

 Stadt Ettlingen Der Oberbürgermeister		Protokoll zu Vorlage 2024/327/1		
Aktenzeichen: Federführung:	615.000.000 Planungsamt			
Gemeinderat		Entscheidung	öffentlich	11.12.2024

R. Pr. Nr. 98

Ergebnis des Verkehrsversuchs PopUp-Kreisel Mühlenstraße/Wasenstraße - Entscheidung Vorlage: 2024/327/1
--

Beschluss: (Ja 14 Nein 13 Enthaltung 2 Befangen 0)

Die Verwaltung wird beauftragt, den Kreisverkehr im Januar zurückzubauen und den ursprünglichen Zustand der Verkehrsführung wiederherzustellen.

Die Verwaltung teilte hierzu mit:

Beratungshistorie

Beteiligung des Ortschaftsrats

- ☐ Ist erfolgt Datum der Sitzung: _____
☒ nicht erforderlich

Gremium	Sitzung
Ausschuss für Umwelt und Technik	12.07.2023
Gemeinderat	26.07.2023
Ausschuss für Umwelt und Technik	27.11.2024

Folgekosten

Wird dem Antrag der Verwaltung zugestimmt, folgen weitere Aufwendungen für die Rückbauarbeiten und die formulierten Anpassungen. Die Kosten hierfür können aber erst auf Grundlage einer konkretisierten Planung ermittelt werden.

Beschlussempfehlung

1. Der Beendigung des Verkehrsversuchs wird zugestimmt.
2. Vor Rückbau wird in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 26.02.2025 eine alternative Planung zum Erhalt der Radschutzstreifen und zur Verbesserung der Querung der Wasenstraße zur Vorberatung vorgelegt.

Erläuterungstext

Die Verwaltung teilte zur Vorberatung mit:

Empfehlung zur Vorberatung

1. Der Beendigung des Verkehrsversuchs wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die angepasste Rückbauvariante mit den unter Ziffer 3 formulierten Ansätzen (Variante „Multifunktionsstreifen“) weiter auszuarbeiten und umzusetzen.

Erläuterungstext zur Vorberatung

Ausgangssituation

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 26.7.2023 dem geplanten Verkehrsversuch zugestimmt. Am 09. Juli 2024 wurde der Verkehrsversuch „PopUp-Kreisel Mühlenstraße/Wasenstraße“ errichtet. Für drei Monate sollte getestet werden, ob die Knotenpunktsform Kreisverkehr den gewünschten Nutzen an der Kreuzung Wasenstraße/Mühlenstraße erzielen kann. Neben dem Kreisverkehr wurden weitere flankierende Maßnahmen errichtet, wie zum Beispiel die Einrichtung der Mühlenstraße als Fahrradstraße, die durchgängige Anordnung von Tempo 30 in der Scheffelstraße und Wasenstraße, oder die Einrichtung eines beidseitigen Schutzstreifens in der Scheffelstraße.

Mit den oben genannten Maßnahmen sollten folgende Aspekte erprobt werden:

- Besseres Abbiegen aus der Mühlenstraße für den Radverkehr und Kfz-Verkehr
- Besseres Einbiegen in die Mühlenstraße für den Radverkehr und Kfz-Verkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch die Neueinrichtung der Mühlenstraße als Fahrradstraße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens des Radverkehrs durch die Neueinrichtung eines durchgängiges beidseitiges Radfahrangebots in der Scheffelstraße in Form eines Schutzstreifens bzw. Radfahrstreifens
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lärmreduktion durch die Anordnung von durchgängig Tempo 30 in der Scheffelstraße und Wasenstraße
- Verkehrsberuhigung in der Mühlenstraße durch die Einrichtung einer Fahrradstraße, welche mit dem Kfz lediglich von Anliegern befahren werden darf. Somit tritt weniger Schleichverkehr durch die Mühlenstraße auf, der sonst bei geschlossener Schranke und Rückstau in den Knoten Mühlenstraße (über den Linksabbiegestreifen) zu beobachten war.

