



Beschlussvorlage

Amt: 61 Löhr/Stehr	Datum: 11.06.2015	Az.: - 0692/MS	Drucksache Nr.: 90/2015 2. Ergänzung
-----------------------	-------------------	----------------	--------------------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Gemeinderat	29.06.2015	beschließend	öffentlich	

Beteiligungsvermerke

Amt	102	302	605			
Handzeichen						

Eingangsvermerke

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

Betreff:

Verkehrssituation am Urteilsplatz
- Lösungsmöglichkeiten

Beschlussvorschlag:

- Der Urteilsplatz wird ab dem Alten Rathaus für Kfz-Verkehr werktags zwischen 18.00 Uhr und 08.00 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztags gesperrt.
Der Verkehr kann den Urteilsplatz in diesem Zeitraum über die nördlichen Verbindungen Goethestraße/Bergstraße/Turmstraße, Liebensteinstraße/Turmstraße, Dinglinger-Tor-Straße/Turmstraße sowie Obertorstraße/Brestenbergstraße/Friedrichstraße umfahren oder die Kaiserstraße in Richtung Süden über die Schillerstraße verlassen (Umleitung für Schwerverkehr).
Linienverkehr (Busse), Anwohner und Radfahrer sind von dieser Regelung ausgenommen, ebenso Rettungsdienste, Polizei, Feuerwehr und Müllabfuhr sowie der Bau- und Gartenbetrieb Lahr (BGL).
Diese Regelung tritt nach Abschluss der Bauarbeiten in der Brestenbergstraße im Juli in Kraft.
- Um ein Befahren des Urteilsplatzes zwischen 18.00 Uhr und 08.00 Uhr zu verhindern, werden insgesamt sieben vollautomatisch versenkbare Poller installiert, vier östlich der Einmündung Obertorstraße bzw. Markstraße und drei weitere westlich der Einmündung Alleestraße.
Der Busverkehr sowie die Anwohner erhalten Zugriffsrechte, um die Poller versenken und den Urteilsplatz durchgehend befahren zu können, ebenso Rettungsdienste, Polizei, Feuerwehr, Müllabfuhr und BGL.
Die Investitionskosten belaufen sich auf rund 40.000,- Euro. Die notwendigen Haushaltsmittel werden außerplanmäßig bereitgestellt.

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.			

3. Auf dem Urteilsplatz wird eine stationäre Messanlage aufgestellt. Bei Bedarf wird eine weitere Messanlage ergänzt.
Der Gemeinderat der Stadt Lahr bewilligt gemäß § 84 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) bei der Finanzposition 2.6300.952000/999 (Gemeindestraßen - Verkehrsüberwachung) überplanmäßige Ausgaben i. H. von bis zu 125.000,- Euro. Die Deckung der Mehrausgaben erfolgt (vorläufig) durch eine im Vergleich zum Planansatz 2015 um bis zu 125.000,- Euro erhöhte Entnahme aus der allgemeinen Rücklage.
Bei den Finanzpositionen 1.1100.650000 (Geschäftsausgaben der Abteilung Öffentliche Sicherheit und Ordnung) und 1.1100.650600 (EDV-Aufwand der Abteilung Öffentliche Sicherheit und Ordnung) wird es durch die neue(n) Messanlage(n) voraussichtlich ebenfalls zu überplanmäßigen Ausgaben kommen. Es ist zu erwarten, dass diese über die Mehreinnahmen bei der Finanzposition 1.1100.260100 (Bußgelder) gedeckt werden können. Eine Bewilligung dieser Mehrausgaben wird bei Entstehung gemäß der geltenden Zuständigkeitsregelung durch die Verwaltungsebene erfolgen.

4. Der im Zusammenhang mit Punkt drei notwendigen Bereitstellung einer zunächst auf zwei Jahre befristeten Stelle mit einem Umfang von 75 % in Entgeltgruppe 6 TVöD in der Bußgeldstelle wird zugestimmt.
Der Gemeinderat der Stadt Lahr bewilligt gemäß § 84 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) bei der Finanzposition 1.1100.400000 (Personalausgaben Abteilung Öffentliche Sicherheit und Ordnung) für das Jahr 2015 überplanmäßige Ausgaben in Höhe von bis zu 10.000,- Euro sowie bei der Finanzposition 1.1100.520000 (Inventarunterhaltung) überplanmäßige Ausgaben in Höhe von bis zu 3.000,- Euro.

