

## **Protokoll Nr. 09**

über die öffentliche Sitzung des Gemeinderats  
am 21.09.2015 in der Stadthalle  
in Breisach am Rhein

### **Teilnehmer:**

als Vorsitzender	Bürgermeister Oliver Rein
die Stadträte:	Dr. Petra Breitenfeldt Freddo Dewaldt Andreas Fleig Hans-Peter Geppert Rudolf Gnädinger Anita Güth Andreas Hoffmann Andreas Klein Ruth Köbele Frank Kreutner Jürgen Langer Jörg Leber Dr. Jacob Loewe Ulrike Maier Pius Mangold Lothar Menges Ursula Müller Gerd Müller Sebastian Pfleger Wolfgang Schmitt Stefan Schnebelt Werner Schneider Anton Siegel August Wagner Walther Ziegler Reiner Zimmermann
Entschuldigt:	Dr. Stephan Mutke
Ortsvorsteher:	Frank Greschel
Von der Verwaltung:	Dezernent Stefan Baum Dezernent Martin Müller Protokollführer H. Villanyi vom Büro Fichtner W&T
Referent:	H. Krentel vom Büro Fichtner W&T

**Beginn der Sitzung:** 18.30 Uhr

**TOP. 1) Frageviertelstunde für Einwohner**

Herr Mersinger von der Initiative Rheintorstraße

Die Erreichung der Ziele des Verkehrsentwicklungskonzeptes (Verkehrsvermeidung, -beruhigung, -verlagerung, -sicherheit) werden bei der Variante 7 in Frage gestellt („gefährlich, da kein Gegenverkehr“). Es wird die Frage aufgeworfen, ob mehr Verkehr oder mehr Beruhigung angestrebt wird.

Bürgermeister Rein verweist auf die Vorstellung des Verkehrsentwicklungskonzeptes. Herr Krentel wird diese Fragen nach seinem Vortrag beantworten.

Frau Huhn:

Warum kann Innenstadt nicht einfach gesperrt werden? Als Beispiel wird Freiburg genannt.

Antwort Bürgermeister: es soll keine komplett autofreie Innenstadt geben. Unterschiede zu Freiburg werden genannt.

Herr Wagner (Schulleiter Martin-Schongauer-Gymnasium):

Lärmbelastung des Gymnasiums durch die Variante der CDU-Fraktion mit der Jahnstraße als Einbahnstraße wird befürchtet.

Bürgermeister erläutert, dass am Gymnasium heute praktisch kein Autoverkehr vorhanden ist und dementsprechend eine sehr ruhige Situation vorherrscht. Die Nutzung der Jahnstraße ist aber nicht gleichbedeutend mit erheblichen Einschränkungen für den Lernbetrieb. Es gibt genügend andere Schulen, die an hoch frequentierten Straßen liegen. Die ermittelten Verkehrsbelastungen an der Jahnstraße stellen kein erhebliches Lärmproblem am Gymnasium dar.

Herr Schilling:

Wurde der Münsterberg in die Verkehrsuntersuchung einbezogen?

Bürgermeister: es handelt sich um eine integrierte Verkehrsuntersuchung

Herr Krentel: Münsterberg wurde mit einbezogen

Bürgerin:

Spricht sich für eine autofreie Stadt aus. Ausnahmeregelungen für Andienung etc. könnten geschaffen werden.

Herr Henning:

Wie soll der Probetrieb gestaltet werden? Wer kontrolliert das?

Fehlende Kontrolle wird angemahnt

Variante 4 wird gefordert oder Variante 4 in Kombination mit Variante 7

Antwort Bürgermeister: Kontrollen sind wichtig und erforderlich. Verwaltung/FWT übernimmt Gestaltung des Probetriebs; Gemeindevollzugsdienst ist wieder mit zwei Personen ausgestattet.

Herr Kranzer:

Neben der Darstellung der Zunahme des Verkehrs wird die Ausgangsbasis als Vergleich gefordert

Frau Petrelli:

Kritisiert, dass der Marktplatz immer im Fokus stand und dass im Ergebnis keine Vermeidung des Verkehrs stattfindet.

Vorschlag: Umgehung soll gut beschildert werden, Autos sollen komplett aus dem Zentrum raus gehalten werden und die Rheinstraße soll verkehrsberuhigt werden.

