

| Lfd. Nr. | Plan | Beschreibung | Ergebnis der Diskussion |
|----------|------|--|---|
| | | <p>VORBEMERKUNG:</p> <p>In der vorliegenden Planprüfung wurde die Ausführungsplanung einer kritischen Betrachtung unterzogen. Dabei stehen Aspekte der Verkehrssicherheit im Vordergrund. Zusätzlich wird zu Einwendungen bzw. Vorschlägen des „Agenda 21 Arbeitskreis Mobilität“ und der „Projektgruppe Alternative Verkehrsführung“ Stellung bezogen.</p> <p>Zwangspunkte, die durch bereits begonnene Baumaßnahmen, Beschlüsse von kommunalen Gremien oder Vereinbarungen im Bereich der Investorenbebauung und der LGS als unveränderbar gelten, sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planprüfung. Im Wesentlichen sind dies folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbreiterung Rektor-Klaus-Brücke, Lage Kreisel West - Vorderkante geplante Investorenbebauung - Regelung Taubentalabfahrt (rechts rein - rechts raus) - neue Remsbrücke in Lage und Höhe - neuer Fehrlesteig in Lage und Höhe. | <p>Die Spalte „Ergebnis der Diskussion“ fasst die Ergebnisse des Arbeitsgespräches am 05.11.2010 zwischen Herrn Jünger (Leiter TBA Schwäbisch Gmünd), Herrn Bürkle (Ingenieurbüro Wolfgang Bürkle, Göppingen) und Herrn Kuhn (Ingenieurgesellschaft Pressel-Molnar, Urbach) zusammen.</p> |
| 1.0 | | <p>Verkehrssicherheit</p> | |
| 1.1 | | <p>Kreisverkehr West:</p> <p>Im KV West beträgt die Breite der Kreisfahrbahn 8,00 m bei einem Kreisdurchmesser von 35 m. Gemäß den einschlägigen Richtlinien sollte die Breite des Kreisringes 7,00 m betragen, um eine ausreichende Ablenkung des einfahrenden Verkehrs sicherzustellen (Durchschuss). Das Merkblatt für Kreisverkehre nennt dabei explizit dreiarmlige Kreisverkehre, bei denen benachbarte Zu- und Ausfahrten durch gleichmäßigen Lenkeinschlag zügig befahren werden können.</p> <p>Im vorliegenden Fall sollte überprüft werden, ob hierzu eine</p> | <p>Für Innerortskreisel ist grundsätzlich eine Ausführung mit und ohne gepflasterten Innenring möglich.</p> <p>Um eine wirksame Ablenkung des Pkw-Verkehrs zu gewährleisten (Vermeidung „Durchschuss“), sollte der Innenring möglichst rau gepflastert und durch einen niederen Bordstein von der übrigen Kreisfahrbahn abgetrennt werden.</p> <p>Unter Berücksichtigung der regelmäßig zu erwartenden Schwerverkehrsbelastung durch Busse und die zusätzlichen Verkehrsströme bei Sperrung des B29-Tunnels wird jedoch</p> |

