

Dezernat I
Referat für innovative und intermodale Mobilität

Bezugsvorlagen:

Beratungsfolge	Ö / N
Planungsausschuss (Vorberatung)	Ö
Gemeinderat (Entscheidung)	Ö

Verkehrsversuch Stadtmittle

Beschlussvorschlag

1. Der Durchführung des Verkehrsversuchs in der Eltinger Straße und der Brennerstraße gemäß des vorgestellten Konzepts wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die für den Verkehrsversuch erforderlichen Planungsleistungen, im Rahmen der Kostenschätzung, an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen nach Unterschwellenvergabeordnung (UVgO) vorzubereiten, auszuschreiben und mit der Maßgabe, dass durch die Ausschreibungsergebnisse die Kostenschätzung eingehalten wird, an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben.

Finanzielle Auswirkungen:

JA NEIN

Kontierung	Jahr	verfügbares Budget	Finanzbedarf	Bemerkung
Kostenstelle 51100060 Sachkonto 42910000 Aufwendung für sonstige Sach- und Dienstleistungen	2021	205.000,-	10.000,-	Kostenschätzung für die erforderlichen Planungsleistungen
Kostenstelle 51100060 Sachkonto 42910000 Aufwendung für sonstige Sach- und Dienstleistungen	2022	155.000,-	70.000,-	Kostenschätzung für die Umsetzung; Im HH-Planentwurf 2022 sind Mittel in Höhe von 548.250,- für Verkehrsplanungen u.Ä. veranschlagt

Sachverhalt mit der Stellungnahme der Verwaltung

Die Stadt Leonberg plant die umfangreiche Umgestaltung der Stadtmittle mit den Zielen Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen. Damit soll Leonberg die Transformation zu einer sozial- und klimagerechten Stadt angehen.

Als Grundlage dafür, will das Referat für innovative + intermodale Mobilität in

Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden, einen Verkehrsversuch durchführen. Die gewählten Streckenzüge der Eltinger und Brennerstraße weisen im Bestand insgesamt 4 Fahrstreifen (2 FS je Richtung) auf. Dadurch ist zum einen der vorhandene Straßenraum für andere Verkehrsteilnehmer wie Fuß und Radverkehr deutlich eingeschränkt und zum anderen die Belastungen durch den Kfz-Verkehr (Lärm-, Schadstoff- und Klimabelastungen) sehr hoch.

Beim Verkehrsversuch sollen die jeweils äußeren Fahrstreifen als sog. „Umweltspur“ für Bus und Radverkehr angeordnet werden. Dies kann verkehrsrechtlich mit dem Verkehrszeichen 245 „Bussonderfahrstreifen“ und dem Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ umgesetzt werden.



Abbildung 1: Beispiele zur Ausgestaltung einer Umweltspur

Dadurch bleibt weiterhin ein Fahrstreifen je Richtung für den Kfz-Verkehr erhalten und ein Fahrstreifen wird für die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bus und Fahrrad vorgehalten.

