkreis „Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Ortsdurchfahrten – verkehrlich-städtebauliche Lösungsansätze“ am 21.10.2015 um 19:30 Uhr in der Festhalle stattfindet.

Zur Bürgerversammlung sind rund 90 Bürgerinnen und Bürger erschienen.

Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte:

1. Vorstellung der Untersuchungsergebnisse und der verkehrlich-städtebaulichen Lösungsansätze der Planungsgruppe Kölz
2. Aussprache, Diskussion und Einschätzung der Bevölkerung über die verkehrlich-städtebaulichen Lösungsansätze.

Bürgermeister Torben Dorn begrüßte den Städteplaner Göran Schmidt von der Planungsgruppe Kölz aus Ludwigsburg. Das Planungsbüro hatte den Auftrag die städtebaulichen Lösungsansätze zu erarbeiten.

Einleitend ging Bürgermeister Torben Dorn auf folgende Punkte ein:

- das **höchste Verkehrsaufkommen** in der Gemeinde ist auf den 5 Ortsdurchfahrten, der Landesstraße L 423 (Schwenninger Straße, Vordere Straße, Niedereschacher Straße) und der Kreisstraße 5706 (Villinger Straße und Deißlinger Straße) zu verzeichnen; an diesen Ortsdurchfahrten wohnen 20 % der Gesamtbevölkerung, die aber an diesen Straßen durchschnittlich das neun Fache an Verkehrsaufkommen im Vergleich zu den Wohngebietsstraßen zu ertragen haben;
- die **durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit** beträgt auf diesen Straßen zwischen 43 km/h und 52 km/h (die Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten und Ortsstraßen werden seit Anfang 2014 durch ein Geschwindigkeitsmessgerät der Gemeinde gemessen);
- **Geschwindigkeitsüberschreitungen** betragen (prozentualer Anteil aller gemessenen Kfz auf diesen Straßen, die über 55 km/h fahren
 - a) Villinger Straße 21 %, 22 % und 25 %
 - b) Schwenninger Straße 5 % - 13 % im nördlichen Bereich (zwischen Eichenstraße und Käppeleweg)
13 % bis 20 % im südlichen Bereich (ab Kreisverkehr bis Einmündung Eichenstraße)
 - c) Niedereschacher Straße 13 % - 15 %
 - d) Deißlinger Straße 2 % - 3 %
 - e) Vordere Straße 4 % - 6 %;

– Tempo 30

a) auf den Innerortsstraßen (Wohngebiete)

Am 10.06.2013 wurde dem Gemeinderat vorgeschlagen, in einem Bürgerentscheid über die Frage von Tempo 30 Zonen in den Wohngebieten abstimmen zu lassen. Dies wurde bei 7 zu 6 Stimmen vom Gemeinderat abgelehnt.

b) Anträge Bürgerschaft und Beschlüsse Gemeinderat

Am 08.07.2013 wurde aus der Bürgerschaft der Antrag gestellt in Wohngebieten Tempo 30 einzuführen. Der Gemeinderat hatte mehrheitlich ein Verkehrskonzept für den gesamten Ort eingefordert.

Inhalt:

- Prüfung von Tempo 30 Bereichen auf den Ortsdurchgangsstraßen
- Kreisverkehrsanlagen und überfahrbare Minikreisverkehre
- Anlegung Fuß- und Radweg Reutestraße
- Flächendeckende Einführung von Tempo 30

c) Reaktion Verwaltung

Am 12.07.2013 wurde der Antrag auf Einrichtung von Tempo 30 Bereichen auf den Ortsdurchfahrten für einen Bereich von

- 240 m Länge auf der Deißlinger Straße
- 200 m Länge auf der Schwenniger Straße
- die gesamte Vordere Straße (430 m Länge)
- 80 m Länge auf der Niedereschacher Straße

bei der Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes gestellt.

Daraufhin fand am 31.07.2015 eine zweite Verkehrsschau statt.

Mitte August 2013 erhielt die Gemeinde den Bescheid über die Anträge vom 12.07.2013. Dieser beinhaltete die Ablehnung aller beantragten Tempo 30 Bereich auf den Ortsdurchfahrten. Begründung war, dass nach § 45 Abs. 9 StVO solche Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Diese Gründe wurden von der Straßenverkehrsbehörde nicht gesehen.

