

# Gemeinde Meißenheim

## Ortsverwaltung Kürzell

### Ortschaftsratsitzung öffentlich

Niederschrift	Nr. 3a
der öffentlichen Sitzung des	Ortschaftsrats
von Montag, den	Datum: 18.05.2022
	Uhrzeit: 19.00 Uhr
In der Unditz-Halle Kürzell	

#### Teilnehmer:

#### Ortsvorsteher:

Hugo	Wingert	
------	---------	--

#### Ortschaftsräte:

Gerhard	Bidermann	
Sven	Kirner	
Bodo	Lange	
Jasmin	Lehmann	
Christian	Maurer	Ab 20.00 Uhr
Markus	Probst	
Nadine	Reichart	
Friedrich	Schneider	
Monique	Schwendemann	

#### Gemeinde- und Bezirksbeiräte:

Gerald	Sensenbrenner	
Sabine	Fischer	

#### Die Ortschaftsräte von Schuttern

#### Schriftführer

Rieck	Lasse	
Presse: 2	Zuhörer:	19

**Verteiler:**

Bürgermeister Alexander Schröder

Homepage:

Regisafe AZ: 025.122

Zu den Akten

Ortsvorsteher Hugo Wingert eröffnet die Sitzung. Er stellt fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß geladen worden und die Beschlussfähigkeit gegeben ist. Er begrüßt alle Anwesenden.

**Tagesordnung:**

**öffentlich**

1. Radweg Lückenschluss L118 Schuttern – Kürzell
2. Fragen und Diskussion der OR
3. Fragen der Zuhörer zur Machbarkeit
4. Verkehrsversuch L118 Schuttern-Kürzell – Weiteres Vorgehen

## **Top 1 - Radweg Lückenschluss L118 Schuttern – Kürzell**

---

BM Schröder stellt die Chronologie des Projekts vor.

Herr Kreisler vom Regierungspräsidium Freiburg, Zuständigkeitsbereich Kooperation Land-Kommune, bekommt das Wort und begrüßt die Anwesenden.

Es wird eine Präsentation des Regierungspräsidiums vorgestellt.

Herr Kreisler erläutert die momentane Bestandssituation im Bereich der Strecke Friesenheim-Kürzell. Das RadNetz vom Land liegt nicht direkt auf der Strecke der L118, trotzdem ist Sie als Zwischenverbindung ein wichtiges Projekt.

Es wird ein Video der aktuellen Situation gezeigt, die die Strecke im Bereich der BAB 5 Brücke an der L118 aus Sicht eines Radfahrers darstellt.

Herr Kreisler erklärt, dass eine Kappenverbreiterung der Brücke aus statischen Gründen nicht möglich ist. Allgemein seien keine größeren Baumaßnahmen (inkl. Dammbereich) realisierbar. Als Hintergrund hierfür wird der Ausbau der BAB 5 sowie der Rheintalbahn genannt.

Herr Keller vom RP Freiburg führt weiter aus, dass aufgrund dessen kurzfristige Lösungsansätze gesucht wurden. Als Inspiration diene die Rheinbrücke in

Harthheim am Rhein, bei der ebenfalls ein Fahrstreifen für den Fuß- und Radweg freigegeben wurde.

Hr. Keller erläutert die bisherige Chronologie. Im Juni 2021 wurde der Bereich der Bahn und der BAB in einer Verkehrsschau begutachtet. Im Anschluss wurde hierüber ein Gespräch der Bürgermeister von Meißenheim und Friesenheim mit Regierungspräsidentin Schäfer geführt.

Im November 2021 wurde daraufhin eine Machbarkeitsstudie beauftragt, deren Ergebnisse im März 2022 vorgestellt wurden. Kurz darauf kam es nochmals zum Austausch zwischen den beteiligten Gemeinden und dem RP Freiburg.

Grundlage für die Durchführung eines solchen Verkehrsversuchs ist der §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO.

Herr Zimmermann vom Planungsbüro Urban ergreift das Wort.

Er stellt den Bereich des Untersuchungsgebiets sowie die aktuelle Situation vor Ort dar. Anschließend geht er auf das geplante Verkehrsführungskonzept und das Signalisierungskonzept im Bereich der Einmündungen ein. Die vorgesehene Ampel unterscheidet sich von gängigen Baustellenampeln. Die vorgesehene Lichtsignalanlage ist mit einer intelligenteren Steuerung und zusätzlichen Sensoren versehen, so dass sich die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer relativ kurz verhalten. Hr. Zimmermann erklärt die verschiedenen Schaltphasen der Lichtsignalanlage.

Als nächster Punkt geht Herr Zimmermann auf die geplanten Regelungen an den Einmündungen ein. Die Ein- und Ausfahrt im Bereich des landwirtschaftlichen Wegs an der Einmündung westlich der Brücke soll von und aus westlicher Fahrtrichtung erhalten bleiben.