Anlage(n):

Anlage 1: Umfahrungsmöglichkeiten des Urteilsplatzes

Anlage 2: Stellungnahme der SWEG

Begründung:

Historie / Neugestaltung des Urteilsplatzes

Der Urteilsplatz ist einer der historisch wichtigsten Bereiche der Lahrer Innenstadt und bietet seit vielen Jahren Anlass für kontroverse und emotional geführte Diskussionen, sowohl aus gestalterischer Sicht als auch unter den Aspekten Verkehrsplanung und –sicherheit.

Das Verkehrskonzept von 1991 sah die Einrichtung einer Fußgängerzone vor, im Verkehrskonzept Innenstadt aus dem Jahr 2002 wurde dann eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich empfohlen.

Im Sommer 2006 führte die Stadt eine Mehrfachbeauftragung zur Umgestaltung des Platzes durch. In der Aufgabenstellung heißt es: „Der Platz soll von Linienbussen, Taxis sowie Ziel- und Quellverkehren im Schrittempo in West-Ost-Einbahnrichtung befahren werden (Mischverkehrsfläche), von Radfahrern in beide Richtungen. Zentrales Anliegen ist jedoch, die Bedingungen für Fußgänger deutlich zu verbessern.“ Diese Zielsetzung beschloss der Gemeinderat am 10.07.2006. Den Urteilsplatz vom Durchgangsverkehr zu befreien war auch ein wesentliches Ergebnis eines Bürgerworkshops, der parallel zur Mehrfachbeauftragung durchgeführt wurde.

Die einstimmige Entscheidung fiel auf den Entwurf des Büros *Vehovar und Jauslin* aus Zürich, der hier „einen zusammenhängenden Platz mit großzügigen Flächen und ruhiger Erscheinung vorsieht, einen Flanier- und Begegnungsort“. Unter dem Motto „Reduce to the max“ sollte der Platz so wenig wie möglich möbliert werden und damit für unterschiedlichste Freiraumnutzungen (Kino, Theater, Ausstellungen, Eislauffläche, ...) zur Verfügung stehen. Im Gegensatz zum vorherigen Zustand steht nun eine hohe Aufenthaltsqualität eindeutig im Vordergrund.

Die Aspekte Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität waren entscheidende Komponenten bei der Aufgabenstellung und der Umbaukonzeption. (Sie entsprechen auch in besonderem Maße dem 2012 beschlossenen Rad- und Fußwegekonzept.) Die Verwaltung erhielt damit den Auftrag, diese beiden Ziele dauerhaft durchzusetzen.

Der Umbau zwischen den Einmündungen Lammstraße und Alleestraße erfolgte 2008 und 2009. In den Folgejahren zeigte sich, dass weiterhin ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr vorhanden ist. Auch die Einrichtung einer Einbahnstraße in der nördlichen Schillerstraße änderte daran wenig. Des Weiteren wird der Urteilsplatz überwiegend zu schnell befahren und widerrechtlich beparkt. Ausführliche Erläuterungen zu dieser Problematik folgen in den nächsten Abschnitten.

Aktuelle Situation

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre und insbesondere (der vergangenen Monate) seit Eröffnung des Kinos zeigen, dass die Vorgaben eines verkehrsberuhigten Bereiches am Urteilsplatz vielfach missachtet werden. Sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr müssen immer wieder Verstöße gegen die geltenden Regelungen festgestellt und geahndet werden.

Obwohl die Unfallzahlen (trotz eines Unfalls mit einem schwerverletzten Kind im vergangenen Jahr) aus Sicht der Polizei als unauffällig angesehen werden, sieht die Verwaltung in dem nicht angepassten Verhalten zahlreicher Verkehrsteilnehmer – insbesondere in den immer wieder auftretenden Geschwindigkeitsüberschreitungen – durchaus eine anhaltende Dauergefahrensituation für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Die hohe Verkehrsdichte auf dem Platz führt dazu, dass sich die Fußgänger lediglich in den Seitenräumen bewegen und das beschlossene Konzept eines „Shared Space“ / einer Mischverkehrsfläche nicht zum Tragen kommt.

Verursacher der hohen Verkehrsdichte sind nicht nur Ziel- und Quellverkehre inklusive der Linienbusse, sondern auch der Durchgangsverkehr, v.a. das sogenannte „Cruising“ nach dem Motto „Sehen und gesehen werden“. Dieser besondere Verkehr erhöht zum einen (unnötigerweise) die Verkehrsbelastung, zum anderen werden wiederholt Ruhestörungen durch laute Musik oder Geschrei aus den Fahrzeugen registriert. All dies beeinträchtigt auch ganz erheblich die (nächtliche) Wohnruhe.

Die ursprünglich angestrebte Verkehrsberuhigung und hohe Aufenthaltsqualität des Platzes können momentan nicht als gegeben angesehen werden.

