

Stadt Esslingen am Neckar

Tiefbauamt

Sachbearbeiter/in:

Uwe Heinemann

66/407/2019

Beschlussvorlage

Mobilitätsausschuss

20.11.2019

öffentlich

Betreff: 2. Fortschreibung des Pakets zur Optimierung des Verkehrsflusses während der Großbaustellen sowie FA 66/094/2019

I. Antrag:

1. Vom Bericht und weiteren Vorgehen wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahme B1 (Einrichtung einer Busspur zwischen dem Kreisverkehr Rotenackerstraße und der unteren Mülbergerstraße) sowie Maßnahme A1 baulich, wie in Vorlage 66/094/2019 vorgestellt, umzusetzen.
3. Der FA (FA/349/2019) der Linken – Antrag zur vorzeitigen Errichtung einer Schranke zwischen Rüdern und Uhlbach auf der geplanten Buslinie 109a - wird bis zum Jahresende umgesetzt.
4. Das nach § 45 Abs. 1b StVO notwendige Einvernehmen der Gemeinde für die Erweiterung des Bewohnerparkgebietes A wird hiermit erteilt.
5. Das nach § 45 Abs. 1b StVO notwendige Einvernehmen der Gemeinde für die Neueinführung des Bewohnerparkgebietes L wird hiermit erteilt.

II. Ermächtigung im Haushalts-/Wirtschaftsplan

DHH 18/19	PG	Beschreibung	Kont.objekt	Kostenart	Betrag €
Wiplan Jahr	EP/VP	Beschreibung	Lfd. Nummer	KontenGr.	Betrag €
2019	5410-166	Straßenbeläge: Geiselbachstraße/Krummenackerstraße	7.5410.00840	78720000	-385.000,00
2019	5410-166	Straßenbeläge: Geiselbachstraße/Krummenackerstraße	7.5410.00840	78720000	-33.000,00

PG= Produktgruppe EP=Erfolgsplan VP=Vermögensplan

Positive Beträge = Erträge und Einzahlungen / Negative Beträge = Aufwendungen und Auszahlungen

Die erforderlichen Mittel für die Maßnahmen A1 und B1 sind im HH-Plan 2018/19 eingeplant.

Erläuterung zur Deckung, Folgekosten / Wirkung auf den Jahresabschluss bei EuB

Es entstehen Abschreibungen aus Investitionen in Höhe von 7.700 Euro jährlich. Die übrigen Maßnahmen sind zur Kenntnis. Einige sind bereits umgesetzt, andere benötigen über den Grundsatzbeschluss vom 08.04.2019 hinaus weitere Umsetzungsbeschlüsse der jeweiligen Ausschüsse.

Auswirkungen auf den Ressourcenbedarf

Strategische Haushaltsplanung*						
	Aktual. Plan		Doppelhaushalt		Doppelhaushalt	
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	€	€	€	€	€	€
ErgHH	-7.700	-7.700	-7.700	-7.700	-7.700	-7.700
FinHH						

Positive Beträge = Reduktion von Aufwendungen und Ertragssteigerung / Negative Beträge = Aufwandssteigerung/Ertragsreduktion

III. Kurzzusammenfassung

Bei Vollsperrung der Geiselbachstraße werden Busumleitungen von Rüdern nach Obertürkheim bzw. Busspuren innerstädtisch eingerichtet.

Innerstädtisch werden Bussonderstreifen zwischen Eugen-Bolz-Straße und Hirschlandkopf sowie zwischen Lenau-Denkmal und Grabbrunnenstraße bergabwärts eingeführt. Zwischen Hölderlinweg und Lenau-Denkmal wird ein Radfahrstreifen mit Freigabe für den Busverkehr bergabwärts eingerichtet. Der Bussonderstreifen wird in den Nebenverkehrszeiten mit Ausnahmegenehmigung für Be- und Entladevorgänge bzw. Anlieferungen etc. freigegeben. Für das Gebiet wird eine Parkraumbewirtschaftung durchgeführt, die im Rahmen dieser Vorlage beschlossen werden soll.

Zur Optimierung der LSA am Hirschlandkopf werden zwei Linksabbieger herausgenommen, wodurch die Leistungsfähigkeit für die Hauptrichtungen um ca. 15 % (500 Kfz/h) erhöht werden kann. Der Linksabbieger in der Rotenackerstraße in Richtung Kennenburg entfällt. Der Umleitungsverkehr wird über den Goerdelerweg geführt. Der Linksabbieger aus der Hirschlandstraße kommend in die Wielandstraße entfällt für den Individualverkehr und wird nur für den Busverkehr freigegeben. Die Maßnahme wird bis März 2020 umgesetzt.

Der Busverkehr der Buslinie 109 soll während der Vollsperrung über Rüdern und Uhlbach nach Obertürkheim geführt werden (Buslinie 109a). Die Stadt Stuttgart beabsichtigt nach ausführlichen Abstimmungsrunden der Führung über Uhlbach unter Auflagen zu zustimmen. Der zu erwartende Schleichverkehr in der Uhlbacher Straße wird durch eine Polleranlage unterbunden. Diese soll noch in 2019 installiert werden. Fußgänger und Radfahrer können dort passieren. Neben dem Busverkehr können Berechtigte (u.a. umliegende Anlieger) eine Genehmigung auf Anforderung erhalten. In Uhlbach werden bauliche Maßnahmen durchgeführt, die die Durchfahrt ermöglichen.

