



BEBAUUNGSPLAN

und örtliche Bauvorschriften

„Aldinger/Danziger Kreuzung“

Nr. 047/04

Abwägung zum Entwurf

I) Anregungen/Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

1. Landratsamt Ludwigsburg
2. Regierungspräsidium Stuttgart
3. Deutsche Telekom
4. Arbeitskreis Ökologie
5. Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
6. Polizeidirektion Ludwigsburg
7. Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH

II) Anregungen/Stellungnahmen der Öffentlichkeit

1. Kreisverkehr
 - a. Erfordernisse und Auswirkungen eines Kreisverkehrs
 - b. Dimensionierung und Lage
 - c. Kosten
 - d. Unfallschwerpunkt
 - e. Ampellösung
 - f. Fußgänger und Radfahrer
 - g. Geschwindigkeitsreduzierung
2. Salonwald, Königinallee und Grünflächen

I) Anregungen/Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden im Zeitraum vom 13.05.2015 bis 19.06.2015 (frühzeitige Beteiligung) um Stellungnahme zu der beabsichtigten Planung gebeten. Die eingegangenen Anregungen/Stellungnahmen sind im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

Keine Bedenken wurden von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vorgetragen:

- Verband Region Stuttgart (Schreiben vom 12.06.2015)
- Stadt Remseck am Neckar (Schreiben vom 12.06.2015)
- Bodensee-Wasserversorgung (Schreiben vom 21.05.2015)
- Zweckverband Landeswasserversorgung (Schreiben vom 21.05.2015)
- Syna GmbH (Schreiben vom 20.05.2016)
- Ericsson (E-Mail vom 27.05.2015)
- Amprion GmbH (E-Mail vom 20.05.2015)

1.) Landratsamt Ludwigsburg

(Schreiben vom 16.07.2015)

Naturschutz

Aufgrund der vorhandenen Vegetationsstrukturen ist das Vorkommen von besonders und streng geschützten Arten und deren Lebensstätten (insbesondere Juchtenkäfer, Vögel, Fledermäuse und Amphibien) nicht ausgeschlossen. Um sicherzustellen, dass bei Vollzug der Planung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt werden, ist im Vorfeld eine artenschutzrechtliche Fachprüfung mit entsprechenden Aussagen zu den planungsrelevanten Arten, den Wirkfaktoren des Vorhabens, zu Vermeidungs- bzw. CEF-Maßnahmen und zum Risikomanagement durchzuführen.

Wasserwirtschaft und Bodenschutz

Altlasten

Für den Planbereich liegen uns keine Hinweise auf Altlastenverdachtsflächen vor. Liegen dem Planungsträger jedoch Erkenntnisse vor, die Untergrundbelastungen vermuten lassen, ist der weitere Handlungsbedarf mit dem Landratsamt, Fachbereich Umwelt, abzustimmen.

Immissionsschutz

Die geplante Veränderung der Verkehrsführung stellt aus unserer Sicht einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz-Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. Wir regen an im Verlauf des weiteren Bebauungsplanverfahrens zu prüfen, ob es sich bei der Planung um eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV handelt.

Forsten

Für den geplanten Kreisverkehrsplatz werden dauerhaft rd. 290 qm und befristet 90 qm Waldfläche des Flurstück Nr. 1202/3 in Anspruch genommen. Hierfür sind Waldumwandlungsgenehmigungen gem. §§ 9 und 11 LWaldG erforderlich. Genehmigungsbehörde ist die Körperschaftsforstdirektion beim Regierungspräsidium Tübingen. Voraussetzung für die Umwandlungsgenehmigung ist die Klärung der beim Besprechungstermin am 16.06.2015 diskutierten artenschutzrechtlichen Belange. Des Weiteren ist die Zustimmung des Waldeigentümers zur Umwandlung erforderlich.

Gemäß § 9 Abs. 3 LWaldG ist für die dauerhafte Waldflächeninanspruchnahme ein forstrechtlicher Ausgleich erforderlich. Da die zur Umwandlung vorgesehene Waldfläche gemäß Waldfunktionenkartierung nicht mit speziellen Waldfunktionen belegt ist, dürfte der forstrechtliche Ausgleich vorbehaltlich der Entscheidung der Körperschaftsforstdirektion bei 1:1 liegen. Das heißt, für die dauerhafte Waldinanspruchnahme von rd. 290 qm ist ein flächengleicher natürlicher Ausgleich in Form einer Ersatzaufforstung durchzuführen. Wie bei der Besprechung vorgestellt, käme hierfür eine Teilfläche von Flurstück Nr. 3663, Gemarkung Obweil, in Frage. Nach unseren Inventur-Unterlagen dürfte nur der Südrand des Flurstücks auf einem schmalen Streifen bewaldet sein. Es wird empfohlen, die Frage einer potenziellen Aufforstung im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens abzuklären, um das Umwandlungsgenehmigungsverfahren abschließend durchführen zu können, zumal das Flurstück in einem Landschaftsschutzgebiet liegt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Naturschutz

Der Artenschutz wurde in einem artenschutzfachlichen Gutachten abgearbeitet und die Ergebnisse mit der Naturschutzbehörde abgestimmt. Mit der Umsetzung begleitender Maßnahmen ist der Eingriff in den Salonwald artenschutzrechtlich vertretbar. Das Gutachten hat den Salonwald in seiner Gesamtheit untersucht. Mit der Erarbeitung eines Grünordnungsplans (GOP) zum Bebauungsplan wurde die städtebauliche Planung umfassend unter den Aspekten von Natur und Landschaft begleitet.