Antrag der CDU-Fraktion vom 03.11.2024

Der Verkehrsversuch wird regulär ohnehin planmäßig nach seiner Testphase ausgewertet und den gemeinderätlichen Gremien zur Entscheidung erneut vorgelegt. Der Antrag der CDU-Fraktion vom 03.11.2024 erübrigt sich daher. Der Antrag ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

Evaluation des Verkehrsversuchs

Um ein Feedback der Bevölkerung zum Verkehrsversuch zu erhalten, wurde über die Engagementplattform der Stadt Ettlingen eine Umfrage bereitgestellt und im Amtsblatt über den Verkehrsversuch informiert. Bei solchen nichtrepräsentativen Umfragen ist es absolut üblich, dass vor allem Kritik und nur selten Zustimmung geäußert wird, da in der Regel auf eine Antwort verzichtet wird, wenn man mit der Maßnahme einverstanden ist. Insofern ist die Umfrage nicht als „Abstimmung“ unter der Bevölkerung geeignet, ob der Verkehrsversuch befürwortet oder nicht befürwortet wird. Die Umfrage hatte den Zweck, Hinweise zu erhalten, welche Aspekte gut funktionieren und welche weniger. Die Umfrage wurde deshalb auch durch objektive Kontrollen vor Ort durch den KOD und eine Videobeobachtung über einen längeren Zeitraum ergänzt.

Insgesamt nahmen 161 Personen an der Umfrage teil bzw. gaben eine schriftliche Rückmeldung ab, welche in die Umfrageergebnisse integriert wurden. 105 Personen beantworteten die Umfrage aus der Autofahrer-Sicht, 50 aus Radfahrer-Sicht und 6 aus Sicht der Fußgänger. Dazu gaben 108 Personen an, die Kreuzung Mühlenstraße/Wasenstraße täglich zu befahren, 23 wöchentlich und 30 gelegentlich.

Im Ergebnis zeigte sich, dass sich für 135 Personen (ca. 84 %) die Verkehrsführung durch den Kreisverkehr nicht verbessert hat. Demgegenüber hat sich die Situation aus Sicht von 26 Personen (ca. 16 %) verbessert. Neben den multiple Choice Fragen konnten bei der Umfrage außerdem Gründe für die Antworten bzw. Verbesserungsvorschläge genannt werden.

Auffällig dabei ist, dass als häufigste Kritik der weiterhin bestehende Bahnübergang und die Fußgängerampel genannt wurden. Diese sorgen laut den Teilnehmenden für die langen Rückstaus, sodass ohne Veränderungen an diesen beiden Stellen auch keine Verbesserungen mit Hilfe eines Kreisverkehrs eintreten könnten. Die Anordnung des Kreisverkehrs hat auf diesen Aspekt auch gar keinen Einfluss, das war auch kein Ziel des Verkehrsversuchs.

Als häufigste Begründung, welche direkt dem Verkehrsversuch zugeordnet werden kann, wurden die längeren Rückstaus durch den Entfall der Linksabbiegespur in die Theodor-Körner-Straße genannt. Weitere subjektive Eindrücke waren:

- Unübersichtlichkeit des Kreisverkehrs
- wahrgenommen gefährlicheres Abbiegen durch den Entfall der Linksabbiegespuren
- langsamerer Verkehrsfluss wegen Autofahrenden, die nicht blinken
- längerer Rückstau durch den Entfall der Abbiegespur in die Mühlenstraße
- Vorfahrtsmissachtungen, speziell durch Kfz aus Richtung Wasen

Bei den Verbesserungsvorschlägen wurde mit großer Mehrheit der Abbau des Verkehrsversuchs und die Wiederherstellung der ursprünglichen Verkehrsführung genannt. Des Weiteren wurde der Ersatz der Fußgängerampel durch einen Zebrastreifen vorgeschlagen sowie die Optimierung der Schließzeiten des Bahnübergangs oder die Verlegung der Straßenbahnhaltestelle, z.B. in den Wasenpark. Die Verlegung der Haltestelle ist eine Grundsatzangelegenheit der AVG und ist von vielen anderen Aspekten abhängig. Ein Zebrastreifen würde eine noch häufigere Unterbrechung des Kfz-Verkehrs bedeuten, da zu Fuß gehende immer bevorrechtigt wären und nicht nur, wenn die Signalanlage grün zeigt.