Bisherige Lösungsversuche

Gemäß ihrem bereits erwähnten Auftrag, die von Gemeinderat beschlossenen Zielsetzungen dauerhaft durchzusetzen, hat die Verwaltung diverse Versuche unternommen, die Situation deutlich zu verbessern.

Einbahnverkehr in der nördlichen Schillerstraße

Nach dem Umbau des Platzes war sehr schnell ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr zu beobachten. Um entgegenzusteuern wurde auf Vorschlag der Verwaltung in der nördlichen Schillerstraße eine Einbahnstraße eingerichtet. Damit konnte eine wesentliche Verkehrsbeziehung unterbunden und die Verkehrsbelastung auf dem Urteilsplatz verringert werden. Dies wurde jedoch durch eine Erhöhung der Geradeausverkehre entlang der Kaiserstraße teilweise wieder kompensiert.

Konstant hohe Beanstandungsquote trotz intensiver Kontrollen des ruhenden Verkehrs

Der Urteilsplatz stellt seit der Einrichtung des verkehrsberuhigten Bereiches einen Schwerpunkt in der Überwachung des ruhenden Verkehrs dar. In nahezu jeder Dienstschicht des städtischen Gemeindevollzugsdienstes wird der Urteilsplatz bestreift. Nur in den wenigsten Fällen sind dort keine Beanstandungen festzustellen.

Am Beispiel des Monats Januar 2015 lässt sich dies wie folgt abbilden: Von insgesamt 38 dokumentierten Streifengängen des Gemeindevollzugsdienstes zu unterschiedlichen Tageszeiten hatten 33 unter anderem den Urteilsplatz zum Ziel. Nur 5 dieser 33 Streifengänge haben nicht dazu geführt, dass Ordnungswidrigkeitenverfahren aufgrund von Parkverstößen auf dem Urteilsplatz eingeleitet werden mussten.

Im Monat Februar 2015 hat sich die Situation wie folgt dargestellt: Von insgesamt 42 dokumentierten Streifengängen hatten 35 unter anderem den Urteilsplatz zum Ziel. Nur 5 dieser 35 Kontrollen haben nicht zu Beanstandungen geführt. Insgesamt wurden im Februar 230 Parkverstöße im Bereich des Urteilsplatzes geahndet.

Dadurch, dass es sich bei den festgestellten Beanstandungen um immer wieder wechselnde Fahrzeuge handelt, kommt das Abschleppen dieser Fahrzeuge nicht in Betracht, sodass es für die betreffenden Fahrzeugführer bei einem Verwarnungsgeld bleibt. Die drastische Maßnahme des Abschleppens der Fahrzeuge könnte nur dann ergriffen werden, wenn es sich regelmäßig um die gleichen Autos handelt und die Fahrzeugführer durch ihr Verhalten somit suggerieren würden, dass sie die geltenden Verkehrsregeln auf dem Urteilsplatz vorsätzlich missachten. Dies ist bei den momentanen Parkverstößen nicht zu beobachten.

Die zwischenzeitlich wegen anhaltender Missachtung des geltenden Parkverbotes aufgestellten Hocker sollen verhindern, dass noch größere Flächen des Platzes zum ordnungswidrigen Parken genutzt werden. Gleichzeitig schränken diese Hocker jedoch nicht nur die räumlichen Möglichkeiten auf dem Urteilsplatz ein, sondern beeinträchtigen auch die Ästhetik und die ursprünglich gewollte Gestaltung des Raumes. Darüber hinaus verursacht der regelmäßige Auf- und Abbau der Hocker im Zusammenhang mit Veranstaltungen unnötige Zusatzkosten.

Sehr hohe Beanstandungsquote bei den Kontrollen des fließenden Verkehrs

Derzeit werden in Kooperation mit einer privaten Firma an 75 Tagen im Jahr Geschwindigkeitsmessungen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Lahr durchgeführt. Hierzu zählt auch die Gemeinde Kippenheim. Bei der Auswahl der Messstellen wird ein besonderes Augenmerk auf besonders sensible Verkehrsbereiche, z.B. auf das Umfeld von Kindergärten und Schulen gelegt oder auf sonstige Gefahrenquellen wie beispielsweise Unfallschwerpunkte. Auch Wohngebiete und verkehrsberuhigte Bereiche werden in regelmäßigen Zyklen mit aufgenommen.

