



# Beschlussvorlage

Amt: 61 Stehr	Datum: 28.05.2015	Az.: - 0692/MS	Drucksache Nr.: 158/2015
------------------	-------------------	----------------	--------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Technischer Ausschuss/Verkehrsausschuss	17.06.2015	vorberatend	öffentlich	
Gemeinderat	29.06.2015	beschließend	öffentlich	

## Beteiligungsvermerke

Amt	302	605				
Handzeichen						

## Eingangsvermerke

Oberbürgermeister	Erster Bürgermeister	Bürgermeister	Haupt- und Personalamt Abt. 10/101	Kämmerei	Rechts- und Ordnungsamt

Betreff:

- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Verlängerung der Tempo 30-Zone in der Eisenbahnstraße in Richtung Süden bis zum Knotenpunkt Schwarzwald-/Vogesenstraße
- Bau eines Mini-Kreisverkehrs am Knotenpunkt Schwarzwald-/Vogesenstraße

Beschlussvorschlag:

1. Einer Verlängerung der bestehenden Tempo 30-Zone in der Eisenbahnstraße in Richtung Süden bis zum Knotenpunkt Schwarzwald-/Vogesenstraße wird zugestimmt.
2. Dem Bau eines Mini-Kreisverkehrs am Knotenpunkt Schwarzwald-/Vogesenstraße (Skizze siehe Anlage B) wird – entgegen des Gemeinderatsbeschlusses vom 23.02.2015, den Knotenpunkt als abknickende Vorfahrtstraße zu gestalten – zugestimmt.

Anlage(n):

- Anlage A: Ausdehnung Tempo 30-Zone Eisenbahnstraße
- Anlage B: Skizze Mini-Kreisverkehr

BERATUNGSERGEBNIS		Sitzungstag:			Bearbeitungsvermerk	
<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> lt. Beschlussvorschlag	<input type="checkbox"/> abweichender Beschluss (s. Anlage)			Datum	Handzeichen
<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthalt.			

## Begründung:

### **Tempo 30-Zone**

Die Planungen für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes sehen mit der Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), dem Ausbau des Parkplatzes südlich des Bahnhofsgebäudes sowie der Umgestaltung des Knotenpunktes Schwarzwald-/ Vogesenstraße auch gleichzeitig eine Neuordnung der Verkehrsströme vor.

Die Belange aller Nutzergruppen, d.h. des motorisierten Individualverkehrs, des Busverkehrs, des Radverkehrs sowie des Fußgängerverkehrs sollten dabei gleichermaßen berücksichtigt werden. Dabei steht insbesondere die Verkehrssicherheit auf Höhe des zukünftigen ZOBs im Vordergrund. Um allen Verkehrsteilnehmern ein sicheres Fortbewegen gewährleisten zu können, ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von momentan 50 km/h auf 30 km/h durch eine Verlängerung der bestehenden Tempo 30-Zone in der Eisenbahnstraße in Richtung Süden bis zum Knotenpunkt Schwarzwald-/Vogesenstraße empfehlenswert. Eine genaue Darstellung des Geltungsbereiches ist der Anlage A zu entnehmen.

Da die Geschwindigkeitsbeschränkung überwiegend auf Verkehrssicherheitsaspekten beruht, wäre die Beschilderung eines Streckenverbots (rundes 30 km/h-Schild) das richtige Instrument.

Da der betreffende Streckenabschnitt nach dem Umbau jedoch nur noch den Bus- und Taxiverkehr zum Bahnhof führen wird – zumindest aus Richtung Süden, da der Pkw-Verkehr direkt von der Zufahrt von der Vogesenstraße aus auf den Parkplatz geleitet wird – kann von einer deutlichen Verkehrsreduzierung in diesem Bereich ausgegangen und somit auch das Instrument der Tempo 30-Zone gewählt werden.

Diese Form der Beschilderung bietet sich insbesondere aufgrund der bereits bestehenden Tempo 30-Zone in der Eisenbahnstraße nördlich des Bahnhofs an.

Im Zusammenhang mit dem Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h könnte dann auch die Fahrbahnbreite in der Straße Bahnhofplatz/Belleviller Platz unmittelbar vor dem neu geplanten ZOB reduziert werden, da der Radfahrer bei Tempo 30 im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne eine eigene Fahrspur geführt werden kann. Davon würden gleichzeitig die querenden Fußgänger profitieren, da sich die Wegstrecke der Fahrbahnquerung reduzieren würde.

Auch der Busverkehr würde von einer Reduzierung der Fahrbahnbreite profitieren, da der Flächengewinn dem ZOB zugeschlagen werden könnte. Der funktionale Vorteil läge darin, dass die Busse dann unabhängig voneinander die Haltepunkte zur Straße Bahnhofplatz/Belleviller Platz anfahren und verlassen könnten.

Weiterhin würde eine Reduzierung der Geschwindigkeit keinen Komfort- oder Fahrzeitverlust darstellen, da sich der Bus sowohl im Zufahrtsbereich zum Knotenpunkt Schwarzwald-/Vogesenstraße als auch im Zufahrtsbereich zum neu geplanten ZOB bereits mit verringerter Geschwindigkeit fortbewegt.

### **Umgestaltung des Knotenpunktes Schwarzwald-/Vogesenstraße**

In der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates der Stadt Lahr am 23.02.2015 wurde in der Beschlussvorlage 294/2014 u.a. über die Umgestaltung des Knotenpunktes Schwarzwald-/Vogesenstraße beraten.

Der Verwaltungsvorschlag lautete, diesen Knotenpunkt als abknickende Vorfahrtstraße umzubauen. Die Investitionskosten lägen dabei rund 100.000 Euro unter den Investitionskosten eines Kreisverkehrs.

Im Rahmen der Diskussion wurde deutlich, dass Teile des Gremiums entgegen des Verwaltungsvorschlags die Kreisverkehrslösung befürworten. Der Antrag der SPD-Fraktion, den Beschlussvorschlag dahingehend zu ändern, dass anstatt der abknickenden Vorfahrt ein Kreisverkehr gebaut werden soll, wurde mit 14 Nein-Stimmen zu 11 Ja-Stimmen abgelehnt.

Das inzwischen mit der Ausführungsplanung beauftragte Ingenieurbüro Mailänder Consult aus Karlsruhe hat diese Thematik von sich aus angesprochen und den Bau eines Mini-Kreisverkehrs mit einer für den Busverkehr überfahrbaren Mittelinsel vorgeschlagen. Die Investitionskosten würden sich dabei mit den Investitionskosten der abknickenden Vorfahrtstraße decken, da im Vergleich zum größer dimensionierten Kreisverkehr aus der Vorentwurfsplanung weniger Flächeninanspruchnahme notwendig wäre.

Eine Darstellung der abknickenden Vorfahrtstraße sowie eines skizzierten Mini-Kreisverkehrs ist der Anlage B zu entnehmen.

Die Verwaltung befürwortet den neuen Entwurf, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit der Verlängerung der bestehenden Tempo 30-Zone in der Eisenbahnstraße in Richtung Süden bis zum Knotenpunkt Schwarzwald-/Vogesenstraße reduziert wird. Eine verminderte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs würde vor allem den schwächsten Verkehrsteilnehmern, dem Rad- und Fußverkehr, zu Gute kommen.

Tilman Petters

Sabine Fink

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat in der öffentlichen Sitzung den Verhandlungstisch, in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1 – 5 Gemeindeordnung zu entnehmen.