



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

VORL.NR. 165/23

Sachbearbeitung:

Hubberten, Christoph

Zepf, Magdalena

Kamp, Denise

Datum:

15.06.2023

Beratungsfolge**Sitzungsdatum****Sitzungsart**

Mobilitäts- und Umweltausschuss

20.07.2023

ÖFFENTLICH

Betreff:

Kreisverkehr "Sternkreuzung" - weiteres Vorgehen

Bezug SEK:**Bezug:**

Anträge 236/22 und 151/22

Anlagen:**Beschlussvorschlag:**

1. Die vorläufigen Ergebnisse des Verkehrsversuchs werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Planung für den dauerhaften Umbau des Knotenpunkts „Sternkreuzung“ zu einem Kreisverkehr zu erarbeiten.

Sachverhalt/Begründung:**Historie**

Der Wunsch, an der zentralen Kreuzung B27 / Wilhelmstraße / Schorndorfer Straße („Sternkreuzung“) einen Kreisverkehr einzurichten, besteht seit einigen Jahren. Bislang wurde diese Idee auf Grund von gutachterlich nachgewiesenen zu erwartenden Leistungsfähigkeitsproblemen nicht weiterverfolgt. Eine kreisverkehrsähnliche Verkehrsführung ohne Ampelregelung während der Sanierung der Unterführung im Jahr 2022 hat, entgegen den bisherigen Annahmen, nicht zu spürbaren Leistungsfähigkeitsproblemen im MIV und ÖPNV geführt. Die Vorteile für den Rad- und Fußverkehr hingegen waren sofort spürbar.

Auf Grund dieser positiven Erfahrungen wurde im April 2023 ein geometrisch regelkonformer Kreisverkehr als Verkehrsversuch eingerichtet. Der Verkehrsversuch wird durch ein Ingenieurbüro begleitet und evaluiert. Zusätzlich wurden Stellungnahmen weiterer Betroffener wie ÖPNV,

Kreisverkehr "Sternkreuzung" - weiteres Vorgehen

Rettungsdienste und Polizei eingeholt sowie eigene Beobachtungen durchgeführt und ausgewertet.

Vorläufige Ergebnisse des Verkehrsversuchs

Die Evaluierung hat gezeigt, dass ein Kreisverkehr zu den meisten Zeiten des Tages einen flüssigen und leistungsfähigen Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglicht. Im Vergleich zu der bisherigen Ampelregelung ist besonders hervorzuheben, dass die Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr deutlich verringert werden. Aber auch für den **Kfz-Verkehr** sind die Verlustzeiten gegenüber der Ampelregelung kürzer. Dies gilt insbesondere für die verkehrsschwächeren Zeiten, in denen zumeist ein Überfahren der Kreuzung ohne Halt möglich ist. Die fehlenden Brems- und Anfahrvorgänge und der flüssige Verkehrsablauf führen außerdem zu einer Verringerung der Emissionen. In den Hauptverkehrszeiten kann es zu längeren Rückstaus insbesondere in den Zufahrten Wilhelmstraße und Schorndorfer Straße kommen. Diese bauen sich jedoch schnell wieder ab und treten nur in kurzen Zeiträumen auf.

Nach den Rückmeldungen der LVL lässt sich Ähnliches auch für den **Busverkehr** aussagen. Zu den meisten Zeiten des Tages können die Busse mit keinen oder nur sehr geringen Zeitverlusten den Knotenpunkt queren. Probleme treten nur dann auf, wenn die vorhandenen Busspuren nicht regelkonform freigehalten werden. Dies betrifft allerdings nur kurze Zeiträume des Tages. Zur Verdeutlichung der Busspuren können in der Schorndorfer Straße zusätzlich zu den Markierungen Schwellen angebracht werden.

Die Führung des **Radverkehrs** erfolgt auf der Fahrbahn. Die Gehwege um den Kreisverkehr sind für Radfahrende freigegeben, so dass unsichere Radfahrende unter besonderer Rücksichtnahme auch die Seitenbereiche des Kreisverkehrs befahren dürfen. Bei der Querung über die Schorndorfer Straße hat der Rundverkehr eine eigene, gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigte Furt. Die durchgeführten Beobachtungen zeigen, dass diese Regelung nach anfänglichen Unklarheiten gut angenommen wird und nicht zu systembedingten Konflikten führt. Durch eine „Rotmarkierung“ der Furt über die Schorndorfer Straße kann diese Regelung noch verdeutlicht werden.

Von **Polizei, Rettungsdiensten und Feuerwehr** liegen ebenfalls keine grundsätzlich negativen Stellungnahmen vor. Wie vorgesehen können die Einsatzfahrzeuge die Busspuren nutzen, um bei Rückstau bis fast zur Kreisfahrbahn zu gelangen. In der Zufahrt Stuttgarter Straße können die Kfz in den Seitenbereich ausweichen. Gegenüber der bisherigen Ampelregelung lassen sich keine Verschlechterungen durch den Kreisverkehr feststellen.