Auf dem Urteilsplatz werden immer wieder Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Zwischen dem 01.01.2014 und dem 31.03.2015 waren dies sechs Messungen mit insgesamt 18 Messstunden. Im Vergleich zu anderen Messstellen ist auf dem Urteilsplatz eine außerordentlich hohe Beanstandungsquote festzustellen. Während sich diese Quote im Regelfall zwischen 5 % und 10 % bewegt, übersteigt der Urteilsplatz mit beispielsweise 26 % Beanstandungsquote bei der Messung im Januar 2015 oder 30 % Beanstandungsquote bei der Messung im März 2015 sogar die sonstigen überdurchschnittlichen Bereiche (Autobahnanschluss: ca. 10 %, Weiherstraße: ca. 17 %).

Weitere Lösungsmöglichkeiten

Nachdem die bisherigen Lösungsversuche keine durchschlagenden Erfolge mit sich brachten, ließ die Verwaltung 2014 ein Verkehrsgutachten mit diversen Vorschlägen durch das bundesweit tätige Ingenieurbüro *Planungsgruppe Nord* aus Kassel erstellen. Außerdem organisierte die Stadt am 03.02.2015 eine Bürgerinformation, bei der Meinungsäußerungen ausdrücklich erwünscht waren. Sie war mit rund 100 Teilnehmern erfreulich gut besucht.

Die – überwiegend von den anwesenden Hauseigentümern und Einzelhändlern – gemachten Verbesserungsvorschläge betrafen insbesondere die Themen Kontrollen und Verlegung der Bushaltestelle.

Zuletzt wurde die Verkehrssituation am Urteilsplatz in zwei Sitzungen des Verkehrsausschusses am 25.03.2015 und am 10.06.2015 behandelt. In einer umfangreichen Beschlussvorlage wurden die aktuelle Situation sowie die bisherigen Lösungsversuche aufgezeigt sowie die Vorschläge aus dem Verkehrsgutachten und der Bürgerinformation dargestellt und bewertet. Der Verwaltungsvorschlag lautete, den Urteilsplatz ab dem Alten Rathaus während einer Testphase von Mai bis Oktober 2015 für den Durchgangsverkehr zu sperren (Details siehe Beschlussvorlage Nr. 90/2015).

Die anschließenden Diskussionen sowie das Beratungsergebnis zeigten, dass eine ganztägige Sperrung keine politische Mehrheit finden wird. Der Verwaltungsvorschlag wurde mit 11 Nein-Stimmen und 7-Ja-Stimmen abgelehnt. Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, eine temporäre Sperrung in den Abend-, Nacht- und Morgenstunden sowie die organisatorischen, personellen und finanziellen Auswirkungen einer verstärkten Kontrolle des ruhenden und fließenden Verkehrs zu prüfen.

Die überarbeitete Beschlussvorlage wurde am 10.06.2015 im Verkehrsausschuss behandelt. Die Verwaltung hatte den Aspekt der temporären Sperrung gemäß dem in der vorherigen Verkehrsausschusssitzung am 25.03.2015 von Mitgliedern des Gremiums geäußerten Kompromiss einer Sperrung ab 18.00 Uhr aufgegriffen und schlug nun eine (temporäre) Sperrung werktags zwischen 18.00 Uhr und 08.00 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztags vor. Weiterhin zeigte die Verwaltung die notwendigen Begleitmaßnahmen in Form einer stationären Messanlage sowie zusätzlichem Personalbedarf u.a. in der Bußgeldstelle und dem Gemeindevollzugsdienst auf.

Auch diese 1. Ergänzungsvorlage wurde sehr intensiv diskutiert. Dabei wurde vor allem der vorgeschlagene Beginn der Sperrung um 18.00 Uhr in Frage gestellt, obwohl diese Uhrzeit bereits in der vorherigen Verkehrsausschusssitzung als Kompromissvorschlag festgehalten wurde. Weiterhin wurden die dargestellten organisatorischen, personellen und finanziellen Auswirkungen hinsichtlich ihrer Notwendigkeit hinterfragt. Der Verkehrsausschuss beauftragte die Verwaltung, die Vorlage erneut zu überarbeiten, um im Gemeinderat am 29.06.2015 einen Beschluss fassen zu können.

Im Vordergrund der Überarbeitung sollten die intensive Prüfung des Einbaus versenkbarer Poller, die Möglichkeit des Leasings einer stationären Messanlage, ein späterer Beginn der Sperrung sowie die Realisierbarkeit einer geänderten, nicht mehr geradlinigen Verkehrsführung stehen. Gleichzeitig sollte die notwendige personelle Aufstockung nach Möglichkeit nochmals reduziert werden.

Im Folgenden werden die Vorschläge aus Verkehrsgutachten und Bürgerinformation sowie die im Rahmen der Verkehrsausschusssitzungen am 25.03.2015 und am 10.06.2015 diskutierten Vorschläge aus fachlicher Sicht bewertet.

