PLANUNGSGRUPPE KÖLZ GMBH
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR

STADT
BALINGEN

NORDWESTUMFAHRUNG BALINGEN-WEILSTETTTEN

ERGÄNZENDE STELLUNGNAHME ZU POTENZIELLEN ANZUGSEFFEKTEN UND DER VERKEHRLICHEN WIRKSAMKEIT DER GEPLATEN NORDWESTUMFAHRUNG

1.
AUSGANGSSITUATION

Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Balingen wurden die verkehrlich-städtebaulichen Auswirkungen der geplanten Nordwestumfahrung Weilstetten überprüft. Dabei wurde auch die zwischenzeitlich erfolgte Ertüchtigung der B 463 sowie der geplante Ausbau der Hurdnagelstraße in Frommern mit Vollanschluss an die B 463 prognostisch berücksichtigt.

Im Ergebnis der Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass die geplante Nordwestumfahrung Weilstetten wesentlich dazu beiträgt, dass der stark belastete innerörtliche Knotenpunkt Rottweiler Straße / Tieringer Straße (L 442 / L 440) spürbar entlastet werden kann und gleichzeitig damit die Voraussetzung geschaffen wird, siedlungsstrukturelle Flächenpotenziale sinnvoll an das Hauptverkehrsnetz anzubinden.

Vor dem Hintergrund der Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen wurden von der Planungsgruppe Kölz in 2016 ergänzende Verkehrserhebungen durchgeführt, so dass für das laufende Bebauungsplanverfahren eine aktuelle Verkehrsdatenbasis vorliegt.

Dabei hat sich gezeigt, dass die im Rahmen des bisherigen Bebauungsplanverfahrens verwendete und bereits fortgeschriebenen Verkehrsdatenbasis tendenziell eher etwas zu hoch liegt und daher keine Notwendigkeit zur Überarbeitung der Verkehrsprognose 2030 und der schalltechnischen Untersuchung besteht.

Da im Rahmen der Aufstellung eines Luftreinhalteplans für Balingen u. a. auch Maßnahmen im Zuge der B 27-Ortsdurchfahrt des Stadtteils Endingen diskutiert werden, wurde die Planungsgruppe Kölz aufgefordert, zu den verkehrlichen Konsequenzen und möglichen Verlagerungseffekten auf die geplante Nordwestumfahrung in Weilstetten Stellung zu nehmen.

2.
STELLUNGNAHME

Da die Planungsgruppe Kölz die Untersuchungen von Maßnahmen im Rahmen der Aufstellung eines Luftreinhalteplans für Balingen durch die IVU Umwelt GmbH, Freiburg planerisch begleitet hat, können differenzierte Aussagen zu den verkehrlichen Konsequenzen eventueller verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt B 27-Endingen gemacht werden.

Folgende Maßnahmen wurden hinsichtlich der Machbarkeit und der verkehrlichen Konsequenzen vertiefend überprüft und aus verkehrsplanerischer Sicht bewertet:

2.1
Pförtnerung B 27-Endingen

Das Ziel einer so genannten Pförtnerung ist darin zu sehen, dass die Stausituation in der unmittelbaren Ortslage von Endingen aufgelöst und der Verkehrsfluss innerorts möglichst gleichmäßig und homogen gestaltet werden kann.

Die Untersuchung der verkehrlichen Konsequenzen dieser Maßnahme hat gezeigt, dass bei einer Pförtnerung der Verkehre sowohl aus Richtung B 27 – Dotternhausen als auch aus Richtung K 7136 / Rosswangen Verkehrsverlagerungen in einer Größenordnung von ca. 600 Pkw-Einheiten pro Regelwerktag in Fahrtrichtung Weilstetten zu erwarten sind. Dabei wurde berücksichtigt, dass sich eine Pförtnerung auf die Hauptverkehrszeiten Früh und Abends im Zeitbereich 06.45–08.30 Uhr bzw. 15.30–18.30 Uhr beschränkt.

Ebenfalls wurde festgestellt, dass eine Pförtnerung aus Fahrtrichtung Balingen aufgrund der Nähe des Südknotens B 27 / Auf Stetten / B 463 nicht erfolgen kann.

Im Ergebnis der Überprüfung der verkehrlichen Konsequenzen einer Pförtnerung der Verkehre aus Richtung B 27 – Dotternhausen kann daher der Schluss gezogen werden, dass entsprechende Ausweichverkehre in Richtung Weilstetten zu erwarten sind und dass die Chancen und die Risiken einer Pförtnerung der Verkehre eher kritisch eingestuft werden und aus verkehrsplanerischer Sicht zu hinterfragen sind.