## **TOP. 2) Fortschreibung Verkehrsentwicklungskonzept Breisach am Rhein**

Es gab bereits ein Verkehrskonzept aus den 90-ern, von dem viele Dinge umgesetzt wurden. Die Stadt Breisach hat gewisse Schwierigkeiten bei der verkehrlichen Erschließung wie z. B. die Topographie, Münsterberg, Rhein. Es gibt keine einfachen Lösungen bei der Frage, wie der Verkehr künftig zu führen ist. Einfache Lösungen wären schon umgesetzt.

Ziele bei den Überlegungen zur Umgestaltung des Marktplatzes aus Sicht der Stadt sollte die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Tourismus sein.

Hieraus resultierende Verkehrsverlagerungen infolge von Einbahnstraßenregelungen sind nicht zu vermeiden. Die schwierige Frage wird sein, wohin werden Verkehre verlagert und ist dies unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Auswirkungen zumutbar. Zu dieser schon technisch schwierigen Fragestellung kommt noch das subjektive Empfinden des Einzelnen und vielmehr noch des einzelnen Betroffenen hinzu. Es gibt bei Verkehrsproblemen unterschiedliche Toleranzschwellen der Personen. Manche fühlen sich bereits von wenigen Fahrzeugen gestört, andere empfinden dies als nicht störend. Die Verwaltung hat alle diese Punkte berücksichtigt und ist in einer Gesamtabwägung zu dem Verwaltungsvorschlag (Variante 7) als Vorzugsvariante gekommen. Um die Funktionsweise dieses Vorschlags zu überprüfen, schlägt die Verwaltung zudem eine Testphase vor.

Dies sehen nicht alle Gemeinderatsfraktionen so, daher wird es in der Diskussion Ergänzungs- und Änderungsanträge geben.

Letztlich ist die Erstellung eines Verkehrsentwicklungskonzeptes kein abschließender Prozess, sondern ein kontinuierliches Arbeiten an den verkehrlichen Herausforderungen.

Herr Krentel stellt die Ergebnisse der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes vor (vgl. Anlage)

Herr Krentel beendet die Präsentation

Frage Bürgermeister an Herrn Krentel: muss jeder OBI-Kunde durch die Rheintorstraße?

Antwort Krentel: Routenwahl bei den Verkehrsteilnehmern verschieden; Verkehrslenkung möglich (z. B. Lkw-Durchfahrtsverbot; Anlieger frei)

Bürgermeister Rein bittet Herrn Krentel die noch offenen Fragen aus der Frageviertelstunde zu beantworten.

Antwort an Herrn Mersinger:

Bei Änderungen der Verkehrsführungen entstehen Entlastungen und Belastungen. Durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen für die gesamte Stadt tritt insgesamt eine Verkehrsberuhigung ein. Zusätzliche Belastungen wird es aber auch geben. Im Planfall 7 auch in der Rheintorstraße. Die zusätzlichen Mengen bewegen sich aber weiterhin in Größenordnungen, die auch für eine Wohnstraße in Zone 30 Gebieten typisch sind. Durch flankierende Maßnahmen (wie z.B. Anliegerstraße) könnten die Belastungen begrenzt werden.

Antwort an Frau Huhn:

Eine komplette Sperrung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bedeuten große Einschnitte bei der Erreichbarkeit der Anwohner und auch des Handels. Der Vergleich mit Freiburg ist nicht direkt möglich, da in einer großen Stadt wie Freiburg auch ein 1.000 m langer Fußweg in die Innenstadt akzeptiert wird.

Antwort an Herrn Henning:

Der Probetrieb ist klar ein Hilfsmittel. Man kann hiermit keine Steigerung der Aufenthaltsqualität erreichen und auch nicht das Gestaltungspotential zeigen. Für die Verkehrsführung und Abwicklung der Verkehrsbelastungen kann der Probetrieb aber sehr gut herangezogen werden, da genau beobachtet werden kann, wie sich der Verkehr verhält.

Antwort an Herrn Kranzer:

Die zusätzlichen Belastungen in der Rheintorstraße betragen im Planfall 7 etwa 1.200 Kfz/24h. Die Ausgangsbelastung im Prognose-Nullfall beträgt ca. 1.800 Kfz/24h.

