



**Stadt Weilheim an der Teck**  
**Ortsdurchfahrt Hepsisau**

**Aktennotiz**

**Aktennotiz zur Onlinekonferenz vom 12.01.2021 10.00 Uhr**

Teilnehmer:	Herr BM Züfle	Stadt Weilheim - Bürgermeister
	Herr Hofmann	Stadt Weilheim - Stadtbaumeister
	Herr Burkhardt	Stadt Weilheim - Leitung Ordnungsamt
	Herr Born	Stadt Weilheim - Tiefbauamt
	Herr Lohrmann	Regierungspräsidium Stuttgart -Baureferat Süd-
	Herr Ludwig	Landratsamt Esslingen -Straßenverkehrsamt-
	Herr Köder	Landratsamt Esslingen -Straßenbauamt-
	Herr Gruß	SI Beratende Ingenieure
	Herr Bernlöhr	SI Beratende Ingenieure

In der Konferenz wurde die vorab zugesandte Vorentwurfsplanung auf Grundlage der eingegangenen Bemerkungen und Anregungen der beteiligten Behörden diskutiert und für die weitere Planung präzisiert. Um Planungssicherheit zu erlangen, wurden bereits jetzt in der Vorentwurfsplanung die unten aufgeführten Punkte im Detail besprochen.

<b>Punkt</b>	<b>Thema</b>	<b>zu erledigen von / bis</b>
1.	<b>Ortseingang</b>  - <b>Verschwenk</b> Bei der im Vorentwurf dargestellten Variante werden Probleme im Bezug auf die Sichtbeziehungen bei der Ausfahrt aus dem Privatgrundstück gesehen. Der Anwohner kann aufgrund der geplanten Pflanzbeete nicht in die Fahrbahn einsehen. Ebenso wird der Verschwenk als zu ausgeprägt mit zu engen Radien angesehen. Bei den im Plan dargestellten Fahrkurven (Gelenkbus) kommt es zu Kollisionen mit dem Gegenverkehr. Jedoch wird der Verschwenk von Seiten der Stadt und der Planer als Mittel zur Geschwindigkeitsreduzierung in seiner Deutlichkeit als nötig erachtet. Die Variante 2 mit den Baumtoren wird daher als nicht zielführend verworfen.  → Es wird vereinbart, dass die Planung in Bezug auf die Baumstandorte angepasst wird. Die Hochstämme werden nach Norden Richtung Feldweg geschoben. Ebenso werden die dargestellten Bäume nur als Hochstämme gepflanzt. Diese werden zusätzlich auf 4m Lichtraumprofil aufgeastet, so dass ein freier Blick unter den Kronen gewährleistet ist. Die Grünflächen werden ohne Geländemodellierungen eben ausgeführt. Die Unterpflanzung ist als Wiese mit einer niedrig wachsenden Saatgutmischung vorgesehen. Der Verschwenk wird auf die Fahrkurven des Gelenkbusses angepasst, d.h. in der Länge gestreckt mit Anpassung der Randradien und ggf. Verbreiterung der Fahrbahn, so dass ein Begegnungsverkehr PKW-Gelenkbus im Verschwenkbereich möglich ist. SI überarbeitet das Detail und passt die Planung an.	