Im Lösungsansatz wird eine Geschwindigkeit von 60 km/h vorgeschlagen, die momentan erlaubte Max. Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Anschließend geht Hr. Zimmermann vom Planungsbüro auf die zukünftigen Wartezeiten der Radfahrer und Kraftfahrzeuge ein.

Die Wartezeit soll nicht länger sein als bei einer innerstädtischen Ampelanlage. Nachts soll eine geringere Wartezeit herrschen als tagsüber bei viel Verkehr.

Die Wartezeiten für die Querung der Fußgänger und Radfahrer belaufen sich auf eine Rot-Dauer von 17-68 Sekunden (je nach Verkehrsaufkommen). In 50-66 % der Fälle ist die Ampel bei Ankunft zu Fuß oder mit dem Fahrrad bereits auf Grün geschaltet.

Die Kfz-Fahrzeit von Friesenheim nach Kürzell erhöht sich durch die Maßnahme von zehn auf elf Minuten. Die Fahrzeit wäre also im Durchschnitt um eine Minute verlängert.

Im nächsten Punkt der Präsentation stellt Herr Dr.-Ing. Hupfer von der Hochschule in Karlsruhe die wissenschaftliche Begleitung durch die dortigen Studierenden des Masterstudiengangs für Verkehrsmanagement vor.

Hr. Hupfer geht insbesondere auf die klassische Vorgehensweise für Maßnahmen im Verkehr und dem Unterschied der Abläufe zu einem Verkehrsversuch ein.

Nach Durchführung des Versuchs würde das Ergebnis evaluiert und auf die Fragen eingegangen, ob die Ziele der Maßnahme erreicht wurden und welche Nebenwirkungen aufgetreten sind. Diese könne man am besten mit einem ohne/mit-Vergleich beantworten.

Anschließend ergreift Hr. Keller vom RP Freiburg wieder das Wort. Er führt aus wie weiter mit dem Projekt vorgegangen wird.

Im Falle einer Zustimmung des Ortschaftsrates würde es zu einer finalen Abstimmung mit den zust. Behörden kommen. Anschließend fände die Ausschreibung und Vergabe an eine Baufirma statt. Im Anschluss daran würde der Verkehrsversuch durchgeführt und nach Beendigung wissenschaftlich evaluiert.

Im Falle einer Ablehnung durch den Ortschaftsrat würde das Projekt ausgesetzt und die Bestandssituation würde weiter bestehen und die Radweglücke bleiben.

## **Top 2 – Fragen und Diskussion der OR**

---

OV Wingert möchte Wissen wie die Situation aussieht, wenn landwirtschaftlicher Verkehr die Brücke passiert. Gerade bei voller Beladung

könnten die Laufzeiten der Lichtsignalanlage (LSA) nicht ausreichen. Wie sieht es mit dem Landwirtschaftl. Verkehr aus, Beispiel Getreidezug?

Herr Zimmermann vom Planungsbüro entgegnet, dass durch den Einbau eines zweiten Sensors auf halber Strecke die Laufzeit der LSA durch die verbaute Logik verlängert wird. Der Sensor misst, wie lange ein Fahrzeug für die Hälfte der Strecke gebraucht hat.

OV Wingert bemängelt, dass die Breite der Fahrbahn für landwirtschaftliche Fahrzeuge zu eng geplant ist.

Herr Zimmermann erklärt, dass die angegebene Fahrbahnbreite von 3,36m an der engsten Stelle gemessen ist. Dabei wurde nur die sichtbare Asphaltfläche berücksichtigt. Bis zu den Leitplanken seien es nochmal ein paar Zentimeter mehr. Der Abstand lasse sich noch um ein paar Zentimeter anpassen.

*OR Christian Maurer nimmt nun an der Sitzung teil.*

OR Schneider begrüßt, dass etwas unternommen wird, bemängelt allerdings das schnelle Durchsetzungstempo und sieht die Belastung von Umwelt und Lärm durch den wartenden Verkehr dadurch höher, im Vgl. zur Bestandsituation. Außerdem möchte er wissen, warum zwischen Kippenheimweiler und Nonnenweier eine Brücke über die BAB5 gebaut wurde und dies für die Strecke Strecke Kürzell-Schuttern aber vom RP abgelehnt wird. Er findet die Lösung mittels LSA schlecht.

Hr. Zimmermann vom Planungsbüro antwortet, dass da es sich um eine Landstraße handelt, grunds. Rahmenbedingen gelten auf Grundlage dessen priorisiert wird. An diese Vorgabe sei man gebunden.

Nach Priorisierungsplan kein Bau einer Brücke vorgesehen. Im Zuge des RheintalBahn- und BAB5-Ausbaus werde dann der Neubau der Brücke angestrebt.