Parallel zur Umfrage hat der kommunale Ordnungsdienst (KOD) seit der Einrichtung des Verkehrsversuchs diesen zweimal täglich zu den Hauptverkehrszeiten am Vormittag und am Nachmittag das Verkehrsgeschehen am Kreisverkehr beobachtet. Hierbei konnte festgestellt werden, dass sich wie bisher bzw. vor dem Verkehrsversuch bei längeren Schrankenschließzeiten Rückstaus gebildet haben, welche sich jedoch nach Öffnung der Schranken in kürzester Zeit wieder aufgelöst haben. Die Rückstaus waren objektiv weder länger noch kürzer als ohne Kreisverkehr, die Wahrnehmung war also eher subjektiv. Gefährliche Situationen wurden kaum beobachtet und mit fortlaufender Dauer des Verkehrsversuchs nahm auch die Akzeptanz der neuen Verkehrsführung zu. Jedoch wurde festgestellt, dass weiterhin viele Radfahrer aus der Mühlenstraße über den Gehweg

und die Fußgängerampel in Richtung Wasenpark fahren, anstatt den Kreisverkehr zu benutzen. Damit entfällt einer der Vorteile, die der Versuch ansonsten gehabt hätte.

Zum anderen wurde gegen Ende der Testphase eine Videobeobachtung mit Hilfe einer Verkehrskamera durchgeführt. Dabei konnte wie bereits durch den KOD festgestellt werden, dass sich zu Hauptverkehrszeiten bei längeren Schrankenschließzeiten wie bisher auch Rückstaus bilden, diese sich jedoch nach Freigabe des Bahnübergangs wieder zeitnah auflösen und ihre Ursache nicht im Kreisverkehr, sondern ausnahmslos in der Schrankenschließzeit haben. Anders als in den Ergebnissen der Umfrage dargestellt, konnten keine längeren Rückstaus durch den Entfall der beiden Linksabbiegespuren festgestellt werden. Bei offener Schranke hat sich beispielsweise zu keiner Zeit der Verkehr durch wartende Linksabbieger in die Theodor-Körner-Straße bis in den Kreisverkehr zurückgestaut, sodass sich nie mehr als vier bis fünf Fahrzeuge in der Wasenstraße/Scheffelstraße hinter wartenden Linksabbiegern aufstellen mussten. In der früheren Verkehrsanordnung dürfte das Linksabbiegen nur unwesentlich zügiger stattgefunden haben, hat damit aber auch eher einen Attraktivierungseffekt für Schleichverkehr durch Neuwiesenreben. Auch die in der Umfrage genannten häufig auftretenden Vorfahrtsmissachtungen konnten in der Auswertung der Videobeobachtungen nur in geringem Ausmaß festgestellt werden - vermutlich finden solche Vorfahrtsmissachtungen auch in einer Kreuzung statt.

Das regelwidrige „Nichtblinken“ von Autofahrern konnte durch die Vogelperspektive der Kamera nicht eindeutig aufgelöst werden. Hier spielt eventuell das Thema „Ablenkung“ eine Rolle, da in Richtung Wasen der Kreisverkehr sehr geradlinig durchfahren werden kann und somit das Blinken bei der Ausfahrt in Vergessenheit gerät. Die Ablenkung aus dieser Richtung konnte jedoch aufgrund des vorhandenen Brückenbauwerks und der Tatsache, dass es sich nur um einen provisorischen „PopUp“-Kreisverkehr und keinen baulich neu angelegten Kreisverkehr handelt, nicht größer umgesetzt werden. Diese bauliche Enge ist der größte Nachteil für den Verkehrsversuch und verhindert vermutlich eine größere Wirksamkeit. Dass nicht geblinkt wird, ist jedoch auch an vielen anderen Kreisverkehren deutschlandweit zu beobachten und führt zu keinen großen Einschränkungen in Bezug auf den Verkehrsfluss.

Vielmehr konnte jedoch beobachtet werden, dass die Nutzung des Kreisverkehrs durch den Radverkehr, aber auch durch den motorisierten Verkehr sehr flüssig läuft und speziell Radfahrer, die sich die Nutzung zutrauen, problemlos in und aus dem Kreisel fahren können. Wie vor dem Verkehrsversuch wurde der Verkehrsfluss lediglich durch die Fußgängerampel oder den Bahnübergang unterbrochen. Allerdings wurde bei der Videobeobachtung auch festgestellt, dass etliche Radfahrende weiterhin den Gehweg sowie die Fußgängerampel nutzen, anstatt den Kreisverkehr zu befahren. Damit bleibt das Ergebnis – insbesondere als Verbesserung für Radfahrende – hinter den Erwartungen und Verbesserungsperspektiven zurück.

