

C - 3 – Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Am zweiten Diskussionsabend zur Thematik „Verkehr & Mobilität“ war eines der zentralen Themen die Verkehrsbelastung und –situation der Durchgangsstraße Bohl-/Brunnenstraße /Unter den Buchen. Kritisiert wurden folgende Aspekte:

- zu hohe Verkehrsbelastung – Status als Landesstraße
- zu hoher Anteil an LKW-Verkehr
- Gefährdung der Fußgänger durch Überfahren des Gehwegs
- zu hohe Geschwindigkeiten

Wie die Ergebnisse einer Verkehrszählung vom 16.03.2005 gezeigt haben, weist die Überlinger Durchgangsstraße eine nur mäßige Belastung auf. Bei der 24 Stunden-Messung wurden insgesamt ca. 1800 Fahrzeuge gezählt. Hier handelte es sich um 6,7 % Zweiräder, 85,5 % PKW, 3,7 % Transporter und 4,1 % LKW + Lastzüge. Im Vergleich zu städtischen Erschließungsstraßen, bei denen ein Mittelwert von 8 % LKW- Anteil angenommen wird, ist hier in diesem Fall eine unterdurchschnittliche Belastung der Durchgangsstraße trotz ihres Status als Landesstraße zu erkennen.

Bei der Verkehrsbefragung vom 14.06.2005 wurde ersichtlich, dass ein Großteil des Verkehrs „innerstädtischer“ Verkehr zwischen der Kernstadt Singens und den Ortsteilen Überlingen und Bohlingen ist. Nur ein geringer Teil ist überregionaler Verkehr zwischen der Höri und weiter entfernten Orten hauptsächlich im südlichen Baden-Württemberg.

Der Status als Landesstraße kann, wie von den Überlingern gewünscht, zum aktuellen Zeitpunkt nicht aufgegeben werden. Wie eine Behördenanhörung (des FB 4 Sicherheit & Ordnung) im Zusammenhang mit der Thematik der Gefahrguttransporte gezeigt hat, wird dies von den beteiligten Behörden (Regierungspräsidium Freiburg, Landratsamt Konstanz, Polizeidirektion Konstanz, etc.) abgelehnt. Tatsache ist, dass es für den Verkehr zwischen Singen – Gewerbegebiet und Singen – Bohlingen keine echte Alternative gibt. Die alternativen Strecken würden Umwege von ca. 7-8 km mehr Fahrstrecke bedeuten.

Da der LKW-Anteil in der Durchgangsstraße gemäß o.g. Verkehrszählung im Schnitt bei einem moderaten Wert von ca. 4 % liegt, ist ein Verbot des LKW-Verkehrs aufgrund dieser Zahlen nicht zu rechtfertigen.

Die Gefährdung der Fußgänger durch Überfahren des Gehwegs betrifft hauptsächlich den Bereich der Bohlstraße vor der Kreuzung mit der Talstraße. Das Überfahren des Bordsteins ist hier tatsächlich möglich, da der Anschlag nur 3,00 cm beträgt. Selbst im Begegnungsfall LKW – LKW ist das Überfahren des Bordsteins bei Reduzierung der Geschwindigkeit nicht erforderlich, da die Fahrbahn mit 5,50 m auch an dieser Stelle ausreichend breit dimensioniert ist. Der Vorschlag, hier die Fußgänger durch Poller zu schützen, wurde geprüft. Leider ist hier der Einbau von Pollern nicht möglich, da sich dann eine zu geringe Gehwegbreite (aktueller Zustand: 1,50 m) ergeben würde.

Das Ergebnis bei den Geschwindigkeitsmessungen sieht folgendermaßen aus: bei einer 24 Stunden-Messung war das Ergebnis, dass es lediglich in den Abend- bzw. Nachtstunden zu Überschreitungen kommt, ansonsten beträgt die gemessene Geschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/ h.

Sowohl die Verkehrsbelastungszahlen als auch die Geschwindigkeitsmessungen zeigen hiermit deutlich, dass sowohl der Umbau der Brunnenstraße /Unter den Buchen (von 1988) als auch der Umbau bzw. Rückbau der Bohlstraße (von 1996) erfolgreich waren. Die Zahlen bestätigen, dass das damals angestrebte Ziel der Verkehrsberuhigung eindeutig erreicht wurde. Die baulichen Maßnahmen im Ortskern sind damit nahezu erschöpft. Sowieso da im vergangenen Jahr eine Fußgängerquerungshilfe südlich der Kreuzung Bohl-/Talstraße eingerichtet wurde.

