



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 251/15

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:

Dr. Nestmann, Eckhard
Seiler, Ulrich

Datum:

17.06.2015

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

23.07.2015

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Bebauungsplan "Aldinger-Danziger-Kreuzung" Nr. 047/04
- Bericht zum aktuellen Planungsstand

Bezug SEK:

Masterplan 8 - Mobilität

Bezug:

- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 047/04 (Vorl.Nr. 118/15)
- Städtisches Kreisverkehrsprogramm 2009 (Vorl.Nr. 566/08)

Anlagen:

Bewertungstabelle unterschiedlicher Lösungsansätze

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung arbeitet den Lösungsansatz „Kreisverkehr“ weiter aus und fasst die Ergebnisse der überarbeiteten Planung in einer Beschlussvorlage zum Straßenentwurf zusammen.
2. Bevor die Vorlage zum Entwurfsbeschluss in die Gremien eingebracht wird, führt die Verwaltung eine öffentliche Informationsveranstaltung durch.

Sachverhalt/Begründung

1 Ausgangslage

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 29.04.2015 den **Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Aldinger-Danziger-Kreuzung“** beschlossen. In der Aussprache zur Beschlussvorlage Nr. 118/15 wurden ein Eingriff in den Salonwald kritisch beurteilt und die Planung für einen Kreisverkehr an dieser Kreuzung in Frage gestellt. Auch im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplanverfahren sind zahlreiche Anregungen eingegangen, die sich gegen einen Kreisverkehr aussprechen.

Der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg hat am 18.02.2009 ein **Kreisverkehrsprogramm** beschlossen (Vorlage Nr. 566/08). Nach der beschlossenen Prioritätenliste soll die Planung für einen Kreisverkehr an der Kreuzung Aldinger Straße / Danziger Straße vorrangig „planerisch vorangetrieben“ werden. Begründet wurde die Maßnahme mit dem **vorhandenen**

Unfallschwerpunkt. Die verkehrlichen Gegebenheiten für diese Entscheidung des Gemeinderates haben sich in der Zwischenzeit nicht geändert.

Mit dieser Vorlage und dem Bericht im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt sollen **aufgeworfene Fragen beantwortet** und der **Planungsauftrag der Verwaltung geklärt** werden, bevor weitere Planungen vertieft werden.

2 Verkehrliche Aspekte

2.1 Verkehrsverhältnisse

Die Kreuzung der Aldinger Straße mit der Danziger Straße und der Königinallee kennzeichnet **Unsicherheit beim Queren und Abbiegen** sowie **Staubildungen in den untergeordneten Zufahrten**. In der Spitzenstunde morgens und abends ist die Kreuzung überlastet. Nach den Kriterien der Verkehrsplanung wird der Knoten mit der ungünstigen Qualitätsstufe F eingestuft.

Die letzte Verkehrserhebung in Ludwigsburg hat stagnierende bzw. leicht abnehmende Verkehrsbelastungen in Oßweil und der Oststadt ergeben. Für die Aldinger Straße weist die Zählung von 2012 Zunahmen einzelner Verkehrsströme gegenüber 2007 von bis zu 30 % aus. Voraussichtlich wird die **Verkehrsbelastung auf einem hohem Niveau** bleiben, da die städtebauliche Entwicklung in Grünbühl / Sonnenberg und Pattonville in den nächsten Jahren weitere Bevölkerungszuwächse erwarten lässt.

Von Bedeutung ist auch, dass die Aldinger-Danziger-Kreuzung von **zwei Buslinien** passiert wird: Die Buslinie 427 (Pattonville – ZOB – Hoheneck) fährt entlang der Aldinger Straße und Robert-Franck-Allee. Die Busline 533 (Aldingen – ZOB – Möglingen) zweigt an der Kreuzung in die Danziger Straße ab. Die **schwierigen Abbiegeverhältnisse in der Danziger Straße** führen zu Fahrtzeitverlängerungen, Lärm- und Schadstoffemissionen.

2.2 Unfallstatistik

In der Unfallstatistik gilt ein **Knotenpunkt als „Unfallhäufungsstelle“**, wenn in einem Jahr 4 Unfälle gleichen Typs auftreten oder in drei aufeinanderfolgenden Jahren 5 Verletzte zu beklagen sind. **Die Aldinger- Danziger-Kreuzung war in 5 der vergangenen 7 Jahre Unfallhäufungsstelle**. Die Unfälle im letzten Jahr 2014 erfüllten statistisch nicht die Anforderungen einer Unfallhäufungsstelle. Die Unfallhäufigkeit an der Aldinger-Danziger- Straße schwankt ungewöhnlich stark. So gab es auch in der Vergangenheit Jahre mit wenigen bzw. weniger schweren Unfällen. Aus einem unfallärmeren Jahr lässt sich noch keine Trendwende ableiten. Die **Verkehrsbehörde fordert daher nach wie vor bauliche Maßnahmen**, die die Verkehrssicherheit erhöhen.