Immissionsschutz

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt und die Geräuscheinwirkungen der städtebaulichen Planung konkret ermittelt. Als Beurteilungsgrundlage diente die 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung. Untersuchungsauftrag war festzustellen, ob der Bau eines Kreisverkehrs in dem Kreuzungsbereich im Sinne der Verordnung zu einer „wesentlichen Änderung“ der Verkehrsanlage führt. An der angrenzenden Wohnbebauung wurde mittels Einzelpunktberechnungen die Geräuschsituation der bestehenden Kreuzung mit dem geplanten Umbau in einen Kreisverkehr verglichen. Durch den geplanten Kreisverkehrsplatz erhöhen sich im Umbauabschnitt die Beurteilungspegel rechnerisch geringfügig um maximal 1,1 dB(A) im Zeitbereich tags (06.00 bis 22.00 Uhr) und um maximal 1,1 dB(A) im Zeitbereich nachts (22.00 bis 06.00 Uhr). Nach den Regelungen der 16. BImSchV ergibt sich durch den Bau des Kreisverkehrs keine „wesentliche Änderung“ der Verkehrsanlage. Vorrangiges Ziel eines Umbaus des Kreuzungsbereiches ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Durch den Bau eines Kreisverkehrs werden geringere Fahrgeschwindigkeiten im Kreuzungsbereich erwartet. Dies trägt auch zu einer Verbesserung bei der Lärmbelastung bei. Gerade in den besonders empfindlichen Nachtzeiten sichert ein Kreisverkehr einen gleichmäßigen Verkehrsfluss mit einem verminderten Geschwindigkeitsniveau.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnbebauung schließen sich in der gegebenen örtlichen Situation des Plangebietes aus. Weder Lärmschutzwände noch Lärmschutzwälle sind mit den Belangen der Stadtgestaltung, des Denkmal- und Naturschutzes vereinbar.

Forsten

Parallel zur Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfs wurde ein Antrag auf Waldumwandlung mit der Forstverwaltung abgestimmt und beantragt. Voraussetzung für die Genehmigung des Antrages ist der Nachweis einer Waldaufforstung an anderer Stelle. Die Aufforstung wird auf der Gemarkung Oßweil (Lochwaldgraben) erfolgen.

2.) Regierungspräsidium Stuttgart

(Schreiben vom 18.06.2015)

Raumordnung

Aus raumordnerischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen die vorliegende Planung.

Abteilung 5-Umwelt

Naturschutz

Wenn Festsetzungen eines BPL mit den Regelungen einer artenschutzrechtlichen Verbotsregelung nicht zu vereinbaren sind, ist der BPL mangels Erforderlichkeit dann unwirksam, wenn sie die entgegenstehenden artenschutzrechtlichen Regelungen als dauerhaftes rechtliches Hindernis erweisen. Wirksam ist der BPL hingegen, wenn für die geplante bauliche Nutzung die Erteilung einer Ausnahme oder Befreiung von diesen Bestimmungen rechtlich möglich ist, weil objektiv eine Ausnahme- oder Befreiungslage gegeben ist und einer Überwindung der artenschutzrechtlichen Verbotsregelung auch sonst nichts entgegensteht.

Da den Unterlagen noch keine Informationen zu möglicherweise betroffenen Arten beiliegen, kann über die Inaussichtstellung einer Befreiung bzw. einer Ausnahme noch nicht abschließend entschieden werden.

Referat 83.2 – Denkmalpflege

Das Landratsamt für Denkmalpflege verweist in Bezug auf das Bebauungsplanverfahren auf die unten stehende informelle Stellungnahme vom 30. August 2013 an die Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Ludwigsburg:

In unserer ersten Einschätzung kommen wir zu dem Ergebnis, dass die Herstellung eines Kreisverkehrs an in Anknüpfung an die historischen Vorzustände grundsätzlich möglich ist. Denkmalfachliche Bedenken haben wir aber wegen folgender Planungsinhalte:

Der Kreisverkehr wird im Vergleich zu der an der Gestalt der Grünfläche und dem Baumbestand noch ablesbaren ursprünglichen Lage zu sehr nach Nordwesten verschoben. Dies führt auch dazu, dass einige Alleebäume entfernt werden müssten, die allerdings relativ jung sind. Die vorgesehene Fällung von z.T. älteren Bäumen in den beiden Grünflächen (Nr. 1-5, bzw. 1-6) ist nicht nachvollziehbar. Auch stellt das leichte „Abschwenken“ der Straßen bei der Einmündung in den Kreisverkehr eine Abweichung vom achsialen Straßenraster dar.