In Abstimmung mit den internen Fachabteilungen, können zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Durchgangsstraße Bohl-/Brunnenstraße /Unter den Buchen folgende Lösungsansätze aufgezeigt werden:

Aufstellen der Geschwindigkeitsmesstafel

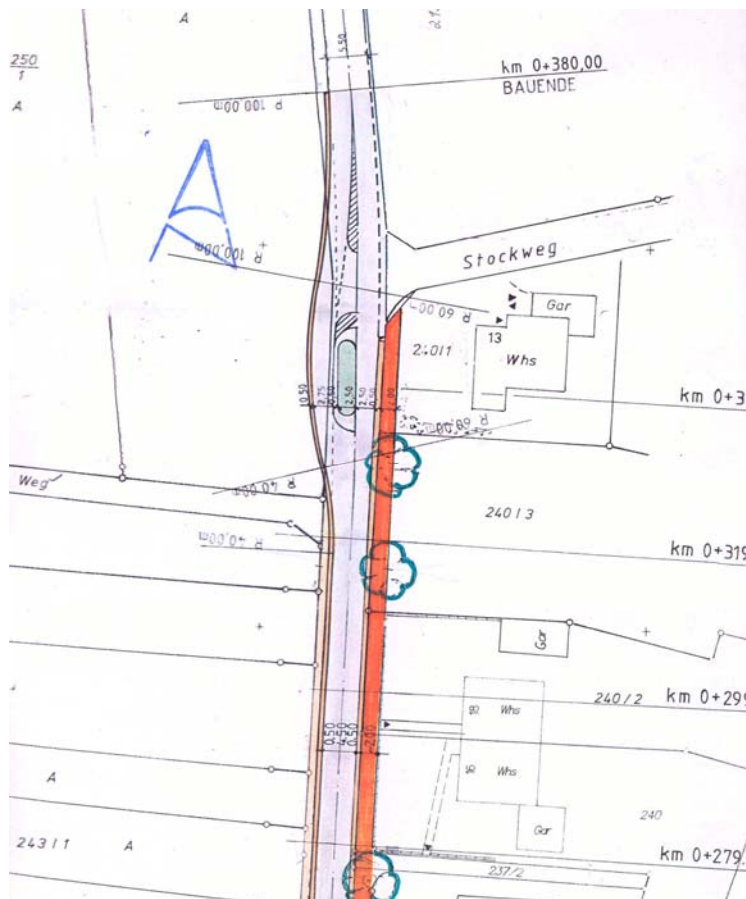
Seit vergangenem Jahr besitzt die Stadt Singen eine eigene Geschwindigkeitsmesstafel, die je nach Bedarf aufgestellt werden kann. Die Tafel zeigt den PKW-Fahrern die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit an und dient der Selbstkontrolle. So werden z.B. PKW-Fahrer, die unbewusst zu schnell fahren, auf die eigene Geschwindigkeit aufmerksam und drosseln sie.



Geschwindigkeitsmesstafel

Fahrbahnverschwenk

In der Planung des Rückbaus der Bohlstraße ist im Bereich der nördlichen Ortseinfahrt ein Verschwenk der westlichen Fahrbahn mit Verkehrsinsel vorgesehen. Die Realisierung des Fahrbahnverschwenks scheiterte bisher am Aufkauf der Grundstücke. Hier sollte ein erneuter Versuch unternommen werden, da die Maßnahme geeignet ist, die Geschwindigkeit der in den Ort einfahrenden PKWs schon im oberen Bereich der Bohlstraße zu drosseln.