IV. Begründung

Um die bereits laufenden und anstehenden verkehrsrelevanten Baustellen, wie die bisherige halbseitige Sperrung und die vorgesehene Vollsperrung der Geiselbachstraße, die Sanierung der Vogelsangbrücke und die Vollsperrung der Zollbergstraße, unter optimalen Verkehrsverhältnissen zu bewerkstelligen und den ÖPNV gleichzeitig zu attraktiveren hat die Stadtverwaltung ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur zeitnahen Umsetzung im Jahr 2019 vorgeschlagen (siehe VO Dez. II/074/2019).

Einzelne Maßnahmen sind dauerhaft angesetzt, andere nur temporär für die Dauer der Einschränkungen. Einige der Maßnahmen sind bereits umgesetzt, andere benötigen über den Grundsatzbeschluss vom 08.04.2019 hinaus weitere Umsetzungsbeschlüsse der jeweiligen Ausschüsse.

Die folgende Vorlage fasst den aktuellen Stand der Einzelmaßnahmen:

- A: Maßnahmen zur Verkehrssteuerung
- B: Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

zusammen und geht zu den Punkten:

- A1 Optimierung der Lichtsignalanlage Hirschlandkopf – Entfall Linksabbieger
- B1 Einrichtung einer Busspur zwischen Kreisverkehr Rotenackerstraße und Unterer Mülberger Straße

detailliert auf die Planung und Kosten ein.

Gemäß Antragspunkt 2 sind die Planungen zur Maßnahme B1 abgeschlossen und sollen zur Umsetzung beschlossen werden. Nach Vorstellung im Gremium am 15.07.2019 waren folgende Punkte abzuklären. Parksituation, Be- und Entlademöglichkeiten für Anlieger. Diese wurden in dieser Vorlage bearbeitet und berücksichtigt.

Maßnahmen im Detail (vgl. Dez II/074/2019)

A Maßnahmen zur Verkehrssteuerung

A1 Optimierung der Lichtsignalanlage am Hirschlandkopf - Entfall Linksabbieger

1. Beschreibung der Maßnahme

Die Verkehrsbedeutung des Knotens Wielandstraße - Kennenburger Straße – Hirschlandstraße - Rotenackerstraße (kurz: „Hirschlandkopf“) innerhalb des Straßennetzes der Stadt Esslingen, aber auch des übergeordneten regionalen Netzes, das sich im Norden der Stadt erschließt, ist sehr hoch.

In unmittelbarer Nähe zu Krankenhaus und Hochschule liegend, zählt dieser Verkehrsknoten zu den wichtigsten im Stadtgebiet. Die ohnehin hohe Belastung wird aktuell und in Zukunft durch mehrerer Bautätigkeiten weiter erhöht.

Seit Anfang 2019 ist der Durchgangsverkehr in der Geiselbachstraße, bedingt durch die Sanierung der Augustinerbrücke, nur noch als Einbahnverkehr in Richtung Zentrum möglich. Seitdem wird der bergaufwärtige Verkehr über den „Hirschlandkopf“ umgeleitet. Das führt zu zusätzlichen Staus in der Mülberger Straße, der Wielandstraße sowie der Hirsch-

landstraße. Auf Grund des Kanalneubaus wird die Geiselbachstraße voraussichtlich ab März 2020 voll gesperrt sein. In Anbetracht der dadurch zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der Hauptumleitungsstrecke Wielandstraße – Rotenackerstraße – Kirchackerstraße – Barbarossastraße - Alexanderstraße wurde nunmehr der Knotenpunkt „Hirschlandkopf“ hinsichtlich einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit für die Zeit der Vollsperrung Geiselbachstraße geprüft.

Hierbei wurden drei Lösungsansätze untersucht:

- a) Herausnahme von Abbiegebeziehungen im Knoten: Verbesserung für den IV
- b) Busspur einbauen: Verbesserung für den ÖPNV, siehe hierzu Erläuterung unter B1
- c) Kreisverkehr als verkehrstechnischer Knotenpunkt: Verbesserung für den IV und ÖPNV

Insbesondere die Lösungsansätze a) und b) resultieren aus der Annahme, dass durch die Vollsperrung der Geiselbachstraße die Leistungsfähigkeit deutlich abnehmen wird. Mittlerweile belegen gutachterliche Aussagen diese Annahme. Zunächst wurden im Januar bzw. Februar 2019 aktuelle Verkehrszählungen durchgeführt. Folgende Werte ergaben sich hieraus:

- aus Richtung Rotenackerstraße kommend biegen im Schnitt ca. 20-30 Fahrzeuge pro Stunde nach links Richtung Kennenburger Straße ab
- aus Richtung Hirschlandstraße kommend im Schnitt biegen ca. 80-90 Fahrzeuge pro Stunde nach links Richtung Wielandstraße ab.

