# Bürgermeisteramt Dettingen unter Teck

Sitzungsvorlage Nummer: 034/2023

Bearbeiter: Neubauer / Hack

TOP: 2 ö

**Gemeinderat** Sitzung am 24.04.2023 öffentlich

## Ausbau der Knotenpunkte auf der B465 Stellungnahme der Gemeinde zur Voruntersuchung

Anlage 1 - Vorstellung der Varianten

Anlage 2 - Erläuterungsbericht

Anlage 3 - Übersichtslageplan

Anlage 4 - Knotenpunkt 1 (Querspange Rewe, Rossmann)

Anlage 5 - Knotenpunkt 2 (K 1250 nach Nabern)

Anlage 6 - Knotenpunkt 3 (Teckstraße)

Anlage 7 - Kostenschätzung - auszugsweise

Anlage 8.1 - Verkehrsuntersuchung Mai 2020 - nur digital

Anlage 8.2 - Alternative Führung

Anlage 8.3 - Leistungsfähigkeitsüberprüfung Kreisverkehrsplatz Albert-Schüle-Weg - nur digital

## I. Antrag

- 1. Der Gemeinderat begrüßt die Überlegungen des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Ausbau der drei Knotenpunkte auf der B 465.
- 2. Der Gemeinderat stimmt der Stellungnahme der Gemeinde zur Voruntersuchung zum Ausbau der drei Knotenpunkte auf der B 465 gemäß den Ausführungen in dieser Sitzungsvorlage zu.

## II. Begründung

Bereits seit über 20 Jahren fordert die Gemeinde den Ausbau der Knotenpunkte auf der B 465. Im Februar 2019 sicherte das Regierungspräsidium Stuttgart im Rahmen eines Termins der Gemeindeverwaltung zu, dass neue Verkehrsuntersuchungen durchgeführt werden, auf deren Grundlage dann ein Verkehrskonzept mit wirksamen Maßnahmen erstellt und umgesetzt werden soll. Am 25.05.2020 wurden im Gemeinderat erste Ergebnisse vorgestellt; siehe Sitzungsvorlage 043/2020 ö. Auf Grundlage einer Verkehrszählung im Mai 2019 wurden mehrere Varianten erarbeitet, wobei sich nur eine Variante als sinnvoll herausgestellt hat.

Am 07.02.2023 wurde nun vom Regierungspräsidium Stuttgart eine konkrete Voruntersuchung auf Basis der Vorzugsvariante der Gemeinde per eMail zur Stellungnahme zugesendet. Am 07.03.2023 fand hierzu ein erster Besprechungstermin der Gemeindeverwaltung mit Vertretern des Regierungspräsidiums Stuttgart statt.

Die Voruntersuchung ist als **Anlagen 1** bis **8.3** beigefügt – im Einzelnen darf auf diese verwiesen werden. Bitte beachten Sie: die Anlagen 8.1 und 8.3 sind der Sitzungsvorlage nur digital beigefügt. Die Voruntersuchung sieht die Beschleunigung aller drei Knotenpunkte und somit durchgängig vier Spuren zwischen der Querspange und der Teckstraße vor. Im Bereich des Ausbaus liegt die Unterführung. Im Zuge der Maßnahme ist bisher lediglich im östlichen Bereich eine Verlängerung der Unterführung in Folge der zusätzlichen Fahrspuren vorgesehen. Die Bedeutung macht allerdings eine grundsätzliche Betrachtung zum Ausbauzustand, zur Barrierefreiheit, zur Trennung der Verkehre (Fuß- und Radfahrer) notwendig. Im Zuge dieser Maßnahme besteht die einmalige Möglichkeit, eine sichere und zukunftsfähige Lösung für die Unterführung zu finden.

