



Amtliche Bekanntmachungen

Aus der öffentlichen Marktgemeinderatssitzung vom 16.10.2017

Verbesserung der Straßensituation im Bereich Martinszeller Straße/Sonthofener Straße

Hierzu begrüßte 1. Bürgermeister Hartmann Herrn Jellen vom Schwäbischen Ingenieurbüro sowie Herrn Gilb von der Landkreisverwaltung und Herrn Kind von der Polizeiinspektion Kempten.

1. Bürgermeister Hartmann wies eingangs darauf hin, dass der Bauausschuss bereits in seiner Sitzung am 31.07.2017 dieses Thema vorberaten hat und dann in Abstimmung mit der Kreistiefbauverwaltung und der Polizeiinspektion verschiedene Varianten und Möglichkeiten für eine Gestaltung und Verbesserung der Straßensituation im Bereich Martinszeller Straße/Sonthofener Straße ausgearbeitet wurden.

Anschließend erläuterte Herr Jellen anhand einer Beamerpräsentation die derzeitige Bestandssituation und die vier ausgearbeiteten Varianten:

Variante 1:

- Fahrbahnverbreiterung auf durchgehend 5,00 m
- Gehweg auf Nord- und Südseite
 - Nordseite Breite ca. 1,25 m bis 1,40 m (wie bisher)
 - Südseite Breite 1,50 m (neu)
- Fortführung des südl. Gehwegs an der OA 6 bis zur Bushaltestelle

Als Vorteile dieser Variante 1 wurden herausgearbeitet:

- Begegnungsverkehr LKW – PKW möglich.
Aber: Beim Ein- und Ausfahren von LKW's aus und in die Kreuzung wird jedoch die Gegenfahrbahn mitbenutzt!
- Längsneigung am südlichen Fahrbahnrand zur OA 6 bleibt unverändert.
- Verbesserung der Fußgängersicherheit durch neuen, breiten Gehweg auf der Südseite.
- Südlicher Gehweg schließt neue Baugebiete und bestehende Bushaltestelle an der OA 6 an.

Als Nachteile hat Herr Jellen herausgearbeitet:

- Begegnungsverkehr LKW – LKW nicht möglich
- Nördlicher Gehweg wird bereichsweise um bis zu ca. 10 – 15 cm verschmälert (Vermessung!)

Variante 2:

- Fahrbahnverbreiterung auf durchgehend 5,90 m
- Verbreiterung des nördlichen Gehwegs auf durchgehend 1,50 m
- Anordnung eines Radweges an der OA 6

Als Vorteile dieser Variante 2 wurden herausgearbeitet:

- Begegnungsverkehr LKW – LKW bis auf den Kreuzungsbereich möglich
- Verbesserung der Fußgängersicherheit durch breiteren Gehweg auf der Nordseite

Als Nachteile dieser Variante müssen gesehen werden:

- Begegnungsverkehr LKW – LKW im Kreuzungsbereich nicht möglich.
Denn: Beim Ein- und Ausfahren von LKW's aus und in die Kreuzung wird die Gegenfahrbahn mitbenutzt!
- Keine Erschließung der Neubaugebiete für Fußgänger sowie Anbindung der Bushaltestelle an der OA 6.
- 1 % mehr Längsgefälle am Fahrbahnrand als Variante 1.

Variante 3:

- Fahrbahnverbreiterung auf durchgehend 5,25 m
- Verbreiterung des nördlichen Gehwegs auf durchgehend 1,50 m
- Neubau eines 1,00 m breiten Gehwegs auf der Südseite
- Weiterführung des südlichen Gehwegs an der OA 6 bis zur Bushaltestelle

Als Vorteile dieser Variante benannte Herr Jellen:

- Begegnungsverkehr LKW – PKW möglich.
Aber: Beim Ein- und Ausfahren von LKW's aus und in die Kreuzung wird immer die Gegenfahrbahn mitbenutzt!
- Verbesserung der Fußgängersicherheit auf beiden Straßenseiten.
- Südlicher Gehweg schließt neue Baugebiete und bestehende Bushaltestellen an der OA 6 an.

Nachteile dieser Variante:

- Begegnungsverkehr LKW – LKW nicht möglich.
- 1 % mehr Längsgefälle am Fahrbahnrand als Variante 1

Variante 4:

Diese enthält eine Modifizierung an der OA 6:

- Fahrbahnverbreiterung auf durchgehend 5,25 m
- Verbreiterung des nördlichen Gehwegs auf durchgehend 1,50 m
- Neubau eines 1,00 m breiten Gehwegs auf der Südseite
- Weiterführung des südlichen Gehwegs an der OA 6 bis zur Bushaltestelle (Breite 1,00 m)
- Fahrradschutzstreifen auf Westseite der OA 6 mit einer Breite von 1,25 m

Vorteile der modifizierten Variante 4:

- Begegnungsverkehr LKW – PKW möglich.

Aber: Beim Ein- und Ausfahren von LKW's aus und in die Kreuzung wird immer die Gegenfahrbahn mitbenutzt!

- Verbesserung der Fußgängersicherheit auf beiden Straßenseiten.
- Südlicher Gehweg schließt neue Baugebiete und bestehende Bushaltestelle an der OA 6 an.
- Deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität für Fahrradfahrer auf der OA 6 durch einen 1,25 m breiten Schutzstreifen.

Nachteile der Variante 4:

- Begegnungsverkehr LKW – LKW nicht möglich
- 1 % mehr Längsgefälle am Fahrbahnrand als Variante 1

Herr Kind wies in seinen Ausführungen darauf hin, dass aufgrund der geplanten Bebauung der Firma Brefa und der Einfamilienhäuser oberhalb der Brefa die schwachen Verkehrsteilnehmer, nämlich die Fußgänger, geschützt werden sollten. Aus seiner Sicht sollte die Sicherheit dieser schwachen Verkehrsteilnehmer vorgehen. Er favorisiert die Variante 3 oder gegebenenfalls die Variante 4.

Herr Gilb verdeutlichte, dass aus Sicht der Kreistiefbauverwaltung die Variante 3 favorisiert wird. Der Gehweg mit 1,50 m Breite an der Sonthofener Straße kann mit Ausnahme der Verengung an dem Anwesen Sonthofener Straße 12 maschinell geräumt werden und der Hochbau muss nicht versetzt werden. Er räumte ein, dass es sich hier um eine Kompromisslösung handelt, vor allem im Hinblick auf den Gehweg an der Martinszeller Straße mit nur einem Meter Breite. Der Landkreis könnte aber auch mit einer Variante 4 leben.

Anschließend diskutierte der Marktgemeinderat ausführlich über die Vor- und Nachteile der jeweiligen Varianten sowie das Abwägungspotenzial und beschloss, zur Verbesserung der Straßensituation die vorgetragene Variante 3 umzusetzen und die Detailplanung voranzutreiben.

Thomas Hartmann
1. Bürgermeister