

Federführendes Amt	Bürger- und Ordnungsamt
--------------------	-------------------------

**Beratungsfolge**

**Beschlussfassung**

		Termin	Ja	Nein	Nichtteiln.
Gemeinderat	öffentlich	25.01.2011			

**Betreff:**

Einbahnstraßenregelung in der Bahnhofstraße  
-Auswirkungen auf den ÖPNV-

**Beschlussvorschlag:**

Es ist Kenntnisnahme vorgesehen.

**Sachverhalt**

Zur Vorberatung über die Annahme des beigefügten Antrags (Anlage 1) der SPD-Gemeinderatsfraktion auf probeweise Einführung einer Einbahnstraße in der Bahnhofstraße soll dargestellt werden, welche Auswirkungen die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Bahnhofstraße auf den Busverkehr hätte.

**1. Rechtslage**

**1.1 Einbahnstraße (Zeichen 220 Straßenverkehrsordnung)**

Eine Einbahnstraße schreibt für den Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn die Fahrtrichtung vor. Durch eine Zusatzbeschilderung kann der Radverkehr entgegen der Einbahnstraße zugelassen werden. Diese Möglichkeit sieht die Straßenverkehrsordnung jedoch nicht für den Linienbusverkehr vor.

**1.2 Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 Straßenverkehrsordnung)**

Ein solcher Sonderfahrstreifen wird den Omnibussen des Linienverkehrs sowie des Schüler- und Behindertenverkehrs vorbehalten.

Der Sonderfahrstreifen soll im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen. Die Anordnung von Sonderfahrstreifen kann sich anbieten, wenn der Verkehrsablauf des öffentlichen Personennahverkehrs verbessert werden kann.

Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren.

Ein Bussonderfahrstreifen darf entgegen der Fahrtrichtung und somit in Einbahnstraßen nur auf baulich abgegrenzten Straßenteilen angeordnet werden. Eine reine Markierung des Fahrstreifens ist nicht ausreichend.

### **1.3 Unechte Einbahnstraße**

Eine unechte Einbahnstraße verbietet das Einfahren an einer Seite, innerhalb darf jedoch in beide Fahrrichtungen gefahren werden. Das Einfahren an einer Seite könnte durch das Verkehrszeichen 250 Straßenverkehrsordnung „Verbot für Kraftfahrzeuge aller Art“ erfolgen. Durch eine Zusatzbeschilderung könnte der Linienverkehr frei gegeben werden.

Es besteht jedoch die große Befürchtung, dass dieses Einfahrtsverbot bei dem Verkehrsteilnehmer auf wenig Akzeptanz stößt, da hinter dem Verbotsschild ohnehin in Gegenrichtung gefahren werden darf.

Zur Durchsetzung des Einfahrverbots wäre deshalb mit einem erhöhtem Kontrollaufwand der Polizei zu rechnen, da nur diese zu Anhaltekontrollen und somit zur Ahndung solcher Verkehrsverstöße ermächtigt wird. Alternativ wäre denkbar, technische Absperreinrichtungen (Schranke, versenkbare Poller) einzubauen, die durch die Busse bedienbar wären.

Die Einrichtung einer unechten Einbahnstraße wird deshalb kritisch gesehen.

## **2. Busverkehr in der Bahnhofstraße und in der Hindenburgstraße**

### **2.1 Stadtbus**

Der Stadtbus verkehrt mit seinen Linien 101, 102 (Mühlacker – Lomersheim – Großglattbach), 105 (Enzkreiskliniken – Senderhang) und 106 (Enzkreiskliniken – Stöckach) im Zweirichtungsverkehr in der Bahnhofstraße.

Die Stadtbuslinie 103 (Eckenweiher – Dürrmenz) verkehrt aus Zeitgründen in Fahrtrichtung Gymnasium über die Bahnhofstraße und in Fahrtrichtung Bahnhof über die Hindenburgstraße.

Die Stadtwerke – Stadtbus haben mitgeteilt, dass der Zweirichtungsverkehr für den Stadtbus und seine Fahrgäste wichtig ist und erhalten bleiben muss. Alle Stadtbuslinien dienen als Zubringer von den Außenbezirken in die Stadtmitte. Hauptfrequentierte Haltestellen sind dabei der Busbahnhof und die beiden Haltestellen in der Bahnhofstraße (Karlstraße und Erich-Fuchslocher-Platz)

Die Fahrgäste mit Fahrziel Bahnhofstraße kommen hauptsächlich zum Einkaufen oder wegen Arztbesuchen in die Innenstadt und wollen im Interesse einer klaren Linienführung auf gleichem Weg ohne Umweg und Zeitverlust wieder zurückfahren.

### **2.2 RVS-Südwestbus**

Seit Oktober 2007 fahren auf Beschluss des Gemeinderats vom 25.09.2007 grundsätzlich alle Busse der Regionallinien (Seiz-Eberhardt Linie 576, Südwestbus Linien 700, 702, 713, 748, 751) in Richtung Bahnhof über die Hindenburgstraße und aus Richtung Bahnhof zur Stadtmitte über die Bahnhofstraße. Seither fahren 96 zusätzliche Kurse über die Hindenburgstraße.

### **2.3. Verkehrsbelastung Bahnhofstraße und Hindenburgstraße**

Aus der Anlage 2 des VPE ergibt sich die Anzahl der Busse, die durch die Bahnhofstraße bzw. Hindenburgstraße fahren.