Punkt	Thema	zu erledigen von / bis
-	<p><b>Querung Fußgänger/ Radfahrer</b> Die Querung der Fahrbahn wird mit 4,75m als zu eng erachtet. Ebenso wird die beidseitige Verengung der Fahrbahn vom Ortsausgang kommend bemängelt. Dem Autofahrer muss angezeigt werden, wer im Falle des Begegnungsverkehrs Vorrang hat. Grundsätzlich ist eine Verengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduzierung jedoch sinnvoll und wird von Allen befürwortet. Die Installation einer Mittelinsel ist aus Platzgründen nicht möglich.</p> <p>→ Es wird vereinbart, dass die Verengung auf eine Breite von 5m festgelegt wird. Die Fahrbahnverengung soll dabei, wie in der Vorentwurfsvariante vom 13.11.2020 dargestellt, nur auf der nördlichen Seite erfolgen. Somit müssen die in den Ort einfahrenden Autos auf die neue Situation reagieren und die Geschwindigkeit reduzieren. SI überarbeitet Detail und passt Planung an. Die Sichtfelder sind freizuhalten. Auf eine Erhöhung der Grünfläche und Bepflanzung mittels Blumenwiese ist zu verzichten.</p>	
2.	<p><b>Gehwegverbindung Rathaus, Kirche, Friedhof</b></p> <p>Die Stadt möchte eine gesicherte Fußwegverbindung zwischen den o.g. öffentlichen Einrichtungen realisieren. Ein Gehweg wird von den Beteiligten zur Sicherheit der Fußgänger als sinnvoll erachtet, jedoch verringert dieser deutlich die Restfahrbahnbreite. Die Pflanzbeete zum Schutz der Fußgänger und zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Autofahrer auf die Gefahrensituation werden ebenso befürwortet, <i>bzw. akzeptiert/ toleriert</i>.</p> <p>Zur Ausführung ist die Fahrbahn mittels Einfassungen mit Aufkantung deutlich vom Gehweg abzugrenzen. Die Pflanzbeeteinfassungen sollen nicht im rechten Winkel zur Fahrbahn ausgeführt werden. Auch hier muss dem Autofahrer deutlich angezeigt werden, welche Fahrspur im Bereich der Fahrbahnverengung Vorrang hat. Ebenso müssen die Hindernisse für den Wartepflichtigen erkennbar sein. Zusätzlich soll geprüft werden, ob durch weiteren Grunderwerb die Restfahrbahnbreite auf 5m erhöht werden kann. Stadt und Planer sehen dies kritisch, da die bisherige Fahrbahnbreite das Parken der Anwohner vor den Garagen noch zulässt. SI prüft jedoch möglichen weiteren Grunderwerb. Die Pflanzbeete werden angepasst.</p> <p>Nach Möglichkeit soll der nördl. Gehweg mittels Hochbord von der Fahrbahn abgegrenzt werden.</p>	
3.	<p><b>Bushaltestelle</b></p> <p>Es werden zwei Varianten vorgestellt. Die Variante mit Wartebereich entlang des Baches wird aufgrund der mangelhaften Sichtbeziehungen bei Ausfahrt aus der „Mittleren Ortsstraße“ als ungünstig eingestuft. Bei dieser Variante wird ebenso der farblich gestaltete Belag als kritisch in der Unterhaltung und den Auswirkungen auf des Fahrverhalten (rutschig) gesehen. Die Variante mit Stopp an der Kirche, bzw. dem Backhaus wird daher favorisiert. Die Diskussion über eine mögliche farbliche Gestaltung wird aufgrund</p>	