Weitere Vorgehensweise

Mit den Erkenntnissen aus dem Verkehrsversuch (der im Übrigen ja genau dazu diente, um Erkenntnisse zu gewinnen) bestehen grundsätzlich drei Handlungsoptionen:

1. Beibehaltung des Minikreisverkehrs

Der Minikreisverkehr ist grundsätzlich eine verkehrssichere Lösung für die bisherigen Defizite am Knoten Mühlen-/Wasenstraße. Aufgrund der Tatsache, dass der Minikreisverkehr durch den Radverkehr allerdings nur bedingt angenommen wurde, wird der Abbau des Verkehrsversuchs empfohlen. Bestehen bleiben soll allerdings die Anordnung der Mühlenstraße als Fahrradstraße sowie das durchgängige Tempo 30 in der Scheffelstraße und Wasenstraße. Der größte Kritikpunkt, dass der eingeschränkte Verkehrsfluss durch die Schrankenschließzeiten nicht behoben wurde, wird auch zukünftig mit der Umgestaltung und/oder Rückbau des Verkehrsversuchs nicht lösbar sein.

Für den Rückbau des Verkehrsversuches stehen allerdings zwei Alternativen zur Verfügung.

2. Vollständiger Rückbau auf den ursprünglichen Zustand

Mit dem vollständigen Rückbau würde der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt, mit allen bisherigen Vor- und Nachteilen. Diese Lösung sichert dem Kfz-Verkehr zwar eine gute Durchfahrbarkeit des Knotens selbst, führt aber dadurch auch zu generell höheren Geschwindigkeiten. Die Verkehrssicherheit für Radfahrende bleibt weiterhin unbefriedigend, weil kein für den Radverkehr angepasster, regulärer Übergang zwischen der vom Radverkehr stark frequentierten Mühlenstraße und dem Wasenpark angeboten werden kann. Auch in der Scheffel- und Wasenstraße würde kein Angebot (Schutzstreifen) geschaffen.

3. Rückbau und Herstellung der ursprünglichen Verkehrsführung mit kleinen Anpassungen

Da die Herstellung des Ursprungszustands auch die bisherigen Nachteile wieder zum Tragen bringt, wurde eine entsprechende Anpassung der Verkehrsführung im Zuge der Wasenstraße / Scheffelstraße zwischen Mühlenstraße und Theodor-Körner-Straße geprüft. Klarheit besteht darin, dass der Linksabbiegefahrstreifen von der Scheffelstraße in die Mühlenstraße entfallen kann. Gleiches gilt für den separaten Linksabbiegefahrstreifen von der Wasenstraße / Scheffelstraße in die Theodor-Körner-Straße. Um das Queren der Wasenstraße bzw. Scheffelstraße zwischen Mühlenstraße und Theodor-Körner-Straße dennoch verkehrssicher auch für den Radverkehr gestalten zu können, wird eine Lösung mit Multifunktionsstreifen anstelle der beiden Linksabbiegefahrstreifen vorgeschlagen. Ein Multifunktionsstreifen erlaubt es sowohl den Kfz geschützt ab- bzw. einzubiegen als auch dem Fuß- und Radverkehr sicher zu queren.

Mit der überfahrbaren Querungshilfe wird es für Radfahrende aus der Mühlenstraße möglich, in die Wasenstraße rechts abzubiegen, um über den Multifunktionsstreifen den auf der Nordseite der Alb geführten Geh- und Radweg zu erreichen. Eine barrierefreie Absenkung des Bordsteins des Gehweges im Bereich der Brücke über die Alb für Fußgänger von der Mühlenstraße her kommend ist aus baulicher Sicht voraussichtlich nicht möglich. In Gegenrichtung vom Geh- / Radweg parallel zur Alb werden Radfahrende nun ebenfalls auf die Scheffel- bzw. Wasenstraße geführt und können über den Multifunktionsfahrstreifen mit entsprechenden Markierungen über einen kurzen Aufstellbereich für Radfahrende in die Mühlenstraße abbiegen. Gleiches gilt für Radfahrende von der Mühlenstraße aus in Richtung Wasenpark und weiter über die Ost-West-Route. Auch diese können den Multifunktionsstreifen zum Queren nutzen. Hierdurch kann die Verkehrssicherheit entsprechend erhöht werden. Für alle Verkehrsteilnehmende, die von der Wasenstraße kommend in die Theodor-Körner-Straße einbiegen, wird am Ende des Multifunktionsstreifens ein Aufstellbereich bzw. ein überbreiter Fahrstreifen geschaffen.

