

	Regierungspräsidium	Landratsamt	Polizei	Stellungnahme SI/ Stadt
Ortseingang	Die Variante 1 sehen wir als ungeeignet an. Eine lichte Durchfahrtsbreite von 5,50 m sollte auch nicht bereichsweise ohne vorhandene Zwangspunkte unterschritten werden.	Anzumerken ist, dass im Ortseingangsbereich bereits vorausgesetzt wird, dass dem Gelenkbus kein mehrspuriger Verkehrsteilnehmer begegnet. Zu empfehlen ist hier eine Entschärfung der Kurvenradien, so dass ein Gelenkbus diesen Bereich ohne Nutzen der Gegenfahrspur passieren kann.	Die Verschwenkung ortseinwärts ist schon sehr deutlich. Eher ungewöhnlich ist die Verschwenkung nach links in Richtung des Gegenverkehrs. Üblich ist eine Richtungsänderung nach außen. In der RAST 06 sind bei den Grundformen stets Mittelinseln vorgesehen. Die Geometrie der Verschwenkung sollte von der Straßenbauverwaltung genau geprüft werden. Im vorliegenden Entwurf kann der ortsauswärts fahrende die „Ideallinie“ nehmen und die Verschwenkung schneiden. Bei den Pflanzbeeten ist darauf zu achten, dass die Sicht für Fahrzeuge die aus Grundstückseinfahrten kommen nicht beeinträchtigt wird. Die Straßenbreite zwischen den Pflasterbelägen beträgt noch 4,74 m. Das ist punktuell schon sehr knapp.	- Kurvenradien werden im Zuge der weiteren Planung angepasst - Installation von Mittelinsel aufgrund der Platzverhältnisse schwierig. - Verschwenkrichtung ergibt sich aus Grundstücks- und Einfahrtsituation Anlieger. - Pflanzbeete nur mit Hochstämmen und Wiese, bzw. niederen Stauden, so dass Blickbeziehungen nicht gestört werden. - Verengung am "Übergang" für Radfahrer und Fußgänger entspricht momentan Begegnungsverkehr für PKW und dient wie Verschwenk der Geschwindigkeitsreduzierung im Gefahrenbereich. Es soll sichergestellt werden, dass in diesem Bereich die angegebenen 30km/h eingehalten werden. Verbreiterung auf 5,5m jedoch möglich (Plananlage "Lageplan Ortseingang - Abschnitt 1 Querungshilfe 5,5m").
Bushaltestelle	Die Bushaltestellen sind nach dem Personenbeförderungsgesetz behindertengerecht zu gestalten.	Weiter ist am „Buswendeplatz“ zu berücksichtigen, dass bei einem auf der Hauptstraße haltenden Bus die Sicht gen Osten nahezu versperrt wird und Ausfahrende ohne eine entsprechend Sicht in die Hauptstraße einfahren. Bei den Bus überholenden Fahrzeugen können durch fehlende Sichtbeziehungen Gefahrensituationen entstehen. Bei einer weiteren Beurteilung wären Angaben zur Standzeit des Busses wichtig. Werden hier mehrere Minuten gehalten (Pause etc) oder nur kurzzeitig zum Ein – und Ausstieg der Fahrgäste?	Es sollte darauf geachtet werden, dass die Wendeschleife nicht den Charakter eines großen Platzes bekommt, der zum Parken oder Verweilen verführt. Auch die Bordsteinhöhen sind dort von Bedeutung: Je nach dem gelten andere Vorrang- / Vorfahrtsregeln für den Bus.	- Bushaltestelle wird barrierefrei hergestellt - Wendeschleife wird absolutes Halteverbot eingerichtet - keine längeren Standzeiten, nur Ein- und Aussteigen. - Alternativstandort an Kirche wurde geprüft (siehe Plananlage "Verortung Bushaltestelle Kirche")
Pflasterflächen in Straße	Eventuelle Pflasterflächen innerhalb der L 1212 werden abgelehnt.	Fraglich ist die Bedeutung der schmalen gepflasterten Querung der Hauptstraße im Bereich der Einmündung zur Oberen Ortsstraße. Was soll diese den einzelnen Verkehrsteilnehmern signalisieren? Und viel wichtiger ist die Frage, was der zu Fuß gehende aus der gleichen Ausgestaltung wie dem restlichen Gehweg in diesem Abschnitt ableitet. Suggestiert diese Fläche eine Bevorrechtigung ohne dem tatsächlichen Vorliegend wird die Verkehrssicherheit hierdurch beeinträchtigt.	Auf Höhe Untere Ortsstraße ist ein Pflanzbeet und eine quer zur Fahrbahn angeordnete Pflasterreihe geplant. Das Pflanzbeet steht als Hindernis im Straßenraum und muss entsprechend gesichert werden. Der Pflasterbelag quer zur Straße suggeriert dem Fußgänger einen Vorrang oder Schutzraum den er faktisch nicht hat. Ich halte das für sehr gefährlich, insbesondere für Kinder, die unbedacht auf die Fahrbahn laufen könnten. Auch hier ist ein Pflanzbeet in den Straßenraum hineingebaut, welches gesichert werden muss. Allerdings ist hier die Restbreite mit 5,29 m angegeben. Angepasstes Begegnen ist hier gut möglich.	- Pflasterung im Straßenbereich kann entfallen. Durch Pflanzbeet ist die mögliche Querungsstelle für Fußgänger und Autofahrer als potentielle Gefahrenstelle ebenfalls erkennbar. Pflanzbeete werden mit Schildern gesichert. (siehe Plananlage "Detail Gehwegquerung")
Farbasphalt	Die Gestaltung mit farbigem Asphalt wird grundsätzlich als kritisch angesehen.	Zur Wahrnehmung etwaiger Fahrbahnmarkierungen auf Farbasphalt wird erwähnt, dass der Kontrast erheblich reduziert wird und bei widrigen Bedingungen teilweise gen Null geht.	Persönlich halte ich nicht viel von gefärbten Asphaltbelägen. Markierungen wird es (mit Ausnahme der Haltestellenbeschriftung) dort keine geben, weshalb das Problem geringen Kontrastes nicht so sehr zum Tragen kommt. Bei der ersten Reparatur oder Aufgrabung gibt es schwarze Flecken.	- farblich gestalteter Bereich des ÖPNV soll Aufmerksamkeit der Autofahrer in dieser Zone erhöhen. Argumentation zu erhöhten Folgekosten bei späteren Reparaturen und optische Unterschiede ist richtig. Farbliche Ausgestaltung (ggf. durch Anstrich) muß abgewogen werden.
Randbefassungen	Die Randbefassung mit einem Drei-Zeiler wird abgelehnt.			- 3-5 Zeiler als Entwässerungsrinne entspricht momentanem Bestand und spiegelt den dörflichen Charakter der Hauptstraße wieder. Ob die Ausführung gemuldet oder als Homburger Kante ausgeführt werden kann wird im weiteren Planungsprozess verfolgt. Die Randbefassung mit Betonbord wird gestalterisch als nicht passend zu den angrenzenden, ländlich geprägten Vorgartenbereichen eingestuft.

aufgestellt:  
 Weilheim an der Teck, den 09.11.2020

SI Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG  
 Stadtplanung und Infrastrukturentwicklung  
 Bahnhofstraße 4  
 73235 Weilheim an der Teck