| Lfd. Nr. | Plan | Beschreibung | Ergebnis der Diskussion |
|----------|------|--|---|
| | | <p>Gliederung der Kreisfahrbahn mit gepflastertem Innenring beitragen könnte. Dem entgegen steht die vom Verkehrsgutachter genannte mögliche Zweistreifigkeit der Kreisfahrbahn zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Da dieses Potential aufgrund der geometrischen Zwänge (erforderlicher Außendurchmesser für Zweistreifigkeit gem. RAS 06 > 40 m) zumindest kontrovers betrachtet werden kann, sollte dem Thema Kreisfahrbahn unter Abwägung aller Vor- und Nachteile nochmals eine intensive Diskussion gewidmet werden.</p> | <p>befürchtet, dass der gepflasterte Innenring nicht in der erforderlichen Dauerhaftigkeit hergestellt werden kann (Pflasterfläche und Unterbau sind extremen Scherkräften ausgesetzt). Nachteilig wirkt sich auch aus, dass der Kreisring infolge des Bauablaufes nur in mehreren Abschnitten hergestellt werden kann.</p> <p>Für den Winterdienst ist der gepflasterte Innenring ebenfalls als eher nachteilig zu bewerten.</p> <p>Als Ergebnis der Abwägung aller Vor- und Nachteile wird deshalb vereinbart, beide Kreisverkehre ohne gepflasterten Innenring herzustellen. Damit wird der Dauerhaftigkeit der Verkehrsanlage, verbunden mit einer möglichen zweistreifigen Nutzung im Fall der Überlastung, der Vorzug gegenüber einer zusätzlichen Ablenkung des Pkw-Verkehrs gegeben. Zur Aufteilung der Kreisfahrbahn wird eine unterbrochene Breitstrichmarkierung aufgebracht.</p> <p>Die in der Diskussion eingebrachte Möglichkeit einer in den Plänen bisher nicht dargestellten zusätzlichen Einfahrt vom Betriebsgrundstück der Fa. Wagenblast in den Kreisel West wird sehr kritisch gesehen (Vorfahrtsverhältnisse, Unterbrechung Hochbord, Querung Gehweg). Es wird empfohlen, die Erschließung des Grundstückes künftig nur über die Lorcher Straße abzuwickeln.</p> |
| 1.2 | 2.1 | <p>Boulevard / Busspur</p> <p>Zwischen Kreisverkehr West und „Knie“ wird die Fahrbahnbreite auf 3,55 m bzw. 3,60 m zwischen den Borden reduziert. In Fahrtrichtung Stuttgart hat eine Schleppkurvenüberprüfung ergeben, dass ca. bei Profil 0+150 eine zusätzliche Mehrbreite erforderlich wird. Auch aus städtebaulichen Gründen und zur Gewährleistung des Winterdienstes wird eine Fahrbahnbreite von mind. 3,75 m - 4,00 m empfohlen.</p> <p>Die gesonderte Schnellbushaltestelle (nur Ausstieg) ab ca. Profil 0+200 wird mit ca. 45° und Ausrundungen R = 4,0 und 6,0 m von</p> | <p>Die vorliegende Planung sieht vor, dass in der Rektor-Klaus-Straße wie im Bestand ein Vorbeifahren von Bussen auch bei belegten Haltestellen möglich ist. Hierfür ist eine Fahrbahnbreite von 6,10 m im Anschluss an die Fahrbahn des Boulevards vorgesehen.</p> <p>Detaillierte Schleppkurvenüberprüfungen haben ergeben, dass durch die Kombination von Mindestparametern bei der Breite der einzelnen Verkehrsflächen Sicherheitsdefizite auftreten können (gleichzeitige Benutzung aller Spuren ist nicht möglich), so dass</p> |

| Lfd. Nr. | Plan | Beschreibung | Ergebnis der Diskussion |
|----------|------|---|--|
| | | <p>der Fahrbahn abgesetzt. In dieser Form kann die Bushaldebucht nicht angefahren werden. Für die Anfahrt mit Niederflurbussen würde hierfür eine Entwicklungslänge von ca. 20 m benötigt. Im weiteren Verlauf wird die Busspur als separater Fahrstreifen Richtung Süden geführt. Der Flächenbedarf bei Kurvenfahrt unter Berücksichtigung von weiteren haltenden Fahrzeugen östlich des ZOB ist zu überprüfen (Schleppkurven Lastzug + Bus)</p> | <p>empfohlen wird, den Verkehrsraum neu aufzuteilen. Dabei wird die Kante der geplanten Investorenbebauung und die Breite des östlichen Geh- und Radweges als Zwangspunkt festgelegt.</p> <p>In der Diskussion wurden hierfür folgende Lösungsansätze erarbeitet:</p> <p>Die Fahrbahnbreite der beiden Richtungsfahrbahnen wird auf 4,00 - 4,25 m verbreitert. Die Breite der Mittelinsel beträgt weiterhin mindestens 2,00 m.</p> <p><u>Variante 1:</u> Die Haltestellen an der östlichen Kante des ZOB werden beibehalten. Falls diese belegt sind, müssen die Busse für die Einfahrt in den ZOB die Fahrbahn des Boulevards benutzen. Dies gilt auch für die vor dem Bahnhof haltenden Busse (nur Ausstieg).</p> <p><u>Variante 2:</u> Die Haltestellen an der östlichen Kante entfallen und werden in den Innenbereich des ZOB verlegt. Dadurch ergibt sich eine durchgängig befahrbare Busspur von den Ausstiegshaltestellen am Bahnhof bis zur Zufahrt ZOB nördlich des Kreisels.</p> <p><u>Variante 3:</u> Die Busspur wird zusätzlich durch einen schmalen Mittelstreifen baulich vom Boulevard abgetrennt. Dadurch wird der Busverkehr noch deutlicher vom Individualverkehr separiert. Eine Nutzung der Busspur als Haltestelle ist damit nicht mehr möglich.</p> <p>Als Resultat des Arbeitsgespräches wird <u>Variante 2</u> favorisiert. Die beschriebenen Varianten konnten bisher jedoch noch nicht mit der Verkehrsbehörde und den Busunternehmen diskutiert werden. Das Ergebnis dieser Abstimmung wird nachgereicht.</p> |
| 1.3 | | <p>Busausfahrt ZOB -> Boulevard</p> <p>Die Busausfahrt am Bahnhof soll gem. der vorliegenden Planung signalisiert werden. Unter Berücksichtigung der Schleppkurven ist eine Nebeneinanderaufstellung an der LSA nicht möglich. Damit</p> | <p>Die Steuerung der Signalisierung wird nach endgültiger Festlegung des Betriebsablaufes am ZOB weiter optimiert.</p> |