Von der Gemeinde ist nun eine konkrete Stellungnahme hierzu bis Ende April 2023 abzugeben. Zur Stellungnahme werden folgende Punkte, unterteilt nach Knotenpunkten, empfohlen:

A. Knotenpunkt 1 – Anlage 4 B 465 / Einfahrt Querspange Kirchheimer Straße (Rossmann/REWE) Weitere Fahrspur nach Abbiegen von der B 465 auf die "Querspange - Kircheimer Straße"



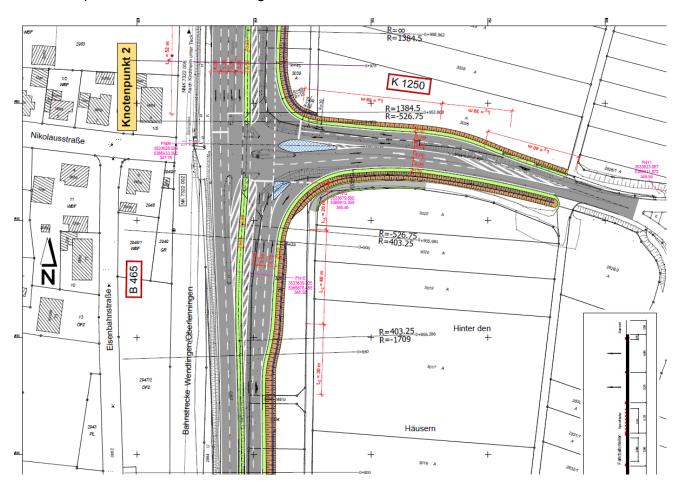
### Vorschlag Text Stellungnahme

Durch einen Rückbau der bestehenden nördlichen Infobucht – direkt angrenzend an die Kirchheimer Straße (Flurstück-Nr. 2971/3) – könnte eine weitere vollständige Fahrspur die unsignalisierte Zufahrtssituation an der Einmündung von der Querspange zur Kirchheimer Straße deutlich verbessern. Damit würde hier für den links- und für den rechtseinbiegenden Verkehr jeweils ein eigener Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Von einem unmittelbar positiven Effekt auf die Verkehrssituation am Knotenpunkt mit der B 465 ist an dieser Stelle zwar nicht zwingend auszugehen, da die von Norden und Süden kommenden Abbiegeverkehre in der Rangfolge eindeutig geklärt und von den Verkehrsmengen nicht allzu hoch sind. Die Verdoppelung der Aufstellfläche auf der Querspange (durch den zusätzlichen Fahrstreifen) zur Kirchheimer Straße kann jedoch die Wahrscheinlichkeit einer Überstauung (Rückstau) auf die B 465 reduzieren. Das notwendige Grundstück (Flurstücke Nr. 2971/4 und Nr. 2971/5) steht im Eigentum der Gemeinde.

Wir bitten, im weiteren Verfahren bzw. in der weiteren Planung diese zusätzliche Maßnahme zu berücksichtigen. Dabei sind die Zuständigkeiten bzw. (Kosten-)Verantwortlichkeiten im Rahmen der weiteren Abstimmungen zwischen dem Bund, der Gemeinde und gegebenenfalls der Deutschen Bahn noch festzulegen.

## B. Knotenpunkt 2/Abbiegung auf K 1250 nach Nabern – Anlage 5

Der Knotenpunkt 2 wird funktionsbezogen betrachtet.



# 1. Rechtsabbiegespur B 465 von Süden kommend in Richtung Nabern auf die Kreisstraße 1250

### **Vorschlag Text Stellungnahme**

Die Länge der geplanten Rechtsabbiegespur auf der B 465 von Süden in Richtung Nabern ist in der derzeitigen Planung als Mindestausführung zwar nach RAL-Standard eingezeichnet, unserer Ansicht nach aber deutlich zu kurz bemessen. Um künftig sicherzustellen, dass der Verkehr auch bei Rück-

stau an dieser Stelle beschleunigt abfließt, müsste die Abbiegespur deutlich länger ausgebildet werden. Nur so wird auch ein attraktives Angebot dafür geschaffen, dass der aktuell bestehende und für unseren Ortsteil Guckenrain sehr belastende "Schleichverkehr" wieder auf die B 465 verlagert wird.

Wir fordern daher, dass die Abbiegespur deutlich verlängert wird.