Im Vergleich zu den Hauptverkehrsströmen Wielandstraße - Rotenackerstraße handelt es sich demnach um sehr untergeordnete Fahrbeziehungen, die allerdings im Umlauf des Signalzeitenprogramms Grünphasen belegen.

Auf dieser Basis wurde eine verkehrsgutachterliche Expertise eingeholt. Untersucht wurde der Durchlauf an Fahrzeugen in den Spitzenstunden zum Zeitpunkt vor der Baumaßnahme an der Augustinerbrücke. Daraus wurden, unter Annahme einer realisierten Busspur, Kapazitätserhöhungen durch Wegfall der beiden Linksabbieger errechnet. Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

	Spitzenstunde morgens	Spitzenstunde abends
	Kapazitäten (Kfz/h)	Kapazitäten (Kfz/h)
Vor Baumaßnahme Augustinerbrücke	3260 (100 %)	3400 (100 %)
Vollsperrung o. Linksabbieger inkl. Busspur	4300 (132 %)	4260 (125 %)

Tabelle 1: Kapazitäten am Hirschlandkopf

Demnach erwirkt die Herausnahme der beiden Linksabbieger unter Berücksichtigung der zusätzlichen Busspur im Knoten eine Kapazitätssteigerung morgens um rd. 32 % in der Hauptverkehrsrichtung, bzw. abends rd. 25 %. Pro Spitzenstunde können so rund 1100

Fahrzeuge mehr abgewickelt werden, da die beiden entfallenden Grünphasen der Linksabbieger einschließlich deren Räumzeiten den Hauptverkehrsrichtungen zur Verfügung gestellt werden können. Bereits an der Adenauerbrücke konnte mit einer ähnlichen Umstellung die Leistungsfähigkeit des Knotens Richtung Simnau erheblich gesteigert werden.

Dieses Optimierungspotential wurde nun zum Anlass genommen, die Lösungsansätze a) und b) weiterzuverfolgen.

zu a) Herausnahme von Abbiegebeziehungen im Knoten:

Mit den o.g. Darstellungen konnte planerisch eine deutliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. Nachfolgend werden die alternativen Fahrbeziehungen, die durch den Wegfall der Linksabbieger notwendig werden, dargestellt.

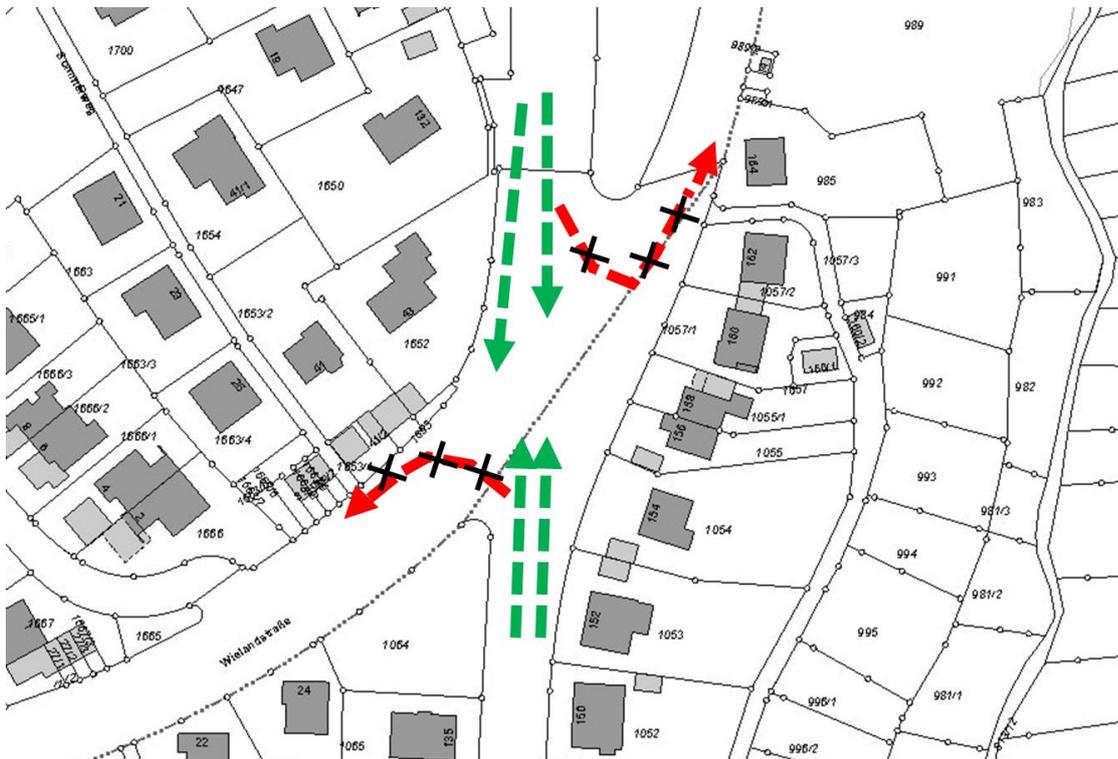


Abbildung 1: Linksabbieger am Hirschlandkopf

Als Alternativstrecke für die herausfallenden Fahrbeziehungen am Hirschlandkopf bieten sich folgende Strecken an:

Als Ersatz für den entfallenden Linksabbieger am Hirschlandkopf aus der Rotenackerstraße in die Kennenburger Straße soll nun der Goerdelerweg genutzt werden, um über diesen wieder in die Kennenburger Straße zu gelangen.