Antwort an Frau Petrelli:

Eine Verkehrslenkung um die gesamte Stadt herum nur für die Auswärtigen, bei gleichzeitiger Durchfahrtsmöglichkeit für die Ortsansässigen ist praktisch nicht umsetzbar. Bei der heutigen Verbreitung der Navigationsgeräte, wäre die Wirksamkeit solcher Lenkungseingriffe vermutlich sehr gering. Außerdem führen wirksame Verkehrslenkungen auch zu Verlagerungen. Daher wird z.B. der untersuchte Planfall 11, der in der Bürgerversammlung vorgebracht wurde, negativ beurteilt. Er führt nämlich zu einer Überlastung des Neuen Wegs.

Weitere Rückfragen aus der Bürgerschaft werden vom Bürgermeister mit Verweis auf die Gemeindeordnung abgewiesen.

Bürgermeister gibt die Diskussion im Gemeinderat frei

CDU-Fraktion

Herr Löwe:

- gibt einen Rückblick auf die Lösungsfindung in den Sondersitzungen des Gemeinderats
- Verkehrsverhalten der Bürger an sich wird hinterfragt, vor allem die Notwendigkeit kurze Wege mit dem Kfz zurückzulegen
- erwähnt neuen Vorschlag der Fraktion, der als Variante 12 bezeichnet wird, diese wurde in den zehn Tagen vor der Gemeinderatssitzung ausgearbeitet

- Antrag für die Umsetzung der Variante 12 wird gestellt  
Rheinstraße ab Höhe Spitalgasse als lange Einbahnstraße, nicht bis zum Minigolf-Platz sondern nur bis zum Theo-Bachmannplatz. Die Josef-Bueb-Straße bleibt in beiden Richtungen befahrbar. Die Rheinuferstraße stadtauswärts ab Park Café wird für den Verkehr, wie gewünscht, geschlossen um eine zukünftige Entwicklung der Rheinpromenade nicht zu gefährden. Die Jahnstraße würde als Einbahnstraße mit Tempo 30 km/h und mit Verbot für LKW und Busse stadtauswärts (Richtung Süden), ab der Stadt-Bücherei, vorbei an Gymnasium und Stadthalle betrieben werden. Diese Korrektur von Variante 7 würde zu einer deutlichen Entlastung des in der bisherigen Version befürchteten Ausgleichsverkehrs in den Straßen östlich des Münsterberges führen. Die Bewohner der nordwestlichen Stadt, Waldstraße, Wiedengrün, Spichgrünweg, Leopoldschanze und die des Münsterberges aber auch so mancher Obi-Besucher, könnten via Josef-Bueb-Straße und Jahnstraße aus der Stadt heraus fahren.

#### SPD-Fraktion

Herr Kreutner:

Ein richtungsweisender Beschluss für die Stadt Breisach steht an.

Eine Lösung, die alle zufriedenstellt, gibt es nicht.

Die Ziele wurden schon erläutert: Attraktivität erhöhen

SPD-Fraktion hat Sympathie für den Verwaltungsvorschlag, die Richard-Müller-Straße soll aber eine Einbahnstraße werden, d. h. ein Einbahnring wird bevorzugt

Eine saisonale Aufstockung des Marktplatzes als Parkplatz wird nicht gewünscht.

Kontrollen werden gefordert und damit einhergehend eine Aufstockung des Gemeindevollzugsdienstes

Kritik an Erprobungsphase wird geäußert: in jetzigem Zustand sei die Variante 7 in Richard-Müller-Straße nicht möglich, da der Verkehr zusammenbräche und damit würde die Erprobungsphase die Variante 7 in ein schlechtes Licht rücken

Zu prüfen wäre, ob eine Marktplatzsperrung als Probebetrieb durchgeführt werden kann, da Bauarbeiten auf dem Marktplatz die Validität der Erprobung beeinflussen könnten.

Dem CDU-Antrag kann die SPD mit Verweis auf die Nähe zum Gymnasium nicht zustimmen.

#### ULB-Fraktion

Herr Langer

kann Variante 7 nicht zustimmen

zu Variante 12 der CDU-Fraktion:

Jahnstraße soll nicht in das Konzept aufgenommen werden, da sich alle Klassenzimmer zur oder quer zur Jahnstraße befinden. Folglich würde ein Lärmproblem entstehen, da die Klassenzimmer über keine Klimaanlage und Lärmschutzfenster verfügen

Außerdem wird die Jahnstraße bei Umsetzung der Planungen zur Mehrzweckhalle vermehrt gekreuzt werden.