Bewertung

Zur Gegenüberstellung und Beurteilung der drei betrachteten Lösungen wurde eine Bewertung entsprechend nachstehenden Kriterien durchgeführt:

- Zielfeld 1 - Sicherung Angebot MIV / Erreichbarkeit von Ettlingen
- Zielfeld 2 - Stärkung des Umweltverbundes
- Zielfeld 3 - Steigerung der Umweltqualität
- Zielfeld 4 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Zielfeld 5 - Erhöhung der Attraktivität der Stadtquartiere
- Zielfeld 6 - Verbesserung der Situation für den Wirtschaftsverkehr

Zielfeld	Status Quo	Minikreisel	Multifunktionsstreifen
1 - Sicherung Angebot MIV / Erreichbarkeit von Ettlingen	++	○	○
2 - Stärkung des Umweltverbundes	--	+	+
3 - Steigerung der Umweltqualität	-	○	○
4 - Erhöhung der Verkehrssicherheit	--	○	++
5 - Erhöhung der Attraktivität der Stadtquartiere	--	+	○
6 - Verbesserung der Situation für den Wirtschaftsverkehr	○	-	○

Die Bewertung bzw. Einordnung in die jeweiligen Teilziele kann der Anlage entnommen werden. Die Bewertung berücksichtigt aus fachlicher/verkehrlicher Sicht die Zielsetzungen im ISEK und das gewählten Szenario aus dem Mobilitätskonzept.

Verkehrsversuche dienen dazu, eine Planung probeweise zu testen. Mit den Erkenntnissen daraus kann die Planung für den Endausbau entsprechend verbessert werden. Nur sehr selten wird ein Verkehrsversuch tatsächlich 1:1 im Endausbau umgesetzt, sondern eher nochmal in der Planung angepasst. Aus der obenstehenden Bewertung ist ersichtlich, dass ein Rückbau auf die Ausgangssituation nicht zu empfehlen ist. Aus Sicht der Verwaltung sollte deshalb die Variante eines angepassten Rückbaus in die Ausführungsplanung überführt werden. In der Vorabstimmung mit dem Polizeipräsidium hat dieses die angepassten Variante für gut befunden und sieht keine Einwände dagegen.

Ergebnis der Vorberatung

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat die Angelegenheit am 27.11.2024 vorberaten und empfiehlt oben stehenden Beschlussvorschlag mit der Änderung der Beschlussziffer 2:

Vor Rückbau wird in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik am 26.02.2025 eine alternative Planung zum Erhalt der Radschutzstreifen und zur Verbesserung der Querung der Wasenstraße zur Vorberatung vorgelegt.

Wie vom Gremium gewünscht wurde eine neue Anlage mit den Maßen ergänzt.

Diskussion im Gremium

Oberbürgermeister Arnold verweist auf die Vorlage und den aus seiner Sicht guten Kompromiss, der im Ausschuss für Umwelt und Technik vorberaten wurde.

Stadtrat Saladino teilt mit, dass der „Deal“ aus der Vorberatung auf der Annahme beruht habe, dass die Straßenmarkierung im Winter nicht möglich sei. Allerdings sei er letzte Woche beruflich frühmorgens in Malsch gewesen und habe gesehen, dass die Straßenmeisterei des Landkreises bei -2 Grad doch markiere. Auf Nachfrage habe er dort erfahren, dass dies auch bei Minusgraden möglich sei. Daher beantrage die CDU-Fraktion, den Kreisell sofort bzw. in den nächsten 3-4 Wochen zurückzubauen. Die Mühlenstraße könne Fahrradstraße bleiben, weil diese sich bewährt habe und für Entlastung der Rheinstraße von Radfahrern Sorge. Im Frühjahr würde seine Fraktion sich dann gerne über die weitere Planung bezüglich der Radverkehrssituation am Knotenpunkt Wasenstraße / Mühlenstraße / Theodor-Körner-Weg unterhalten, um an dieser Stelle für die Fahrradfahrer das Beste rauszuholen. Dennoch sollten auch die Einbiegespuren wiederhergestellt werden. Die CDU verlange daher sofortigen Rückbau und die Wiederherstellung des Urzustandes.