Aufstellung einer stationären Messanlage zur kontinuierlichen Überwachung des fließenden Verkehrs

Im Fall einer Sperrung zwischen 18.00 Uhr und 08.00 Uhr an Werktagen sowie einer ganztägigen Sperrung an Sonn- und Feiertagen besteht nach wie vor das Problem der nicht angepassten Geschwindigkeit zahlreicher Fahrzeugführer während der nicht gesperrten Zeiten.

Diesem Problem kann nur durch das Aufstellen einer (oder sogar zweier) Geschwindigkeitsmessanlagen wirksam begegnet werden. Dies wird auf jeden Fall zusätzlichen Personalbedarf in der Bußgeldstelle nach sich ziehen.

Ausgehend von den beiden im Jahr 2015 durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen sind durchschnittlich 30 Geschwindigkeitsüberschreitungen pro Stunde festzustellen. An 10 Stunden pro Tag wird das Befahren des Platzes auch nach der temporären Sperrung weiterhin zulässig sein.

Bei 302 Werktagen pro Jahr mit jeweils 10 befahrbaren Stunden ist theoretisch von rund 90.000 Verwarnungen pro Jahr auszugehen. Von dieser Summe wurden nur 10 % - somit ca. 9.000 Fälle - zur Berechnung der zusätzlichen Personalstelle angenommen, da anzunehmen ist, dass die meisten Verkehrsteilnehmer den Standort der stationären Messanlage an diesem zentralen innerstädtischen Platz bald kennen werden.

Die angemessene Arbeitsbelastung in der Bußgeldstelle beläuft sich auf ca. 13.000 Fälle pro Mitarbeiter/in und Jahr, sodass dies einen Personalbedarf von einer 0,75-Stelle nach sich zieht.

Sollte sich abzeichnen, dass durch eine Messanlage nur eine sehr punktuelle Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten erzielt werden kann, muss eine zweite Messanlage in einigem Abstand installiert werden, welche nach derzeitiger Annahme nicht zu weiterem Personalbedarf führen wird.

Nachdem bereits die Firma, mit der die Stadt Lahr aktuell hinsichtlich der stationären Messanlagen zusammenarbeitet, kein Leasingangebot für die Aufstellung einer Messanlage am Urteilsplatz abgegeben hatte, wurde dies auch durch eine weitere Firma abgelehnt, die im Nachgang zur Verkehrsausschusssitzung am 10.06.2015 noch angefragt wurde. Zwei weitere angefragte Firmen äußerten sich hinsichtlich eines Leasingangebotes ebenfalls sehr skeptisch, konnten in der Kürze der Zeit allerdings keine definitive Entscheidung treffen.

Somit kann die Anlage nur durch die Stadt erworben werden. Es ist davon auszugehen, dass die Kosten für die Anschaffung der Messanlage durch die Verwarnungsgelder in absehbarer Zeit ausgeglichen werden.

Bei ca. 9.000 Fällen pro Jahr mit einem Mindestverwarnungsgeld von 15,- Euro wäre dies bereits nach ca. einem Jahr der Fall.

Bauliche Durchfahrtssperren in Form von vollautomatisch versenkbaren Pollern

Gleichzeitig werden nach Einschätzung der Verwaltung bei einer temporären Sperrung ohne zusätzliche bauliche Durchfahrtssperren zahlreiche Verstöße gegen das Durchfahrtsverbot zu ahnden sein. Zwei bauliche Durchfahrtssperren östlich der Einmündungen Obertorstraße und Marktstraße sowie westlich der Einmündung Alleestraße ließen sich idealerweise mittels sieben vollautomatisch versenkbarer Poller mit Investitionskosten von rund 40.000,- Euro herstellen und würden eine Durchfahrt von 18.00 Uhr bis 08.00 Uhr verhindern. Dem Busverkehr sowie den Anwohnern müsste allerdings ein Zugriffsrecht eingeräumt werden, um den Urteilsplatz auch während der gesperrten Zeit befahren zu können, ebenso Rettungsdiensten, Polizei, Feuerwehr, Müllabfuhr und BGL. Dies ist technisch problemlos umsetzbar und wird auch in anderen deutschen Städten (Hamburg, Berlin, Koblenz, Lörrach) sowie im Ausland praktiziert.

Auch die SWEG versperrt sich in einer Stellungnahme nicht gegen eine Sperrung mittels Pollern (siehe Anlage 2).