Ergänzend erfolgte eine Abfrage der **Unfallzahlen** im Knotenpunktbereich. Beim Polizeipräsidium Ludwigsburg wurden im Zeitraum 20.4.2023 bis 14.6.2023 insgesamt sechs Unfälle im Bereich der Sternkreuzung aufgenommen. Im Vergleich zu der Ampelregelung in den fünf Kalenderjahren vor der Corona-Pandemie stellt dies eine Erhöhung der Unfallzahlen dar. Bei den Unfällen handelt es sich ausschließlich um leichtere Unfälle zwischen Kfz ohne direkte Beteiligung von Radfahrenden oder zu Fuß gehenden. Zwei Personen wurden dabei leicht verletzt. Die Unfälle sind im Wesentlichen auf Fehlverhalten bzw. Unaufmerksamkeiten zurückzuführen wie beispielsweise Auffahrunfälle an den Zebrastreifen oder beim Spurwechsel. Die Art der Unfälle zeigt, dass die neue veränderte Verkehrsführung von den Verkehrsteilnehmenden zunächst verinnerlicht werden muss. Durch den im Provisorium nur markierten Innenring können die Kfz zudem sehr schnell den Kreisverkehr befahren. Im Endausbau soll das Geschwindigkeitsniveau durch einen baulich befestigten Innenring gesenkt werden, wodurch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist. Auf Grund der Art der Unfälle mit nur geringen Unfallfolgen wird am Verkehrsversuch festgehalten. Durch die Gewöhnung der Verkehrsteilnehmenden an die neue verkehrliche Situation wird von einem Rückgang der Unfallzahlen

ausgegangen. Die Unfallzahlen werden weiterhin in regelmäßigen Abständen ausgewertet und mögliche Anpassungen geprüft.

Fazit

Die vorläufige Evaluierung des Verkehrsversuchs hat gezeigt, dass der Kreisverkehr grundsätzlich in der Lage ist, das vorhandene Verkehrsaufkommen abzuwickeln. Zu den meisten Zeiten des Tages erfolgt dies auch flüssiger und mit weniger Verlustzeiten für alle Verkehrsteilnehmenden als bei der ampelgeregelten Steuerung. Insbesondere ergeben sich für den Fuß- und Radverkehr deutlich geringere Wartezeiten.

Leistungsfähigkeitsprobleme treten für den Kfz-Verkehr nur kurzzeitig in den Hauptverkehrszeiten auf, können jedoch schnell wieder abgebaut werden.

Angesichts der verbesserten Flüssigkeit des Verkehrs zu den meisten Zeiten des Tages und der Vorteile für den Fuß- und Radverkehr können die kurzzeitigen Leistungsfähigkeitsprobleme für den Kfz-Verkehr in Kauf genommen werden.

Basierend auf den dargelegten vorläufigen Erfahrungen aus dem Verkehrsversuch wird vorgeschlagen die „Sternkreuzung“ dauerhaft zu einem Kreisverkehr umzugestalten. Das Provisorium wird bis zu dem Umbau beibehalten und in Teilbereichen angepasst.

Weiteres Vorgehen

Mit Beschluss der Planung eines dauerhaften Kreisverkehrs an der Sternkreuzung, können die Planungsleistungen an ein Ingenieurbüro vergeben werden. Das Gremium wird regelmäßig über den Planungsfortschritt informiert.

Nach einer ersten Grobkostenschätzung betragen die Gesamtkosten eines Kreisverkehrs (Bau- und Planungskosten) rund 1.000.000.- €. Zusätzlich notwendige Sanierungsmaßnahmen an der Fußgängerunterführung Schorndorfer Straße sowie eventuelle Anpassungen der Rampen sind darin nicht enthalten.

Unterschriften:

Matthias Knobloch

Finanzielle Auswirkungen?				
☒ Ja	☐ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: 50.000.- EUR		
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt 63		Produktgruppe 5440-067		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart		78720672 Tiefbaumaßnahmen		
Investitionsmaßnahmen		Unterführung Schloss-/Stuttgarter Straße		
Deckung		☒ Ja mit 1.100.000.- € ☐ Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78720672	755406701017

Klimatische Auswirkung (THG-Emissionen)?				
☐ KlimaCheck hat bereits stattgefunden in Vorl.Nr.				
☐	☐	☐	☒	☐
--	-	0	+	++
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Es handelt sich um eine unerhebliche Auswirkung weil nur eine kleine Fläche betroffen ist.				

Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):

Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, 32, 61, 67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN