

Niederschrift
über die öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Bau- und
Verkehrsausschusses

Sitzungstermin:	Montag, 23.01.2017
Sitzungsbeginn:	18:05 Uhr
Sitzungsende:	21:07 Uhr
Ort, Raum:	im großen Sitzungssaal des Rathauses

Anwesend sind:

Als Vorsitzender:

Redelberger, Thomas Bürgermeister

Ausschussmitglieder:

Bruckmann, Karlheinz	SPD
Feld, Christoph	SPD
Feld, Klara	FDP
Glock, Klaus	CDU
Luksic, Oliver	FDP
PAUL, Michael	CDU
Schwindling, Jörg	CDU
Trappmann, Claudia	SPD
Woll, Peter	CDU
Zimmer, Reiner	SPD

Ortsratsmitglieder:

Altmeier, Hans-Joachim	SPD	bis TOP 2 / 19:30 Uhr
Bernauer, Mark	CDU	
Michaelis, Alfred	SPD	bis TOP 2 / 19:30 Uhr
Steinrücken, Ulrich Dr.	NÖL	bis TOP 5.2 / 19:55 Uhr

Ratsmitglieder:

Hill, Hans-Kurt	Die Linke	bis TOP 2 / 18.55 Uhr von TOP 5.4 / 20:35 Uhr bis Ende
Michaelis, Friedrich	CDU	bis TOP 5.4 / 20:35 Uhr
Schmidt, Manfred	CDU	bis TOP 5.4 / 20:35 Uhr

Von der Verwaltung:

Flätgen, Hans Günter		
Jochum, Bernhard		bis TOP 4.1 / 19:40 Uhr
Schnur, Hartmut		bis TOP 2 / 19:30 Uhr
Thewes, Heike		

Schriftführerin:

Becker, Beate

Niederschrift:

Öffentlicher Teil

zu 1 Annahme der Niederschrift über die Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses vom 05.12.2016 (öffentlicher Teil)

Einstimmiger Beschluss:

Die Niederschrift über die Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses vom 05.12.2016 (öffentlicher Teil) wird in der vorliegenden Fassung angenommen.

zu 2 Information zur Lichtsignalanlage B268/L141 durch Vertreter des LfS

Der Vorsitzende begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt nochmals Herrn Kindel und erteilt ihm das Wort.

Herr Kindel stellt sich kurz vor und teilt mit, dass er beim Landesbetrieb für Straßenbau den Fachbereich Verkehrsplanung leitet. Dieser beschäftigt sich u. a. mit den Fragestellungen der Verkehrstechnik, d. h. mit Themen der Signalsteuerung.

Vor einiger Zeit wurde die Signalanlage in der Saarlouiser Straße in Betrieb genommen. Grund dafür war die Tatsache, dass der Verkehr der L141 in der Saarlouiser Straße nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden konnte. Konkret würde dies bedeuten, dass durchschnittlich hohe Wartezeiten in der untergeordneten Zufahrt zu verzeichnen gewesen seien, insbesondere aber auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.

Das Problem sei gewesen, im Bestand einen möglichst leistungsfähigen Knotenpunkt bzw. eine Signalstellung zu errichten. Dies sei aber unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht sehr einfach gewesen. Es gab das Problem, dass es hohe Verkehrsmengen in der Hauptrichtung gibt, insbesondere in den vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten und sowie einen relativ großen Zufluss in der L141 Saarlouiser Straße. Das Hauptproblem, das sich hier stellt, sei die Tatsache, dass durch die örtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere bezüglich der Randbebauung, nicht genügend Platz vorhanden sei, um zwei separate Fahrstreifen anzulegen. Rein technisch und planerisch könnte alles so ausgestaltet werden, dass der Knotenpunkt in der Signalsteuerung optimal leistungsfähig wäre, allerdings fehlt es hier im Bestand an Platz. Es war Aufgabe des LfS gewesen, zu versuchen, im Bestand einen weitestgehend sicheren und leistungsfähigen Verkehrsfluss zu ermöglichen. Es wurde dafür im Vorfeld eine entsprechende verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, und dabei wurden auch verschiedene Knotenpunktvarianten überprüft. Klar sei gewesen, dass die bestehende Einmündung, die vorfahrtgeregelt war mit Beschilderung, nicht mehr leistungsfähig gewesen war. Hier müsste eine alternative Knotenpunktform errichtet werden.

Bei der damaligen Planung, so Herr Kindel, stand die jetzige Signalanlage, mit einer neuen Fußgängerüberquerung über die B268 sowie der vorhandenen Überquerungsmöglichkeit in Form von Lichtsignalanlagen am Anfang der Saarlouiser Straße zur Diskussion.

Eine weitere Alternative sei geprüft worden und zwar eine zweistreifige Zufahrt aus der Richtung Autobahn, die allerdings auf Grund der Flächenverfügbarkeit im

Bereich des Gehweges in der Trierer Straße nicht umgesetzt werden konnte.

Auch eine Kreisverkehrsanlage sei geprüft worden, die aber in der Gesamtabwägung jedoch nicht den Vorzug erhalten hätte.

Herr Kindel teilt weiter mit, dass es generell bei Inbetriebnahme einer Signalanlage so sei, dass die Planungen für die Steuerungen, d. h. wie Grün- und Zwischenzeiten, die im Einzelnen festgelegt werden müssen, auf der Grundlage einer Erhebung beruhen würde. In der Regel sei es so, dass bei Inbetriebnahme einer Anlage, nicht immer die Verkehrsverhältnisse vorgefunden werden, die lange vorher erhoben worden seien. Die Tagesschwankungen im Verkehrsablauf können sich bis zu +/- 10 % verändern. Nach Inbetriebnahme der Signalanlage müssen die Verkehrsabläufe sehr zeitnah genau beobachtet werden um entsprechende Korrekturen in der Steuerung vorzunehmen.

Dies wurde auch an diesem Knotenpunkt gemacht und einige Änderungen vorgenommen, insbesondere im Hinblick auf die zu gering geschaltete Grünzeit für den Linksabbieger. Dies war dem Umstand geschuldet, dass bei der Erhebung für den Linksabbieger relativ wenige Fahrzeuge in der Zählung gefahren seien. Im Rahmen anschließender Beobachtungen wurde festgestellt, dass der Verkehrsfluss besser geworden sei. Durch die örtlichen Rahmenbedingungen kann kein Verkehrsfluss hergestellt werden, der eigentlich von der technischen Seite her machbar wäre.

Es wurde, so Herr Kindel, weiter überlegt, den Verkehrsfluss etwas zu verbessern, indem Belegungszeiten von Schleifen verändert werden können und unter Umständen auch die Grünzeiten der Hauptrichtung etwas zu reduzieren. Dies würde sich im Rahmen der weiteren Beobachtungen jetzt ergeben.

Herr Kindel zeigt an Hand des Signallageplanes die vorhandenen Signalgeber. In diesem Plan sind in der Mitte der Fahrbahn auch die sogenannten Induktionsschleifen zu erkennen. Diese würden letztendlich die Sensorik darstellen, anhand deren die Signalanlage erkennen kann, wann da ein Fahrzeug wäre und schon lange stehen würde. Auch gibt es noch Bemessungsschleifen, an denen erkennbar sei, ob noch Fahrzeuge kommen oder nicht.

Eine wesentliche Grundlage würde fehlen, so Herr Kindel, nämlich die Tatsache, dass die umgebaute Zufahrt der Saarlouiser Straße nicht über die erforderliche Mindestlänge von zwei Fahrstreifen verfüge.

Herr Dr. Steinrücken möchte wissen, ob die vorhandenen Fußgängerampeln gekoppelt seien.