Verzicht auf eine zusätzliche halbe Stelle im Gemeindevollzugsdienst

Im Zusammenhang mit dem Einbau von Pollern entfällt für die Verwaltung die Überwachung des Durchfahrtsverbotes während der gesperrten Zeiten. Unter Berücksichtigung dieses Aspektes sowie unter Beibehaltung der derzeitigen Intensität bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs kann die ursprünglich vorgesehene zusätzliche halbe Stelle im Gemeindevollzugsdienst entfallen.

Prüfung einer geänderten Verkehrsführung über den Urteilsplatz

Der motorisierte Verkehr wird momentan geradlinig über den Urteilsplatz geführt, was oftmals zu schnellem Fahren verleitet. Eine Verkehrsführung mit Verschwenkungen wäre zwar grundsätzlich realisierbar, ist aber aus mehreren Gründen nicht zu empfehlen: Zum einen widerspricht eine kurvige Verkehrsführung den Komfortkriterien des Öffentlichen Personennahverkehrs, der möglichst geradlinig geführt werden sollte, zum anderen benötigen die Busse – vor allem Gelenkbusse – durch die Schleppkurven einen so großen Verkehrs-/Bewegungsraum, dass im Endeffekt noch weniger Platz für alle anderen Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stehen würde.

Weiterhin ist der Aspekt der Verkehrssicherheit zu beachten. Bei einer geradlinigen Verkehrsführung sind mögliche Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern schneller vorhersehbar und somit auch vermeidbarer als bei einem „Hindernisparkours“, wo der Fahrzeugführer noch stärker sowohl die Strecke als auch die anderen Verkehrsteilnehmer dauerhaft im Auge behalten muss.

Eine Verkehrsführung mit Verschwenkungen ist nicht zu empfehlen.

Prüfung einer Streckengeschwindigkeitsüberwachung sowie einer Videoüberwachung des Platzes

Am sinnvollsten und zielführendsten wäre die Einführung einer Streckengeschwindigkeitsüberwachung. Diese ist momentan in Baden-Württemberg noch nicht zulässig. Niedersachsen testet derzeit als erstes Bundesland diese Strecken-Radar-Messung, bei der die Geschwindigkeit der Fahrzeugführer über einen längeren Abschnitt kontrolliert wird.

Jedes Fahrzeug wird hierbei zu Beginn des Abschnitts von hinten fotografiert, die Daten werden verschlüsselt zwischengespeichert. Am Streckenende wird das Fahrzeug erneut erfasst, um dann mittels Weg-Zeit-Berechnung die durchschnittliche Geschwindigkeit zu ermitteln. Ist der Fahrer zu schnell gewesen, wird das Fahrzeug auch von vorne - mit Fahrer und amtlichem Kennzeichen - geblitzt und die Daten in eine Verstoßdatei überführt.

Dieser Modellversuch ist bis Ende 2016 ausgelegt. Vor Anfang 2017 ist nicht damit zu rechnen, dass dieses Messverfahren auch in anderen Bundesländern zugelassen wird.

Auch die Überwachung des Urteilsplatzes durch eine Videokamera ist nicht zulässig. Das Landesdatenschutzgesetz kommt hierfür nicht zur Anwendung, da dort nur Vorgaben zur Überwachung öffentlicher Gebäude und Einrichtungen sowie deren unmittelbarer Umgebung geregelt sind.

Für die Überwachung des Urteilsplatzes kommt daher allein § 21 des Polizeigesetzes Baden-Württemberg in Frage. Damit eine Videoüberwachung zulässig ist, muss sich die Kriminalitätsbelastung an der betreffenden Örtlichkeit jedoch deutlich vom sonstigen Stadtgebiet abheben. Im Umfeld des Urteilsplatzes ist jedoch lediglich ein sehr hohes Aufkommen an Ordnungswidrigkeiten - und nicht an Straftaten - zu verzeichnen und diese Voraussetzung eben nicht gegeben.

Anbringung von Bodenschwellen

Das Anbringen von Bodenschwellen zur Verkehrsberuhigung wurde ebenfalls vorgeschlagen und geprüft. Im Allgemeinen stellen Bodenschwellen zwar eine kostengünstige und schnell realisierbare verkehrsberuhigende Maßnahme dar, gleichzeitig sollten die einhergehenden Nachteile aber nicht außer Acht gelassen werden.

Ein wesentlicher Nachteil von Schwellen ist die lediglich punktuelle Wirkung. Zudem rufen sie eine unstete Fahrweise hervor, die sich in zusätzlichen Brems- und Beschleunigungsmanövern bemerkbar macht. Hierdurch kann eine erhöhte Belastung durch Abgase und Lärm entstehen. Besonders die angestrebte Lärmverringerung ist somit nicht zu erreichen.