Außerdem würden die Radfahrer, die Richtung Neuwiesenreben fahren, bereits entweder rechts entlang der Alb, am Roten Rathaus vorbei, entlangfahren, dann Richtung Buhlstraße oder über die Thomas-Mann-Straße und/oder über die Neuwiesenrebenstraße. Die CDU halte es für wichtig, dass die Ost-West-Achse für Radfahrer sicher gemacht werde, wolle aber nicht bis März warten.

Oberbürgermeister Arnold stellt richtig, dass er mit seinem Kompromissvorschlag vor allem darauf reagiert habe, dass Stadtrat Hilner darum gebeten hätte, dass man die Dinge aus dem Verkehrsversuch, die alle für gut befunden hätten, nämlich den Schutzstreifen entlang der Scheffelstraße, beibehalte. Daraufhin, habe er dann gesagt, sei es sinnvoller, erst zu überlegen, welchen Entwurf man umsetze, bevor man abmarkiere, um dann nach kurzer Zeit wieder aufzumarkieren. Ergänzend dazu habe er gesagt, dass das Stadtbauamt die Meinung vertrete, dass bei niedrigen Temperaturen Fahrbahnmarkierungen nicht sinnvoll seien. Dies könne ein Straßenmeister des Kreises anders sehen.

Stadträtin Dittner schließt sich den Erläuterungen von Oberbürgermeister Arnold an. Die Markierungen sollten aus Ihrer Sicht belassen werden bis das Ergebnis der Besprechungen im nächsten Jahr feststeht. Ihre Fraktion stimme daher der Beschlussempfehlung zu.

Stadtrat Florl teilt mit, dass seine Fraktion im Moment mehrheitlich dem Vorschlag der CDU zustimmen würde. Er sei außerdem dafür, dass geprüft wird, ob man die Ampel für Radfahrer und Fußgänger nutzbar machen kann.

Stadtrat Möckel verlässt die Sitzung.

Stadtrat Asché berichtet, dass seine Fraktion zu dem gleichen Ergebnis komme wie Herr Saladino. Die SPD-Fraktion sei auch dafür, dass man den inneren Teil des Kreisels entferne, weil sie den Kreisel für gefährlich halte, und dass man im Frühjahr dann diskutieren könne, wie man die Situation für die Fahrradfahrer optimieren könne.

Stadtrat Dr. Armbruster spricht sich auch für die Abschaffung des Kreisels aus. Ob der vorgeschlagene Fahrradstreifen oder der Originalzustand die bessere Lösung seien, werde sich aus der weiteren Planung ergeben.

Stadtrat Hilner erinnert sich, dass es in der Ausschusssitzung viele verschiedene Ideen zu möglichen Änderungen gegeben habe. Deswegen sei die Lösung gewesen, den Kreisel erst dann abzubauen, wenn eine neue Lösung gefunden worden sei. Jetzt habe er aber auch von mehreren Seiten schon gesagt bekommen, dass die Gefahrensituation vor Ort nicht ganz unerheblich sei. Daher habe er persönlich nichts dagegen, den Kreisverkehr jetzt abzubauen und dann in 3-4 Monaten eine neue Lösung zu finden. Ihm sei wichtig klarzustellen, dass er nicht der Einzige gewesen sei, der in der Ausschusssitzung darauf hingewirkt habe, die vorliegende Beschlussempfehlung zu machen.

Stadtrat Zähringer möchte für den Kompromiss, der im Ausschuss gefunden worden sei, „nochmal eine Lanze brechen“. Er maße sich nicht an, beurteilen zu können, ob die Situation am Kreisel besonders gefährlich ist sei oder wer dort wie fahre. Er nehme an, dass es der Bürgerschaft noch 2-3 Monate zuzumuten wäre, diesen Kreisel „zu ertragen“, bevor man jetzt etwas abbaue, und es dann möglicherweise zwei Monate später wieder teilweise hinbaue. Er halte das von der CDU vorgeschlagene „Hin und Her“ für gefährlicher, als den Zustand, wie er jetzt sei, noch für kurze Zeit beizubehalten.

Stadtrat Schrieber hat wenig Verständnis für den erneuten Antrag der CDU-Fraktion. Er sehe keine Notwendigkeit, dass man von dem Vorschlag, den man im Ausschuss abgestimmt habe, abzuweichen. Die 2-3 Monate bis man dann eine neue Option vorgeschlagen bekomme, könne man abwarten.