An Schultagen verkehren 270 Kurse durch die Bahnhofstraße (91 in Fahrtrichtung Bahnhof und 179 in Fahrtrichtung Gymnasium) sowie 98 Kurse durch die Hindenburgstraße.

Bei einer Einbahnregelung in Fahrtrichtung Gymnasium würde sich folgende Belastung ergeben:

179 Busse in der Bahnhofstraße  
189 Busse in der Hindenburgstraße (+91)

## **2.4. Kreuzung Hindenburgstraße – Uhlandstraße**

Seit der Sanierung der Hindenburgstraße im Jahr 2006 gilt an der Kreuzung Hindenburgstraße – Uhlandstraße, die innerhalb einer ZONE 30 liegt, die Vorfahrtsregel „Rechts vor Links“.

Die Verkehrsschau war in den Jahren 2007 und 2009 jeweils vor Ort, hat die Situation erörtert und entschieden, dass es bei dieser einheitlichen Vorfahrtsregel bleiben soll.

Der RVS-Südwestbus und der Stadtbus teilten am 27.12.10 mit, dass das Anfahren an der Kreuzung für Busse bei den winterlichen Verhältnissen in den letzten Wochen nicht einfach sei obwohl die Busse mit Winterreifen ausgerüstet sind. Die Busbetreiber fordern eine Bevorrechtigung der Hindenburgstraße.

Die Polizeidirektion Pforzheim äußert in ihrer Stellungnahme vom 10.01.11 Bedenken gegen eine Vorfahrtsänderung. Durch die Vorfahrtsregel „Rechts vor Links“ konnte erreicht werden, dass der aus südlicher Richtung kommende Verkehr auf der Hindenburgstraße zwangsläufig auf die gewünschte Geschwindigkeit heruntergebremst wird. Wegen der senkrecht zum Straßenverlauf angelegten Parkplätze vor dem Ärztehaus und dem daraus resultierenden Rangierverhalten (rückwärtiges Einfahren auf die Fahrbahn der Hindenburgstraße), wegen des insbesondere von Schülern der Schiller – und Mörikeschule besonders stark frequentierten Fußgängerüberweges in Höhe der Apotheke und wegen des Schüler-Fußgängerverkehrs vor der Schillerschule ist die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von entscheidender Bedeutung, um Verkehrsunfälle zu vermeiden. Es ist zu befürchten, dass die Hindenburgstraße im Fall einer geänderten Vorfahrt deutlich schneller als bisher befahren wird und dass die Gefahr von Verkehrsunfällen steigt. Aus diesen Gründen und weil in den vergangenen 4 Jahren auf der Hindenburgstraße zwischen der Einmündung der Uhlandstraße und dem Fußgängerüberweg in Höhe der Apotheke lediglich zwei Verkehrsunfälle mit Sachschaden bekannt wurden (geparkte PKW wurden jeweils angefahren), beurteilt die Polizei eine Vorfahrtsänderung aus Sicherheitsgründen eher als eine Verschlechterung.

## **3. Ergebnis**

### **3.1 Kölz-Gutachten**

In der Untersuchung „Verkehrsberuhigung Innenstadt“ vom Juni 2002 (auszugsweise Anlage 3) durch das Büro Kölz wird eine durchgängige Einbahnregelung (Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Bahnhof – Poststraße - Hindenburgstraße – Bergstraße) im Uhrzeigersinn vorgeschlagen (Variante 2A/2B). Bei dieser Variante geht das Büro von der höchsten Verkehrsentlastung für die Bahnhofstraße aus.

Diese Variante hätte die Konsequenz, dass die Einbahnregelung in der Hindenburgstraße umgedreht werden müsste. Damit wären die beiden Bushaltestellen in der Hindenburgstraße „Goldshalde“ (mit erhöhtem Bordstein) und die Busbucht vor der Schillerschule nicht mehr anfahrbar und es wären Umbaumaßnahmen erforderlich. Zudem müssten die Schüler künftig die Straße queren um zur Schule zu gelangen. Dies wäre der Verkehrssicherheit abträglich.

Die zweithöchste Verkehrsentslastung für die Innenstadt würde eine Einbahnregelung (Variante 1A/1B) in der Bahnhofstraße in Richtung Goethestraße/B10 ergeben.

### 3.2 Auswirkungen auf den Stadtbus

Durch die Einführung einer Einbahnstraße kann der Zweirichtungsverkehr für die Stadtbusse in der Bahnhofstraße nicht mehr aufrecht erhalten werden. Dies würde zu einer Verschlechterung der ÖPNV-Anbindung insbesondere für Fahrgäste des Stadtbusse führen.

Die Änderung des Linienweges des Stadtbusse würde eine Fahrplanänderung erforderlich machen. Hierfür ist eine Genehmigung beim Regierungspräsidium erforderlich. Es wäre eine Vorlaufzeit von mindestens 3 Monaten einzuplanen.

Es wird darauf hingewiesen, dass auch die Fahrplan-Publikationen des VPE und des Stadtbusse zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 überholt wären.

Saur

Finanzielle Auswirkungen			
Personalkosten:		Haushaltstelle:	
Sachkosten:		Haushaltstelle:	
Kalk. Kosten:		Haushaltstelle:	