Ferner werden durch das Überfahren der Schwellen sowohl auf die Insassen, bei schweren Fahrzeugen auch auf die Umgebung (z.B. angrenzende Gebäude) unangenehme Stöße bzw. Erschütterungen ausgeübt. Beim Öffentlichen Personennahverkehr widerspricht dies eindeutig dem Komfortanspruch, welchen Fahrgäste an die Verkehrsmittel stellen – bei der hohen Anzahl an Bussen, die den Urteilsplatz täglich passieren, eine Tatsache, die zu berücksichtigen ist.

Zudem versuchen Fahrzeuge oft, den Bodenschwellen auszuweichen bzw. sie nur einseitig zu überfahren. Dabei ergibt sich durch das Abweichen von der ursprünglichen Fahrlinie gleichzeitig ein Konflikt mit Fußgängern und Radfahrern, die dann noch weiter in die Randbereiche gedrängt werden.

Sollten sich keine Fahrzeuge auf der Fahrbahn befinden und diese für Fußgänger nutzbar sein, stellen die Bodenschwellen Hindernisse dar und widersprechen einer barrierefreien Straßenraumgestaltung – ein Thema, welches momentan und auch zukünftig immer mehr in den Vordergrund rückt. Weiterhin können Bodenschwellen Notfalldienste (Rettungsdienst, Polizei, Feuerwehr) und Winterräumdienste behindern.

Auch die *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* rät in ihrem Merkblatt über bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung von Bodenschwellen ab: „Wegen ihrer begrenzten Wirkung in Verbindung mit sicherheitstechnischen und gestalterischen Problemen sind die Einsatzmöglichkeiten für Schwellen relativ gering. Sie sollten nur in Ausnahmefällen zur Behebung örtlich eingrenzbarer Gefahrenpunkte zur Anwendung kommen.“

Im Fachbuch *Straßenbau - Entwurf und Bautechnik* heißt es u.a., dass der Einbau von Schwellen nur bei einer geringen Verkehrsbelastung von unter 70 Kfz in der Spitzenstunde (Ausnahmen vor Schulen, Kindergärten etc. möglich), einem geringen Schwerverkehrsanteil und keiner Befahrung durch Fahrzeuge des ÖPNV möglich ist bzw. empfohlen wird. Bei der Verkehrserhebung, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung durchgeführt wurde, wurden rund 250 Kfz in der Spitzenstunde ermittelt.

Verlegung der Bushaltestelle

In der Bürgerinfo wurde auch vorgeschlagen, die Bushaltestelle vor das Alte Rathaus zu verlegen, damit die Busse an dieser Engstelle ein Hindernis für den Durchgangsverkehr darstellen und die Fahrgäste direkt an der Marktstraße ein- und aussteigen können.

Bereits im Zusammenhang mit dem Umbau des Platzes wurden verschiedene Standorte für die Haltestelle überprüft. Um den Platz nicht durch wartende Busse und die damit verbundenen Einbauten (Überdachungen, Informationsschilder, Mülleimer ...) zu beeinträchtigen, fiel die Entscheidung auf den heutigen Standort.

Eine Haltestelle direkt vor dem Alten Rathaus wäre aus Sicht der Nutzer durchaus vorteilhaft. Damit wäre aber das neben dem Storchenturm wichtigste Wahrzeichen der Stadt permanent „zugestellt“. Auch wären die Busse eine Barriere am Eingang zur Marktstraße. Ein weiterer ungünstiger Aspekt ist die geringe Entfernung zur davor liegenden Haltestelle vor dem Modehaus Zinser und die sehr weite Entfernung zur nächsten Haltestelle am Schlüssel.

Wegen der starken Schubkräfte durch Bremsen, Anfahren und Rangieren der Busse müsste im gesamten Haltestellenbereich das Pflaster entfernt und durch Asphalt bzw. spezielles Betonpflaster ersetzt werden. Dies würde Kosten in fünfstelliger Höhe verursachen und wäre eine erhebliche optische Beeinträchtigung direkt vor dem Alten Rathaus.

Unter Berücksichtigung der genannten Aspekte ist die Verwaltung gegen eine Verlegung der Haltestelle.

Einrichtung einer Fußgängerzone

Die Einrichtung einer Fußgängerzone auf dem Urteilsplatz stellt im Vergleich zu den bisher genannten Lösungsmöglichkeiten die Maßnahme mit dem geringsten Aufwand (Kosten, Personal, Umbauten) dar. Sie erfüllt gleichzeitig die Maßgabe, die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Allerdings wäre sie auch der weitreichendste Eingriff in das Verkehrsgeschehen auf dem Platz.