| Lfd. Nr. | Plan | Beschreibung | Ergebnis der Diskussion |
|----------|------|---|--|
| | | <p>könnte auch der Einmündungstrichter verkleinert und optisch an die Platzgestaltung angepasst werden. Es wird empfohlen, den Betriebsablauf und die daraus resultierenden Anforderungen nochmals zu diskutieren.</p> | <p>In Bezug auf die geometrische Ausbildung wird kein Optimierungspotential gesehen.</p> |
| 1.4 | 2.1 | <p>Anbindung Taubentalabfahrt</p> <p>Durch die geplante „Rechts rein - rechts raus“ Anbindung des Taubentals (Bahnhofstraße) müssen Fahrzeuge Richtung Stadtmitte am Kreisverkehr West wenden. Dies führt zu Zusatzbelastungen, mit denen auch die zumindest in Schwachverkehrszeiten als ungünstig zu betrachtende Verbreiterung der Kreisfahrbahn begründet wird. Da durch die Anforderung der Fußgängersignalanlagen am Boulevard der Verkehrsfluss ohnehin unterbrochen wird, ist zunächst nicht unmittelbar nachvollziehbar, warum auf eine koordinierte Signalisierung der Taubentalausfahrt verzichtet wurde.</p> <p>Bei Beibehaltung der geplanten Regelung wird empfohlen, missbräuchliche Wendevorgänge z.B. über den Mittelstreifen im Bereich zwischen den LSA und an der Busdurchfahrt bei 0+180 durch bauliche Details (z.B. Poller, vorgezogene Inselköpfe) zu verhindern.</p> <p>Die dargestellte Aufweitung des Einmündungstrichters Bahnhofstraße ist für die zu erwartende Nutzung zu großzügig. Auf diese Problematik wurde bereits reagiert und die Einmündung für das 3-achsige Müllfahrzeug als Bemessungsfahrzeug optimiert. In diesem Planungsstadium sollte auch die Haltesicht am inneren Fahrbahnrand in Fahrtrichtung Taubental -> Boulevard (Stützmauer, Bepflanzung?) überprüft und nachgewiesen werden.</p> <p>Für Fußgänger aus Richtung Taubental und Benutzer des Fehrlparkhauses wird bei Profil 0+360 eine Querungsstelle angeboten. Diese ist lt. Planung nicht signalisiert und nicht als FGÜ markiert, d.h. der Fußgänger hat an dieser Stelle keinen</p> | <p>Die geplante Verkehrsführung zur Anbindung der Taubental-Abfahrt wurde vom GR beschlossen (Drucksache 311/2009).</p> <p>Eine Abtrennung durch Poller o.ä. ist vorgesehen. Dennoch werden sich Wendevorgänge nicht völlig ausschließen lassen (z.B. Busdurchfahrt).</p> <p>Die Planung wird derzeit durch das Büro Bürkle optimiert. Dabei wird auch die erforderliche Haltesicht nachgewiesen. Für die Taubentalabfahrt ist $v_{zul} = 30 \text{ km/h}$ anzusetzen. Die Haltesicht beträgt dann 22 m. Das Sichtdreieck wird in die Pläne eingezeichnet, die Bepflanzung und die Böschung ist auf die Erfordernisse abzustimmen.</p> <p>Als Ergebnis der Diskussion wurde vereinbart, dass die Querung des Boulevards derzeit nicht eingerichtet werden sollte. Da die Investorenbebauung östlich des Postgebäudes nachzeitigem Kenntnisstand in nächster Zeit nicht realisiert wird, ist nur ein</p> |