– **stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen**

Diese können nur vom Landkreis eingerichtet werden. Dazu wäre es notwendig, dass auf den Ortsdurchfahrtsstraßen folgende Voraussetzungen alle zusammen erfüllt sind:

- a) 20 % Geschwindigkeitsüberschreitungen
- b) mindestens 5.000 Kfz in 24 Std.
- c) besondere Gefahrenlage muss vorhanden sein

Diese Voraussetzungen sind in keiner der Ortsdurchfahrtsstraßen in Dauchingen erfüllt.

mobile Geschwindigkeitsmessanlagen

Hierfür ist die Beanstandungsquote der gemessenen Fahrzeuge in Dauchin-

gen zu gering. In den anderen Kreisgemeinden sind die Beanstandungsquoten höher, weshalb der eine Messtrupp der Kreisverwaltung nur sehr selten in Dauchingen im Einsatz ist.

– **Lärmaktionsplan**

Um Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Ortsdurchfahrten zu erreichen, wäre auch die Lärmbelastung durch hohes Verkehrsaufkommen ein Grund. Dazu sieht die Richtlinie folgende Vorgaben vor: mindestens 8.000 Kfz/24 Std. als Jahresmittelwert einschließlich der Berücksichtigung von Ferienzeiten. Dieser Wert wird auf den Ortsdurchfahrtsstraßen nicht einmal annähernd erreicht.

– **Fahrradschutzstreifen**

Diese können aufgrund der vorgegeben Mindestbreite der Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zwischen 7,00 m und 7,50 m nicht auf den Ortsstraßen ausgewiesen werden. Ergänzend wird noch darauf hingewiesen, dass bei der Ausweisung von Fahrradschutzstreifen ein Parken im Bereich der Fahrradschutzstreifen nicht zulässig ist.

Als bittere Erkenntnis – so Bürgermeister Torben Dorn – kann für die Verkehrsthematik auf den Ortsdurchgangsstraßen zusammenfassend folgendes festgehalten werden:

- Tempo 30: rechtlich unmöglich.
- Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen: vom Landkreis abgelehnt, da Kriterien des Landkreises nicht erfüllt werden.
- mobile Geschwindigkeitsüberwachung: nur sehr selten möglich
- Lärmaktionsplan: zu geringe Verkehrszahlen.

Die letzte Möglichkeit eine verkehrliche Verbesserung auf den Ortsdurchgangsstraßen zu erreichen führt somit nur über bauliche Maßnahmen.

Diese wurden durch die Planungsgruppe Kölz erarbeitet und durch den Planer Göran Schmidt unter TOP1 nachfolgend erläutert.

TOP 1 Vorstellung der Untersuchungsergebnisse und der verkehrlich-städtebaulichen Lösungsansätze der Planungsgruppe Kölz

Herr Göran Schmidt erläuterte, dass der Untersuchungsumfang sowohl die verkehrliche Komponente (Verkehrsmengen, Verkehrszählungen) als auch die gestalterischen Aspekte zur Umgestaltung des Straßenraums beinhaltete.

Die Knotenpunktzählungen wurden am 16.04.2015 in der Zeit von 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr und von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr an den folgenden vier Kreuzungsbereichen (Knotenpunkten) durch Verkehrszähler durchgeführt:

K 1: Villinger Straße / Schwenninger Straße / Vordere Straße

K 2: Vordere Straße / Niedereschacher Straße / Deißlinger Straße

K 3: Schwarzwaldstraße / Niedereschacher Straße / Daimlerstraße

K 4: Villinger Straße / Eichendorffstraße / Weilersbacher Weg

Ergänzend wurde über den Zeitraum einer Woche vom 15.04.2015 bis 21.04.2015 in der Zeit von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr eine Radarzählung in der Vorderen Straße der Verkehrsmengen und des Verkehrs durchgeführt.

Im Vergleich zur Verkehrserhebung im Jahr 2007, die sich mit der Belastung einer Verlängerung der B 523 befasste, wurde in 2015 an den vier Knotenpunkten mit zwei Zeitintervallen gemessen.

Im Vergleich zu den festgestellten Verkehrsmengen im Jahr 2007 ist anzumerken, dass aufgrund der Zahlen aus der Verkehrsknotenpunktzählung die Verkehre sich nicht wesentlich verändert haben (weder Abnahme noch Zunahme) Herr Schmidt erläuterte die Zählungssystematik und die Verkehrsknotenpunktzählungsergebnisse je Knotenpunkt mit einer Ausdifferenzierung zu PKW- und Schwerlastverkehr, der Gesamtverkehrsmenge und den verkehrlichen Spitzenbelastungszeiten an den jeweiligen Knotenpunkten.

Aufgrund dieser Verkehrszählungsergebnisse hat die Planungsgruppe Kölz Kreisverkehre - sog. Kreisverkehrsplätze (KVP) –und die Umgestaltung des Straßenraums in der Vorderen Straße als bauliche Maßnahmen für die Verkehrsberuhigung an den Ortsdurchgangsstraßen vorgeschlagen. Diese werden nachfolgend dargestellt.

