

Gemeinderat

- Öffentlich am 08.02.2012

Tagesordnungspunkt: 2

Sitzungsvorlage 026/12

Technische Dienste, Tiefbau
Horst Hölz

Erfasst am: 01.02.2012

Innerörtliche Entlastungsstraße – Verkehrskonzeption

- Vergleich Prognose – Status quo (Zwischenstand Dezember 2011)
- Lichtsignalanlagen Wangener Straße und Martin-Luther-Straße
- Zukünftige Verkehrsführung nach Fertigstellung der Gesamtbaumaßnahme

Beschlussvorschlag:

Um Beratung und Beschlussfassung wird gebeten.

Anlagen:

1. – 3. Knotenpunktbelastungen
4. Beschreibung der Planungsfälle (Auszug aus Verkehrsentwicklungsplan)
5. Verkehrsmengen (Auszug aus Verkehrsentwicklungsplan)

1. Sachlage

In der Sitzung sollen verschiedene Punkte bezüglich der Umsetzung des Verkehrskonzeptes geklärt werden.

1.1 Vergleich Prognose – Status quo

Einen wichtigen Aspekt stellen zunächst die Verkehrsmengen dar. Die Stadtverwaltung hat im Oktober eine Verkehrszählung durchgeführt. Die erhobenen Daten lassen trotz der Umleitungen verschiedene interessante Rückschlüsse über die Entwicklung der zukünftigen Verkehrsströme an den Knotenpunkten zu.

Die Gesamtbelastungen der Knotenpunkte liegen im Verhältnis zur Prognose 2020 beim Knotenpunkt Ravensburger Straße/ Bahntrasse bei ca. 94 %, beim Knotenpunkt Lindauer Straße/ Wangener Straße bei ca. 87 % sowie beim Knotenpunkt Lindauer Straße/ Martin-Luther-Straße bei 74 %. Die Zusammenstellung der Daten wurde der Sitzungsvorlage beigelegt (**Anlagen 1 bis 3**). Bei der Betrachtung der einzelnen Querschnitte treten teilweise starke Abweichungen auf, die darauf zurückzuführen sind, dass das Gesamtsystem noch nicht fertiggestellt ist.

1.2 Lichtsignalanlagen Wangener Straße und Martin-Luther-Straße

LSA Lindauer Straße/ Martin-Luther-Straße: Inzwischen wurde ein voll verkehrsabhängiges Programm installiert, das insgesamt einen reibungsloseren Verkehrsablauf, speziell in den Schwachlastzeiten, gewährleistet. Dabei werden die Verkehrsströme ausschließlich durch Anforderung geregelt. Details zu der LSA erläutert Herr Bindert.

LSA Lindauer Straße/ Wangener Straße: Die Kreuzung wird bezüglich der Fußgänger und Radfahrer als relativ gefährlich eingeschätzt, weshalb immer wieder Kritik gegenüber der Verwaltung geäußert wird. Eine Einschaltung der Lichtsignalanlage kann jedoch auch von Herrn Schröder nicht befürwortet werden.

Herr Bindert wird anhand einer Simulation aufzeigen, dass eine Einschaltung der Ampelanlage nicht funktionieren kann, da unter anderem der Anteil des in die Stadt fahrenden Verkehrs viel zu hoch ist. Die Grundlage für die Simulation sind die Prognosewerte, die auf Grund der Verkehrszählungen an der Anlage (Messung über Detektoren) leicht modifiziert wurden.

Die Ampelanlage sollte nach Auffassung der Fachplaner und der Verwaltung bis zur endgültigen Fertigstellung der Baumaßnahmen in der Wangener Straße, Bachstraße und Bahnhofstraße ausgeschaltet bleiben.

1.3 Zukünftige Verkehrsführung nach Fertigstellung der Gesamtbaumaßnahme

Letztlich gilt es das Gesamtkonzept noch einmal ins Gedächtnis zu rufen, da mit der Fertigstellung der Gesamtmaßnahme im August 2012 deutliche Änderungen im Straßennetz von Tettnang zu spüren sein werden.

Bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes im Jahr 2007 wurden verschiedene Planungsfälle untersucht. Eine genaue Beschreibung der Planungsfälle kann dem Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan (**siehe Anlage 4**) entnom-

men werden. Der aktuell maßgebliche Fall ist der Planungsfall 2, der vom Bau der Bahntrassenverbindung sowie von der Martin-Luther-Straße im Zwei-Richtungsverkehr ausgeht. Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, den Ost-West-Verkehr auf die Achse Martin-Luther-Straße, Lindauer Straße und Wangener Straße sowie den Nord-Süd-Verkehr auf die Achse Bachstraße, Bahnhofstraße zu verlagern, um so die Kernstadt (Bärenplatz, Karlstraße etc.) deutlich zu entlasten. Einen Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan (**siehe Anlage 5**) zeigt die zu erwartenden Verkehrsmengen für den Planungsfall 2. Die Prognose für den Bärenplatz geht von einer Reduzierung der Verkehrsmengen von 12.900 Kfz/24 h auf 6050 Kfz/24 h aus, die Karlstraße von 7.150 Kfz/24 h auf 3.600 Kfz/24 h. Nur so lässt sich unter anderem die Innenstadt im Bereich der Karlstraße bezüglich einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität weiter entwickeln. Über den baldigen Neubau der Karlstraße sollte deshalb nachgedacht werden.

Von Wichtigkeit wäre nach dem Bauende die Einführung einer 20 km – Zone für den Kernstadtbereich.

Herr Schröder (BS-Ingenieure) sowie Herr Thomas und Herr Bindert (Büro Thomas und Partner) als Fachplaner für Lichtsignalanlagen werden in der Sitzung anwesend sein.