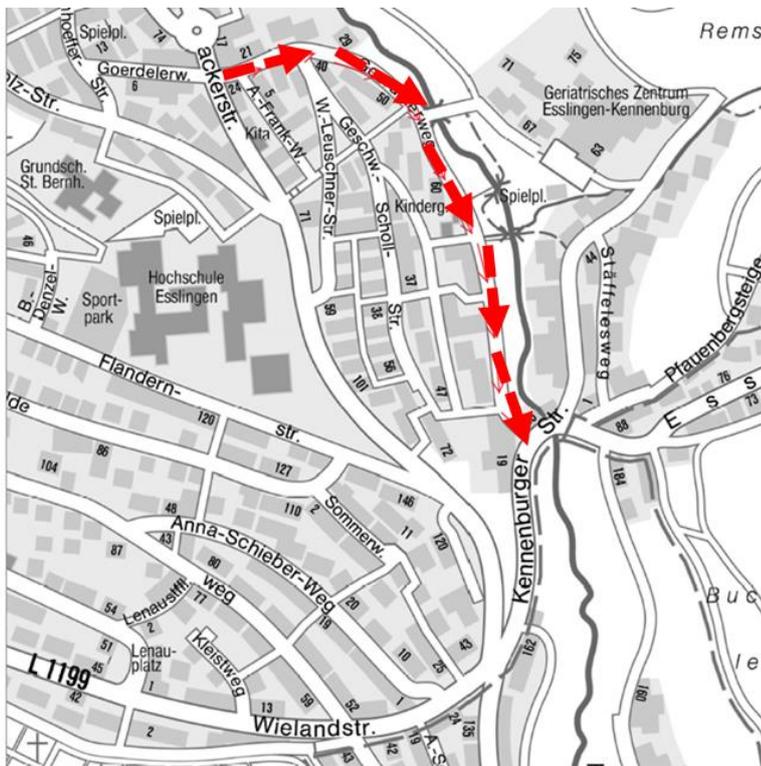


Abbildung 2: geplante Umleitungsstrecke für den Entfall des Linksabbiegers am Hirschlandkopf nach Kennenburg

Der Goerdelerweg hat laut Zählung nun 20 bis 30 Fahrzeuge in der Spitzenstunde mehr aufzunehmen. Diese geringe Verkehrszunahme wird auch in Bezug auf den hier neu gebauten Kindergarten von der Verkehrskommission als unkritisch gesehen. Um einen Rückstau in den Kreisverkehr Rotenackerstraße zu vermeiden, kann eine kurze Linksabbiegespur auf der Rotenackerstraße eingerichtet werden. Die Durchfahrt im Goerdelerweg ist eine Einbahnstraße.

Im Einmündungsbereich von der Rotenackerstraße in den Goerdelerweg weist die Fahrbahn eine Breite von insgesamt rund 5 Meter auf. Somit steht für den Einbahnverkehr eine Breite von rd. 3,5 Meter und für den Fußgänger ein Gehweg von 1,5 Meter zur Verfügung. Im weiteren Verlauf reduziert sich der Querschnitt auf rund 4,4 Meter. Hier reduziert sich die Fahrbahn auf 3,25 m. Für den Fußgänger steht hier ein 1,5 Meter breiter Streifen zur Verfügung. Für den Radfahrer ist ein Zwei-Richtungsverkehr unter beengten Verhältnissen möglich. Möglich ist dies, da der Schwerlastverkehr großräumig umgeleitet wird und es sich um eine 30er Zone handelt. Anlieferverkehre sind über Sondergenehmigung möglich. Müllfahrzeuge können jederzeit zufahren.

Als wegweisende Hinweisschilder sind „Kennenburg“ und „Geriatriisches Zentrum“ anzubringen. Pläne zur verkehrsrechtlichen Anordnung liegen ausgearbeitet vor und sind mit der Verkehrsbehörde abgestimmt.

Statt Linksabbiegen aus der Hirschlandstraße in die Wielandstraße kann aus der Hirschlandstraße in die Urbanstraße gefahren werden. Dort sind dann die entsprechenden Hinweisschilder „B10“ und Autobahn anzubringen. Der Verkehr nach Wäldenbronn und zur Burg kann geradeaus über den Hirschlandkopf erfolgen. Die betroffene Buslinien 105 könnte ebenfalls über die Urbanstraße abgeleitet werden. Die zu erwartende Verkehrszu-

nahme in der Urbanstraße (80-90 Fahrzeuge pro Stunde) ist spürbar, aber unumgänglich und hat keine größeren Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsachse.