Der Kreisverkehr sollte daher weiter nach Südosten verschoben und die lineare Straßenführung beibehalten werden.

Wir bitten darum, diese Kriterien beim nächsten Planungsschritt zu berücksichtigen und die Plandarstellung mit einem Überlagerungsplan (Baumbestand vorher/ nachher) zu ergänzen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Naturschutz

Der Artenschutz wurde in einem artenschutzfachlichen Gutachten abgearbeitet und die Ergebnisse mit der Naturschutzbehörde abgestimmt. Mit der Umsetzung begleitender Maßnahmen ist der Eingriff in den Salonwald artenschutzrechtlich vertretbar. Das Gutachten hat den Salonwald in seiner Gesamtheit untersucht. Mit der Erarbeitung eines Grünordnungsplans (GOP) zum Bebauungsplan wurde die städtebauliche Planung umfassend unter den Aspekten von Natur und Landschaft begleitet.

Denkmalpflege

Die genaue Lage und der Durchmesser des Kreisverkehrs wurde im Hinblick auf die verkehrlichen Belange und den Flächenbedarf optimiert. Ausgearbeitet wurde ein Kreisverkehr mit 33m Fahrbahndurchmesser und einem separat geführten Radweg außerhalb der Kreis-Fahrbahn. Die Lage des Kreisverkehrs liegt in der Achse der Aldinger Straße. Die historische Lage des Kreisverkehrs kann heute aufgrund verschiedener örtlicher Begebenheiten nicht mehr realisiert werden: Zum einen soll die Danziger Straße an die Aldinger Straße angebunden werden, zum anderen besteht nord-östlich des Kreisverkehrs neben der Wohnbebauung auch ein großer Bestand wertvoller Einzelbäume.

3.) Deutsche Telekom

(Schreiben vom 16.06.2015)

In Ihren genannten Planbereichen sind derzeit seitens Telekom weder Planungen noch sonstige eigene Maßnahmen beabsichtigt oder eingeleitet. Es befinden sich jedoch vorhandene Telekommunikationslinien der Telekom, die auch dem beigefügten Plan ersichtlich sind. Diese im Planbereich vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom können nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kosten- und Zeitaufwand verlegt werden. Wir fordern daher, die Baumaßnahme, so mit uns abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien soweit als möglich vermieden werden können. Sollten jedoch in dem von Ihnen genannten Ausbaubereich trotz aller Rücksichtnahme Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH, verändert/ verlegt werden müssen, so beabsichtigen wir die notwendigen Arbeiten im Zuge Ihrer Maßnahme, aufgrund des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme, koordiniert mit Ihnen durchzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Es ist davon auszugehen, dass der Umbau des Kreuzungsbereichs zu einem Kreisverkehr die Telekommunikationslinien nicht beeinträchtigen werden.

4.) Arbeitskreis Ökologie

(Schreiben vom 17.06.2015)

Wir lehnen jegliche weitere Inanspruchnahme unserer wenigen Waldflächen in Ludwigsburg ab. Nach dem Favoritepark, dem Fischerwäldle und dem Osterholz darf jetzt nicht auch noch der Salonwald angetastet werden. Der Salonwald ist außerdem Landschaftsschutzgebiet. Nach dem Landeswaldgesetz ist die Stadt Ludwigsburg verpflichtet, ihre Waldflächen so zu erhalten, dass die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes begünstigt wird, und der Bevölkerung weitgehend für die Erholung zur Verfügung steht. Demzufolge wird der vorgesehene Kreisverkehrsplatz abgelehnt. Die Notwendigkeit eines Kreisverkehrs um des Kreisverkehrs willen, wird nicht gesehen, dafür wären andere Kreuzungen besser geeignet. Stattdessen sollten die Kreuzung durch eine zeitweilig laufende Ampelsteuerung mit Kontaktschleifen ertüchtigt werden. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung wird dadurch nicht verringert. Eine solche Lösung ist zudem kostengünstiger als die Anlage eines Kreisverkehrs.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Artenschutz wurde in einem artenschutzfachlichen Gutachten abgearbeitet und die Ergebnisse mit der Naturschutzbehörde abgestimmt. Mit der Umsetzung begleitender Maßnahmen ist der Eingriff in den Salonwald artenschutzrechtlich vertretbar. Das Gutachten hat den Salonwald in seiner Gesamtheit untersucht. Mit der Erarbeitung eines Grünordnungsplans (GOP) zum Bebauungsplan wurde die städtebauliche Planung umfassend unter den Aspekten von Natur und Landschaft begleitet. Parallel zur Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfs wurde ein Antrag auf Waldumwandlung mit der Forstverwaltung abgestimmt und beantragt. Voraussetzung für die Genehmigung des Antrages ist der Nachweis einer Waldaufforstung an anderer Stelle. Die Aufforstung wird auf der Gemarkung Oßweil erfolgen.