# 2. Rechtsabbieger von der Kreisstraße 1250 von Kirchheim-Nabern kommend auf die B 465 (Richtung Anschlussstellen BAB 8)

### **Vorschlag Text Stellungnahme**

Laut den uns übermittelten Planunterlagen ist beabsichtigt, das Einbiegen von der K 1250 in die B 465 nunmehr erstmals voll zu signalisieren. Eine Beeinflussung des Kreisverkehrs wäre in der Folge dadurch nicht auszuschließen. Entsprechend den Ausführungen in der Verkehrsuntersuchung vom Mai 2020 konnte daher bisher von einem weiterhin unsignalisierten Rechtsabbieger ausgegangen werden, der über einen separaten Einfädelungsstreifen das Auffahren auf die B 465 ermöglicht. Auf die Bestandssituation darf verwiesen werden. Bisher funktioniert das sehr gut ohne Ampelanlage und der Verkehr fließt hervorragend ab.

Hier fordern wir, die Rechtsabbiegespur weiterhin als Freiläufer ohne Ampel auszuführen.

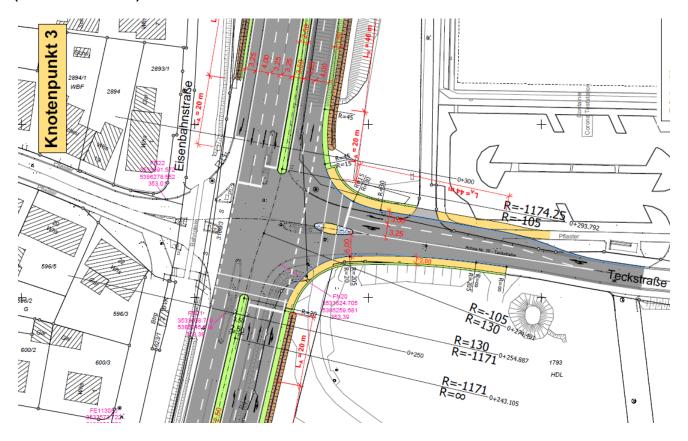
### 3. Verflechtungsbereich zwischen B 465 und Kreisverkehr Albert-Schüle-Weg/K 1250

### **Vorschlag Text Stellungnahme**

Aus den Plänen wird ersichtlich, dass die Verflechtungslänge zwischen Knotenpunkt 2 und dem Kreisverkehrsplatz Albert-Schüle-Weg lediglich ca. 75 m beträgt. In der Verkehrsuntersuchung aus 2020, welche Bestandteil der Voruntersuchung ist, wurde mit einer notwendigen Freigabezeit (tF) der Linksabbiegespuren von ca. 40 s gerechnet. Entsprechend der Vorgaben der RiLSA [FGSV 2010] beträgt "die Mindestlänge I der in der Knoten-punktausfahrt mit unveränderter Anzahl weiterzuführender Fahrstreifen" näherungsweise I=3\*tF=120~m (vgl. Verkehrsuntersuchung S. 38). In Teilen der Planerschaft ist die Faustregel auch mit I=2,5\*tF gebräuchlich, was zu einer notwendigen Verflechtungslänge von ca. 100 m führt.

Aus unserer Sicht ist die gewählte Verflechtungslänge daher zu kurz bemessen und sollte weiter in Richtung bestehender Kreisverkehrsanlage verlängert werden.

# C. Knotenpunkt 3 – Anlage 6 Abbiegen von der B 465 kommend auf die östliche Teckstraße / Fußgängerampel Teckstraße (östlich der B 465)



### **Vorschlag Text Stellungnahme**

Die angedachten Ausbaumaßnahmen für diesen Knotenpunkt finden unsere Zustimmung. Allerdings kann unseres Erachtens auf die neu geplante Fußgängerampel / Querung Teckstraße (östlich der B 465) ersatzlos verzichtet werden. Die Lage dort entspricht nicht den Laufwegen von Fußgängern und wird an dieser Stelle nicht benötigt. Es sind auch keine Siedlungsbereiche geplant, die eine solche Fußgängerverbindung künftig erforderlich machen würden. Insofern würde der Betrieb einer zusätzlichen Ampelanlage dort nur zu einer Verzögerung der Verkehrsflüsse führen.