Die öffentliche Bücherei im Knotenpunktsbereich steht an einer engen und unübersichtlichen Stelle, die bei erhöhten Verkehrsbelastungen unfallträchtig werden kann

Eine Nutzung des Erholungsbereichs Eckartsberg, Rhein, Schwimmbad ist nicht verträglich mit Kfz-Verkehr. Hier soll kein neuer Konflikt geschaffen werden

Aufgrund der genannten Argumente Ablehnung des CDU-Antrags

Vorschlag/ Antrag der ULB-Fraktion (Variante 4a)

Änderungs-/Ergänzungsanträge der Umweltliste Breisach (ULB) zum Beschlussvorschlag der Stadtverwaltung zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes der Stadt Breisach in der Stadtratssitzung am Montag, 21. September 2015

Die ULB beantragt die Punkte der Beschlussvorlage einzeln abzustimmen, um die u.g. Ergänzungs-/Änderungsanträge in die Abstimmung einzubringen.

**Beschlussvorschlag 1:**

Keine Änderung

**Beschlussvorschlag 2:**

Die ULB beantragt den Beschlussvorschlag Punkt 2 wie folgt abzuändern  
Im Zuge der Umgestaltung des Marktplatzes erfolgt die Zufahrt in die Stadt aus Süden bei der Sparkasse durch die Rempartstraße, Richard-Müller-Straße bis zum Gutgesellentor, und zwar als Einbahnstraße. Stadtauswärts wird der Verkehr vom Gutgesellentorplatz über den Marktplatz und dann durch die Rheinstraße geleitet, ab der Rheinstraße als Einbahnstraße. Ebenso wird die Durchfahrt vom Marktplatz bis zum Ullmann-Platz als Einbahnstraße gestaltet. Die Rheinuferstraße wird für den Kfz-Verkehr zwischen Kiosk und Brücke B31 gesperrt.

Begründung:

Die drei Hauptziele des Verkehrskonzeptes sind wie schon beim letzten Konzept von 1995 Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsberuhigung. Damit soll vor allem die Innenstadt vom Verkehr entlastet werden. Es sollten mehr Menschen dazu animiert werden die Stadt mit ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß zu erkunden. Natürlich sollte es trotzdem möglich sein, die Geschäfte auch mit dem Auto/Taxi zu erreichen, bzw. Parkplätze in zumutbarer Nähe zur Verfügung zu haben.

**a) Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität**

Die chaotische und gefährliche Situation in der Richard-Müller-Straße kann nur mit einer Einbahnstraßenregelung geändert werden. Eine wirkliche Aufenthaltsqualität lässt sich nur mit breiteren Gehwegen auf beiden Seiten (auf der Postseite insgesamt 3,50 m, auf der Gegenseite mind. 2 m), breiteren Parkstreifen und sicherer Fahrradführung erreichen. Wenn man die immer breiteren Autos von heute (VW Golf 1,80m, Cayenne 2,15) und die extreme Gefährdung der Radfahrer durch aufgehende Türen berücksichtigt, dann sollten Parkplätze am Straßenrand ca. 2,50m breit sein. Im Übrigen stellt das Einparken in eine Längslücke sehr viele Leute vor erhebliche Probleme; sie benötigen dafür mehrere Anläufe. Bei all dem soll auch noch der Bus zügig durchfahren können, um den engen Fahrplan einhalten zu können. Nicht vergessen darf außerdem werden, dass der Verkehr in der Straße nach Fichtner noch erheblich zunehmen wird.

Angesichts all dieser Anforderungen zeigt schon ein schlichtes Zusammenzählen der Einzelprofile, dass eine merkbare Verbesserung – und das muss die Anstrengung eines neuen Verkehrskonzeptes ja leisten – nur durch eine Einbahnstraßenregelung erreicht werden kann. Nur so kann auch die Richard-Müller-Straße für Fußgänger und Radfahrer attraktiver und gleichzeitig der Verkehr flüssiger und sicherer gestaltet werden. Sonst bleibt die von allen als untragbar empfundene Situation von heute auch in Zukunft erhalten.