In einer verkehrstechnischen Untersuchung wurde der Knotenpunkt Aldinger Straße/ Danziger Straße/ Königinallee auf seine Leistungsfähigkeit hin bewertet. Das Verkehrsgutachten bestätigt dem Kreisverkehr insgesamt eine bessere Qualitätsstufe und eine höhere Leistungsfähigkeit bei geringeren Wartezeiten. Kreisverkehre sind nach den Empfehlungen und Richtlinien der maßgebenden Forschungsgesellschaften verkehrssicher und werden zur Entschärfung innerörtlicher Unfallhäufungsstellen ausdrücklich empfohlen. Ein Kreisverkehr an der Aldinger-Danziger-Kreuzung löst die bestehenden Sicherheitsprobleme für alle Verkehrsteilnehmer. Geringere Geschwindigkeiten führen dazu, dass die Verkehrssicherheit für Autofahrer im Kreisverkehr sogar noch höher ist als bei einer signalisierten Kreuzung. Die ungünstige Geometrie der Aldinger/Danziger-Kreuzung ist für die häufigen Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle verantwortlich. Der Verkehrsknoten ist eine Mischform zwischen echter Kreuzung und zwei versetzten Einmündungen. In dieser Form überfordert er offensichtlich immer wieder Verkehrsteilnehmer und führt zu Unfällen. Vorrangiges Ziel eines Umbaus des Kreuzungsbereiches ist es die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Durch den Bau eines Kreisverkehrs werden geringere Fahrgeschwindigkeiten im Kreuzungsbereich erwartet. Dies trägt auch zu einer Verbesserung bei der Lärmbelastung bei. Gerade in den besonders empfindlichen Nachtzeiten sichert ein Kreisverkehr einen gleichmäßigen Verkehrsfluss mit einem verminderten Geschwindigkeitsniveau.

5.) Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau

(Schreiben vom 12.06.2015)

Geotechnik

Auf der Grundlage der am LGRB vorhandenen Geodaten werden aus ingenieurgeologischer Sicht folgende Hinweise vorgetragen:

Mit einem oberflächennahen saisonalen Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonig-schluffigen Verwitterungsbodens ist zu rechnen. Verkarstungserscheinungen (offene oder lehmerfüllte Spalten, Hohlräume, Dolinen) sind nicht auszuschließen.

Sollte eine Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer geplant bzw. wasserwirtschaftlich zulässig sein, wird auf das Arbeitsblatt DWA-A 138 (2005) verwiesen und im Einzelfall die Erstellung eines entsprechenden hydrologischen Versickerungsgutachtens empfohlen. Wegen der Gefahr einer Verschlechterung der Baugrundeigenschaften sowie ggf. von Sulfatgesteinslösung im Untergrund sollte eine Versickerung nur bei ausreichendem Kenntnisstand über die tatsächlichen geologischen Verhältnisse in Erwägung gezogen werden.

Bei etwaigen geotechnischen Fragen im Zuge der weiteren Planungen oder vom Bauarbeiten (z.B. zum genauen Baugrundaufbau, zu Bodenkennwerten, zur Wahl und Tragfähigkeit des Gründungshorizonts, zum Grundwasser, Baugrubensicherung) werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 durch ein privates Ingenieurbüro empfohlen. Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Anhörungsverfahren des LGRB als Träger öffentlicher Belangen keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder Auszügen daraus erfolgt.

Grundwasser

Auf die Lage im vorläufig hydrologisch abgegrenzten Heilquellenschutzgebiet Hoheneck wird verwiesen. Daraus ergeben sich insbesondere Einschränkungen bei tiefen Erdaufschlüssen, z.B. tiefen Erdwärmesonden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Hinweise zu Geotechnik und Grundwasser werden in den Hinweisen zum Bebauungsplan aufgenommen.

6.) Polizeidirektion Ludwigsburg

(Schreiben vom 18.05.2015)

Aufgrund der Unfallhäufungsstelle ist ein Umbau sinnvoll. Bitte bei weiterer Planung eine Beteiligung der Polizei zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Verwaltung:

In einer verkehrstechnischen Untersuchung wurde der Knotenpunkt Aldinger Straße/ Danziger Straße/ Königinallee auf seine Leistungsfähigkeit hin bewertet. Das Verkehrsgutachten bestätigt dem Kreisverkehr insgesamt eine bessere Qualitätsstufe und eine höhere Leistungsfähigkeit bei geringeren Wartezei-

ten. Ein Kreisverkehr an der Aldinger-Danziger-Kreuzung löst die bestehenden Sicherheitsprobleme für alle Verkehrsteilnehmer.

7.) Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH

(Schreiben vom 28.05.2015)

Die Planung muss in Abstimmung mit den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim erfolgen, da abhängig von den geplanten Arbeiten eventuell größere Leitungsarbeiten für die SWLB notwendig sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

Abstimmungsgespräche mit der SWLB haben bereits stattgefunden. Die Arbeiten sollen so koordiniert werden, dass die Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten möglichst gering sind.