Fast alle Unfälle ereignen sich beim Einbiegen bzw. Kreuzen. Dabei fällt die **hohe Fahrradbeteiligung** auf, die wiederum zu einer hohen Zahl Verletzter führt. Eine typische Unfallsituation ist, dass Radfahrer den nördlichen Radweg an der Aldinger Straße von Westen kommend in falscher Richtung benutzen und an der Einmündung Danziger Straße mit einbiegenden bzw. kreuzenden Fahrzeugen zusammenstoßen.

Für die häufigen Einbiegen/ Kreuzen – Unfälle ist die **ungünstige Geometrie der Aldinger-Danziger-Kreuzung** verantwortlich. Der Verkehrsknoten ist eine Mischform zwischen einer echten Kreuzung und zwei versetzten Einmündungen. In dieser Form überfordert er offensichtlich immer wieder Verkehrsteilnehmer und führt zu Unfällen.

Für den **Radverkehr** sind an der Aldinger-Danziger-Kreuzung rot eingefärbte Furten im Zuge der Aldinger Straße angebracht. Für die Querung der Aldinger Straße gibt es **keine Angebote für den Radfahrer**. Dies motiviert zu Fahrten in falscher Richtung. Fahrradunfällen muss durch den **beidseitigen Ausbau der Fahrradwege in der Robert-Franck-Allee und der Aldinger Straße** (Radroute 8) begegnet werden. Dadurch werden „Geisterfahrer“ (Radfahrer in falscher Richtung) an

der Einmündung der Danziger Straße vermieden. Signalisierung oder Umbau des Knotens erhöht zusätzlich die Verkehrssicherheit für die Radfahrer, da die Abbiegevorgänge für die Autofahrer dadurch einfacher und übersichtlicher werden.

2.3 Verkehrsregelnde und verkehrsberuhigende Maßnahmen

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan werden von Bürgern unterschiedliche Maßnahmen wie Einbahnregelung, Geschwindigkeitsreduzierung, Änderung der Vorfahrt und Abbiegeverbote vorgeschlagen:

- **Einbahnregelung**

Eine Einbahnregelung zwischen Oststraße und Danziger Straße erleichtert die Befahrung der Aldinger-Danziger-Kreuzung. In der Folge entstehen insbesondere für die Anwohner erhebliche Umwegfahrten. Eine Einbahnregelung führt für den Busverkehr zur Aufspaltung der Buslinie 533. Die Bushaltestelle „Rotbäumlesfeld“ ist nur noch einseitig bedienbar. **Die mögliche Entlastung der Kreuzung steht in keinem Verhältnis zu den sonstigen Nachteilen.**

- **Geschwindigkeitsreduzierung**

Eine Beschränkung auf 30 km/h in der Aldinger Straße erleichtert den Autos aus den untergeordneten Straßen die Einfahrt, da Zeitlücken besser eingeschätzt werden können. Das **eigentliche Problem - die Geometrie des Knotenpunkts - bleibt** aber genauso wie die Unsicherheit bei gleichzeitigem Einbiegen aus Danziger Straße und Königinallee **bestehen**. Zu befürchten ist, dass die geradlinige Führung der Aldinger Straße die Akzeptanz der Geschwindigkeitsbeschränkung vermindert.

Fußgängerquerungen über die Aldinger Straße zu beiden Seiten der Kreuzung in Kombination mit Aufpflasterungen könnten das **Geschwindigkeitsniveau in der Hauptrichtung wirkungsvoll senken**. Der ungünstige Versatz von Danziger Straße und Königinallee und seine Sicherheitsprobleme blieben aber bestehen.

- **Änderung der Vorfahrtsregelung**

Vorschlag ist, im Gegensatz zur bestehenden Regelung die Danziger Straße und Königinallee zur Vorfahrtstraße zu machen. Mit dieser Maßnahme werden die Abbiegevorgänge der untergeordneten Straßen umfassend erleichtert und das Geschwindigkeitsniveau insgesamt gesenkt. Allerdings **widerspricht der Vorschlag der Hauptverkehrsstraßenfunktion und dem Verkehrsaufkommen** der Aldinger Straße. Probleme ergeben sich in der Erkennbarkeit des Knotenpunkts und der Führung der neuen Vorfahrtsstraße. Ohne Umbau der Kreuzung ist der Vorschlag kaum realisierbar.