Punkt	Thema	zu erledigen von / bis
	<p>der Wahl der Verortung im Bereich der Kirche nicht weiter geführt. Es ist nochmals zu prüfen, ob die Anfahrt an den Kappstein aufgrund der vorgelagerten Kurve in dieser Form möglich ist. Ggf. muss die Linienführung etwas angepasst werden. Es ist zu berücksichtigen, dass die Zufahrten zu den rückwärtigen Gebäuden und zum Backhaus trotz Haltestelle möglich sind. Herr Köder regt an, Kontakt mit dem zuständigen Busunternehmen zur Abstimmung der möglichen Bushaltestelle aufzunehmen.</p>	
4.	<b>Sonstiges</b>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Randeinfassungen: Momentaner Bestand ist ein Dreizeiler (teilw. Fünfzeiler) als Entwässerungsrinne. Vorgeschlagen wird wieder ein Dreizeiler, jedoch in der Ausführung als „Homburger Kante“ mit einem hochgestelltem Graniteinzeiler und 2 vorgelagerten, belagsebenen Einzeilern zur Wasserführung. Die Ausführung der Oberfläche soll gesägt und gestockt erfolgen. Das Regierungspräsidium als Baulastträger steht dem Dreizeiler als Randeinfassung aus Kosten- und Unterhaltungsgründen kritisch bis ablehnend gegenüber. Ebenso wird auf eine erhöhte Lärmbelästigung hingewiesen. <i>Hier sind aufgrund Beschwerden nachträgliche Umbaumaßnahmen in eine einheitliche Asphaltfläche nicht auszuschließen.</i> Von Seiten der Stadt und der Planer wird auf den Bestand und den ländlichen Charakter der Durchgangsstraße eingegangen und dieser hervorgehoben. Herr Lohrmann stellt in Aussicht, dass dem Dreizeiler ggf. doch zugestimmt werden kann, eine Möglichkeit wäre, dass die Stadt den Mehraufwand für die Unterhaltung übernimmt. Dies muss jedoch vorab mit der Stadt nochmals kommuniziert und auch erst intern (RP) abgestimmt werden. <i>Es ist zu prüfen, ob in Teilbereichen auf eine Wasserführung in Form einer „Homburger Kante“ verzichtet werden kann.</i> <i>Dem Dreizeiler kann nur zugestimmt werden, wenn die Stadt die Mehrkosten für die bauliche Unterhaltung inklusive der Schäden in den angrenzenden Bereichen übernimmt. Weiter sind die Mehrkosten gegenüber einer Ausführung mit Bordsteinen zur Wasserführung von der Stadt zu tragen.</i></li><li>- Herr Hofmann fragt an, ob zu befürchten ist, dass nach Ausbau der Straße aufgrund der verbesserten Straßenführung die Geschwindigkeit wieder von momentanen 30km/h auf 50km/h erhöht wird. Dies wird von Seiten der Stadt (und der Anwohner) ausdrücklich nicht gewünscht. Herr Ludwig bestätigt, dass durchaus die Möglichkeit besteht, dass die Geschwindigkeit auf 50km/h erhöht wird, dies jedoch erst nach Fertigstellung der Sanierungsarbeiten und Neubeurteilung der Gefahrensituation entschieden wird. Bei der Entscheidung ist die fehlende, gesicherte Fußgängerführung zu berücksichtigen.</li></ul>	




Punkt	Thema	zu erledigen von / bis
-	<p><b>Grunderwerb:</b> Der zur Realisierung der Planung erforderliche Grunderwerb wird von der Stadt getätigt. Teilweise wurden bereits Flächen durch die Stadt aufgekauft. Die weitere Vorgehensweise (Flächentausch Gehweg-Straße, Aufkauf) wird im weiteren Verfahren mit dem Regierungspräsidium vereinbart. Dies betrifft auch die Kostenteilung, den Straßenoberbau betreffend.</p> <p><b>Ortschaftsratsitzung:</b> Die besprochenen Änderungen sollen in der Ortschaftsratsitzung am 08.02.2021 vorgestellt werden. Da die Vorlage bereits 8 Tage vorher versandt werden muss, bittet die Stadt um Bestätigung/ Zustimmung der oben genannten Punkte bis 22.01.2021, so dass bis zum Versand der Unterlagen die besprochenen Punkte in die Vorlage grafisch eingearbeitet werden können.</p>	

**Hinweise:**

1. *Verwendete Abkürzungen sind ggf. bei den Teilnehmern erläutert.*
2. *Kursiv geschriebene Texte betreffen Ergänzungen nach der Besprechung, bzw. bereits geklärte Fragen.*
3. *Die Aktennotizen werden i.d.R. per E-Mail an Alle im Verteiler versandt. Bei der Versendung per Fax wird gebeten, die Aktennotiz intern weiterzuleiten.*
4. *Wird der Aktennotiz nicht innerhalb einer Woche widersprochen, gilt sie als anerkannt.*

aufgestellt: Weilheim a. d. Teck, den 12.01.2021

  
**SI Beratende Ingenieure GmbH+Co.KG**  
Stadtplanung und Infrastrukturentwicklung  
Bahnhofstraße 4  
73235 Weilheim a. d. Teck

Verteiler: Teilnehmer  
Herr Bonnaire Polizeidirektion Esslingen