Vorausgeschickt sei in diesem Zusammenhang, dass bei der Berechnung der Dimensionierung und der Leistungsfähigkeit der jeweiligen KVPs auch eine Steigerung von 15 % im Rahmen der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 vorgenommen wurde. Inklusive dieser Steigerung weisen alle Kreisverkehre jeweils die Qualitätsstufe A auf. Diese höchste und beste Qualitätsstufe bedeutet, dass die Wartezeit für den Verkehr, der in die jeweiligen Kreisverkehre einfahren möchte, zwischen 3 Sekunden und maximal bis zu höchstens 5 Sekunden in der nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde (= höchste Verkehrsbelastung im Tagesverlauf) beträgt. Dadurch ist der Verkehrsfluss gewährleistet und es kommt zu keinen wesentlichen Rückstauungen vor dem Kreisverkehr.

Vorgestellte bauliche Maßnahmen an den Ortsdurchfahrtsstraßen und Kosten pro Maßnahme

Diese sind im Rahmen der Vollverteilung an alle Haushalte im Amtsblatt der Gemeinde (Dauchinger Anzeiger Nr. 43 vom 23.10.2015) in einem Fragebogen/Umfrage aufgeführt. Gleichzeitig haben alle Haushalte die Möglichkeit, die Maßnahmen als richtig oder falsch einzuschätzen und diese Einschätzung im Rahmen eines Abfragebogens anonym und schriftlich, bis 05.11.2015 der Gemeindeverwaltung mitzuteilen.

Kreuzung Villinger Straße / Vordere Straße / Schwenninger Straße

(Knotenpunkt K 1)

Variante 1

Kreisverkehr (Durchmesser **20 Meter**) mit überfahrbarem Innenkreisel („**Schildkröte**“)

Kosten ca. 150.000 €

Variante 2

Kreisverkehr mit Mittelkreisel (Durchmesser 26 Meter)

Kosten ca. 350.000 €

Kreuzung Nidereschacher Straße / Vordere Straße / Deißlinger Straße

(Knotenpunkt K 2)

Minikreisverkehr (Durchmesser **16 Meter**) mit überfahrbarem Innenkreisel („**Schildkröte**“)

Kosten: ca. 150.000 €

Kreuzung Nidereschacher Straße / Schwarzwaldstraße / Daimlerstraße

(Knotenpunkt K 3)

Kreisverkehr mit Mittelkreisel (Durchmesser 26 Meter)

Kosten ca. 300.000 €)

Kreuzung Villinger Straße / Eichendorffstraße / Weilersbacher Weg

(Knotenpunkt K4)

Kreisverkehr mit Mittelkreisel (Durchmesser 26 Meter)

Kosten ca. 350.000 €)

Umgestaltung des Straßenraumes in der Vorderen Straße

Reduzierung der Fahrbahnfläche (6,20 m), abschnittsweise zusätzliche Längsparkierungen und teilweise Verbreiterung der Gehwege. Die Kosten hierfür wurden noch nicht eruiert, da diese Maßnahme erst nach Aufnahme in das Landessanierungsprogramm umgesetzt werden soll.

Die Verkehrsbehörde, dieser wurden ebenfalls die Lösungsansätze vorgestellt, sieht generell ein Problem in Minikreiseln wegen der Überfahrbarkeit.

Dies hat jedoch keine Auswirkungen auf die tatsächliche Leistungsfähigkeit der vorgestellten Kreisverkehrsvarianten, die alle so verkehrstechnisch funktionieren.

Bürgermeister Torben Dorn dankte Herrn Göran Schmidt für dessen detaillierten Ausführungen und Erläuterungen. Er bat die anwesenden Bürgerinnen und Bürger um Aussprache, Diskussion und Einschätzung über die vorgestellten verkehrlich-städtebaulichen Lösungsansätze.

TOP 2 Aussprache, Diskussion und Einschätzung der Bevölkerung über die verkehrlich-städtebaulichen Lösungsansätze

Von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern wurde dieser Tagesordnungspunkt zahlreich zu Stellungnahmen und Einschätzungen zu den einzelnen Maßnahmen genutzt. Diese sind im Folgenden thematisch zusammenfasst:

Bau von sog. Tropfen (Verschwenkungen)

Es wurde angeregt, im Bereich des Ortseingangs Villinger Straße anstelle des Kreisverkehrs einen Tropfen zu bauen. Außerdem wurde angeregt, einen solchen Tropfen am Ortseingang in der Deißlinger Straße zu errichten.