II) Anregungen/Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Für die Öffentlichkeit bestand die Gelegenheit, im Zeitraum vom 19.05.2015 bis 19.06.2015 (frühzeitige Beteiligung) die Planung beim Bürgerbüro Bauen einzusehen und Anregungen/Stellungnahmen vorzubringen.

Aufgrund zahlreicher Stellungnahmen von Seiten der Öffentlichkeit wurde zu einer **Informationsveranstaltung** für die interessierte Öffentlichkeit am 23.09.2015 auf die Karlshöhe eingeladen. Ziel war es die in der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit aufgeworfenen Themenkomplexe und Fragestellungen gebündelt zu beantworten und mit der Öffentlichkeit in einen fachlichen Austausch zu kommen. Mit der Beschlussvorlage 386/15 hat der Gemeinderat am 22.10.2015 beschlossen den Lösungsansatz „Kreisverkehr“ im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weiter zu bearbeiten.

Die eingegangenen Anregungen/Stellungnahmen, schwerpunktmäßig vor der Informationsveranstaltung, sind im Folgenden nach Themenschwerpunkten zusammengefasst. Die Namen der Bürger wurden aus datenschutzrechtlichen Gründen anonymisiert. Der Gemeinderat wird eine Liste der Bürger zur Kenntnisnahme erhalten.

1.) Kreisverkehr

Allgemeines

Kreisverkehre sind nach den Empfehlungen und Richtlinien der maßgebenden Forschungsgesellschaften verkehrssicher und werden zur Entschärfung innerörtlicher Unfallhäufungsstellen ausdrücklich empfohlen. Ein Kreisverkehr an der Aldinger-Danziger-Kreuzung löst die bestehenden Sicherheitsprobleme für alle Verkehrsteilnehmer. Geringere Geschwindigkeiten führen dazu, dass die Verkehrssicherheit für Autofahrer im Kreisverkehr sogar noch höher ist als bei einer signalisierten Kreuzung.

Die ungünstige Geometrie der Aldinger/Danziger-Kreuzung ist für die häufigen Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle verantwortlich. Der Verkehrsknoten ist eine Mischform zwischen echter Kreuzung und zwei versetzten Einmündungen. In dieser Form überfordert er offensichtlich immer wieder Verkehrsteilnehmer und führt zu Unfällen. Vorrangiges Ziel eines Umbaus des Kreuzungsbereiches ist es die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Durch den Bau eines Kreisverkehrs werden geringere Fahrgeschwindigkeiten im Kreuzungsbereich erwartet. Dies trägt auch zu einer Verbesserung bei der Lärmbelastung bei. Gerade in den besonders empfindlichen Nachtzeiten sichert ein Kreisverkehr einen gleichmäßigen Verkehrsfluss mit einem verminderten Geschwindigkeitsniveau.

Nach umfassender Beratung hat der Ausschuss Bauen, Technik und Umwelt (Vorlagen Nr. 251/15 und 386/15) einen Planungsauftrag für den Bau eines Kreisverkehrs erteilt. Bei der Lösung „Kreisverkehr“ überzeugte die umfassende Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

a. Erfordernisse und Auswirkungen eines Kreisverkehrs

- keine verkehrliche Verbesserung und geben zu bedenken, ob der Kosten-Nutzen-Aspekt sich bei diesem Projekt bestätigt (B1)
- die Kreuzung funktioniere nur zu Berufszeiten am Morgen und Abend nicht (B1, B9)
- wir befürworten den Umbau an der Kreuzung Aldinger/Danziger Straße/Königinallee (B3, B4, B5, B6, B7)
- es wird angeregt, die Danziger Straße/Königinallee als Vorfahrtsstraße festzulegen (B9)
- Wie viele Autos bei hohem Verkehrsaufkommen kommen überhaupt durch den Kreisverkehr? (B15)
- ist ein Kreisverkehr bei dem inzwischen sehr hohen Verkehrsaufkommen überhaupt noch sinnvoll? (B15, B17)
- Notwendigkeit einer Entschärfung der Verkehrssituation wird gesehen, ein Kreisverkehr wird den Verkehrsfluss nicht nachweislich verbessern (B16)
- Lärmaufkommen nur zu Berufszeiten, sonst nur sehr gering (B8)
- Lärmbelastung bei Ausfahrt aus dem Kreisverkehr (B8)
- Zubetonierung einer großen Fläche (B8)

Stellungnahme der Verwaltung:

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 Kreuzung der Aldinger Straße mit der Danziger Straße und der Königinallee ist als Verkehrsknoten ohne Signalisierung für das bestehende Verkehrsaufkommen nicht leistungsfähig genug. Die versetzt angeordneten Einmündungen der Danziger Straße und Königinallee führen zu langen Wartezeiten und beeinträchtigt die Verkehrssicherheit.