| Lfd. Nr. | Plan | Beschreibung | Ergebnis der Diskussion |
|----------|------|---|---|
| | | <p>Vorrang. Diese Regelung wird in Bezug auf das zu erwartende Fußgänger- und Kfz-Aufkommen als sehr kritisch betrachtet (insbesondere auch durch benachbarte LSA!). Es wird empfohlen, diese Querungsstelle ebenfalls zu signalisieren oder ggf. komplett auf eine Quermöglichkeit zu verzichten.</p> | <p>geringer Querungsbedarf zu erwarten. Für Benutzer des Parkhauses mit Ziel Innenstadt wird im Parkhaus eine entsprechende Beschilderung zum neuen Fehrlsteg angebracht. Der Stadtpark / LGS kann über die Signalanlagen am Bahnhof erreicht werden.</p> <p>Baulich wird im jetzigen Ausbauabschnitt eine Leerrohrtrasse vorverlegt, so dass eine Nachrüstung der Querung mit LSA bei Realisierung der Investorenbebauung jederzeit möglich ist. Details hierzu werden mit der Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> |
| 1.5 | 2.2 | <p>Kreisverkehr Ost:</p> <p>Der Außendurchmesser des Kreisverkehrs Ost ist mit 28 m sehr knapp bemessen und liegt unter dem Regelwert von 30 - 35 m für kleine Kreisverkehre (z.B. RAST 06). Durch die dadurch erforderliche Breite der Kreisfahrbahn von 8,0 m (eher knapp bemessen!) ergibt sich in Verbindung mit der tangentialen Heranführung aus Richtung Aalen die Problematik einer ungenügenden Ablenkung (Durchschuss). Zwangspunkte ergeben sich in der Zufahrt aus Richtung Aalen durch die bestehende Bebauung auf der Südostseite und das Widerlager des neuen Fehrlsteges auf der Nordwestseite. Auf der Westseite stellt das Widerlager der neuen Remsbrücke ebenfalls einen Zwangspunkt dar.</p> <p>Unter Berücksichtigung des erheblichen Linienbusverkehrs sollte die Fahrbahnbreite der Ledergasse mind. 6,50 m betragen (RASt 2006, Tabelle 7, große Begegnungshäufigkeit Busverkehr: B = 7,00 m).</p> <p>Es sollte geprüft werden, ob durch den mittlerweile getätigten Grunderwerb auf dem Manuwald-Grundstück eine geringfügige Verschiebung des Kreisverkehrs Richtung Westen in Verbindung mit einer Vergrößerung des Außendurchmessers auf mindestens 30 m erfolgen kann (die neuen Remsprofile sind zu beachten). Dadurch kann ggf. auch die Linienführung der Ledergasse</p> | <p>Es besteht Konsens, dass sich durch die veränderten Randbedingungen (Grunderwerb Manuwald) neue Möglichkeiten zur baulichen Gestaltung des Kreisverkehrs ergeben.</p> <p>Wie bereits ausgeführt, soll auf einen gepflasterten Innenring verzichtet werden. Demnach ist eine Vergrößerung des Außendurchmessers anzustreben, um die Breite der Kreisfahrbahn reduzieren zu können (Verringerung Durchschuss). Eine überschlägige Prüfung hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der Zwangspunkte ein Außendurchmesser von 30-32 m realistisch erscheint.</p> <p>Vor einer endgültigen Festlegung der Trassierungsparameter (insbesondere im Bereich der Ledergasse) ist noch die künftige Erschließung des bestehenden Gebäudes Manuwald zu klären (Mietvertrag). Eine Fahrbahnbreite von 6,50 m in der Ledergasse wird vereinbart.</p> |