Durch den Wegfall des Linksabbiegers am Hirschlandkopf müsste die Linie 105 eine Umleitungsstrecke über die Urbanstraße fahren. Diese Umleitungsstrecke verlängert die Fahrzeit um etwa 3 – 5 Minuten. Dies bedeutet für den SVE, dass in der Nebenverkehrszeit NVZ von Mo – Fr, am Sa in der NVZ und am So ganztags ein zusätzlicher Omnibus und zwei Omnibusfahrer eingesetzt werden müssten. Der zusätzliche Omnibus ist im Bestand vorhanden, dennoch fallen zusätzliche Betriebs- und Personalkosten über die Gesamtlaufzeit (15 Monate) von ca. 505.000 € (brutto) an.

Deshalb wurde im Nachgang zur letzten Gremiumssitzung nun untersucht, ob eine Sonderregelung für Busse zum Linksabbiegen in die Wielandstraße, technisch und rechtlich umsetzbar wäre und um wieviel eine solche Regelung die oben dargestellten Kapazitätsverbesserungen abschmelzen würde.

Die Untersuchung ergab, dass der Busverkehr zum Aufrechterhalten des Linienverkehrs eine eigene Abbiegespur mit separatem Signal benötigt. Der Kapazitätsgewinn für die Kreuzung bei Beibehaltung des Linksabbiegers in die Wielandstraße verringert sich hierdurch auf ca. 15 %. Im Rahmen der Baumaßnahmen in der Hirschlandstraße in Verbindung mit Bautätigkeiten am Hirschlandkopf wurde der Planfall mit nur einer Spur bereits unter Realbedingungen umgesetzt. Dort war in den Abendstunden ein längerer Rückstau bis etwa zum Krankenhaus sichtbar.

In der Abwägung der Varianten wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, den Busverkehr mit eigenem Signal auf eigener Spur abbiegen zu lassen und die geringere Erhöhung der Leitungsfähigkeit in Kauf zu nehmen.

Die Maßnahme A1 ist vorerst temporär vorgesehen, das heißt bis zum Ende der Baumaßnahme Geiselbachstraße. Vor dem Rückbau wird diese Maßnahme evaluiert und der ATU entscheidet dann über die weitere Vorgehensweise.

Zu b) Busspur einbauen: (hier nachrichtlich erwähnt, wird unter B1 ausführlich beschrieben).

Zu c) Untersuchung Kreisverkehr wurde bereits in Sitzung vom 15.07.2019 ausführlich thematisiert und ist nicht Rahmen dieser Vorlage.

B Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

B1 Einrichtung einer Busspur zwischen dem Kreisverkehr Rotenackerstraße und der unteren Mülberger Straße

1. Beschreibung der Maßnahme

Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme in den Verkehrsachsen Rotenackerstraße-Wielandstraße-Mülberger Straße, bedingt durch die bisherige halbseitige Sperrung und der vorgesehenen Vollsperrung der Geiselbachstraße, wurde untersucht, ob eine zusätzliche Busspur in die Straßen Rotenackerstraße-Wielandstraße-Untere Mülberger Straße möglich und sinnvoll ist. Betroffen sind die Buslinien 105, 108, 110, 112, 112, 132 und

X20. Der Entwurf für eine solche Busspur liegt mittlerweile vor und ist mit der Verkehrsbehörde sowie den Verkehrsunternehmen und Radverkehrsverbänden abgestimmt.

Eine solche Busspur würde auch unabhängig von den Baustellen die Zuverlässigkeit des ÖPNV als S-Bahnzubringer wesentlich erhöhen, sodass diese Maßnahme dauerhaft angelegt werden könnte. Die Pläne zur Busspur werden als Anlage (Anlage 1 bis 6) beigelegt.

Die Buslinien 105, 108, 110, 112, 112, 132 und X20 werden über die neu zu errichtende Busspur geführt. Die Buslinien 110 und 112 werden über die Wäldenbronner Straße und nachfolgend über den Hölderlinweg und Wielandstraße geführt. Grund hierfür ist, dass in der Mülbergerstraße mit Rückstau zu rechnen ist und die räumliche Nähe zu der Mülbergerstraße trotzdem vorhanden ist. Im Bereich zwischen Anna-Schieber-Weg und Wielandstraße weist der Hölderlinweg nicht die erforderliche Fahrbahnbreite für Begegnungsverkehr PKW/ Bus auf. Daher wird in diesem Bereich eine Einbahnregelung vorgesehen.

Bauliche Umsetzung:

Um die Parksituation im Bereich des Einkaufsmarktes und des Kindergartens nicht zu verschlechtern, wird die Busspur ab der Haltestelle „Eugen-Bolz-Straße“ stadteinwärts geplant. Zwischen Bushaltestelle Eugen-Bolz-Straße und Hirschlandkopf wird ein Bussonderstreifen mit Radfahrer frei eingerichtet. Die Fahrbahnbreiten betragen zwischen 3,15 m und 3,40 m.

Unterbrochen wird die Busspur lediglich in einem rund 100 Meter langen Teilstück im oberen Bereich der Wielandstraße. Grund hierfür ist die Topografie (Böschungskanten unmittelbar nach dem Gehweg- bzw. Fahrbahnrand). Auf diesem Teilstück ist keine Unterbringung eines Sonderstreifens möglich.