Herr Kindel bejaht diese Frage und teilt weiter mit, dass dies vier Fußgängerampeln wären. Eine an der katholischen Kirche, am Knotenpunkt, an der evangelischen Kirche sowie noch eine am Bereich der Einmündung „Am Hirtenbrunnen“. Diese Anlagen sind natürlich miteinander koordiniert. Es soll vermieden werden, dass ein Fahrzeug, das im Zuge der B268 entweder von Riegelsberg zur Autobahn bzw. umgekehrt unterwegs sei, bei der einen Anlage bei grün losfährt und an der nächsten wieder halten muss. Dies führt auch dazu, dass die Fußgänger manchmal eine längere Wartedauer hätten.

Herr Dr. Steinrücken fragt Herrn Kindel, ob er Auskunft über die maximale Wartedauer geben könnte.

Herr Kindel sagt hierzu, dass die maximale Wartedauer von der Umlaufzeit abhängig sei. Es würden je nach Tageszeit und Verkehrsabhängigkeit

verschiedene Umlaufzeiten und Programme geschaltet.

Die verschiedenen Umlaufzeiten betragen für alle Signalgruppe an dem Knotenpunkt:

während der Abendspitze	alle 120 Sekunden eine Grünphase
während der Morgenspitze	alle 90 Sekunden eine Grünphase
in verkehrsschwachen Zeiten	alle 60 Sekunden eine Grünphase
eine zusätzliche Phase	alle 70 Sekunden eine Grünphase

Herr Zimmer teilt Herrn Kindel mit, dass ihm allein der Glaube fehlen würde, dass die Ampeln und auch die Autos wissen, was vom LfS prognostiziert berechnet wurde. In den letzten sechs Wochen, so Herr Zimmer, sei es ihm fünfmal passiert, dass er auf der B268 kommend von Lebach zwanzig Minuten gebraucht hätte, um diese Ampel zu passieren. Der einzige Vorteil, den er hier sieht, sei für die Linksabbieger aus der Saarlouiser Straße in die B268. In der Saarlouiser Straße, so Herr Zimmer, gäbe es Rückstau bis weit über das Kino hinweg. Er hätte in der letzten Woche bis über die Einfahrt zur Albertstraße gestanden. Die prognostizierte Rechnung käme wohl nicht so klar mit dem, was tatsächlich passiere. Aus seiner Sicht sei dies nicht zufriedenstellend.

Er stimme Herrn Zimmer, so Herr Kindel, zu, wenn dieser sage, die Steuerung wäre insgesamt nicht zufriedenstellend. Er sagt offen, er kann sich beim besten Willen nicht vorstellen, dass es zwanzig Minuten Verlustzeit aus der Richtung Lebach gäbe. Mit ihrer Absicht, hier eine Signalanlage im Bestand aufzubauen, konnte das LfS leider dem Anspruch nicht gerecht werden, eine sehr leistungsfähige Steuerung zu etablieren. Es sei den örtlichen Rahmenbedingungen geschuldet. Wenn es in der Saarlouiser Straße zwei Fahrstreifen geben würde, könnten dort die Grünzeiten halbiert werden, um die gleiche Verkehrsmenge zu schalten. Diese Halbierungen könnten den Hauptrichtungen zugeordnet werden.

Herr Zimmer sagt, die Problematik sei, dass die Wirklichkeit anders aussehen würde. Es sei doch klar gewesen, dass nur ein Fahrstreifen zur Verfügung stehen würde. Er möchte wissen, ob vom LfS in diesen Bereichen, durch den stehenden Verkehr und die ständig an- und abfahrenden Fahrzeugen, schon nachprüft wurde, ob sich die Zahlen des Lärmschutzkatasters verbessert oder verschlechtert hätten.

Herr Kindel gibt zur Auskunft, dass dies wohl in diesem Kontext nicht überprüft worden sei. Es sei in der Tat, dass sich der Verkehr in der Saarlouiser Straße und auch für die Fußgänger über die Hauptrichtung verbessert hätte. Es muss einfach auch wahrgenommen werden, wenn der vorfahrtsberechtigte Verkehr auf der B268 fahren könnte wie früher, dann könnten die Zeitabläufe nicht geschafft werden, um den Verkehr aus der Saarlouiser Straße einbiegen zu lassen oder die Fußgänger die B268 queren zu lassen, weil diese die gleiche Verkehrsfläche nutzen. Wir könnten hier eine wesentlich bessere Steuerung hinbekommen, wenn die Flächen zur Verfügung stehen würden.

Der Vorsitzende teilt hierzu mit, dass es auch schon mal einen Rückstau gegeben hätte, bis zur Schulstraße an einigen Tagen. Dies sei jedoch zur Zeit der Sperrung der Völklinger Straße gewesen. Da sei wesentlich mehr Verkehr durch die Saarlouiser Straße geflossen. Nach Beendigung der Baumaßnahme in der Völklinger Straße hätte ein Termin stattgefunden, in dem von Seiten des LfS,

durch Herrn Kindel, zugesagt wurde, weiterhin die Feinjustierung vorzunehmen und dies sei auch passiert. Seit diesem Zeitpunkt, so Herr Redelberger, sei dieser Rückstau über der Schulstraße ausgeblieben. Natürlich gäbe es in der Hauptverkehrszeit auch schon mal einen Rückstau der länger sei, aber der Abfluss läuft besser. Ein zweites Problem, bei dieser Ampelregelung, wäre der zweite Knotenpunkt an der Talstraße/Völklinger Straße, der dafür sorgt, dass es schon mal einen Rückstau über den Kreisel hinweg in die weitere Saarbrücker Straße gäbe.

Herr Kindel meint, bei dem Problem Völklinger Straße/Talstraße sei es in der Tat so, dass auch dort mit den örtlichen Zwängen hinsichtlich der Verkehrsfläche ausgekommen werden muss. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens würde mehr Fläche in der Fahrbahn benötigt. Die Möglichkeiten einer Einbahnregelung, um den Verkehr am Knotenpunkt zu reduzieren, hätte eine Verkehrsverlagerung zur Folge und höhere Belastungen in anderen innerörtlichen Abschnitten. Es müsste versucht werden, im Bestand, die Situation zu verbessern. Dort gäbe es weitestgehend moderne Technik.

Herr Michaelis sagt, er sei Anwohner der Saarlouiser Straße 14 und dies schon sehr lange, dass an diesem Morgen um 5.00 Uhr der Lärm in der Straße begonnen hätte und der Rückstau ginge über den Bereich der Schulstraße hinaus. Auch an diesem Abend sei der Verkehr wesentlich höher. Er sage, dass sich die Situation nicht verbessert hätte, aber der Zustand für die Anwohner sei unhaltbar. Dann möchte Herr Michaelis noch wissen, warum er morgens, wenn er aus der Saarlouiser Straße rechts auf die B268 abbiege dann die Fußgängerampel an der evangelischen Kirche stehen bleiben muss.

Herr Kindel bemerkt hierzu, dass dies normal sei. Dies sei so, da die grüne Welle nicht für die Verkehrsteilnehmer kommend aus der Saarlouiser Straße in Richtung Riegelsberg geschaltet wäre, sondern für den Verkehr von der Autobahn B268 kommend.

Herr Hill sagt, er hätte von Anfang an den Eindruck, dass auch ohne die Ampelschaltung schon eine ausreichende Verkehrssicherheit gegeben hätte. Kann sein, dass es jetzt sicherer wäre, da gebe er Herrn Kindel Recht. Der zweite Punkt, den ihn stutzig mache, so Herr Hill, Herr Kindel würde immer von weitgehend bester Technik und von einer der moderneren Anlage sprechen. Ihn würde interessieren, was würde es bedeuten, wenn die beste Technik und die modernste Anlage hier vorliegen würde.