Untersuchungs- / Versuchsraum

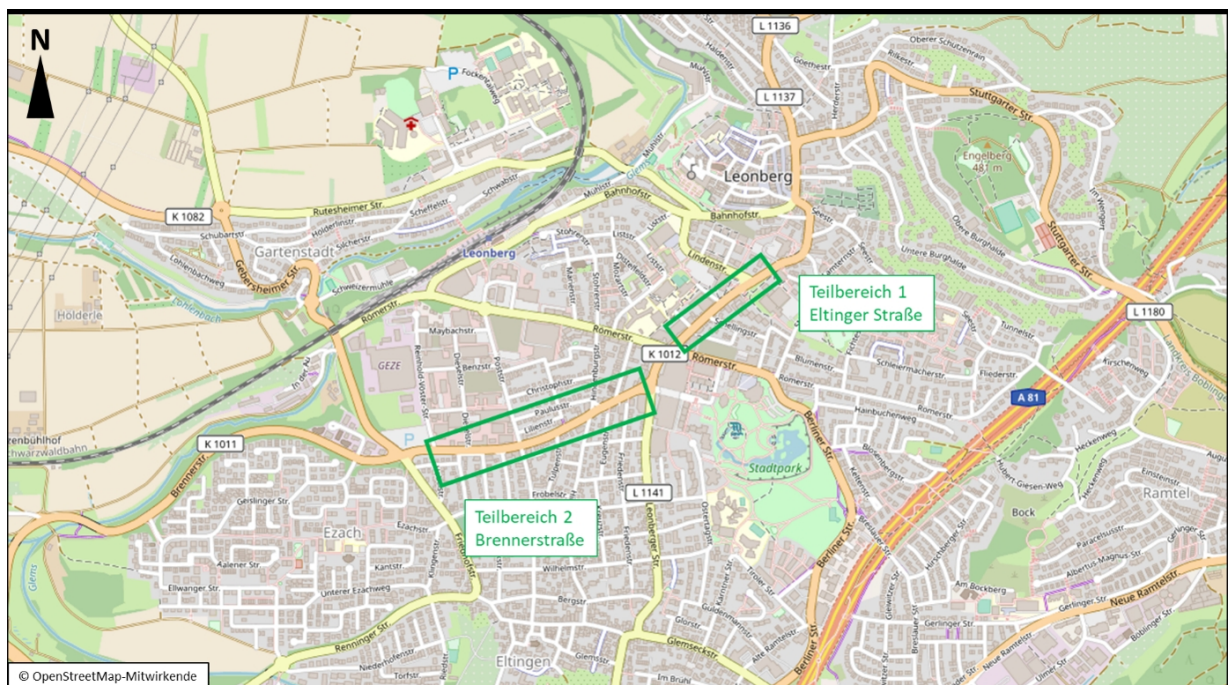


Abbildung 2: Übersichtsplan Untersuchungsräume

Der Teilbereich 1 Eltinger Straße bezieht sich auf den Abschnitt zwischen Lindenstraße und Römerstraße. Der Teilbereich 2 Brennerstraße auf den Abschnitt zwischen Leonberger Straße und Reinhold-Vöster Straße.

In den Knotenpunktbereichen, insbesondere denen die durch Lichtsignalanlagen gesteuert werden, werden individuelle Lösungen entwickelt. Dadurch soll die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte aufrechterhalten und ein Eingriff in Signalanlagen niedrig gehalten werden. Beide Streckenzüge stellen wichtige Verbindungsachsen der innerstädtischen Erschließung dar. Im Bestand sind jedoch keine Angebote für den Radverkehr vorhanden. Auf den Achsen verkehren derzeit etwa 370 Busse / Tag auf der Brennerstraße und etwa 200 Busse / Tag auf der Eltinger Straße.

Zielsetzung

Die Ziele des Verkehrsversuchs sind Erkenntnisse zu gewinnen, die als Grundlage für die weiteren Planungen zur Umgestaltung der Stadtmitte dienen können. Konkret sind dies:

- Analyse der Leistungsfähigkeit des MIV bei Fahrstreifenreduktion
- Verlagerungspotenziale vom MIV auf ÖPNV und Rad identifizieren
- Potenzielle Zeitgewinne im Busverkehr ermitteln

Diese Verkehrsdaten spielen eine wichtige Rolle für eine nachhaltige Planungsgrundlage für die Umgestaltung der Verkehrsflächen. Der Verkehrsversuch bietet die Möglichkeit diese Daten, bei vergleichsweise geringem baulichen Aufwand & begrenztem planerischen Aufwand, zu erheben. Deshalb kann der Verkehrsversuch auch zeitnah umgesetzt werden. Die notwendigen Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen werden in Verkehrszeichenplänen definiert.

Zusatzziel: Querungsmöglichkeit Eltinger Straße

Aufgrund der 4 Fahrstreifen ist ein queren der Eltinger Straße für Fußgänger sehr schwierig und mit einem hohen Verkehrsrisiko verbunden. Die vorhandene unterirdische Querungsmöglichkeit auf Höhe des Rathauses wird nur geringfügig angenommen. Dadurch kommt es immer wieder zu kritischen Situationen auf der Straße, wenn Fußgänger versuchen die 4 Fahrstreifen zu überqueren.