| Lfd. Nr. | Plan | Beschreibung | Ergebnis der Diskussion |
|----------|------|---|---|
| | | <p>verbessert werden, indem die Trasse nach Westen verschoben wird und ohne Abkröpfung in den Kreisverkehr einmündet. Die Ausführungen zu einem gepflasterten Innenring gelten sinngemäß wie für den Kreis West. Die Überarbeitung des Kreisels Ost und der Ledergasse ist nach Auffassung des Auditors eine wesentliche Aufgabe vor Baubeginn.</p> | |
| 1.6 | | <p>Radverkehr:</p> <p>Das Thema Radverkehr wird aus Sicht des Auditors in den vorliegenden Planungen nicht schlüssig und konsistent behandelt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemäß den Signaturen und Planeinschriften werden die Radfahrer grundsätzlich nicht auf der Fahrbahn, sondern auf gemeinsamen Geh- und Radwegen im Seitenraum geführt. <p>Grundsatzfrage: wie erfolgt die Beschilderung (gemeinsamer Geh- und Radweg - Z 240 - benutzungspflichtig / Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei - Z 239 und 1022-10 - Benutzung zulässig / keine Beschilderung)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemäß RAS 06 sollte diese Betriebsform jedoch nur für schwache Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen angewendet werden. Tabelle 27 der RAS 06 nennt für eine Belastung von 150 Fußgängern und Radfahrern in der Spitzenstunde (davon maximal 50 Radfahrer) eine erforderliche Breite (zuzüglich Sicherheitstrennstreifen) von $\geq 4,0$ m, wie sie z.B. im Bereich der östlichen Brückenkappe und vor dem Betriebsgelände der Fa. Wagenblast nicht vorhanden ist. Am Boulevard wird diese Breite vor der Investorenbebauung wegen der geplanten Baumpflanzungen gerade erreicht. - Nach Auskunft des Tiefbauamtes soll der Radfahrer aus Richtung Remsradweg / Hauberweg die Rektor-Klaus-Straße an der bestehenden Querungshilfe südlich der Rems überqueren. Die Weiterführung erfolgt auf der Ostseite der Remsbrücke. Für einen gemeinsamen Geh- und Radweg ist die oberstromige Brückenkappe sehr schmal bemessen, wohingegen die neue | <p>Nach Auskunft der Verwaltung ist eine Beschilderung mit Z 239 und 1022-10 vorgesehen. Dies wurde auch mit der Verkehrsbehörde abgestimmt. Damit ist der Radweg nicht benutzungspflichtig, sichere und sportliche Radfahrer benutzen die Fahrbahn (bei Fahrbahnbreite von 4,25 m möglich). Für schwächere Verkehrsteilnehmer steht der Seitenraum zur Verfügung (gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Radfahrern und Fußgängern).</p> <p>Der Radweg wird auf der Ostseite der Rektor-Klaus-Brücke ausgeschildert. Eine Anpassung des Querschnittes durch Verbreiterung der östlichen Kappe wird vereinbart.</p> |

| Lfd. Nr. | Plan | Beschreibung | Ergebnis der Diskussion |
|----------|------|--|---|
| | | <p>Verbreiterung der unterstromigen Kappe ungenutzt bleibt. Vorschlag: Neue Aufteilung des Querschnittes und Verbreiterung der östlichen Kappe.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei Nutzung der westlichen (verbreiterten Kappe) folgt im Bereich Fa. Wagenblast eine Engstelle mit 2,50 m bis zum FGÜ Richtung ZOB. - Kritisch bleiben für Radfahrer in diesem Fall die Querungen der Fahrbahn außerhalb der LSA, da Radfahrer keine gesonderten Furten erhalten und am FGÜ absteigen müssen, was in der Praxis eher selten befolgt wird. - Die Führung der Radfahrer von/in Richtung Taubental - Übergang Seitenraum - Fahrbahn ist ungeklärt. | <p>entfällt</p> <p>entfällt</p> <p>Im Bereich der Taubentalabfahrt werden entsprechende Wegweiser für Radfahrer vorgesehen</p> |
| 1.7 | 2.1 | <p>Seitenräume / Kiss& Ride</p> <p>Die Kiss&Ride Spur am südlichen Rand des Boulevards ist mit einer Breite von 3,50 m geplant. Dies ist für Längsaufstellung von Pkw deutlich überdimensioniert. Dagegen fehlt ein Sicherheitstrennstreifen vor dem anschließenden Geh- und Radweg (Schutz der Radfahrer vor öffnenden Türen) und ein Zwischenstreifen zur Fahrbahn (Ausstieg links). Dies gilt sinngemäß auch für die Taxispur.</p> | <p>Die Kiss&Ride-Spur wurde bewusst großzügig trassiert, um ein zügiges Ein- und Ausfahren aus dem fließenden Verkehr zu ermöglichen.</p> <p>Es wurde vereinbart, den Querschnitt zur Gewährleistung der erforderlichen Sicherheitsabstände wie folgt aufzuteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1,00 m Zwischenstreifen zur Fahrbahn (z.B. Pflaster) - 2,00 m Parkstreifen (z.B. Asphalt) - 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum Radweg (zum Öffnen der Türen / kann beim Ein- und Ausfahren überstrichen werden) - Abpollerung o.ä. - 3,00 m Geh- und Radeg vor Investorenbebauung. <p>Die endgültige Herstellung der Kiss&Ride-Spuren erfolgt erst im Zuge des Endausbaues der Seitenräume (Bahnhofsplatz, Gehwege)</p> |