Herr Kindel meint hierzu, dass offensichtlich ein Missverständnis vorliege, an dem Knotenpunkt in der Saarlouiser Straße ist die beste und modernste Technik verbaut. Er sprach von der Völklinger Straße/Talstraße, bei der die Signalanlage schon etwas älter sei, jedoch noch nicht so alt, dass man von alter Technik sprechen müsste.

Herr Hill möchte wissen, was es bedeutet, die Anlage versuchsweise abschalten würde und den Verkehrsfluss nochmal neu bewertet.

Herr Kindel bemerkt hierzu, dass dann die Verhältnisse wären wie vorher ohne Signalanlage. Er könnte sich jedoch nicht vorstellen, dass die zuständige

Straßenverkehrsbehörde (Regionalverband) eine solche Versuchsphase genehmigen würde. Der Lfs, als Betreiber, dürfe die Anlage nicht abschalten.

Herr Hill gibt zu bedenken, dass aufgrund der neuen Situation die körperliche Belastung der unmittelbaren Anlieger zugenommen hätte und es müsste versucht werden, wie dort der Ausgleich zu schaffen sei. Dies wurde ja auch von der SPD-Fraktion schon einmal angesprochen.

Der Vorsitzende teilt hierzu mit, dass Heusweiler verkehrstechnisch und infrastrukturell ein Knotenpunkt sei. An manchen Stellen würde dies gelobt und begrüßt, da dadurch eine Einwohnersteigerung erfolgen würde. Der Nachteil wäre aber auch, dass es viele Autos pro Familie gäbe und diese werden bewegt.

Herr Hill sagt, dass er dies alles nachvollziehen könnte, er könnte aber auch die Argumente und den Ärger der Anwohner nachvollziehen. Er sei nach vor der Meinung, dass ein Kreisverkehr dort besser gewesen wäre.

Herr Schwindling sagt aus seiner Sicht, gäbe es drei grundlegende Probleme. Hier seien auf einer geschätzten Strecke von 350,00 – 400,00 Metern vier Fußgängerüberwege. Es würde versucht, diese mit einer neuen Lichtsignalanlage zu synchronisieren, die verkehrsabhängig gesteuert sei. Zusätzlich ein Kreisverkehr in einem weiteren Abstand von etwa 100,00 Metern Abstand von der Fußgängerampel am Hirtenbrunnen. Letztendlich dann die Saarlouiser Straße, die überhaupt nicht funktioniert. Den Fall genommen, so Herr Schwindling, die Völklinger Straße staut in der Hauptverkehrszeit bis zum Kreis ein, dann sei die B268 dicht.

Das zweite Problem, so Herr Schwindling, sei, wenn die Rechtsabbieger von der Saarlouiser Straße in die B268 direkt wieder an der Fußgängerampel an der evangelischen Kirche stehen.

Vielleicht sollte darüber nachgedacht werden, zu überprüfen, wieviel Fußgänger an welchen Überwegen queren. Als zweites könnte auch nachgeprüft werden, ab wann das Hauptprogramm morgens laufen würde.

Herr Kindel meint hierzu, das Hauptproblem hier seien nicht die Fußgänger, sondern die starken Verkehre aus der Saarlouiser Straße in die B268.

Herr Zimmer sagt außerhalb der Hauptverkehrszeiten würden ja keine großen Probleme existieren. Hier sei das Sicherheitsgebot für die Linksabbieger aus der Saarlouiser Straße zur B268, das sich tatsächlich verbessert hätte, auch Wirklichkeit. Die Anlieger erleben dies, alle würden sagen, die Situation sei schlechter als zu der Zeit, wo noch keine Ampelanlage da gewesen sei.