## **b) Verkehrsverlagerung**

Wenn die Innenstadt vom Verkehr entlastet werden soll, dann sollte der reine Durchgangsverkehr durch die Stadt und über den Marktplatz verhindert, bzw. verlagert werden, er sollte so weit wie möglich um die Stadt herum geleitet werden. Das betrifft vor allem den Weg zu Baumarkt und Rhein. Den Verkehr von Süden automatisch und wie in einem Sog über die Rheinstraße auf direktem Weg zum Marktplatz zu leiten, ist daher kontraproduktiv. Besonders an schönen Wochenenden führt das zu einem nicht enden wollenden Strom von Fahrzeugen durch die Stadt zum Rhein und bringt das genaue Gegenteil dessen, was wir uns eigentlich für die Innenstadt und den Marktplatz wünschen. Das hatte auch das Verkehrskonzept von 1995 erkannt und deshalb die Einbahnstraßenführung in der Rheinstraße stadtauswärts vorgesehen.

Das Ende der Einbahnstraßenregelung vom Marktplatz her beim Ullmann-Platz ermöglicht, dass Busse über die Stadteinfahrt Nord bis zu diesem Platz fahren können, um hier die Fahrgäste zu ihren Zielen (Innenstadt, Münsterberg, Rheinschiffe) aussteigen zu lassen, um dann anschließend zu ihren Standplätzen weiterzufahren. Diese Regelung ermöglicht auch, dass Pkws von Norden kommend bis zum stadtnahen Ullmann-Platz zum Parken fahren können.

### **Ergänzung zum Beschlussvorschlag 3:**

Der Probetrieb muss unter provisorischen Bedingungen den möglichst real angestrebten Veränderung der Verkehrsführung und Straßengestaltung entsprechen.

Begründung:

Um valide Ergebnisse des Probetriebs zu gewinnen ist diese Maßnahme dringend erforderlich.

### **Beschlussvorschlag 4:**

Einführungstext, keine Änderung

- a. Keine Änderung
- b. Änderung gemäß Änderungsantrag Punkt 2. Der Radverkehr ist in Gegenrichtung der Einbahnstraßen zuzulassen.
- c. Die Umweltliste Breisach lehnt Vorschlag 4c komplett ab.

Begründung:

Der Kernplatz, der jetzt Parkplatz ist muss grundlegend autofrei sein. Max. 15 Parkplätze sind dabei machbar. Die entfallenden Parkplätze sind in der Nähe zu kompensieren. Eine temporäre Nutzung des zentralen Platzes als reiner Parkplatz ist für die ULB undenkbar.

- d. Keine Änderung.
- e. Keine Änderung.

### **1. Ergänzungsantrag zum Verkehrskonzept:**

Die Umweltliste Breisach beantragt, während der Erprobungsphase der Einbahnstraßenregelung die versäumte Zählung des Radverkehrs nachzuholen. Ohne eine Erfassung des heutigen Radverkehrs ist eine Überprüfung der Wirksamkeit von ergriffenen Maßnahmen zur Förderung des Fahrradfahrens nicht möglich (Änderung des Modal Split). Ergänzung: wenn die Zahlen aus der durchgeführten Zählung zur Verfügung gestellt werden können, erübrigt sich der Antrag.

Begründung:

In den Erhebungen der Verkehrsaufkommen sind die Radfahrer – völlig unverständlich - nicht berücksichtigt.

## **2. Ergänzungsantrag zum Verkehrskonzept:**

Die Verkehrssituation in der Kandelstraße muss grundlegend optimiert werden. Die früheren Radwege müssen in größerer Breite und farblich getrennt wieder hergestellt werden.

Begründung:

Die Änderungsmaßnahmen in der Kandelstraße haben zu einer verschärften Verkehrssituation mit mehr Unfällen geführt, anstatt das Gefahrenrisiko zu minimieren. In den Vorberatungen wurden Maßnahmen mit der Begründung des kommenden Verkehrskonzeptes verschoben. Leider sind keine Maßnahmen für diese unfallträchtige Straße im Konzept berücksichtigt.

## **3. Ergänzungsantrag zum Verkehrskonzept:**

Die Rheintorstraße wird in Richtung Osten, d.h. vom ihrem Beginn beim Langen Weg bis zum Abzweig der Muggensturmstraße, zur Einbahnstraße eingerichtet.

Begründung:

Der nach Fichtner zu erwartende Mehrverkehr verschärft die schon heute fast unerträgliche Situation in der Rheintorstraße. Mit Hilfe einer Einbahnstraßenregelung wird die Straße nachhaltig und dauerhaft entlastet.