Daher wird zusätzlich das Ziel verfolgt auf der Eltinger Straße eine plangleiche Querungsmöglichkeit zu schaffen. Die Möglichkeiten werden signaltechnisch geprüft und sofern umsetzbar in den Versuch integriert.

Wirkungsanalyse

Für die Wirkungsanalyse wird ein Vorher-Nachher-Vergleich durchgeführt. Dies wird bezogen auf die Kenngrößen Kfz-Verkehrsaufkommen, Radverkehrsaufkommen, Reisezeit Buslinien durchgeführt.

In den Jahren 2020 und 2021 wurden bereits umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt, die den Bestandszustand des Kfz-Verkehrsaufkommens erfassen. Während des Verkehrsversuchs sollen in regelmäßigen Abständen Querschnittserhebungen durchgeführt werden, um die Entwicklung der Verkehrsmengen analysieren zu können.

Während des Verkehrsversuchs werden in regelmäßigen Abständen Verkehrserhebungen zur Erfassung der Akzeptanz des neuen Radangebots erfasst. Dadurch kann das Potenzial des Radangebots quantifiziert werden.

Für die Analyse der Reisezeit der Busse wird auf GPS-Daten der Busbetreiber und des VVS zurückgegriffen. Dadurch kann die Potenzialanalyse quantifiziert werden.

Des Weiteren wird geprüft ob mittels Videoüberwachung an Signalanlagen kontinuierliche Verkehrsbeobachtungen durchgeführt werden können. Dadurch könnten detaillierte Erkenntnisse zu dem Versuch gewonnen werden. Alternativ werden manuelle Verkehrsbeobachtungen durchgeführt.

Weiteres Vorgehen

- | | |
|---------------------------------------|-----------|
| • Vorstellung Konzept im Gremium | Nov 2021 |
| • Abstimmung mit beteiligten Akteuren | Nov 2021 |
| • Ausarbeitung Pläne | Dez 2021 |
| • Einholung der Genehmigungen | Jan 2022* |
| • Vergabe und Umsetzung | Mrz 2022 |
| • Dauer 6 Monate | Sep 2022 |
| • Wirkungsanalyse | Okt 2022 |

*Die Umsetzung des Verkehrsversuchs erfolgt vorbehaltlich der Zustimmung aller beteiligter Akteure (Verkehrsbehörde, RP Stuttgart, Landkreis BB, Autobahn GmbH, Polizei).

Anlage/n

- 1 Präsentation Verkehrsversuch (öffentlich)