| Lfd. Nr. | Plan | Beschreibung | Ergebnis der Diskussion |
|----------|------|--|--|
| 1.8 | 2. | <p>Anschlussbereiche an den Bestand:</p> <p>In den Anschlussbereichen der Lorcher Straße und der Remsstraße wird die bestehende Fahrbahnbreite der jetzigen drei- bzw. vierstreifigen Fahrbahn beibehalten. Für die künftig vorgesehenen zweistreifigen Querschnitte ergeben sich dabei überbreite, ungegliederte Fahrstreifen. Hierzu sollte eine Aussage über Markierung, Inseln, Abbiegestreifen o.ä. getroffen werden.</p> | <p>In der Lorcher Straße sind gestalterische Maßnahmen zur Gliederung des Straßenraumes geplant. Denkbar sind beispielsweise vorgezogene Seitenräume mit Baumpflanzungen o.ä. Die Durchführung ist noch abhängig von der Finanzierung. Ggf. werden die Fahrbahnränder provisorisch angepasst.</p> <p>Am KV Ost erfolgt im Zuge der geplanten Investorenbebauung eine Neuordnung des Verkehrsraumes (z.B. Linksabbiegestreifen). Bis zur Realisierung werden provisorische Sperrflächen markiert.</p> |
| 1.9 | | <p>Außer Bordabsenkungen im Bereich der Querungsstellen sind in der Planung keine Elemente zu Verbesserung der barrierefreien Nutzung erkennbar (erhöhte Buskapsteine für Niederflurbusse, Blindenleitsysteme etc.). Es wird empfohlen, hierfür rechtzeitig vor Baubeginn den Kontakt zu den entsprechenden Interessensverbänden aufzunehmen.</p> | <p>Die Haltestellen werden in Anlehnung an den Ausbau des ZOB und die übrigen Haltestellen im Stadtgebiet ohne spezielle Niederflurbordsteine hergestellt. Die Linienbusse sind nach Angabe der Verwaltung mit Neigetchnik und ausfahrbaren Rampen ausgestattet, die bei Bedarf einen barrierefreien Zustieg ermöglichen.</p> <p>Zur Abstimmung der Blindenleitsysteme findet am 08.11.2010 ein Gespräch mit dem Interessenverband statt.</p> |
| 1.10 | | <p>Die geplanten Baumpflanzungen schränken eventuell in Kurvenbereichen die Sicht auf die Fahrbahn ein. Die Haltesicht muss grundsätzlich gewährleistet werden. Dies ist bei der Auswahl der Baumarten und beim Einbau von Möblierungselementen zu beachten.</p> | <p>Wird berücksichtigt.</p> |
| | | | |
| | | | |