In einer verkehrstechnischen Untersuchung wurde der Knotenpunkt Aldinger Straße/ Danziger Straße/ Königinallee auf seine Leistungsfähigkeit hin bewertet. Das Verkehrsgutachten bestätigt dem Kreisverkehr insgesamt eine bessere Qualitätsstufe und eine höhere Leistungsfähigkeit bei geringeren Wartezeiten. Der Vorschlag die bestehende Regelung die Danziger Straße und Königinallee zur Vorfahrtsstraße zu machen widerspricht der Hauptstraßenfunktion und dem Verkehrsaufkommen der Aldinger Straße. Probleme ergeben sich in der Erkennbarkeit des Knotenpunkts.

b. Dimensionierung und Lage

- Ist ein Kreisverkehr mit 36m in dieser Größe erforderlich? (VCD)
- Kreisverkehre sind nur sinnvoll, wenn die Verkehrsstärke auf allen Armen in etwa gleich verteilt ist, dies sei an diesem Kreisverkehr nicht der Fall, die Realisierung wird als unnötige Geldverschwendung gesehen. (B9)
- der Durchmesser ist sogar noch deutlich größer als 36m, wenn bis zum Rand der Fahrbahn, des Radwegs, des Fußgängerwegs gemessen wird – passt sich dort nicht in die natur- und wohnräumlichen Verhältnisse ein. (B10)
- Die Einmündung der Königinallee auf die Höhe der Einmündung der Danziger Straße muss nicht verschwenkt werden. Die derzeitigen Einmündungssituationen sollten bestehen bleiben und der Bebauungsplan nur in so weit geändert werden, um die wertvollen 300 qm Salonwald und ihrem Baumbestand zu retten. (B10)

- Kreisverkehr mit 36m Durchmesser, direkt am Wohngebiet sehr ungewöhnlich (B15)

Stellungnahme der Verwaltung:

In der Entwurfsplanung wurden die genaue Lage und der Durchmesser des Kreisverkehrs im Hinblick auf die verkehrlichen Belange und den Flächenbedarf optimiert. Ausgearbeitet wurde ein Kreisverkehr mit 33m Fahrbahn-Durchmesser und einem separat geführten Radweg außerhalb der Kreis-Fahrbahn. Damit wurde das Trennprinzip des benachbarten Kreisverkehrs im Stadtteil Grünbühl-Sonnenberg übernommen. Auch nach den Richtlinien wird bei der vorliegenden Verkehrsstärke eine eigene Radführung empfohlen. Eine weitere Reduzierung des Radius führt nachweislich dazu, dass der Kreisverkehr seine „Brems-Wirkung“ verliert und seine Leistungsfähigkeit abnimmt.

c. Kosten

- die Kosten sind nicht angemessen, der Verkehr ist nur zu den Hauptverkehrszeiten problematisch, wenn keine Möglichkeit besteht, in die Aldinger Straße einzubiegen. (B11)
- zu hohe Kosten für den Kreisverkehr (B12, B18)

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Variantenuntersuchung (Vorlage Nr. 251/15) beschreibt unterschiedliche bauliche Lösungen. Unter Berücksichtigung, dass die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit des Kreuzungsbereichs nur durch einen Umbau des Kreuzungsbereichs zu erreichen ist, ist der Bau eines Kreisverkehrs die wirtschaftlichste Lösung.

d. Unfallschwerpunkt

- derzeit nur geringes Unfallrisiko über mehr als 20 Jahre keine nennenswerte Personenschäden
- aufgrund der Ortskenntnis wird kein Unfallschwerpunkt an der Kreuzung gesehen, es gibt allenfalls kleinere Blebschäden, die durch falsches Abbiegen entstehen (B9)
- die Öffentlichkeit müsste über die verkehrsfachliche Auswertung der Unfälle unterrichtet werden, um Dringlichkeit und Geeignetheit der anstehenden Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit einschätzen zu können. (B10)
- die Personenschäden, welche sich in den letzten 10 Jahren ereignet haben sind aufgrund Nichtbeachtung der roten Ampel zurückzuführen und das Fußgänger vor oder nach der Ampel die Straße überquert haben. (B11)
- Der sogenannte Unfallschwerpunkt kann auch durch Tempo 30 km/h und Ampelkreuzung reduziert werden. (B12, B18)
- Unfallrate viel zu gering als behauptet, kein Unfallschwerpunkt, siehe Polizeibericht (B15)

Stellungnahme der Verwaltung:

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 6 der vergangenen 8 Jahre Unfallhäufungsstelle. Die Unfälle im Jahr 2014 erfüllten statistisch nicht die Anforderungen einer Unfallhäufungsstelle, aber auch im Jahr 2015 war die Kreuzung eine „Unfallhäufungsstelle“. Die Unfallhäufigkeit an der Aldinger-Danziger-Straße ist Schwankungen unterworfen. 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 Fahrradeteiligung 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.