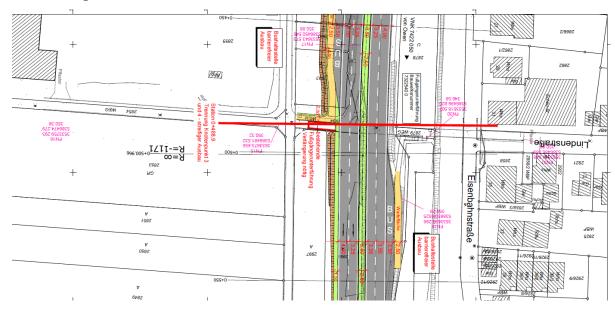
#### D. Lärmschutz

### **Vorschlag Text Stellungnahme**

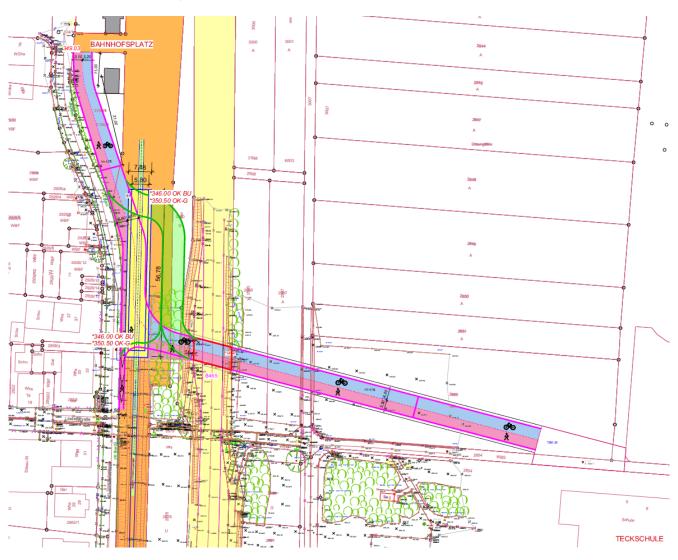
Die Frage notwendiger Lärmschutzmaßnahmen muss in der weiteren Planung ausführlich untersucht und gelöst werden. Im Jahr 2015 wurde ein lärmoptimierter Splittmastixasphalt (SMA LA) im Rahmen der Asphalterneuerung auf der B 465 eingebaut.

Wir fordern daher, dass nun im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen wiederum ein solcher lärmoptimierter Asphalt nach dem Stand der Technik eingebaut wird. Dieser könnte möglicherweise dazu beitragen, aufwendige bauliche Lärmschutzmaßnahmen zu minimieren.

# E. Unterführung unter der B 465 sowie der Bahnanlage "Teckbahn" - Teckstraße / Rauberweg



### Studie Ausbau Unterführung:



### **Vorschlag Text Stellungnahme**

Durch die Verbreiterung der Bundesstraße (weitere Fahrspuren) muss auch die bestehende Unterführung nach Osten verlängert werden. Bisher sieht die Planung lediglich eine Verlängerung des bestehenden Bauwerks vor. Die Unterführung aus den 1960er-Jahren entspricht in keinster Weise den heutigen Anforderungen und technischen Regelwerken. Die Fahrbahnbreite von lediglich drei Metern lässt keine Trennung der Verkehre (Fußgänger / Radfahrer) zu. Täglich kommt es hierbei zu sehr gefährlichen Situationen. Auch die starke Rampenneigung macht eine Nutzung für Menschen mit Gehbeeinträchtigung nahezu unmöglich. Bei der Unterführung handelt es sich um den Hauptverbindungsweg zwischen der Ortsmitte und unserem Ortsteil Guckenrain. Dabei ist die Unterführung auch offizieller Schulweg sowie Verbindung zu unserem Schul- und Sportgebiet Untere Wiesen. Im Schulund Sportgebiet befinden sich neben Ganztagsgrund-schule, Kindertagesstätte, Festhalle, Sporthalle, Hallenbad auch ein Pflegeheim sowie ein Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum des Landkreises (SBBZ - Verbundschule Dettingen). Im aktuellen Kreis-Radwegeplan ist diese Unterführung bereits als kreisbedeutende Hauptradwegeverbindung (auch touristisch) enthalten und wird sogar im neuen Entwurf (Mitte 2023) dringend zum Ausbau mit einer Mindestbreite von 6,00 m empfohlen. Dabei dient eine neue barrierefreie Unterführung auch der direkten Anbindung an die Schiene beim Bahnhof Dettingen (Folgemaßnahme).