| Lfd. Nr. | Plan | Beschreibung | Ergebnis der Diskussion |
|------------|------|--|-------------------------------------|
| 2.0 | | Agenda 21 Arbeitskreis „Mobilität und Verkehr“ | |
| 2.1 | | Radverkehr auf der Rektor-Klaus-Brücke: Der AK geht davon aus, dass die Brückenverbreiterung für den Radverkehr genutzt wird. Lt. Tiefbauamt wird der Radverkehr jedoch auf dem östlichen Gehweg abgewickelt. | s. Abschnitt 1.6 |
| 2.2 | | Die Gestaltung der Grünflächen vor der Investorenbebauung ist noch nicht konkretisiert. Eine zusätzliche Grünfläche zwischen FGÜ Rektor-Klaus-Brücke und Zufahrt TGA gem. Vorschlag AK wird empfohlen. | Detaillierte Prüfung wird zugesagt. |
| 2.3 | | Geh- und Radwegbreite | s. Abschnitt 1.6 |
| 2.4 | | Radweg hinter parkenden Fahrzeugen | s. Abschnitt 1.7 |
| 2.5 | | Fahrbahnbreite Boulevard | s. Abschnitt 1.2 und 1.6 |
| 2.6 | | Radwegzuführung Abstellanlagen: Nach dem Konzept der Verwaltung erfolgt die Erschließung der Abstellanlagen über den östlichen Gehweg und über die LSA am Boulevard, was aus verkehrlicher Sicht sinnvoll ist, um den ZOB fahrradfrei zu halten. Damit ist eine Querung der Busausfahrt nicht erforderlich. | |
| 2.7 | | Die vom AK vorgeschlagene Platzierung der Querungshilfe im Zentrum der Einmündung (Fahrbahnteiler) wird nicht befürwortet. Die Verkehrsbelastung der Taubentalzufahrt ist relativ gering, so dass der Effekt der geringeren Verkehrsstärke zwischen Aus- und Einfahrt nicht ausschlaggebend ist. Die dargestellte Lage der Fußgängerquerung stellt keine Regellösung dar, so dass der Kraftfahrer an dieser Stelle nicht mit querenden Fußgängern rechnet. Für Fußgänger stellt sich die Problematik, ob abbiegende Fahrzeuge zweifelsfrei als solche erkannt werden | s. Abschnitt 1.4 |

| Lfd. Nr. | Plan | Beschreibung | Ergebnis der Diskussion |
|------------|------|--|---|
| | | können (ggf. zu frühes Blinken für Einfahrt in Kiss&Ride) | |
| 2.8 | | Kreisel Ost | s. Abschnitt 1.5 |
| | | | |
| 3.0 | | Projektgruppe Alternative Verkehrsführung | |
| 3.1 | | Die Einschaltung von Klothoiden ist bei angebauten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der rein geometrischen Trassierung nicht üblich. Für die Planprüfung muss der Radius $R = 35$ m sowie die Richtungsänderung im Boulevard mit $R = 160$ m aufgrund der Zwangspunkte aus der Investorenbebauung als nicht veränderbar betrachtet werden. Aus Sicht des Auditors wäre jedoch insbesondere eine großzügigere Ausrundung des Richtungswechsels vor der Post wünschenswert, da durch die auf beiden Seiten anschließenden Geraden ein optischer Knick entsteht. | Durch die Vergrößerung des Radius $R = 160$ m zur Vermeidung eines optischen Knickes wird zwangsläufig der Seitenraum vor dem Postgebäude eingengt. Als Kompromiss wird eine Verbesserung der Linienführung bis zu einer maximalen Einengung um 10 cm (Gesamtbreite 5,90 m zwischen Fahrbahn und östlicher Gebäudeecke) vereinbart. |
| 3.2 | | Taubentalanbindung: Die Breite des Einmündungstrichters wird reduziert. Die Ausrundung $H = 250$ m bezieht sich auf eine „relative Kuppe“, d.h. die Ausrundung zwischen zwei gleichgerichteten Neigungen. Insofern kann nicht von einer scharfen Kuppe gesprochen werden. Dennoch sollte im Zuge der Umplanung versucht werden, den Anschluss etwas großzügiger auszurunden (RAS-K-1 für untergeordnete Innerortsstraßen: Bogenlänge > 10 m) | s. Abschnitt 1.4 |
| 3.3 | | Kreisel Ost: Dimensionierung und Details | s. Abschnitt 1.5 |
| 3.4 | | Taubentalanschluss gem. GR-Beschluss 311/2009. | s. Abschnitt 1.4 |
| 3.5 | | Kreisel West: Lage und Brückenverbreiterung: | Für die Planprüfung als Zwangspunkt festgelegt, dennoch |