e. Ampellösung

- bei einem Kreisverkehr wäre diese Sicherheit (Querung der Aldinger Straße ohne Ampelanlage) nicht gewährleistet, deswegen wird eine Ampelregelung an dieser Kreuzung befürwortet, weiter müssten auch weniger Bäume im Salonwald gefällt werden (B2)
- eine Lösung mit Ampelregelung bringt keinen fließenden Verkehr, sondern neue Staus und Umweltbelastung durch Auspuffgase (B4, B5, B6, B7)
- Aufforderung nach einer Alternativlösung mit ampelgesteuerter Straßenquerung (Bedarfsampelkreuzung) (B1, B16, B17)
- wurde alternativ eine Ampellösung mit Tempolimit geprüft? (VCD)
- auch im Bestand kann der Verkehrsfluss verbessert werden, wenn für den Verkehr aus der Danziger Straße und der Königinallee ausreichend große Zeitlücken im Verkehrsfluss der Aldinger Straße durch entsprechende Schaltung der vorhandenen Lichtsignalanlagen im Streckenverlauf geschaffen werden (B9)
- Ertüchtigung/Ausweitung der derzeitigen Lichtsignalanlage – bisher nur Fußgängerampel zwischen Einmündung Danziger Straße und Königsberger Straße – ist ohne Veränderung der derzeitigen Einmündungen und ohne Umbau der Straßenflächen gut vorstellbar. (B10)
- Auf der Aldinger Straße sollten die Fahrzeuge stadtauswärts vor der Einmündung Danziger Straße zum Halten gebracht werden. Das Rotlicht sollte zusätzlich uhrzeit- und verkehrsaufkommensabhängig ausgelöst werden. (B11)
- Bedarfsampel unter Einbeziehung der Fußgänger wäre aus unserer Sicht eine gute und sichere Lösung (B14, B15)
- sehr viele behinderte Menschen der Karlshöhe nutzen die Bushaltestelle an der Aldinger Straße und die notwendige, da eindeutige, Fußgängerampel zur sicheren Überquerung der Fahrbahn. Ein Kreisverkehr mit Zebrastreifen ist ein unabwägbarer Risikofaktor. (B15, B16, B18)

Stellungnahme der Verwaltung:

Unvollständige Signalisierung (Bedarfsampel)

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.

Vollsignalisierung und Ausbau Kreuzungsbereich

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.

f. Fußgänger und Radfahrer

- eine sichere Straßenquerung für alle Verkehrsteilnehmer wird benötigt, ein Kreisverkehr mit Zebra-
streifen hat keine Ampel (B1)
- Ist die Verkehrsführung für Radfahrer mit zahlreichen Querungen in den Aus/Einfahrten akzeptabel
und für Radfahrer verkehrssicher? (VCD)
- Sicherheit der Kinder beim Überqueren der Aldinger Straße ist durch einen Kreisverkehr nicht ge-
geben. (B12, B14, B18)
- Kreisverkehr mit Zebra-
streifen bedeuten eine Gefahr für Fußgänger und Fahrradfahrer, da sich Au-
tofahrer während des Berufsverkehrs nicht angemessen verhalten. (B15)
- ein Kreisverkehr würde die Situation der Fußgänger drastisch verschlechtern (B16, B17)

Stellungnahme der Verwaltung:

Kreisverkehre sind nach den Empfehlungen und Richtlinien der maßgebenden Forschungsgesellschaf-
ten verkehrssicher und werden zur Entschärfung innerörtlicher Unfallhäufungsstellen ausdrücklich
empfohlen. Ein Kreisverkehr an der Aldinger-Danziger-Kreuzung löst die bestehenden Sicherheitsprob-
leme für alle Verkehrsteilnehmer. Geringere Geschwindigkeiten führen dazu, dass die Verkehrssicher-
heit für Autofahrer im Kreisverkehr sogar noch höher ist als bei einer signalisierten Kreuzung. Auch
nach den Richtlinien wird bei der vorliegenden Verkehrsstärke eine eigene Radführung empfohlen.

g. Geschwindigkeitsreduzierung

- Kreuzung muss verbessert werden, Verkehr hat stark zugenommen und Tempo 50 wird selten eingehalten, es wird angeregt eine Lärm- und Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 oder 40 km/h zu auf der vom Verkehr stark belasteten Aldinger Straße und Robert-Franck-Allee prüfen (B1)
- die Möglichkeiten der Verringerung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 40 bzw. 30 km/h, in Verbindung mit Radarkontrollen, Ist-Geschwindigkeitsanzeigen oder mit geeigneten Aufpflasterungen („Hubbel“) sollten untersucht werden. Auch durch solche Maßnahmen, kombiniert mit Zebra-streifen-Überwegen, könnten bestehende Probleme verringert werden (B10)
- Weiter sollte bedacht werden, ob eine Aufpflasterung („Hubbel“) eine weitere zusätzliche Möglichkeit ist, den Verkehr dort hin zu bringen, wo man ihn gerne hätte. (B11)
- man ist für ein generelles Tempo 30 km/h auf der Wohnstraße Robert-Franck-Allee/Aldinger Straße (B12, B18)
- generelle Temporeduzierung auf 30 oder 40 km/h würde befürwortet werden (B14)
- Zone 30 würde den Verkehr beruhigen und ermöglicht gutes Einfädeln in die Aldinger Straße (B15)