2.2
Tempolimit 30 km/h B 27 – Endingen

Als weitere Maßnahme wurde die Einführung eines Tempolimits in der Ortsdurchfahrt Endingen auf 30 km/h überprüft.

Aus verkehrskonzeptioneller Sicht konnte festgestellt werden, dass eine Tempolimitierung auf 30 km/h vor allem während den geringer belasteten Verkehrszeiten zu einem gleichmäßigeren Verkehrsablauf in der B 27-Ortsdurchfahrt in Endingen beitragen kann.

Unter der Berücksichtigung der Tatsache, dass die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit aufgrund der Beeinflussung der Verkehrsabläufe in der OD Endingen durch den hohen Schwerverkehrsanteil und die Überlastung des Verkehrssystems zu den Hauptverkehrszeiten geringer ist als die zulässige Höchstgeschwindigkeit, konnten die Reisezeitverluste differenziert nach Fahrtrichtungen und Verkehrszeiten überschlägig abgeschätzt werden (Reisezeitverlust 50 km/h zu 30 km/h):

– B 27 Fahrtrichtung Balingen
  - ○ bei geringer Verkehrsbelastung ca. 29 Sek. Verlustzeit pro Fahrzeug
  - ○ während Hauptverkehrszeiten ca. 22 Sek. Verlustzeit pro Fahrzeug

– B 27 Fahrtrichtung Dotternhausen
  - ○ bei geringer Verkehrsbelastung ca. 37 Sek. Verlustzeit pro Fahrzeug
  - ○ während Hauptverkehrszeiten ca. 30 Sek. Verlustzeit pro Fahrzeug

Vor dem Hintergrund der Umwegigkeit der Strecke aus/in Richtung Dotternhausen über eine Nordwestumfahrung Weilstetten führen die insgesamt geringen Reisezeitverluste bei einer Tempolimitierung in der B 27 – Endingen auf 30 km/h zu keinen relevanten Verkehrsverlagerungen im örtlichen / überörtlichen Verkehrsnetz.

2.3 Schlussfolgerungen

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Überprüfung der verkehrlichen Konsequenzen von Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Balingen-Endingen je nach Szenario unterschiedliche Auswirkungen auf das örtliche / überörtliche Verkehrsnetz im Bereich Weilstetten erwarten lässt. Im Rahmen der Beurteilung der Maßnahmen wurde dabei bereits angenommen, dass die Nordwestumfahrung Weilstetten Bestandteil des künftigen Verkehrssystems sein soll und die bestehende Querverbindung zwischen der B 27 und B 463 entsprechend ihrer verkehrlichen Funktion ertüchtigt und verkehrssicher ausgestaltet wird.

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass die im Rahmen der Luftreinhalteplanung erörterten Maßnahmen im Zuge der B 27 – Endingen im Nachtzeitraum (22.00–06.00 Uhr) völlig unproblematisch einzustufen sind, da für diesen Zeitraum ohnehin bereits ein Tempolimit 30 km/h gilt und eine "Pförtnerung" ohnehin nur während den Hauptverkehrszeiten tagsüber aktiv wäre.

Im Tageszeitbereich 06.00–22.00 Uhr ist dagegen bei einer "Pförtnerung" mit Ausweichverkehren über die Nordwestumfahrung Weilstetten in einer Größenordnung von rund 600 Pkw-Einheiten (Regelwerktag) auszugehen.

Eine Tempolimitierung auf 30 km/h in der B 27 – Endingen führt auch im Tageszeitraum 06.00–22.00 Uhr zu keinen relevanten Verkehrsverlagerungen, da hier die Reisezeitverluste durch Tempo 30 im Verhältnis zum Umweg über die Nordwestumfahrung Weilstetten untergeordnet sind.

Abschließend wird an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass die aktuelle Verkehrsdatenbasis 2016 gezeigt hat, dass es keine Notwendigkeit zur Überarbeitung der Verkehrsprognose 2030 für die Nordwestumfahrung Weilstetten gibt und die der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde liegende Verkehrsdatenbasis tendenziell eher etwas zu hoch ist und damit auf der prognostisch sicheren Seite liegt.

Ludwigsburg, 15. Juli 2016

Weber

Dipl.-Ing. (FH) A. Weber