

STADT FRIEDRICHSHAFEN		Ausfertigungen: Stadtbauamt, BSU, DEZ4, SBV, SPK, STP
Sitzungsvorlage		
Drucksache-Nr. 2018 / V 00210		
Dienststelle: Stadtbauamt	31.07.2018, Unterschrift:	
Aktenzeichen: SBA-Tief/Sr		
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen):		
		EBM Dr. Köhler _____
BM Köster _____	Oberbürgermeister _____	

Betreff: Kreisverkehrsplatz Spaltenstein Grundsatzentscheidung und Baubeschluss Genehmigung von überplanmäßigen Ausgaben				
Anlage: Lageplan				
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.				
MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	.pdf-, htm- Dateien	DVD	Video (VHS)	Folien (ungeeignet)

Referent und Zeitdauer: Herr Kübler - 10 Minuten

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Finanz- und Verwaltungsausschuss	21.09.2018	Vorberatung	öffentlich
Technischer Ausschuss/Betriebsausschuss SE	18.09.2018	Vorberatung	öffentlich
Gemeinderat	01.10.2018	Beschluss	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):
GR 05.12.2017, DS.-Nr. 2017/00333, Priorisierung Kreisverkehrsplätze im Stadtgebiet

<u>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</u>		ja	nein	
Kosten:	einmalige Kosten		Betrag:	850.000 EUR
Zuschüsse	einmalige Einnahme:		Betrag:	0 EUR
MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:				
Städt. Haushalt	VWH	VMH	Fipo:	2.6300.9501.000-0041 2.6650.95++ .000-00++
Stiftungs-Haushalt	VWH	VMH	Fipo:	
Zur Verfügung stehende Mittel			2018	692.911,38 EUR
Noch bereitzustellen:			2018	157.088,62 EUR
Deckungsvorschlag: 2.6600.9800.000-0010, B31 neu Umgehung				157.088,62 EUR

Beschlussantrag:

1. Dem Entwurfsvorschlag zum Neubau des Kreisverkehrsplatzes Spaltenstein mit Gesamtkosten in Höhe von 850.000 EUR und der Umsetzung dieser Maßnahme wird zugestimmt.
2. Das Stadtbauamt wird beauftragt, die Voraussetzungen zum Bau der Maßnahme zu schaffen und die notwendigen Verträge abzuschließen.
3. Die zusätzlich benötigten Mittel in Höhe von 157.088,62 EUR werden zur Verfügung gestellt. Dem Deckungsvorschlag wird zugestimmt.

Begründung:

1. Allgemeines

Im Zuge der Sitzung des Gemeinderates vom 05.12.2017 wurde dieser Kreisverkehrsplatz in der Prioritätenliste ganz oben angeordnet. Begründung:

Vor allem zur Sicherheit des Radverkehrs und zur Verbesserung der Einfahrsituation soll hier ein KVP erstellt werden. Damit könnte die Geschwindigkeit im Zuge der L 328 b verlangsamt und die Verknüpfung mit den bisher untergeordneten Ästen sicherer werden. Konflikte mit der bestehenden Bushaltestelle Fahrtrichtung Kluftern müssten im Zuge der weiteren Planung untersucht und gelöst werden. Aus Verkehrssicherheits-gründen drängt das BSU auf einen schnellen Umbau dieses Knotens, insbesondere da ein Kreisverkehr auch von der Unfallkommission in der Sitzung am 07.09.2017 ausdrücklich befürwortet wurde.

2. Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung umfasst die Änderung des Knotenpunktes L 328b (Klufterner Straße) / K 7743 (Dornierstraße) / Girishalde im Netzknoten 8322 060 in Friedrichshafen-Spaltenstein. Der heutige Knotenpunkt ist als plangleiche Kreuzung ohne Lichtsignalanlage mit Linksabbieger ausgebildet. Er soll in einen kleinen Kreisverkehrsplatz umgebaut werden.

Die L 328b beginnt in Kluftern an der L 207 und führt über Spaltenstein und Schnetzenhausen nach Friedrichshafen. Sie ist eine regionale Straßenverbindung. Die K 7743 verbindet die B 31 in Fischbach mit der L 328b in Spaltenstein als nähräumige Verbindung. Die Girishalde ist eine einfache Erschließungsstraße. Das Vorhaben ist bisher nicht Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen.

Der Knotenpunkt soll in einen kleinen Kreisverkehrsplatz mit dem Durchmesser 30 m umgebaut werden. Die Ausbaulängen der einzelnen Anschlüsse beschränken sich auf die zur Anbindung an den Bestand notwendigen Strecken. Der Bau von Ingenieurbauwerken ist im Rahmen der Maßnahme nicht erforderlich.

3. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Analysebelastung 2013 am Knotenpunkt betrug 3.590 Kfz/4h mit einem

Schwerverkehrsanteil von 3 %. Die vorhandene Einmündung der Dornierstraße in die bevorrechtigte Klufthener Straße besitzt die Qualitätsstufe B (vergleichbar mit „gut“) des Verkehrsablaufs nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Bei der Berechnung wurde der Anschluss Girishalde wegen geringen Verkehrsaufkommens nicht berücksichtigt.

Nach dem Umbau des Knotens in einen Kreisverkehrsplatz wird er gemäß Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS die Qualitätsstufe A (vergleichbar mit „sehr gut“) besitzen. Die Verbesserung des Verkehrsablaufs wird zu einer Verringerung der Umweltbelastungen wie Lärm- und Abgasemissionen führen.

4. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Sichtverhältnisse am Knotenpunkt sind insgesamt als gut einzustufen. Die gestreckte Linienführung der L 328 b verführt die Verkehrsteilnehmer zu zügiger Fahrweise in die geschlossene Ortschaft. Der neue Kreisverkehrsplatz übernimmt hier naturgemäß eine geschwindigkeitsdämpfende Rolle.

Durch den Umbau des Knotenpunkts werden Radfahrer wie auch Fußgänger sicherer über die Fahrbahn geführt, insbesondere infolge geringerer gefahrener Geschwindigkeiten und verbesserter Sichtverhältnisse.

Der Knotenpunkt wird im Zuge der L 328 b weiterhin für Schwerlastfahrzeuge sicher befahrbar sein.

Die angegebenen Unfälle aus den Jahren 2014 – 2016 sind immer Unfälle zwischen einbiegenden Fahrzeugen aus der Dornierstraße und Fahrradfahrern, die den Radweg entlang der L 328 b benutzen.

Im Betrachtungsjahr 2017 ist der KVP nicht mehr als Unfallschwerpunkt ausgewiesen worden.

5. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

5.1 Trassierung

Die Trassierung und Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes erfolgt nach den einheitlichen Standards zur verkehrssicheren Gestaltung für Kreisverkehrsplätze. Der Kreisverkehrsplatz hat einen Außendurchmesser von 30 m, die Kreisverkehrsinsel hat einen Durchmesser von 14,0 m.

Die Lage der Knotenpunktzufahrten orientiert sich stark an bestehenden Knotenanschlüssen.

Die Trassierung der Fahrbahnränder sowie der Fahrbahnteiler berücksichtigen die Erfordernisse für den Schwerlastverkehr. Die Befahrbarkeit wurde mittels Schleppkurven überprüft, demnach können Fahrzeuge mit maximalen Abmessungen gemäß StVZO den Kreisverkehrsplatz problemlos befahren.

Im Zuge des Baus der B 31 neu sollen größere Transporte über die Klufthener Straße laufen. Grundsätzlich hängt die Befahrbarkeit durch Fahrzeuge, die von der StVZO abweichen, von deren konstruktiven Details, wie z. B. Hinterachslenkung, ab. Es wurden Details zu Breiten und Achsabständen zur Verfügung gestellt. Ein Kreissegment der Mittelinsel wird voraussichtlich gepflastert, um die Befahrbarkeit des Kreisverkehrsplatzes durch derartige Fahrzeuge zu gewährleisten. Die erforderliche Beschilderung wird dann so ausgeführt, dass sie im Bedarfsfall leicht ab- und wieder aufgebaut werden kann.

Das Pflastern nur eines Kreisbogensegments stellt einen ausgewogenen Kompromiss dar. Einerseits wird dem Schwerlastverkehr zumindest aus einer Fahrtrichtung die Befahrung ohne Polizeibegleitung ermöglicht, andererseits bleibt auf der Kreisinsel noch eine ausreichend große, nicht versiegelte Fläche zur Gestaltung eines Ortseingangstors übrig.

Die vorhandenen Gehwege werden angepasst. Die Querungen erfolgen über neu angelegte, 3,50 m breite Zebrastreifen und die Fahrbahnteiler, die als Querungshilfen ausgebildet werden.

Der bestehende, in Ost-West-Richtung verlaufende Zweirichtungs-Radweg wird künftig getrennt von den Fußgängern über den neu entstehenden Fahrbahnteiler am Anschluss Dornierstraße / K 7743 geführt. Für aus der bzw. in die Dornierstraße fahrende Radfahrer werden sichere Ein- und Ausleitungen auf den Radweg geschaffen.

Die Tiefe der Fahrbahnteiler beträgt mindestens 2,50 m.

6. Querschnitt

Die Breite der Kreisfahrbahn beträgt insgesamt 8,00 m. Hier ist ein 2,00 m breiter Pflasterstreifen an der Kreisverkehrsinsel inbegriffen. Die Fahrbahn erhält eine Querneigung von 2,5 % nach außen.