- **Abbiegeverbote**

Abbiegeverbote begrenzen die Fahrbeziehungen im Kreuzungsbereich und **erhöhen dadurch die Verkehrssicherheit**. Allerdings schränken sie die Erschließungswirkung der Kreuzung erheblich ein und erzeugen dadurch größere **Umwegfahrten**. Die Gefahr von Übertretungen steigt und damit auch wieder die **Unfallgefahr**.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nach Auffassung der Verkehrsbehörde nicht geeignet, um die Verkehrssicherheit ausreichend und der Situation angemessen zu verbessern.

2.4 Signalisierung Knotenpunkt in der heutigen Form

Für eine Signalisierung des Knotenpunkts in seiner heutigen Form stehen **zwei unterschiedliche Formen der Signalisierung** zur Diskussion:

- **Unvollständige Signalisierung (Lückenampel)**

Die vorhandene Fußgänger-Bedarfsampel auf der Südseite des Knotens steuert den Verkehrsfluss. Der Verkehrsstrom auf der Aldinger Straße wird stadtauswärts durch ein zusätzliches Ampelsignal mit Haltelinie vor der Einmündung Danziger Straße angehalten. Dadurch entstehen für die Fahrzeuge aus der Danziger Straße und der Königinallee verlässliche Lücken, die das Queren und Abbiegen erleichtern. Das Lichtsignal kann sowohl durch querende Fußgänger als auch Fahrzeuge aus der Danziger Straße bzw. Königinallee angefordert werden. Bereits heute liegt eine Kontaktschleife in der Einmündung Danziger Straße, die nach 40 Sekunden ein Rotlicht an der Fußgänger-Ampel auslöst. Das zusätzliche Lichtsignal stadteinwärts in der Aldinger Straße hält den Kreuzungsbereich für abbiegende Fahrzeuge frei – die **Verkehrsverhältnisse gegenüber heute werden sich aber kaum verändern**. Bei der unvollständigen Signalisierung haben die Fahrzeuge aus der Danziger Straße und der Königinallee kein eigenes Signal. **Die problematische Geometrie des Knotenpunkts beim Abbiegen bleibt bestehen.**

- **Vollsignalisierung Bestand**

Leistungsberechnungen zeigen, dass eine **Vollsignalisierung der bestehenden Kreuzung nachmittags nicht ausreichend leistungsfähig** ist. Verantwortlich dafür sind die fehlenden Linksabbiegespuren in der Aldinger Straße und die langen Raumzeiten in dem lang gezogenen Kreuzungsbereich. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit kann nur durch Abbiegeverbote in die untergeordneten Straßen erreicht werden. Dies wiederum erschwert die Erschließung und erzeugt unerwünschte Umwegfahrten. Werden die Abbiegeverbote missachtet, ist die Verkehrssicherheit gefährdet.

2.5 Umbau zu einer echten Kreuzung mit Vollsignalisierung

Mit dem Umbau des Knotenpunkts zu einer **echten Kreuzung mit Signalisierung und Abbiegespuren** muss die **Einmündung der Königinallee auf die Höhe der Danziger Straße gesetzt werden**. Die vorhandenen Sicherheitsprobleme sind selbst dann gelöst, wenn die Signalanlage ausgeschaltet ist. Die Verteilung des Verkehrs kann über die Verteilung der Grünzeiten beeinflusst werden. Der Vollausbau hat zwangsläufig **einen größeren Eingriff in den Salonwald** zur Folge.

2.6 Umbau zum Kreisverkehr

Kreisverkehre sind nach den Empfehlungen und Richtlinien der maßgebenden Forschungsgesellschaften **verkehrssicher und werden zur Entschärfung innerörtlicher Unfallhäufungsstellen ausdrücklich empfohlen** (vgl. GDV Unfallforschung der Versicherer, Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre, Berlin 2012 bzw. Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Köln 2006).

Ein Kreisverkehr an der Aldinger-Danziger-Kreuzung **löst die bestehenden Sicherheitsprobleme**. Geringere Geschwindigkeiten führen dazu, dass die **Verkehrssicherheit für Autofahrer im Kreisverkehr sogar noch höher ist als bei einer signalisierten Kreuzung**.