Um verschiedene denkbare Varianten samt ihrer verkehrsplanerischen Folgen bewerten zu können, gab die Stadt eine Untersuchung zur Verkehrsführung über den Urteilsplatz in Auftrag. Die *Planungsgruppe Nord* zeigte auf, dass aus rein verkehrstechnischer Sicht eine Ausweitung der Fußgängerzone sowohl dauerhaft als auch temporär gut möglich ist und empfiehlt dies angesichts der wenig erfolgversprechenden Alternativen auch deutlich.

Für die Verwaltung sind hier auch die Interessen der ansässigen Handels- und Gastronomiebetriebe von erheblichem Belang. Daher beauftragte sie die mit der Situation in Lahr gut vertraute *Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA)*, eine fachliche Bewertung aus der Perspektive des Einzelhandels vorzunehmen. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Einrichtung einer Fußgängerzone ab dem Alten Rathaus bis zur Einmündung Brestenbergstraße für den Handel gut verträglich sei.

Sonstiges

Bei der Ausbauplanung der angrenzenden Bereiche, wie z.B. der Friedrichstraße, wird die gewünschte Entschleunigung des Verkehrs berücksichtigt. Durch Anpassung der Fahrbahnbreite kann das Fahrverhalten positiv beeinflusst werden, ohne den Verkehrsfluss über Gebühr zu behindern oder andere Nachteile zu erzeugen.

Fazit / Vorschlag der Verwaltung

Die vergangenen Diskussionen in den politischen Gremien sowie im Rahmen der Bürgerinformation haben gezeigt, dass eine ganztägige Sperrung des Urteilsplatzes ab dem Alten Rathaus bis zur Einmündung Brestenbergstraße in Verbindung mit der Einrichtung einer Fußgängerzone in diesem Bereich (politisch) nicht durchsetzbar sein wird, obwohl diese Maßnahme neben dem geringsten Aufwand gleichzeitig die größte Wirkung erzielen könnte.

Aus diesem Grund nimmt die Verwaltung den in der Verkehrsausschusssitzung am 25.03.2015 angeregten Kompromiss einer Sperrung ab 18.00 Uhr auf und schlägt eine temporäre Sperrung des Urteilsplatzes für Kfz-Verkehr werktags zwischen 18.00 Uhr und 08.00 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztags vor.

Der Urteilsplatz kann während der gesperrten Zeit in Richtung Norden über die Verbindungen Goethestraße/Bergstraße/Turmstraße, Liebensteinstraße/Turmstraße, Dinglinger-Tor-Straße/Turmstraße oder Obertorstraße/Brestenbergstraße/Friedrichstraße und in Richtung Süden über die Schillerstraße (Umleitung Schwerverkehr) umfahren werden.

Linienverkehr (Busse), Anwohner und Radfahrer sind von dieser Regelung ausgenommen, ebenso Rettungsdienste, Polizei, Feuerwehr und Müllabfuhr sowie der Bau- und Gartenbetrieb Lahr (BGL).

Die daraus resultierende Reduzierung der Lärmemissionen in den Abend-, Nacht- und Morgenstunden würde den Anwohnern zugutekommen. Weiterhin könnte die Verkehrssicherheit insbesondere vor dem Kino erhöht werden. Dort ist bereits ab 19 Uhr, bedingt durch den Ladenschluss, eine Verkehrsabnahme zu verzeichnen. Eine Sperrung des Urteilsplatzes ab 18 Uhr würde das Konfliktpotenzial von fließendem Verkehr und Kinobesuchern weiter verringern.

Um die Probleme in Bezug auf den fließenden Verkehr (Geschwindigkeitsüberschreitungen) reduzieren zu können, ist die Aufstellung einer stationären Messanlage erforderlich, die den beschriebenen Personalbedarf einer 0,75-Stelle in der Bußgeldstelle nach sich zieht.

Weiterhin sieht die Verwaltung die Anschaffung von insgesamt sieben vollautomatisch versenkbaren Pollern als erforderlich an, da nur zwei bauliche Durchfahrtssperren – jeweils eine am Anfang und am Ende des Urteilsplatzes – ein Überfahren des Platzes während der gesperrten Zeit vollständig verhindern können.

Die temporäre Sperrung des Urteilsplatzes soll nach Abschluss der Bauarbeiten in der Brestenbergstraße ab Juli in Kraft treten. Die Verwaltung sieht vor, in der Sitzung des Verkehrsausschusses im Frühjahr 2016 über die ersten Erkenntnisse zu berichten.

Guido Schöneboom

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.