Er bemerkt weiter, wenn er sagte, dass er letzte Woche bis zur Albertstraße gestanden hätte, würde dies auch stimmen. Er verbietet es sich, ihn dahin zu stellen, als wenn er nicht wüsste, wovon er redet, dass er zwanzig Minuten in der Trierer Straße gebracht hätte.

Hier an den diesem Knotenpunkt, so Herr Zimmer, sei dort in der Wahrnehmung deutlich ein Verschlechterungsereignis und dies sei eigentlich untersagt. Der Gemeinderat hätte einen Beschluss zum Bau eines Kreisels an dieser Stelle gefasst und dieser sei noch nicht aufgehoben. Der LfS, sagt er weiter, hätte gegen das Planungsrecht der Gemeinde Heusweiler verstoßen, dort eine Ampelanlage zu bauen.

Herr Zimmer meint, er möchte zwei Fragen stellen. Zum einen, möchte er wissen, greift bei der Fußgängerampel an der evangelischen Kirche die Anforderungsschaltung beim Drücken oder bleibt es so lange grün, bis die Ampel der B268 auf rot geschaltet wird. Zum zweiten wäre es möglich, an der Signalanlage Ausfahrt von der Saarlouiser Straße einen Rechtsabbiegepfeil zu machen.

Herr Kindel gibt zur zweiten Frage zur Auskunft, dass es nichts nützt, dass beim Signal ein Rechtspfeil geschaltet wird, wenn der Rechtseinbieger nicht die Möglichkeit hat, an einem Fahrzeug, das anhält um nach links abzubiegen, vorbeizukommen. Es darf dies nur geschaltet werden, wenn ein separater Fahrstreifen, der seine Regelbreite hätte, vorhanden sei. Zur ersten Frage teilt er mit, dass der Wechsel von Fahrzeug rot auf Fahrzeug grün nur innerhalb gewisser Zeitfenster passieren könnte, sonst funktioniere die grüne Welle nicht mehr. Dies hat zur Folge, dass die Fußgänger schon mal länger warten müssen, als wenn es eine freie Fußgängerampel wäre.

Ergänzend führt Herr Kindel auf, dass zur Zeit zwei sogenannte vollverkehrsabhängige Programme für diesen Knotenpunkt erstellt würden. Dies bedeutet, dass versucht würde, selbst in der Spitzenzeit ein Programm zu schalten, das außerhalb der grünen Welle läuft.

Er sagt weiter, dass im Rahmen der weiteren Beobachtung und der Feinjustierung alle Möglichkeiten genutzt werden, eine Verbesserung der Situation zu erreichen.

Herr Michaelis möchte wissen, ob es möglich wäre, zu überprüfen, ob die Taktzeit morgens um 5.00 Uhr geändert werden könnte.

Herr Kindel sagt zu, dass dies überprüft wird. Es könnte durchaus sein, dass das Spitzenprogramm erst um halb 6.00 Uhr oder 6.00 Uhr einschaltet. Er wird eine Rückmeldung an die Gemeinde Heusweiler geben.

Herr Zimmer fragt nach, ob vom LfS vorgesehen sei, an dieser Stelle ein Lärmgutachten zu tätigen, ob die jetzige Situation, gegenüber dem altbestehenden Lärmkataster, sich vor allem bei Stillstand verschlechtert hätte.

Herr Kindel bemerkt, dass konkret kein lärmtechnisches Gutachten in Auftrag gegeben wurde, das die Lärmsituation hier neu bewertet. Im Grunde hätte man die Situation überall dort, wo eine Signalanlage neu gebaut würde. Dort halten Fahrzeuge in der Hauptrichtung an, die bisher vorfahrtsberechtigt waren und dies sei ein Umstand, der im Prinzip die notwendige Folge sei.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, bedankt sich der Vorsitzende bei Herrn Kindel für sein Kommen.

zu 3 Mitteilungen und Verschiedenes

Es liegen keine Wortmeldungen vor.