Der Kreisverkehr fügt sich außerdem gut in die Streckencharakteristik ein, da im Verlauf der Aldinger Straße / K 1692 schon zwei Kreisverkehre bestehen. Auch beim Kreisverkehr ist von einem **Eingriff in den Salonwald** auszugehen. Allerdings gibt es beim **Kreisverkehr planerisch mehr Möglichkeiten** als bei der 4-armigen Kreuzung, Einfluss auf die Eingriffsfläche zu nehmen.

3 Ökologische Aspekte

3.1 Eingriff in den Salonwald

Der Vollausbau der Kreuzung Aldinger Straße wird sowohl bei einem Kreisverkehr als auch einer 4-armigen Kreuzung einen Eingriff in den Salonwald verursachen. Planungsrechtlich ist dieser Eingriff mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Salonwald“ (Nr. 055/01) bereits 1967 vollzogen worden. Für den Bau des Wasserturms mit seinem Wasserhochbehälter wurde die Ostspitze des Salonwalds als „Versorgungsfläche“ festgesetzt. Seit damals ist planungsrechtlich geregelt, die Einmündung der Königinallee auf die Höhe der Danziger Straße zu verschwenken. Die dafür notwendige Fläche ist als „Verkehrsfläche“ im geltenden Bebauungsplan gesichert. Das Landschaftsschutzgebiet „Salonwald“ (LSG) berücksichtigt die Festsetzungen des Bebauungsplans. Die festgesetzte Verkehrsfläche für die Anpassung des Einmündungsbereichs der Königinallee liegt außerhalb des LSG. Ein Vollausbau der Kreuzung wird außerhalb der festgesetzten Grenzen der Schutzgebietsverordnung möglich sein.

Auf der Grundlage des Vorentwurfs für einen Kreisverkehrsplatz wurde der Eingriff an der Ostspitze des Salonwalds mit einer Fläche von ca. 300 qm ermittelt. Auf dieser Fläche stehen heute 11 eingemessene Waldbäume mit einem Stammdurchmesser ≥ 25 cm. Die Eingriffsfläche im Salonwald ändert sich je nach gewählter Lage und Größe des Kreisverkehrs. Die Führung des Radverkehrs im oder außerhalb des Kreisverkehrs beeinflusst den Flächenbedarf zusätzlich. Hier müssen im Straßenentwurf verkehrliche und ökologische Belange aufeinander abgestimmt werden.

Nach Landeswaldgesetz ist der Eingriff eine „Waldumwandlung“, die von den Forstbehörden genehmigt werden muss. Der Fachbereich Forsten beim Landratsamt Ludwigsburg macht die Genehmigung der Waldumwandlung davon abhängig, dass der Naturschutz der Fällung nicht entgegensteht und eine Wald-Ersatzfläche an anderer Stelle neu aufgeforstet wird.

3.2 Arten- und Naturschutz

Seit Frühjahr dieses Jahres führt ein externes Ingenieurbüro ökologische Übersichtsbegehungen im betroffenen Bereich des Salonwalds durch und ermittelt mögliche artenschutzfachliche Konflikte, die sich durch einen Straßenausbau ergeben könnten. Art und Umfang der Untersuchungen erfolgen in enger Abstimmung mit dem Fachbereich Arten- und Naturschutz beim Landratsamt. Neben geschützten Brutvögeln und Fledermäusen ist für den Artenschutz derzeit vor allem das Vorkommen von Eremiten (Juchtenkäfern) von Interesse. Es liegen bisher keine Hinweise vor, dass naturschutzrechtliche Gründe einer Waldumwandlung im bisher ermittelten Umfang entgegenstehen.

3.3 Flächenversiegelung

Vergleichende Untersuchungen der Flächenversiegelung zeigen, dass durch einen Vollausbau des Knotens Aldinger Straße / Danziger Straße / Königinallee nicht wesentlich mehr versiegelte Fläche entsteht als bereits heute in Anspruch genommen wird. Nach dem aktuellen Vorentwurf für einen Kreisverkehr mit 36 m Durchmesser und begleitenden Geh- und Radwegen erhöht sich die versiegelte Fläche in einer Größenordnung von 3 %. Bei einer 4-armigen Kreuzung mit Linksabbiegespuren in der Aldinger Straße wurden nur geringfügig niedrigere Flächen ermittelt.

4 Städtebauliche und stadtgesterische Aspekte

4.1 Übergeordnete Planungen

Die Planungen für einen Ausbau der Straßenkreuzung an Aldinger Straße stehen im Zusammenhang mit mehreren übergeordneten Planungen. Deren unterschiedliche Ziele können mit einer Umgestaltung konkret umgesetzt und miteinander verknüpft werden.