Oberbürgermeister Arnold teilt mit, dass er den vollständigen Rückbau und die Wiederherstellung des Urzustandes zum aktuellen Zeitpunkt nicht für sinnvoll halte.

Stadträtin Dr. Eyselen merkt an, dass sie als Nicht-AUT-Mitglied nicht verstehe, worüber sie jetzt abstimmen solle. Die Beschlussempfehlung sei für sie nachvollziehbar, der Gegenvorschlag jedoch nicht.

Stadtrat Saladino erläutert, dass der Antrag laute: Sofortiger Rückbau und die Wiederherstellung der alten Verkehrsführung. Zudem wolle man mittelfristig eine Planung bekommen, wie die Fahrradwegesituation verbessert werden könne. Die Fahrradstraße Mühlenstraße könne jedoch belassen werden.

Oberbürgermeister Arnold hält den zweiten Teil des Antrags, irgendwann eine Planung vorzulegen, für schwierig. Deswegen wolle er sich zunächst auf den Hauptteil des Antrags auf sofortigen Rückbau in den nächsten drei Wochen, also wohlgemerkt zwischen Weihnachten und Neujahr, konzentrieren. Im Sinne der Mitarbeiter des Bauhofs bitte er diesbezüglich jedoch um etwas „Gnadenfrist“, weil auch noch der Weihnachtsmarkt abgebaut werden müsse und dann geschaut werden müsse, wie das auch bezüglich der Feiertage in die Zeitschiene passe. Er fragt, ob man sich darauf verständigen könne, dass man das Wort „sofortig“ erstmal mit den Kapazitäten abstimme.

Stadträtin Becker-Binder ist der Ansicht, dass im Ausschuss ein guter Kompromiss gefunden wurde.

Oberbürgermeister Arnold erklärt erneut, dass der Kompromiss den Sinn habe, dass man nicht ständig ummarkieren müsse, sondern den vom Gremium gewünschten Vorschlag im Februar schon bringe und dann so ummarkiere, wie es dann am Ende aussehen solle. Das sei aus seiner Sicht sachlich das richtige Vorgehen. Jetzt wird es aber gewünscht, das so nicht zu machen, sondern sofort zurückzubauen. Aufgrund der Schließzeiten könne der Rückbau ohnehin erst im Januar erfolgen. Man streite also um sechs Wochen mehr oder weniger, was er für unsinnig halte.

Stadträtin Wandelt fragt, ob der Antragsteller nicht nur den Rückbau des Kreisels, sondern auch die Wiederherstellung des alten Zustands fordere, was bedeute, dass auch sämtliche Fahrradstreifen entfernt werden müssten. Zudem wolle sie wissen, wozu man den Linksabbieger in die Mühlenstraße brauche, wenn diese jetzt doch eine Fahrradstraße sei.

Oberbürgermeister Arnold erklärt, dass aus verkehrsrechtlichen Gründen bei Rückbau des Kreisels auch alle anderen Markierungen entfernt werden müssten. Dann kämen also auch wieder die Abbiegespuren in die Mühlenstraße und in die Theodor-Körner-Straße und die Radschutzstreifen entlang der Scheffelstraße müssten weg.

Stadtrat Saladino findet, dass die Fahrradstreifen nicht wegmüssten, weil aus Tempo 50 Tempo 30 gemacht worden sei. Die Abbiegespur sei wichtig, weil die Leute, die dort wohnen, sonst ganz außenrum fahren müssten. Vorne an der Rheinstraße könne man nur rechts Richtung Ettlingen-West und dann am Kreisel drehen, also wäre das aus seiner Sicht ein Schildbürgerstreich und das wolle seine Fraktion eigentlich so nicht. Wenn jemand beispielsweise mit dem Auto von Neuwiesenreben komme und zur Bäckerei Reuss wolle, könne er trotzdem in die Fahrradstraße reinfahren und dann über den Bürgerweg, die Elisabethstraße oder die Mohrenstraße zur Rheinstraße.

Oberbürgermeister Arnold stellt richtig, dass, wenn die Abbiegespuren wieder eingeführt würden – und das würden sie, wenn man rückbaue – die Schutzstreifen wegmüssten, weil es dann verkehrsrechtlich nicht mehr genug Raum gäbe, um diese zu belassen.

Stadtrat Asché ist der Meinung, dass es reiche, wenn man den Kreisel entferne. Dann müsse man streng genommen nur ein paar Markierungen schwärzen und könne ganz normal durchfahren, und der Rest könne im Nachhinein nochmal überarbeitet werden.