Zur Umwelt und Lärmbelastung entgegnet Herr Zimmermann, dass die Bürger durch die Maßnahme vielleicht öfter auf das Fahrrad umsteigen, was wiederum zu weniger Belastung durch PKW führt.

OR Jasmin Lehmann bemängelt, dass der Verkehr zum Sportplatz ebenfalls warten muss, obwohl die Brücke nicht gequert werden muss. Des Weiteren hat Sie bedenken, dass sich bei Schichtwechsel des Unternehmens Zalando und zu den Stoßzeiten ein Rückstau bis nach Kürzell bildet und dass der Rettungsdienst bei Begegnungsverkehr nicht mehr passieren kann. Sie hält die Maßnahme für nicht geeignet.

OR Sven Kirner stimmt der Aussage von Frau Lehmann größtenteils zu. Er sieht ebenfalls ein Problem mit dem Berufsverkehr zum Unternehmen Zalando und sieht auch eine Staugefahr.

Er möchte wissen, wie sich die Situation verhält, wenn zwei Getreidezüge mit je zwei Anhängern hintereinanderstehen. Er fordert eine Brücke als Dauerlösung.

Herr Zimmermann erklärt zur Rückstausituation, dass laut dem Leistungsfähigkeitsnachweis in der Machbarkeitsstudie der Rückstau zur Spitzenstunde westlich der Brücke 76m, sprich ca. 12-13 PKW und östlich der Brücke 90m, sprich ca. 14-15 Fahrzeuge. Der Ortseingang ist wesentlich weiter entfernt weswegen ein Rückstau bis ins Dorf sehr unwahrscheinlich ist. Das Rechtsabbiegen ist an den Einmündungen jederzeit möglich. Feinheiten an der Lichtsignalanlage können jederzeit justiert werden. Außerdem argumentiert er, dass es bei übermäßigem landwirtschaftlichen Verkehr besser ist wenn alle Fahrzeuge hintereinander steht, da dann zwei langsame Fahrzeuge in einer Grünphase passieren könnten. Der Verkehrsablauf ist als Leistungsfähig einzuordnen.

Hr. Keller vom RP ergänzt, dass für den Verkehrsversuch eine Dauer von 6 Monaten anzusetzen wäre. Nach dem Abbau des Versuchs findet dann eine Evaluation durch die Hochschule Karlsruhe statt.

Letztendlich ginge es drum Radfahrer dazu zu gewinnen, was wiederum zu einer Entlastung des PKW-Verkehrs und in Folge dessen wiederum zu einer sichereren Radinfrastruktur führt. Er betont, dass beim Ausbau der Rheintalbahn und der BAB die Brücke neu gebaut wird und im Zuge dessen eine Fuß- und Radbrücke eingeplant wird. Ein möglicher Schutzstreifen ohne bauliche Trennung würde eher eine subjektive als eine objektive Sicherheit als objektiv.

Das Planungsbüro führt aus, dass es vermutlich erst im Versuch ersichtlich werden wird inwieweit Probleme mit dem Durchkommen von

Rettungsdiensten auftreten. Als Vorsorge könnten Ausweichstellen eingerichtet werden.

OR Kirner beklagt, dass nur 2 Varianten in der Machbarkeitsstudie untersucht wurden. Der OR hatte sich für eine 3. Variante ausgesprochen, bei der die Auffahrt des Fuß- und Radwegs zum Brückenkopf über zwei seitlich entlang der Böschung laufende Rampen eingerichtet werden.

OR Schwendemann hat ebenfalls Bedenken zum Rückstau und zum Durchkommen des Rettungsdienstes. Auch die Anfahrt zum Sportplatz, gerade bei Eltern die ihre Kinder dort hinbringen, erschwert sich. Grundsätzlich befürwortet Sie das Vorhaben nicht.

Aus Sicht von Herrn Zimmermann kommen die Kinder durch den Verkehrsversuch sicherer auf den Sportplatz – zukünftig dann vielleicht auch öfters mit dem Fahrrad. Die Vorgabe vom RP ist, dass keine baulichen Maßnahmen an der Brücke durchgeführt werden dürfen.

### **Top 3 – Fragen der Zuhörer zur Machbarkeit**

---

Eine ZuhörerIn äußert, dass man auch mal an die Fahrradfahrer und Fußgänger denken sollte und befürwortet das Vorhaben.

Ein Zuhörer gibt zu bedenken, dass die verbleibende Straßenbreite bei der ohnehin schon schmalen Straße nicht ausreichen wird. Des Weiteren ist er der Meinung, dass der Kraftverkehr eine zu lange Wartezeit an den LSA hätte. Die Regelung über diese Strecke auszuführen sei zu utopisch.