## **4. Ergänzungsantrag zum Verkehrskonzept:**

Die Fahrradstraße „August-Erlacher-Straße / Rempartstraße“ wird vom Pflegeheim bis zum Neuen Weg in dieser Richtung als Einbahnstraße und dem Schild „Anlieger frei“ eingerichtet.

Begründung:

Die Straße ist insgesamt sehr eng und in den Kurven beim Pflegeheim und bei der Gärtnerei GÜth absolut nicht einsehbar. Es kommt hier immer wieder zu extrem gefährlichen Begegnungen im Gegenverkehr („Geisterfahrer“). Außerdem werden hier zahlreiche pflegebedürftige Personen in Rollstühlen von ihren Betreuern ausgeführt. Der Verkehr ist also auf ein Minimum (und zwar ohne Gegenverkehr) zu begrenzen. Die Anfahrt zum Gärtnereibetrieb muss natürlich möglich bleiben.

## **5. Ergänzungsantrag zum Verkehrskonzept:**

In der Josef-Bueb-Straße werden zusätzliche Fahrradstreifen auf beiden Seiten angelegt.

Begründung:

Viele Radtouristen fahren durch diese Straße, die durch starken Autoverkehr mit oft überhöhter Geschwindigkeit sowie teilweise schlecht einsehbaren Kurven sehr belastet ist. Für die vielen Radfahrer stellt diese Straße ein erhebliches Gefahrenpotential dar. Für die Sicherheit der Radfahrer sind daher diese Radspuren auszuweisen.

Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion

Frau Breitenfeldt

Der CDU-Antrag wird abgelehnt.

Es würde viel Aufwand bedeuten die Jahnstraße auszubauen.

Das Geld soll lieber an anderer Stelle eingesetzt werden

Favorisiert wird Variante 4a der ULB

Abwägung mit Bürgern und Händlern am Marktplatz und der der Richard-Müller-Straße soll vorgenommen werden

Die temporäre erweiterte Nutzung des Marktplatzes als Parkplatz im Winter ist denkbar  
Parkplatz- und Fußgängersituation in der Richard-Müller-Straße soll verbessert werden

Aufruf an die Bürger zur Nutzung des Rades und des ÖPNV

Derzeit gefährliche Situation für Radfahrer wird sich verbessern

Verwaltungsvorschlag (Variante 7) wird abgelehnt

FDP/FW-Fraktion

Herr Schneider

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes ist wichtig und gut.

Kritik an Variante 7: keine Entlastung, nur Verlagerung des Verkehrs. Es soll keine Zusatzbelastung von Wohngebieten entstehen

Klar ist: Der Marktplatz soll aufgewertet werden

Ziel: Verkehrsverlagerung in sinnvolle Bereiche

Die Rheinuferstraße soll zukünftig völlig verkehrsfrei sein

Zunächst Tendenz zum Verwaltungsvorschlag, aber aufgrund der zusätzlich gefahrenen km (Erhöhung der Verkehrsleistung) Ablehnung der Variante 7

Außerdem wird die Mehrbelastung in empfindlichen Bereichen als kritisch gesehen

Jahnstraße als Einbahnstraße wird begrüßt, aber nur mit Durchfahrtsverbot für Lkw und Busse

Bei der Ausfahrt vom Baumarkt werden Verkehrszeichen „nur nach rechts“ Richtung Hafenstraße und L104 gefordert

Maßnahme komplett Tempo 30 wird begrüßt, aber mit Ausnahmen für die Hauptverkehrsstraßen, um Bündelung des Verkehrs zu erreichen

weitere Anbindung an die L 104 wird begrüßt

Parkplatz auf H. Uhlmann-Platz wird begrüßt, aber nicht für Busse, diese sollten auf den Wohnmobilparkplatz verlegt werden

Fraktion Bürgerliste

Herr Schnebelt

Mit der Variante 7 wird zu wenig Verkehr aus der Stadt rausgebracht

Auch der CDU-Vorschlag ist keine Lösung, da die Kostenfrage noch nicht geklärt ist

Die Rheinuferstraße sollte noch solange offen bleiben, bis der Marktplatz umgebaut ist

Herr Gnädinger (CDU-Fraktion)

Stellt eigenen Antrag und weicht vom CDU-Antrag (Variante 12) ab

Es bestehen Schwierigkeiten in der Variante 12, da erhebliche Umbaumaßnahmen erforderlich wären, deren Kostenrahmen noch nicht geklärt ist. Ebenso liegen noch keine Planungen zur Busführung und Aussagen zur verkehrssicheren Abwicklung auf dem Tisch.