| <i>Lfd. Nr.</i> | <i>Plan</i> | <i>Beschreibung</i> | <i>Ergebnis der Diskussion</i> |
|-----------------|-------------|---|--|
| | | | Ausführungen wegen Radverkehr s. Abschnitt 1.6 |
| 3.6 | | Gehweg auf der Oberstromseite der Remsbrücke | Nach Auskunft der Verwaltung ist der Gehweg wegen der vorhandenen und künftigen Verkehrsströme nicht erforderlich. |
| 3.7 | | Einfahrt Busse in den Boulevard: Dem Auditor liegt kein Nachweis der Leistungsfähigkeit für das Gesamtverkehrssystem vor. Es ist nicht bekannt, ob z.B. die LSA an der Ausfahrt ZOB und für die Querung des Boulevards mit einer Rückstaudetektion gekoppelt werden sollen. Dieser Nachweis wäre wünschenswert. | Für das Gesamtverkehrssystem liegt eine Mikrosimulation für die Spitzenbelastung vor. Eine verkehrsabhängige und bedarfsorientierte Steuerung aller Signalanlagen ist vorgesehen. |
| 3.8 | | Die Zahl der Stellplätze wird auch vom Auditor als relativ knapp angesehen. Nach Auskunft der Verwaltung sollen hierfür verstärkt Flächen im Fehrle-Park und nördlich der Bahnlinie genutzt werden. Eine mögliche missbräuchliche Nutzung der Seitenräume sollte im Zuge der weiteren Planung in jedem Fall kritisch betrachtet werden (Poller?). Hinweis: Bei einer Fahrstreifenbreite von 4,25 m muss auch damit gerechnet werden, dass trotz Abpollerung kurz am Fahrbahnrand angehalten wird. | Die Ausweisung von Ausweichparkplätzen wird bestätigt. Die Abgrenzung der Seitenräume z.B. durch Poller ist vorgesehen. |
| 3.9 | | Busspur zwischen ZOB und Boulevard. Die Projektgruppe bringt als zusätzlichen Aspekt die fehlende Trennung zwischen Bus- und Individualverkehr in die Diskussion ein. | s. Abschnitt 1.2 (Variante 3) |
| 3.10 | | Überlandbusse: Der Standplatz vor der Post steht künftig nicht mehr zu Verfügung. In Abstimmung mit den Busunternehmen lassen sich sicherlich Ersatzflächen im Bereich des ZOB oder nördlich der Bahnlinie ausweisen. | Nach Auskunft der Verwaltung im Bereich Nepperbergstraße vorgesehen. |

Zusammenfassung:

Die in der Diskussion vereinbarten Änderungen umfassen im Wesentlichen geringfügige Achs- und Gradientenanpassungen, die sich in der Massenberechnung zur Ausschreibung nur marginal, z.B. durch Verschiebungen zwischen einzelnen Positionen, auswirken werden.

Mit den derzeit vorliegenden Plänen wird die Bauaufgabe eindeutig und erschöpfend beschrieben, so dass den Bietern in Verbindung mit der Baubeschreibung und den sonstigen Unterlagen die für die Kalkulation erforderlichen Angaben zur Verfügung gestellt werden können.

Ein wesentlicher, auch kostenrelevanter Aspekt dieser komplexen Baumaßnahme ist die Berücksichtigung von zusätzlichen Randbedingungen, wie z.B. das Bauen unter Verkehr und die Koordination der beteiligten Leitungsträger. Von der Verwaltung wurde zugesagt, die entsprechenden Unterlagen (Leitungspläne, detailliertes Bauablaufkonzept) den Ausschreibungsunterlagen beizufügen. Es wird empfohlen, neben dem Endtermin auch die wesentlichen Zwischentermine (Übergang zwischen den einzelnen Bauphasen) vertraglich festzuschreiben, um die Abhängigkeiten mit den übrigen Baumaßnahmen für die LGS unter Berücksichtigung des engen Rahmenterminplanes wirksam steuern zu können.

Aus Sicht des Auditors kann die Ausschreibung deshalb auf Grundlage der vorliegenden Planunterlagen veröffentlicht werden. Diese sind für die Bewerbungsphase als „Ausschreibungsplan - nicht zur Ausführung freigegeben“ zu kennzeichnen. Die vereinbarten Änderungen sollten jedoch bis zu den Bietergesprächen eingearbeitet werden, um noch vor Auftragsvergabe eventuelle Rückfragen über den genauen Leistungsumfang beantworten zu können.

Einzelne bautechnische Details, wie z.B. die Ausbildung von Rinnenplatten und Sickergräben, werden vor der Ausschreibung abgestimmt und in die jeweiligen Regelquerschnitte eingearbeitet, um Widersprüche zwischen Leistungsbeschreibung und zeichnerischer Darstellung zu vermeiden.

Aufgestellt: Urbach, den 5. November 2010



ppa. Kuhn