Hr. Zimmermann entgegnet das der Fahrstreifen an sich durch die Maßnahme sogar breiter wird als er es beim jetzigen Begegnungsverkehr ist.

Ein Zuhörer ist der Meinung, dass der Versuch nicht tragbar für die Allgemeinheit und Öffentlichkeit sei. Die einseitige Belastung würde der Brücke schaden. Der Radweg sei von Grund auf auf der falschen Seite gebaut worden. Außerdem könnte die Unfallgefahr durch Bequemlichkeit und Ungeduld der Verkehrsteilnehmer steigen.

Ein Zuhörer beklagt, dass die geplante Breite zu schmal für landwirtschaftliche Züge und vor allem Mähdrescher ist. Es drohe die Gefahr des Festfahrens zwischen Leitplanke und baulicher Trennung.

Vorschlag des Zuhörers ist es, nochmal das Tempo zu reduzieren und ggfs. ein Warnsystem für auf der Brücke befindliche Fahrradfahrer zu installieren oder ein Überholverbot für Radfahrer. Er will wissen, wie die Felder im Bereich Flugplatz dann erreicht werden können.

Hr. Zimmermann sieht den Vorschlag des Überholverbots von Radfahrern und die Temporeduzierung als Variante, die jetzige Situation zeige aber, dass ohne eine feste Geschwindigkeitsüberwachung, keine Besserung zur jetzigen Situation auftreten werde.

GR Fischer weist auf den Zukunftsaspekt für die Kinder hin. Der Umstieg aufs Rad ist wichtig. Sie sieht die durch die Maßnahme die Möglichkeit, dass weniger LKW-Verkehr auf der Strecke unterwegs sind. Sobald die Belastung für das Dorf zunimmt müsse man aber an Stellschrauben drehen.

ZuhörerIn:

Eine ZuhörerIn sieht einen Widerspruch in der Diskussion. Man rede immerhin von Schaffung von Sicherheit dabei zeige die Machbarkeitsstudie, dass keine Sicherheitsgefahr bestehe.

Außerdem möchte Sie wissen, ob auf eine bauliche Trennung verzichtet werden könnte und somit nur zu bestimmten Uhr und Jahreszeiten ein Fahrstreifen für den Fuß- und Radverkehr eingerichtet werden würde.

Ein Zuhörer merkt an, dass die geplante Breite der Fahrstreifen von 3,36 – 3,50 m zu eng dimensioniert ist. Ein Traktor mit Anbaugeräten schwenkt hinten und vorne aus, so dass der Lenkungsspielraum des Fahrers massiv abnimmt. Am besten man würde die Bestandssituation lassen.:

Das Planungsbüro entgegnet, dass es um vor allem durch um die gefühlte Sicherheit gehe. Wenn die Strecke Sicherer wird, sollten mehr Leute vom PKW auf das Fahrrad umsteigen.

Außerdem führt Herr Zimmermann aus, dass die Möglichkeit besteht den Fuß- und Radweg auf eine Breite von 2,50 m zu verschmälern. Somit käme man auf 3,86 – 4,00 m Fahrbahnbreite für landwirtschaftliche Maschinen. Auf eine Aussetzung der baulichen Trennung für bestimmte Tages- oder Jahreszeiten kann nicht verzichtet werden.

#### **Top 4 - Verkehrsversuch L118 Schuttern-Kürzell – Weiteres Vorgehen**

---

##### **Beschlussvorschlag:**

**Der Ortschaftsrat beschließt bei 2 Gegenstimmen und einer Enthaltung, auf der Landesstraße L118 zwischen Kürzell und Schuttern eine Erprobungsmaßnahme nach §45 (1) StVO für die Dauer von 6 Monaten durchzuführen.**

Nach 3 Monaten soll ein Zwischenergebnis vorliegen und über die Fortsetzung der Maßnahme entschieden werden.

OR Kirner betont nochmals, dass es ein Anliegen aller sei, dass alle Verkehrsteilnehmer Sicher von Kürzell nach Schuttern kommen. Man solle weiterhin an der Hauptforderung einer Rad- und Fußgängerbrücke festhalten. Bzw. wenigstens an einer an der Böschung verlaufenden Auffahrtrampe.

BM Schröder bedankt sich für die gute Diskussion zwischen Zuhörern, Ortschaftsrat und Regierungspräsidium.

OV Wingert bedankt sich ebenfalls bei den einzelnen Akteuren und betont nochmals, dass es wichtig ist eine gemeinsame Lösung finden.

Anschließend beendet OV Wingert die Sitzung.

#### **Ende der Sitzung: 21.47 Uhr**

Hugo Wingert, Ortsvorsteher

Lasse Rieck, Schriftführer

--	--

#### **Die Urkundspersonen:**

Jasmin Lehmann

Markus Probst

--	--