Zwischen Hölderlinweg und Lenau-Denkmal wird ein Radfahrstreifen eingerichtet, der für die Benutzung des Busses freigegeben wird. Grund hierfür ist, dass der vorhandene Straßenquerschnitt nicht breit genug ist, um eine Busspur mit min. 3,15 m Breite neben den beiden regulären Spuren für den Individualverkehr einzurichten. Je nach Verkehrslage ist es dem Bus nun freigestellt im Individualverkehr mit zu schwimmen oder den Radfahrstreifen mit zu nutzen. Die Breite dieses Fahrstreifens beträgt 3,00 Meter. Aufgrund des schmalen nördlichen Gehweges (im Mittel Breiten von 1,40 Meter) verkehrt der Busverkehr in angemessener Geschwindigkeit, um die Verkehrssicherheit für die Fußgänger (Lichtraumprofil des Busses mit Spiegeln) sicherzustellen.

Grundlagen der Anordnung von Bussonderstreifen gemäß STVO:

- Bussonderstreifen werden in der Regel bei mindestens 20 Bussen je Spitzenstunde eingerichtet. → Dieser Wert wird in der Hauptverkehrszeit erreicht, in der NVZ nicht.
→ In der Nebenverkehrszeit ist die Spur daher für Be- und Entladevorgänge freizugeben

Be- und Entladevorgänge:

Die Bewohner können für Be- und Entladevorgänge (Öllieferungen, etc.) Ausnahmegenehmigungen für die Anlieferung in den Nebenverkehrszeiten (zwischen 10 und 6 Uhr) beim Ordnungsamt einholen.

Parkplätze:

Mit Einrichtung des Radfahrstreifens und des Bussonderstreifens werden ca. 62 öffentliche Parkplätze entfallen. Betroffen davon sind die Parkplätze:

Zwischen Eugen-Bolz-Straße und Hirschlandkopf:	ca. 11 Stellplätze
Zwischen Hölderlinweg und Lenau-Denkmal:	ca. 26 Stellplätze
Zwischen Lenau-Denkmal und Katharinenstaffel:	ca. 20 Stellplätze

Diese Parkplätze werden sowohl von den Bewohnern als auch von Personen genutzt, die in der Stadt arbeiten. Um den Bewohnern als Ausgleich für die entfallenden Parkplätze eine Bevorrechtigung einräumen zu können, ist es nötig, diesen Bereich entweder einem bestehenden Bewohnerparkgebiet zuzuordnen oder ein neues einzurichten.

Grundsätzlich darf ein Bewohnerparkgebiet eine maximale Ausdehnung von 1000 m nicht überschreiten. Diese Vorgabe führt dazu, dass die Bewohner der Unteren Mülbergerstraße 15-45 und der Landenbergerstraße 25- 49 noch dem Innenstadtbewohnerparkgebiet A zugeschlagen werden können. Somit hat dieses Gebiet seine maximale Ausdehnung erreicht. Angestrebt ist, die Parkplätz in der Mühlbergerstraße auf der südlichen Seite bis Lenauanlage als reine Bewohnerparkplätze ganztägig auszuweisen. Die Parkplätze in der Landenbergerstraße entlang des Friedhofes bleiben unbeschränkte Dauerparkplätze, soweit hier nicht jeweils Parkzeitbeschränkungen mit Parkscheibe bestehen.

Für den Teil der Wielandstraße wurde ebenfalls geprüft, ob eine Erweiterung des Gebietes A oder K (Krankenhaus) möglich ist. Dies ist nicht möglich, da beide Gebiete die max. zulässige Ausdehnung erreicht haben. Auf Grund der Topografie ist es ebenfalls nicht sinnvoll diesen Bereich einem bestehenden Gebiet zuzuschlagen. Daher wird nun ein neues Bewohnerparkgebiet eingerichtet. Dies umfasst den Bereich: Wielandstraße von Einmündung Mülbergerstraße bis Einmündung Hölderlinweg, den Kleistweg, den Hölderlinweg zwischen Wielandstraße und Einmündung Anna-Schieber-Weg. Der Bereich des Hölderlinweges zwischen Wielandstraße und Rolf-Nesch-Weg, der derzeit ausschließlich zum Bewohnergebiet K gehört wird dem Gebiet L zugeschlagen, somit überlappen hier 2 Gebiete. Die Ausweisung von Bewohnerparkplätzen ist in beiden Teilen des Hölderlinweges geplant, hier ist allerdings die gesetzlich vorgeschriebene Aufteilung von max. 50% Bewohnerparken tags und max. 75% Bewohnerparken nachts zu beachten.

Die genaue verkehrsrechtliche Beschilderung der Bewohnerparkgebiete wird nach der Information an die betroffenen Haushalte und örtlichen Detailerhebungen festgelegt. Der Plan zur geplanten Parkraumbewirtschaftung ist den Anlagen beigefügt (Anlage 7).

Optimierung Verkehrsfluss an Kreuzung Mülberger Straße/ Grabbrunnenstraße:

Zur Optimierung des Verkehrsflusses an der Kreuzung Mülberger Straße wurde untersucht, ob der Verkehr aus der Mülberger Straße geradeaus in die Ebershaldenstraße als „Freiläufer“, d.h. ohne Signalisierung eingerichtet werden kann. Dies ist nur dann möglich, wenn der Linksabbieger aus der Grabbrunnenstraße in die Ebershaldenstraße auf der linken Fahrbahnseite fahren kann. Dies wurde mittels eines Fahrversuches mit einem Gelenkbus geprüft. Der Versuch ergab, dass das Fahrzeug auf der Spur bleibt. Um ein Queren der Fahrzeuge auf die rechte Fahrspur zu verhindern, werden im Kurvenbereich Leiterschwellen angebracht und die Fahrspuren dadurch baulich getrennt.