Oberbürgermeister Arnold stellt klar, dass der Antrag der CDU-Fraktion die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes fordere. Dies bedeute auch die Einführung der Abbiegespuren, und die Entfernung der Schutzstreifen. Deshalb habe er im Ausschuss ja den Kompromissvorschlag gemacht.

Stadtrat Saladino erläutert, dass seine Fraktion den Verkehrsversuch ursprünglich befürwortet habe. Nun sei es aber nach dessen Scheitern ihr gutes Recht, den Rückbau und die Wiederherstellung der ursprünglichen Verkehrssituation zu fordern. Danach könne man sich Gedanken machen, wie man das Radfahren an dieser Stelle noch sicherer gestalten könne. Die Stelle sei bisher kein Unfallschwerpunkt gewesen. Er bitte deshalb um Erledigung im Januar.

Oberbürgermeister Arnold antwortet, dass vor der Abstimmung auftauchende Rückfragen geklärt werden sollen.

Stadtrat Schrieber glaubt nicht, dass lohnend wäre, wenn man wegen weniger Wochen jetzt den Rückbau beschließe, der dann im Januar umgesetzt werde, und kurz danach vielleicht eine Option beschlossen werde, wo man den Rückbau dann hinterher bedauern.

Stadtrat Asché findet, dass sich im Prinzip alle einig seien, dass der Kreisel selbst letztendlich wegmüsse. Er fragt, warum man dies dann nicht jetzt schon mache und den Rest dann in Ruhe beschließe. Dann stelle seine Fraktion den Antrag, dass man den Kreisel entfernen solle.

Oberbürgermeister Arnold erklärt, dass, wenn man nur die Kalotte wegmache, aber die Schutzstreifen erhalten wolle, aber im Antrag beinhaltet sei, dass das Abbiegen möglich sein solle, es nicht umsetzbar sei, dass die Schutzstreifen bleiben. Das Verbleiben der Schutzstreifen werde aber auch von vielen gewünscht. Dies sei aus seiner Sicht das Dilemma.

Stadtrat Asché findet, dass man deswegen trotzdem den zweiten Antrag stellen könne, dass man beispielsweise nur den inneren Teil entferne.

Oberbürgermeister Arnold teilt mit, dass zuerst über den Antrag abgestimmt werde, dass zum ursprünglichen Zustand ohne Kreisverkehr und ohne Abbiegespuren zurückgekehrt wird mit der Konsequenz, dass die Schutzstreifen wegfallen.

Stadtrat Prof. Dr. Ditzinger fasst zusammen, dass schon seit langer Zeit an genau diesem Kreuzungspunkt herumgearbeitet werde, und das Gremium bereits alle möglichen Lösungen diskutiert habe. Nun habe man einen Versuch gestartet, der gescheitert sei. Er frage sich, was die Annahme rechtfertige, dass man jetzt innerhalb kurzer Zeit zu einer guten Lösung komme. Er plädiert dafür, sich für eine gute Lösung mehr Zeit zu lassen.

Oberbürgermeister Arnold antwortet, dass er davon ausgehe, dass man schnell zu guten Ergebnissen komme, weil beispielsweise Vorschläge aus der CDU-Fraktion vom Herrn Obermann vorlägen, und er die Verwaltung gebeten habe, diese auszuarbeiten.

Stadträtin Becker-Binder gibt zu bedenken, dass es auch Geld koste, etwas jetzt wegzubauen um es dann im Februar/März wieder hinzumachen.

Oberbürgermeister Arnold erklärt, dass der Änderungsantrag laute, dass sofort rückgebaut werde, d.h. im Januar, inklusive Wiedermarkierung des ursprünglichen Zustands. In der Konsequenz komme dann natürlich auch der Schutzstreifen weg.

Die CDU-Fraktion signalisiert, dass der Oberbürgermeister den Antrag richtig wiedergegeben hat.

Die neue Beschlussempfehlung würde demnach lauten:

„Die Verwaltung wird beauftragt, den Kreisverkehr im Januar zurückzubauen und den ursprünglichen Zustand der Verkehrsführung wiederherzustellen.“

Dieser Beschluss wird mehrheitlich bei 13 Gegenstimmen und zwei Enthaltungen gefasst.

gez.
Johannes Arnold
Oberbürgermeister