Wir fordern daher, dass im Zuge der Maßnahme die Unterführung zukunftsfähig ertüchtigt wird. Dabei sehen wir für eine sichere und gefahrenfreie Trennung von Fuß- und Radverkehr die Notwendigkeit, dass diese auf Grundlage der Maßgabe des Landkreises mindestens auf eine lichte Breite von 6,00 m auf der gesamten Länge und mit einem barrierefreien Aufgang (als direkte Verbindung zum Dettinger Bahnhof) ausgebaut wird. Zur besseren Verdeutlichung haben wir Ihnen darüber eine erste Skizze beigefügt.

Hierzu sind gemeinsame weiterführende Planungen sowie Abstimmungen zur Kostenteilung und Finanzierung (Förderungen von Bund/Bahn/Land, ÖPNV-Zuwendungsprogramme usw.) notwendig. Auch muss baldmöglichst hierzu die Deutsche Bahn als weitere Betroffene hinzugezogen werden. Ein gemeinsames Verfahren mit allen Beteiligten wäre dabei anzustreben. Unsere Bereitschaft dazu wird ausdrücklich signalisiert.

### Anbindung Rauberweg und Feldweg östlich der Unterführung

Durch die notwendige Verlängerung der Unterführung nach Osten muss der östlich weiterführende Fuß- und Radweg (Rauberweg) und der Feldweg in Nord-/Südrichtung neu angebunden werden. Auch dazu braucht es dringend Abstimmungsgespräche.

Die Verwaltung wird die Planung sowie die Empfehlungen für die Stellungnahme der Gemeinde in der Sitzung vorstellen.

### III. Kosten / Finanzierung

Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinde können noch nicht beurteilt werden. Für das Projekt sind im Haushaltsplan 2023 für das laufende Haushaltsjahr Mittel mit 275.000 € veranschlagt. Dadurch ist gewährleistet das durch die Gemeinde weitere Untersuchungen/Planungen usw. beauftragt werden können. Die Voruntersuchung des Regierungspräsidiums Stuttgart sieht in der **Anlage 7** einen Kostenanteil der Gemeinde von **225.000** € vor; ohne Ausbau/Neubau der Unterführung sowie ohne die weitere Abbiegespur auf der Querspange. Ein Ausbau/Neubau der Unterführung wird einen hohen Millionenbetrag auslösen. In Abhängigkeit zur weiteren Planung sind die genaue Kostenträgerschaft der einzelnen Maßnahmen, insbesondere für den Ausbau/Neubau der Unterführung, sowie die möglichen Fördermittel von Bund und Land zu klären.

### IV. Klimarelevanz

Einschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz:

positiv	neutral	negativ
		X

Einerseits entstehen durch den Straßenbau erhebliche Treibhausgasemissionen und zusätzlich versiegelte Flächen verstärken die Klimawandelereignisse im Ort. Auf der anderen Seite werden etwas weniger Klimagase emittiert, weil sich der Stau an den Knotenpunkten verkürzt.

Wenn nun zukünftig nur noch emissionsfreie Fahrzeuge auf der Straße fahren, erübrigt sich der klimatologische Vorteil einer Vebesserung der Verkehrsqualität.

Zusammengefasst können die positiven Effekte des Ausbaus der B465 die negativen Auswirkungen auf das Klima nicht aufwiegen.

Darüber hinaus hat das Projekt aber auch weitere Auswirkungen auf Aspekte der Nachhaltigkeit. Der Fuß- und Radverkehr profitiert von häufigeren Freigabemöglichkeiten, kürzeren Wartezeiten sowie von Synergieeffekten bezüglich der neuen Unterführung. Die Beschleunigung des Verkehrsflusses sorgt dafür, dass der Schleichverkehr durch den Ort geringer wird. Dadurch sinken dort Schadstoffemissionen, die Lärmbelastung wird geringer und die Verkehrssicherheit steigt.

Vorlage behandelt / Vorgang				
lm	Am	TOP	Vorlage Nr.	
Gemeinderat	26.06.2017	4 ö	089/2017	
Gemeinderat	14.01.2019	4 ö	007/2019	
Gemeinderat	25.05.2020	1 ö	043/2020	
Gemeinderat	24.04.2023	2 ö	034/2023	