

<p><b>Vorlage</b></p> <p>Federführende Dienststelle: Planungsamt Beteiligte Dienststelle/n:</p>	<p>Vorlage-Nr: BA 0/0014/WP15-1                  Status: öffentlich                  AZ:                  Datum: 03.02.2005                  Verfasser:</p>									
<p><b>Bahnhofsvorplatz, Umbau Ergänzung zur Ursprungsvorlage</b></p>										
<p>Beratungsfolge: <span style="float: right;"><b>TOP: __</b></span></p> <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19.01.2005</td> <td>B 0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>20.01.2005</td> <td>VA</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	19.01.2005	B 0		20.01.2005	VA	
Datum	Gremium	Kompetenz								
19.01.2005	B 0									
20.01.2005	VA									

**Beschlussvorschlag:**

## **Erläuterungen:**

### **Abbindung der Bahnhofstraße und Leydelstraße von der Lagerhausstraße**

Die Umsetzbarkeit und die Wirkungen einer Abbindung Bahnhofstraße und Leydelstraße von der Lagerhausstraße wurden bereits in der Verkehrsausschussvorlage vom 20.12.2001 behandelt.

Die dort sogenannte „Variante A – großräumige Verkehrslösung“ wurde hinsichtlich ihrer Konsequenzen für die Verkehrsabläufe im Zuge des Alleenringes eingehend untersucht.

Grundlage der Bewertung waren die Belastungsdaten für die Spitzenstunde 17.30 – 18.30 Uhr, gezählt in den Jahren 1998 und 1999 (siehe Anlage 1).

Damals wurde geschätzt, dass zwischen 17.30 – 18.30 Uhr 141 Fahrzeuge aus der Zollernstraße geradeaus fahren, in der Theaterstraße links in die Bahnhofstraße einbiegen und am Bahnhofplatz rechts oder geradeaus fahren. Dieser Wert wurde als oberen Grenzwert aus den Zählungen hergeleitet.

Da die Zahl der Gesamtabbieger von der Theaterstraße in die Bahnhofstraße in einer aktuellen Zählung vom 27.01.2004 gegenüber dem früheren Wert von 168 auf 135 zurückgegangen ist, kann eine neue Schätzung für die Fahrzeuge auf der oben genannten Route in keinem Falle höher ausfallen. Auch die im März 2003 aktualisierten Zählungen an den Knotenpunkten Lothringerstraße/Wilhelmstraße und Lagerhausstraße/Bahnhofstraße zeigen, dass der Verkehr auf der hier betrachteten Route nicht zugenommen hat (siehe Anlage 2).

Es gelten also nach wie vor die in der Vorlage vom 20.12.2001 dargelegten Ausführungen zur Alternativroutennutzung wenn die Anbindung der Bahnhofstraße/Leydelstraße an die Lagerhausstraße unterbunden wird.

*„Als Alternativrouten sind die Lothringerstraße und die Wallstraße möglich, die jeweils etwa 70 Kfz in der Spitzenstunde zusätzlich übernehmen müssen. In der Lothringerstraße bedeutet dies bei der derzeitigen Belastung von 571 (537 Kfz in der Zählung vom 25.03.03) eine Zunahme um 12%. Da die Leistungsfähigkeit des Linksabbiegers aus der Lothringerstraße schon heute voll ausgeschöpft wird, müsste sie im Falle einer solchen Verkehrszunahme zu Lasten des Rechtsabbiegers verbessert werden.*

*Als weitere Möglichkeit wurde die Wiedereinführung einer Linksabbiegemöglichkeit in der Zollernstraße geprüft. Signaltechnisch ist es möglich, ca. 2 Fahrzeuge je Umlauf, d.h. 80 Kfz in der Spitzenstunde, als Linksabbieger die Kreuzung passieren zu lassen. In der Praxis lässt sich der Strom aber nicht auf die theoretisch abwickelbare Menge beschränken. Deshalb sollte diese Lösung nur als zusätzliches Angebot verstanden werden, das nicht zwingend erforderlich ist, um einen Umbau des Bahnhofplatzes gemäß Wettbewerbsergebnis realisieren zu können.*

*Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Durchgangsverkehre der Bahnhofstraße anderweitig aufgefangen werden können. Eine Umsetzung dieser Variante ist damit möglich.“ (Zitat aus Vorlage vom 20.12.2001)*

Bei einer geänderten Verkehrsführung wäre folgende weitere Vorgehensweise zu empfehlen:

Nach der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Unterbrechung der Route Zollernstraße=>Theaterstraße=>Bahnhofstraße=>Lagerhausstraße/Zollamtstraße sollte zunächst die Entwicklung des Verkehrs in der Lothringerstraße beobachtet werden. Auf eine Zunahme der Linksabbieger um maximal 70 Fahrzeuge kann dann nachträglich durch eine der Veränderung angemessene Maßnahme reagiert werden. Je nach Menge des zusätzlichen Verkehrs kommt in Frage

Stufe 1 geringe Grünzeitverlängerung für die Linksabbieger aus der Lothringerstraße  
Stufe 2 Ummarkierung in 2 Linksabbiegespuren und 1 kurze Rechtsabbiegespur  
Stufe 3 Linksabbiegegebot in der Lothringerstraße (Unterbindung des Rechtsabbiegens aus der Lothringerstraße)

**Anlage/n:**

Verkehrszählung 1998/1999

Verkehrszählung 2004