Nach dem Radverkehrsprogramm verzweigt sich an der Kreuzung der Aldinger Straße die geplante Hauptradwegroute 8 längs der Aldinger Straße mit der Hauptradwegroute 10 längs der Königinallee.

Für die Förderung des Radverkehrs ist wichtig, die mangelhafte Verkehrssicherheit an dem Knoten zu verbessern und die Übergänge von einer Radroute auf die andere attraktiv zu gestalten.

Im **Freiflächenentwicklungskonzept (FEK)** liegt die Kreuzung der Aldinger Straße mit der Königinallee an der Nahtstelle der beiden Grün- bzw. Biotopflächen Salonwald und Krabbenloch. Als öffentliche Grünflächen haben beide Flächen eine besonders hohe Freiraumqualität. Nach der Leitvorstellung eines „Grünen Rings“ um die Ludwigsburger Kernstadt soll die Verbindung zwischen Salonwald und Krabbenloch für Spaziergänger, Radfahrer und Freizeitsportler gestärkt werden. Dies muss funktionale und landschaftsplanerische Konsequenzen für die Planung der Straßenkreuzung haben.

Können die Planungen für eine **Stadtbahn** in Ludwigsburg umgesetzt werden, ist die Kreuzung Aldinger - / Danziger Straße auf der Trasse von Pattonville zum Bahnhof Ludwigsburg betroffen. Bei einem Vollausbau der Kreuzung kann heute festgestellt werden, dass ein Kreisverkehrsplatz grundsätzlich zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Gleiskörper für eine Stadtbahn nachgerüstet werden kann. Bei einer 4-armigen Kreuzung mit Linksabbiegespuren müsste die Knotengeometrie für eine Stadtbahn umfassend geändert werden.

Die Neugestaltung für die Kreuzung Aldinger Straße / Königinallee steht im engen Zusammenhang mit einem künftigen **Verkehrskonzept für die Karlshöhe** und der Sanierung des Gartendenkmals „Grünen Bettlade“. Als Zufahrt zum Diakoniewerk Karlshöhe und der Evangelischen Hochschule entspricht die Verkehrsqualität der Kreuzung nicht dem Verkehrsaufkommen der beiden Einrichtungen. Die Verwaltung hat beim „Runden Tisch Verkehrserschließung Karlshöhe“ als Verkehrskonzept vorgeschlagen, Zielverkehr der Karlshöhe auf möglichst kurzen Wegen zu den vorhandenen Parkierungsanlagen zu führen und zugleich gebietsfremden Verkehr auszuschließen. Eine Zunahme von Schleichverkehren in der Königinallee bei einem Ausbau der Kreuzung ist weder bei einem Kreisverkehr noch einer signalisierten Kreuzung auszuschließen. Dies bedarf der **Unterbrechung der Königinallee für den allgemeinen Verkehr auf Höhe der Grünen Bettlade**.

4.2 Barocker Stadtgrundriss

An der Kreuzung der beiden barocken Alleen Aldinger Straße und Königinallee sind die Reste des ursprünglichen „**Rondells**“ **noch im Stadtgrundriss ablesbar**. Die Gestaltung kreisrunder Plätze an Kreuzungen oder Endpunkten von Alleen ist ein typisches Gestaltungselement barocker Garten- und Landschaftsarchitektur. Bekannte Rondelle im Ludwigsburger Alleennetz des 18. Jhd. sind am „Gänsfuß“ in der Weststadt und am Schloss Monrepos nachgewiesen. Eine kreisrunde Baumpflanzung an der Ostspitze des Salonwalds ist aber auch in der ersten Flurkarte von 1831 dokumentiert.

4.3 Denkmalschutz

Aldinger Straße und Königinallee stehen als Teil der **Sachgesamtheit „Barockes Alleensystem“** genauso unter Denkmalschutz wie der Salonwald. Für die Denkmalpflege ist die Rahmenplanung „Historische Alleen in Ludwigsburg“ Leitlinie für deren Entwicklung. An der Kreuzung der Aldinger Straße mit der Königinallee **empfiehlt der Rahmenplan, die Platzsituation im Sinne des historischen Vorbildes zu reaktivieren**. Das Landesamt für Denkmalpflege hat in der bisherigen Abstimmung eines Kreisverkehrs angeregt, die Flucht der Aldinger Straße zu erhalten.