Die Knotenpunktzu- und -ausfahrten werden einstreifig und durch jeweils eine Mittelinsel (Fahrbahnteiler) getrennt angelegt. Die Zufahrten erhalten eine Regelfahrbahnbreite von 3,25 m, die Ausfahrten sind mindestens 3,60 m breit. Die Befahrbarkeit wurde mittels

Schleppkurven überprüft.

Die Mittelinseln dienen zum Teil auch als Überquerungshilfe für Fußgänger und Radfahrer und sind dann mindestens 2,50 m breit ausgebildet.

Die Fahrbahnränder der Zu- und Ausfahrten werden mit einem Flachbord F 15 und zwei Reihen Granit-Großpflaster von der Fahrbahn getrennt. Dadurch wird die Sicherheit beim Überfahren erhöht und die betriebliche Unterhaltung verbessert, da Schäden am Bankett durch Befahren reduziert werden.

Der Übergang Mittelinsel / Fahrbahn wird mit einem Flachbord F 15 und vier Reihen Granit-Großpflaster ausgeführt. Damit soll u. a. gewährleistet werden, dass beim Überfahren von LKW mit Zwillingsreifen beide Reifen aufsitzen können.

7. Private Belange

Private Grundstücke werden in Folge des Kreisverkehrsplatzes in Anspruch genommen. Es handelt sich hierbei um unbebaute Grünflächen oder befestigte Parkplatzflächen, der erforderliche Grunderwerb wird derzeit getätigt. Die vorhandenen Grundstückerschließungen werden aufrechterhalten bzw. angepasst.

8. Kosten

Die Kostenberechnung beläuft sich auf 850.000 EUR brutto und gliedert sich wie folgt:

Straßenbau	680.000 EUR
Ausstattung, Bepflanzung, Beleuchtung	40.000 EUR
Ingenieurleistungen	80.000 EUR
Sonstiges, Altlasten, Unvorhergesehenes	<u>50.000 EUR</u>
	850.000 EUR

9. Zeitlicher Ablauf

Die Maßnahme soll von Oktober 2018 bis April 2019 durchgeführt werden.

10. Verkehrsregelung und Bauablauf während der Bauzeit

Der Bau soll grundsätzlich unter laufendem Verkehr erfolgen. Eine Einteilung in drei aufeinander folgende Bauabschnitte mit jeweils funktionierender Umleitungsregelung ist vorgesehen. Die

genaue Regelung wird vorher mit der Verkehrsbehörde besprochen.

Zum Einbau der Deckschichten wird voraussichtlich eine halbseitige Sperrung unumgänglich.

11. Förderung

Nach Einschätzung des Regierungspräsidiums Tübingen ist der KVP Spaltenstein im LGVFG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) nicht förderfähig. Grund dafür ist, dass es sich im Betrachtungsjahr 2017 nicht mehr um einen Unfallschwerpunkt handelt und bereits eine gute sowie ausreichende Verkehrsqualität der Stufe B besteht. Förderfähig sind Verkehrsqualitäten der Stufe E oder schlechter. Im LGVFG Förderprogramm kann somit kein Zuschuss beantragt werden. Andere Förderprogramme kommen nicht in Betracht. Ein Einnahmeansatz wurde im aktuellen Doppelhaushalt nicht veranschlagt.

12. Finanzierung

Auf Finanzposition 2.6300.9501.000-0041 stehen 2018 für den Bau eines Kreisverkehrs Mittel in Höhe von 692.911,38 EUR zur Verfügung. Es werden somit weitere Mittel in Höhe von 157.088,62 EUR benötigt. Im Jahr 2017 wurden auf dieser Finanzposition die Machbarkeitsstudie über die Provisorien möglicher Kreisverkehrsplätze in Höhe von 46.351,46 EUR bezahlt, die als Grundlage für die Beschlussfassung vom 05.12.2017 gedient hat und nicht in den oben genannten Gesamtkosten für den KVP Spaltenstein enthalten ist. Zur Deckung der zusätzlichen Mittel werden in 2018 nicht benötigte Mittel von Finanzposition 2.6600.9800.000-0010 (B31 Umgehung, Lärmschutztunnel Waggershausen mit Ansatz 2018: 3.200.000 EUR) vorgeschlagen. Die DEGES (Projektträger) hat in 2018 einen geänderten Mittelabflussplan für diese Maßnahme vorgelegt. Die aktuell nicht benötigten Mittel werden im Haushaltsverfahren 2020 neu angemeldet.

Die Mittel im Unterabschnitt 6300 beziehen sich auf Gemeindestraßen. Sie werden auf den Unterabschnitt 6650 (Landesstraßen) umgeschichtet, da es sich bei diesem KVP um eine Kreuzung von Landes- und Kreisstraßen handelt.

Um Beratung und Beschlussfassung wird gebeten.