Aufgrund der wichtigen Fußgängerbeziehung an der Kreuzung wird der Fußgänger auf Anforderung die Kreuzung überqueren können.

Umleitung Busverkehr über Uhlbach

1. Beschreibung der Maßnahme

Im Zuge der Planungen für die Sanierung der Geiselbachstraße 2019/2020 werden im Vorfeld Konzepte ausgearbeitet, wie der Umleitungsverkehr, der durch eine Vollsperrung über 15 Monate anfällt, abgewickelt werden kann. Neben möglichen Alternativen für den ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger werden insbesondere für den motorisierten Individualverkehr (MIV) Umleitungsstrecken untersucht.

Als mögliche Alternativroute für den Busverkehr wird eine Verkehrsführung von Sulzgries über Rüdern, nach Uhlbach bis zum Bahnhof Obertürkheim gesehen. Die Linie 109 fährt diesen Pendelverkehr bis zum Baustellenbeginn an der Kreuzung Sulzgrieser Straße/Krummenackerstraße.

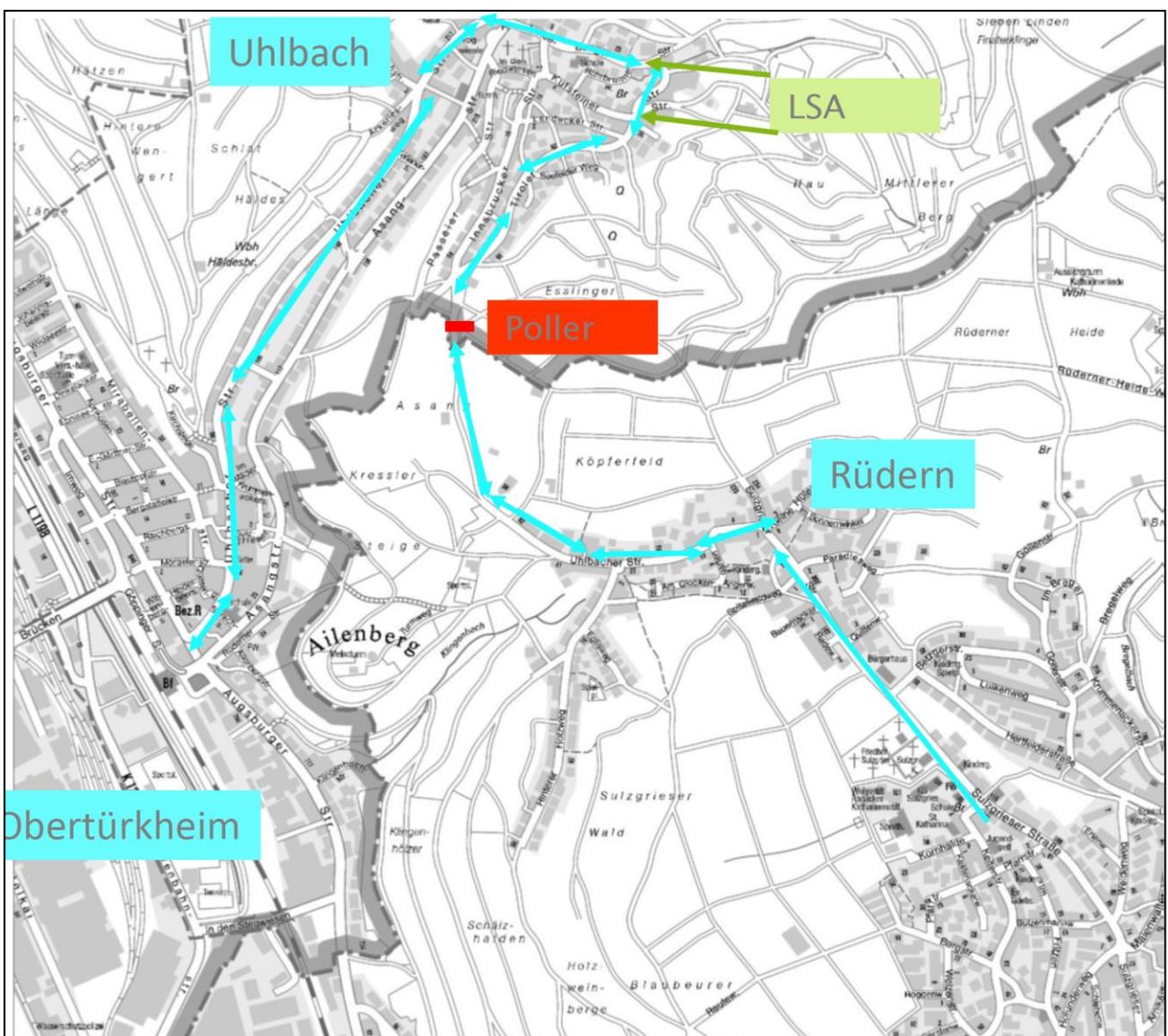


Abbildung 3: Umleitungsplan Uhlbach

Die Stadt Stuttgart stimmt der Durchfahrt des Busses über Stuttgarter Gemarkung zu, sofern folgende Auflagen erfüllt werden. Die endgültige Entscheidung erfolgt im Bezirksbeirat am 13.11.2019. Die Entscheidung wird in der Sitzung direkt bekannt gegeben.