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Aldinger Straße ist Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes mit 50 km/h. Über verkehrsrechtliche Anordnungen entscheidet die Verkehrsbehörde im Einzelfall und diese sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

2.) Salonwald, Königinallee und Grünflächen

- man ist gegen die für einen Kreisel benötigten Baumfällarbeiten und lehnen weitere Eingriffe in den Salonwald strikt ab, da er eine der wenigen grünen Lungen der Stadt ist ab (B1)
- durch die Wegnahme der Ecke vom Salonwald wird die Naturschutzgrenze eingehalten (B3, B4, B5, B6, B7,
- Baumbestand des traditionellen Bereichs Salonwald wird zerstört (B8, B13)
- Können umgebende Grünflächen erhalten werden? (VCD)
- Werden die Bestandsbäume auf der öffentlichen Grünfläche südlich des Kreisverkehrs gefällt, wird der wenig gefällige Blick auf Gebäude Königinallee 102 frei (B9)
- Der Eingriff in den Salonwald auf einer Fläche von ca. 300 qm bedeutet, dass zahlreiche große, mittlere und zahlreiche kleinere Bäume sowie große Mengen an Strauchwerk gefällt bzw. gerodet werden müssen sowie dass 300 qm bisheriger Waldboden versiegelt werden. Das läuft dem gesamtstädtischen Ziel zuwider, die Pflanzen- und Tierwelt sowie die Erholungsfunktion des Salonwaldes zu schützen. Der Salonwald ist eine der wenigen grünen Lungen Ludwigsburgs. (B10)
- Freiflächenentwicklungskonzept bzw. Grünleitplan der Stadt zeigen, dass wichtige Grünflächen – auch hier der Salonwald und das „Krabbenloch“ – vernetzt werden müssten. Die mit dem Kreisverkehr geplante Verkleinerung des Salonwalds verstärkt jedoch die Abschottung beider Gebiete voneinander, die erscheint stadtökologisch schädlich und verkehrlich unnötig. (B10)
- Die Bäume der Königinallee prägen maßgeblich das Bild des „Platzes“, geben der Königinallee ihren noblen Charakter, sie erscheinen mir unbedingt erhaltenswürdig. (B10)

- Die Grünfläche im südlichen Bereich mit den großen Bäumen würde durch den Kreisverkehr zerstört werden. Er trägt aber zum besonderen und angenehmen Charakter dieses „Platzes“ bei und erscheint unbedingt erhaltenswürdig. (B10)
- Für den Kreisverkehr würden große Teile der westlichen Grünfläche geopfert werden. (B10)
- Erheblicher Eingriff in den Salonwald und angrenzende Grüne Gebiete wird skeptisch und ablehnend gesehen. (B11)
- Der Eingriff in den Salonwald ist zu groß. (B12, B15, B18)
- Salonwald sehr wichtig für die Luftqualität bei einem so großen Verkehrsaufkommen wie dem der Aldinger Straße. Der Salonwald ist Landschaftsschutzgebiet, also schützenswert. (B15)
- Stadtbild der Königinallee muss erhalten werden. Bei der Grünen Bettlade wurde für die Erhaltung plädiert, wieso also eine alte Allee verschandeln? (B15, B17)

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Vollausbau hat zwangsläufig einen größeren Eingriff in den Salonwald zur Folge.

Das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Salonwald“ schließt das Gartendenkmal „Grüne Bettlade“ und die historischen Alleen „Königsallee“ und „Königinallee“ mit ein. Der Grenzverlauf des LSG in der südöstlichen Ecke zwischen Aldinger Straße und Königinallee folgt den Festsetzungen des Bebauungsplans „Salonwald“. Die im Bebauungsplan festgesetzte Verkehrsfläche liegt außerhalb der Grenzen der Schutzgebiets-Verordnung.

Mit dem Bau eines Kreisverkehrs muss in die Waldfläche des Salonwaldes eingegriffen werden. Aldinger Straße und Königinallee laufen bisher spitzwinklig aufeinander zu. Diese Kehle bildet den südöstlichen Ausläufer des Salonwaldes. Planungsrechtlich ist diese Fläche außerhalb des Landschaftsschutzgebietes bereits als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Parallel zur Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfs wurde ein Antrag auf Waldumwandlung mit der Forstverwaltung abgestimmt und beantragt. Vorgesehen ist eine ersatzweise Waldaufforstung an anderer Stelle.

Der Artenschutz wurde in einem artenschutzfachlichen Gutachten abgearbeitet und die Ergebnisse mit der Naturschutzbehörde abgestimmt. Mit der Umsetzung begleitender Maßnahmen ist der Eingriff in den Salonwald artenschutzrechtlich vertretbar.

Mit der Erarbeitung eines Grünordnungsplans (GOP) zum Bebauungsplan wurde die städtebauliche Planung umfassend unter den Aspekten von Natur und Landschaft begleitet. Zum Schutz der vorhandenen Bäume werden konkrete Pflanzgebote und -bindungen festgesetzt und damit erstmals auch planungsrechtlich gesichert.