4.4 Aufwertung Stadtraum

Eine Sanierung der Straßenkreuzung muss auch genutzt werden, um die vorhandenen stadträumlichen und stadtgeschichtlichen Potentiale wieder erlebbar zu machen. Auf der **Südseite des Knotens sind die Freiflächen des barocken „Rondells“ erhalten geblieben**. Hier kann unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumstands wieder eine **kreisbezogene Baumpflanzung** im Sinne der ursprünglichen Alleengestaltung angelegt werden. Heute wie früher wird dadurch ein

hochwertig gestalteter Stadteingang formuliert. Mit Mitteln der Freiraumgestaltung entsteht eine geschlossene Raumkante, die das heterogene Bild der vorhandenen Bebauung deutlich aufwerten wird.

5 Wirtschaftliche Aspekte

5.1 Baukosten

Der Vollausbau des Knotens mit einer 4-armigen Kreuzung ist teurer als der Bau eines Kreisverkehrs. Beim Bau eines Kreisverkehrs entfallen die Kosten für eine Signalanlage, für die allein Kosten in Höhe von ca. 130.000 € angesetzt werden. Nach einer ersten Kostenschätzung auf der Basis der vorliegenden Vorentwürfe kostet die **ausgebaute Kreuzung** insgesamt ca. 820.000 €; der **Kreisverkehr** wird mit Gesamtkosten von 725.000 € veranschlagt. Der FB Tiefbau und Grünflächen hat einen Förderantrag für den Bau des Kreisverkehrs beim Land gestellt. Wird der **Förderantrag** bewilligt, übernimmt das Land **50 % der Herstellungskosten** für den Kreisverkehr an der Aldinger- / Danziger Straße.

Auch bei einer Nachrüstung der vorhandenen Kreuzung mit einer **Lückensignalisierung** fallen nennenswerte Baukosten an. Neben der zusätzlichen Signalanlage müssen Leitungsgräben wieder geschlossen und notwendige Belags- und Anpassungsarbeiten durchgeführt werden. Nach einer ersten Kostenschätzung des zuständigen Fachbereichs fallen auch bei dieser Lösung **Baukosten bis zu 225.000 €** an.

5.2 Betriebs- und Unterhaltskosten

Lichtsignalanlagen erfordern **jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten**, die beim Bau eines **Kreisverkehrs nicht anfallen**. Der FB Tiefbau und Grünflächen setzt an der Kreuzung Aldinger-Danziger-Kreuzung dafür Kosten in Höhe von ca. 3.000 € pro Jahr an.

5.3 Unfallfolgekosten

Nach Angaben des Polizeipräsidiums Ludwigsburg sind zwischen 2003 und 2010 an der Aldinger-Danziger-Kreuzung abhängig von der Anzahl und Schwere der Unfälle jährliche Kosten von 24.000 € bis 42.000 € entstanden.

6 Fazit

Die Verwaltung hält nach wie vor **Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit** an der Aldinger-Danziger-Kreuzung für **dringend erforderlich**. Ausreichende Verkehrssicherheit verspricht nur eine Signalisierung der Kreuzung oder der Bau eines Kreisverkehrs. Im Hinblick auf die Kosten und die Realisierbarkeit führt die Diskussion auf eine Entscheidung zwischen einer **unvollständigen Signalisierung der bestehenden Kreuzung** einerseits und dem **Bau eines Kreisverkehrs** andererseits. Eine **Teilsignalisierung** des bestehenden Knotens **löst aber nicht das grundsätzliche geometrische Problem des Knotens** und wird voraussichtlich **nur eine Zwischenlösung** darstellen können.

Die Festlegung im Kreisverkehrsprogramm 2009, an der Aldinger-Danziger-Kreuzung die **Realisierung eines Kreisverkehrs zu prüfen**, ist **städtebaulich nach wie vor gerechtfertigt**. Die Verwaltung empfiehlt das Bebauungsplanverfahren fortzuführen und den **Straßenentwurf für den Kreisverkehr** im Hinblick auf die eingegangenen Anregungen **weiter zu optimieren**.

Mit Zustimmung des Gremiums wird die Verwaltung eine **öffentliche Informationsveranstaltung** durchführen. Auf dieser Basis kann dann eine vollständig ausgearbeitete Lösung für den Knotenpunkt zur Entscheidung im Gremium vorgelegt werden.

Unterschriften:

Martin Kurt

Achim Leban

Verteiler: DI, DIII, 20, 23, 60-Denkmalpflege, 32, 61, 67