Als Antrag wie eine Erweiterung der Variante 1 (Rheinstraße im Gegenverkehr) gestellt.

Die Verkehrsführung soll dabei als Verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße, Tempo 7)

von der Sparkasse bis über den Marktplatz reichen und auch den Gutgesellentorplatz

umfassen. Mit der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer wird eine sanfte Verdrängung des Verkehrs erreicht. Somit entstehen weniger Verlagerungen in die Richard-Müller-Straße, die weiterhin leistungsfähig bleibt.

Herr Löwe

Variante 12 hat Vorteile, weil die gewünschten Entlastungen erzielt werden, ohne dass Anwohnerstraßen über Gebühr beansprucht werden. Bei Tempo 30 in der Jahnstraße und ohne Schwerverkehr sind auch die negativen Auswirkungen auf die Schule in vertretbarem Rahmen

Die Variante 4a (ULB/SPD) kann dies so nicht erzielen, da im Einbahnring die Belastungen nur verteilt werden. Außerdem werden die Fahrzeugmengen vom Gutgesellentorplatz über den Marktplatz in die Rheinstraße gespült, was einem verkehrsberuhigten Marktplatz widerspricht.

Eine Einschätzung von Herrn Krentel hierzu wird gewünscht.

Die Variante der „sanften“ Verdrängung mit Verkehrsberuhigung auf Schrittgeschwindigkeit im zentralen Bereich würde doch letztlich zu einer deutlicheren Verlagerung führen. Auch hier ist eine Einschätzung von Herrn Krentel gewünscht.

Herr Müller

Ziel muss eine Verbesserung der Situation in der Innenstadt sein.

Dies wird auch von der Bevölkerung so gefordert. Allerdings ist nicht nur die Rheinstraße derzeit problematisch. Auch die Richard-Müller-Straße ist bereits jetzt für viele Bürger unerträglich. Vor allem die Gehwege sind viel zu schmal.

Mit der Variante 4a kann dies verbessert werden, da hier nur eine Einbahnstraße liegt. Die Entlastungen mit der Variante 4a sind auch größer als bei Variante 4, da die Einbahnstraße über den Marktplatz verlängert wird. Außerdem ist der Verkehrsablauf deutlich besser, da sich keine Verkehrsströme kreuzen. Dies wäre bei der Variante 7 und dem Einbiegen aus Rempartstraße in den Neutorplatz der Fall.

Frau Breitenfeldt

Lieferverkehr/Kurzparker/Busse nehmen in der Innenstadt viel Platz weg, dies würde durch Einbahnstraßenregelung verbessert

Herr Langer (ULB)

Die Jahnstraße wäre theoretisch gut für die Verkehrsabwicklung, aber aufgrund der Sicherheitsgefährdung und Beeinträchtigung der Schule ist diese Möglichkeit indiskutabel

Herr Kreutner (SPD)

Das Thema Schülersicherheit ist ein wichtiges Argument. Der CDU-Vorschlag würdigt dies nicht und ist daher abzulehnen.

Herr Schneider (FDP)

Der Vorschlag der Verkehrsführung in Variante 4a mit Zufahrt in die Stadt über eine Seitenstraße wie die Rempartstraße und dann in eine umgestaltete Richard-Müller-Straße alles als Einbahnstraße ist nicht logisch. Die Verkehre müssen einfach in die Stadt reinkommen.

Herr Krentel beantwortet Fragen

Die Variante 12 mit Einbahnstraßenführung über die Jahnstraße zeigt ähnlich gute Entlastungen am Marktplatz und in der Rheinstraße wie die Variante 7 (Verwaltungsvor-

schlag). Durch die Führung der ausfahrenden Ströme über die Jahnstraße werden die zusätzlichen Belastungen z.B. in der Rheintorstraße minimiert. Auch die Umwegfahrten sind somit etwas geringer als bei Variante 7. Die Jahnstraße als Einbahnstraße wäre mit 2.300 Kfz/24h belastet.

Die vorhandene Straßenbreite der Jahnstraße reicht für die Befahrbarkeit aus. An den Kleingärten wäre aber eine Anpassung der Linienführung (Parkplatz Kleingärten, Fußgängerbrücke über die Möhlin, Radwege) mit neuem Anschluss an die Straße südlich des Kreisels der B31 sinnvoll.