Auflagen	Umsetzung
Schleichverkehr verhindern	Poller
Anliegerzufahrt ermöglichen	Anlieger erhalten Berechtigung und Transponder für die Durchfahrt
Fahrt Bus durch die Weinberge	wurde mit Petition abgelehnt
Kleinbusse	werden in Nebenzeiten eingesetzt
Gegenverkehr auf Umleitungsstrecke sichern	Einsatz einer LSA
Parkplätze kompensieren	es wird versucht zusätzliche Parkplätze zu ermöglichen durch Neuordnung

Tabelle 2: Auflagen der Stadt Stuttgart

Es wird über die Punkte eine Vereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und der Stadt Esslingen am Neckar geschlossen.

Auflagen:

An der Gemarkungsgrenze wird eine hydraulische Polleranlage installiert. Es wird Durchfahrtsbreite von ca. 3,30 bis 3,50 m gewährleistet. Die Inbetriebnahme der Polleranlage ist, in Abhängigkeit der Witterung und Lieferzeiten, für Ende 2019 geplant. Somit ist ein Vorlauf für die geplante Vollsperrung vorhanden.

Die Seitenbereiche werden durch feste Poller eingeeengt. Die Verkehrssicherheit wird durch eine Lichtsignalanlage direkt vor der Polleranlage sowie durch Beleuchtung gewährleistet. Ebenso wird punktuelle Straßensanierung im Zufahrtsbereich auf Esslinger Gemarkung durchgeführt. Neben dem Busverkehr wird den Anliegern die Durchfahrt mittels Transponder ermöglicht. Es wird ein Plan mit Berechtigten erstellt. Diese Berechtigten können bei den jeweiligen Ordnungsämtern eine Genehmigung einholen und erhalten einen Transponder.

Im Uhlbach selbst wird im Bereich einer Engstelle zwischen Kufsteiner- und Luise-Benger-Straße eine Lichtsignalanlage angebracht, um sich beeinflussenden Gegenverkehr zu verhindern. Durch die Einrichtung des Verkehrs werden die Parkplätze neu geordnet.

Busverkehr:

Es ist kein Haltepunkt in Uhlbach geplant. Die Anbindung von Uhlbach an Obertürkheim wird von der SSB sichergestellt. In der HVZ fahren Standardlinienbusse und in der NVZ Kleinbusse mit einer Fahrgastkapazität (von ca. 26 Fahrgastplätzen, davon sind ca. 11 Stehplätze). Bis Uhlbach ist das Esslinger Stadtticket gültig. Eine dauerhafte Busverbindung zwischen Uhlbach und Rüdern ist nicht geplant.

Zusammenfassung über alle beschriebenen Maßnahmen

1. Zeitpunkt der Umsetzung

Die baulichen Maßnahmen (Tiefbau- und Markierungsarbeiten) sowie die Parkraumbewirtschaftung werden bis Ende Februar 2020/ März 2020 umgesetzt. Vorabmaßnahmen im Bereich Hirschlandkopf wurden nach dem positiven Gremiumsbeschluss vom 15.07.2019 bereits umgesetzt.

2. Kosten der Maßnahme

Die Kostenschätzung zur Herstellung der Busspur :

Kostenart	Brutto-Betrag	Bemerkung
Ingenieurkosten	60.000	Signalzeitenprogramme
Ingenieurkosten	5.000	Verkehrszeichenpläne
Baukosten	150.000	Markierung, Beschilderung, Tiefbau
Baukosten	170.000	Hardware LSA, Masten (Rückbau, Neubau)
Summe	385.000,00	

Tabelle 3: Kosten Maßnahme B1

Die Bau-Kosten der Maßnahme A1 setzen sich wie folgt zusammen:

Kostenart	Brutto-Betrag	Bemerkung
Ingenieurkosten	7.000	Signalzeitenprogramme
Ingenieurkosten	5.000	Verkehrszeichenpläne
Baukosten	15.000	Markierung, Beschilderung
Baukosten	6.000	Hardware LSA
Summe	33.000	

Tabelle 4: Kosten Maßnahme A1

Weitere Sachbearbeiter/Innen:	Amt:
Katja Weißner	32
Johannes Müller	SVE
Martin Frank	66

Anlage(n):

1. LP-01_Untere_Mülbergerstraße_Ost
2. LP-02_Wielandstraße
3. LP-03_Hirschlandkopf
4. LP-04_Rotenackerstraße_Süd
5. LP-05_Rotenackerstraße_Nord
6. LP-08_Hölderlinweg_Ost
7. Parkraumbewirtschaftung