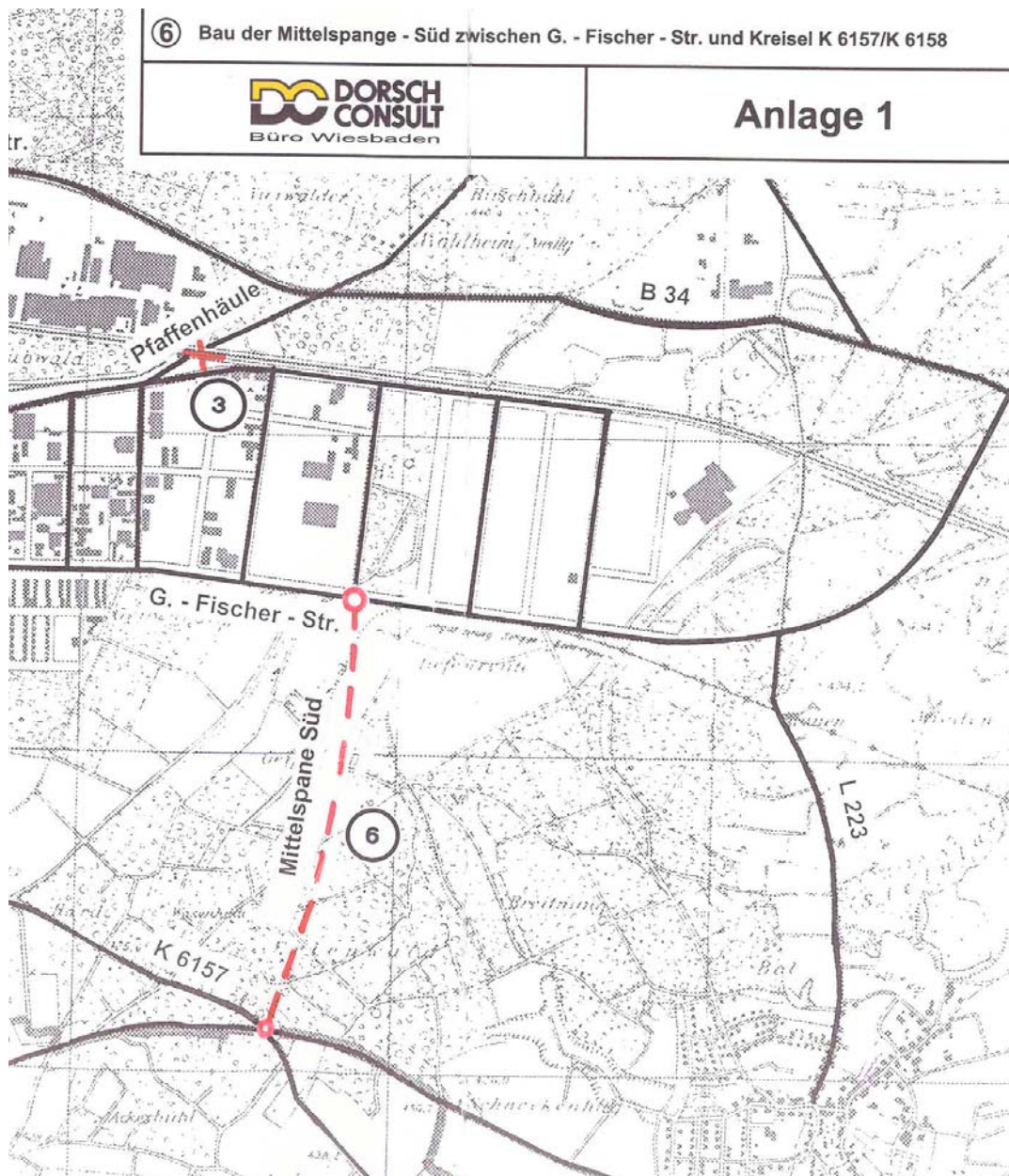


Planung des Fahrbahnverschwenks, o.M.

Mittelspange

Die Mittelspange ist Maßnahme der Fortschreibung des Generalverkehrsplans 06/2002 und war Bestandteil der Beschlussfassung des Gemeinderats vom Februar 2003 ("Die Mittelspange soll weiterhin im Verkehrskonzept der Gesamtstadt erhalten bleiben."). Die Verlängerung der Mittelspange von der Georg-Fischer-Straße bis zum Kreisverkehr der K 6157 / K 6158. In der Fortschreibung des Generalverkehrsplans wird ausdrücklich hervorgehoben, dass dieser Südabschnitt der Mittelspange die L 223 und damit die Ortsdurchfahrt Überlingens entlastet. Der Bau des Südabschnitts wird aus verkehrlicher Sicht zumindest lang- bis mittelfristig empfohlen.

Die Mittelspange ist im Flächennutzungsplanentwurf als geplante Hauptverkehrsstraße eingetragen. Im dazugehörigen Umweltsteckbrief werden die Eingriffsschwerpunkte und die Folgen für die Umwelt in ihrer Auswirkungsintensität als „mittel“ eingestuft.



Ausschnitt der Fortschreibung des GVPs, 06/2002, o.M.