Antwort des Fachplaners / der Verwaltung

Tropfen sind grundsätzlich geeignet, die Geschwindigkeiten zu reduzieren. Diese müssen jedoch vor dem Ortsschild, d. h. außerhalb des Ortes gebaut werden. Die Verwaltung wird die Realisierbarkeit und die Kosten durch die Planungsgruppe Kölz prüfen lassen.

Versetzen des Ortseingangsschildes in der Villinger Straße

Es wurde um Prüfung gebeten, ob das Ortseingangsschild in der Villinger Straße an die Grenze der Bebauung vorgesetzt bzw. versetzt werden kann. Damit würde die rechtlich zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h dann bereits am neuen Standort gelten und zur Geschwindigkeitsreduzierung in der Villinger Straße beitragen können.

Antwort der Verwaltung

Die Anregung wird aufgenommen und bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorgebracht.

Stationäre Radaranlagen in anderen Landkreisen

Es wurde darauf hingewiesen, dass in anderen Landkreisen die Dichte von stationären Radaranlagen höher ist als im Schwarzwald-Baar-Kreis.

Antwort der Verwaltung

Diese Einschätzung teilt die Verwaltung. Gegenüber der Kreisverwaltung wurde dies mehrfach bemängelt, leider ohne entsprechendes Gehör zu finden. Es wird auf die Kriterien des Landkreises für die Einrichtung von stationären Radaranlagen, die vom Kreistag so mehrheitlich mit Gegenstimmen von Torben Dorn und Andreas Braun verabschiedet wurden, verwiesen.

Errichtung von provisorischen Kreisverkehren

Es wurde angeregt, an bestimmten Kreuzungsbereichen provisorische Kreisverkehre einzurichten, um deren Funktionsfähigkeit und Akzeptanz zu prüfen.

Antwort der Verwaltung

Provisorische Kreisverkehre werden von der Verkehrsbehörde als Träger der Straßenbaulast abgelehnt.

Kostenträger für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Es wurde gefragt, wer die Kosten für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen (Kreisverkehre) trägt

Antwort der Verwaltung

Die Maßnahmen werden von den Straßenbaulastträgern als nicht notwendig erachtet, da nach deren Auffassung keine rechtliche Notwendigkeit für den Bau von Kreisverkehren (Unfallschwerpunkte, lange Staus) bestehen. Wenn die Gemeinde dies initiiert, muss die Gemeinde auch die gesamten Kosten tragen, vorbehaltlich einer Zustimmung durch den Straßenbaulastträger (Land, Kreis).

Geschwindigkeitsreduzierung auf der K 5706 (außerorts Richtung Weilersbach bzw. von Weilersbach kommend)

Es wurde angefragt, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h statt wie der bisher gültigen 100 km/h möglich sei.

Antwort der Verwaltung

Hierfür ist die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises zuständig. Entsprechende Anträge wurden vor Jahren gestellt und abgelehnt. Neue Anträge können jederzeit an das Landratsamt gestellt werden.

Tempo 30 km/h auf der Landesstraße L 423 Dauchinger Straße innerorts in Niedereschach

Es wurde die Frage gestellt, warum ist in Niedereschach in der Dauchinger Straße 30 km/h innerorts auf der Landesstraße L 423 ausgewiesen werden kann und in Dauchingen nicht.

Antwort der Verwaltung

Die Landesverkehrskommission (nicht die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises) hat dies angeordnet, die nach § 45 Abs. 9 StVO eine erhebliche Gefahrenlage für Leib und Leben gesehen hat.

Erhöhte Rückstauungen und Emissionen durch zukünftige Kreisverkehre

Es wurde die Befürchtung geäußert, dass es durch den Bau von Kreisverkehren zu erhöhten Rückstauungen als bisher und zu zusätzlichen Emissionen (Abgase, Lärm) käme.

Antwort der Verwaltung

Die Berechnungen des Fachplanungsbüros belegen, dass die durchschnittliche Wartezeit in allen aufgezeigten Kreisverkehren zwischen 3 Sekunden und maximal 5 Sekunden in der nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde (= höchste Verkehrsbelastung im Tagesverlauf) kommt. Dadurch ist der Verkehrsfluss gewährleistet und es kommt zu keinen wesentlichen Rückstauungen vor dem Kreisverkehr. Dadurch wird es auch nicht mehr Emissionen und Lärm als bisher geben.

Nachdem die Aussprache, Diskussion und Einschätzung der Bevölkerung beendet war, dankte Bürgermeister Torben Dorn allen Bürgerinnen und Bürgern für das Einbringen ihrer Meinungen, Einschätzungen und für die Aussprache. **Dies zeigte, dass in Dauchingen von der Verwaltung aktive Bürgerbeteiligung praktiziert und der Bürgerschaft angenommen wird.**