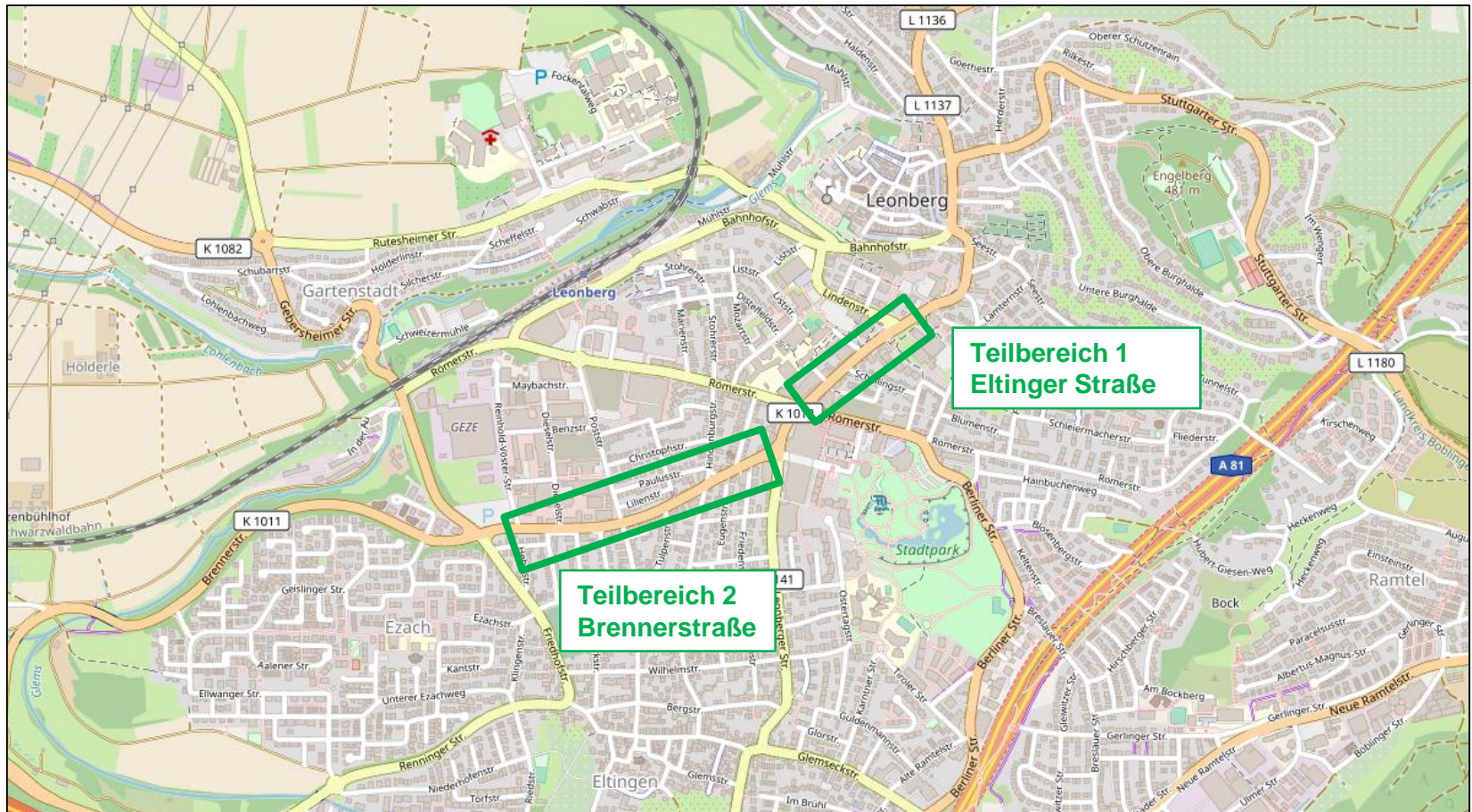
Verkehrsversuch Stadtmitte Leonberg

Einrichtung von Umweltpuren

Eltinger Straße & Brennerstraße



Verkehrsversuch Stadtmitte:



Einrichtung von Umweltpuren

Beispiele:



Für den Verkehrsversuch:

Anordnung der jeweils äußeren Fahrstreifen als sog. „Umweltpur“ für Bus und Radverkehr (verkehrsrechtliche Umsetzung mit Verkehrszeichen 245 „Bussonderfahrstreifen“ und Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“)





GIS-Auskunft der Stadt Leonberg - keine Gewähr für die Richtigkeit
1:750 Nick Kalwig 22.09.2021
Grundlage (sofern im Plan): ALKIS Stand 06/2021 © LfL Baden-Württemberg



GIS-Auschnitt der Stadt Leonberg - keine Gewähr für die Richtigkeit
1:750 Nick Krawig 22.09.2021
Grundlage (sofern im Plan): ALKIS Stand 06/2021 © LfL Baden-Württemberg



GIS-Auschnitt der Stadt Leonberg - keine Gewähr für die Richtigkeit
1 : 750 Nick Kowitz 22.09.2021
Grundlage (sofern im Plan): ALKIS Stand 05/2021 © LGL Baden-Württemberg

Zeitplan

- Vorstellung Konzept im Gremium Nov 2021
- Abstimmung mit beteiligten Akteuren Nov 2021
- Ausarbeitung Pläne Dez 2021
- Einholung der Genehmigungen Jan 2022
- Vergabe und Umsetzung Mrz 2022
- Dauer 6 Monate Sep 2022
- Wirkungsanalyse Okt 2022