Im Bereich der Leo-Wohlleb-Straße kann man die Verkehrsführung durch Verkehrszeichen einfach anpassen.

Zur Sicherheit wäre die Anlage eines durchgehenden Gehwegs entlang der Jahnstraße sinnvoll, da hier auf viele Fußgänger/Spaziergänger unterwegs sind. Allerdings wird durch die Sperrung der Rheinuferstraße für den Kfz-Verkehr eine sehr attraktive Alternative für die Fußgänger geschaffen.

Generell könnte man sich eine Nutzung der Jahnstraße vorstellen. Die erwarteten Verkehrsbelastungen stellen eine mäßige Belastung dar, die nicht unvereinbar mit dem Betrieb des Gymnasiums sind.

Der Vorschlag 4a mit Einbahnstraße auch am Marktplatz in Richtung Theo-Bachmann-Platz kann dort die Verkehrsbelastungen reduzieren, führt aber auch zu Mehrbelastungen in der Rheintorstraße wie in Variante 7. Durch die ergänzende Anregung auch die Rheintorstraße als Einbahnstraße auszuweisen können die Verkehre dort ohne Begegnung flüssiger abgewickelt werden. Dies führt aber auch zu weiteren Verlagerungen der Gegenrichtung der Rheintorstraße in die Leopoldschanze. Außerdem wird die Attraktivität der Route Rheintorstraße erhöht, wenn man flüssiger durchfahren kann. Bei stockenderer Durchfahrt ist eine Route über die Hafenstraße häufiger angenehmer.

Im Innenstadtbereich kommt es bei zwei Einbahnstraßen Rheinstraße und Richard-Müller-Straße zu einer Aufteilung der Verkehrsbelastungen. Beide Straßen sind etwa gleichstark belastet mit rund 6.500 Kfz/24h. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden aufgrund des Einbahnringes über Gutgesellentorplatz Marktplatz und Rheinstraße geleitet.

Nachfrage zur Verkehrsabwicklung in der Rempartstraße von Herrn Müller

Herr Krentel erläutert, dass im Vorschlag 4a die leistungsfähige Verkehrsabwicklung aufgrund des linksdrehenden Einbahnsystems sehr gut funktioniert. Abbiegende Fahrzeuge sind nur Rechtsabbieger und müssen keinen Fahrzeugen Vorfahrt gewähren.

In der Variante 7 ist bei der Stadtausfahrt über Richard-Müller-Straße und Rempartstraße ein Linkseinbiegen in den Neutorplatz erforderlich. Die Linkseinbieger müssen hierbei den bevorrechtigten großen Verkehrsströmen vom Neutorplatz in die Rheinstraße Vorfahrt gewähren. Dies funktioniert zwar, ist aber mit gewissen Wartezeiten verbunden. Dies wird in der Praxis auch dazu führen, dass neben der Rempartstraße auch die Zepelinstraße mit Anschluss an den Kreisel zur Stadtausfahrt genutzt wird. Die leistungsfähige Abwicklung ist also insgesamt etwas schlechter als beim Vorschlag 4 oder 4a gegeben.

Nachfrage von Herrn Langer zur Befahrbarkeit der Jahnstraße in Variante 12 für Radfahrer im Gegenverkehr.

Herr Krentel erläutert, dass bei einer Straßenbreite ab 3,50m und besser bei 4,0m sowie bei geringer Geschwindigkeit 30 km/h und kein Schwerverkehr der Radverkehr auch ver-

kehrssicher entgegen der Einbahnrichtung geführt werden kann. Die Randbedingungen wären in der Jahnstraße gegeben.

Herr Gnädinger verweist noch einmal auf den entscheidenden Unterschied des Verkehrsberuhigten Bereiches in seinem Vorschlag mit Gegenverkehr in der Rheinstraße und fragt nach einer Einschätzung

Herr Krentel führt aus, dass die Verlagerungseffekte eines verkehrsberuhigten Bereiches mit dem Modell berechnet wurden. Im Ergebnis werden sich Entlastungen von rund 1.000 Kfz/24h in der Rheinstraße einstellen, die in die Richard-Müller-Straße verlagert würden. Die Belastung wären also geringer als heute, aber die Entlastungen in der Rheinstraße fallen geringer aus, als in anderen Varianten. Ebenso erfordert der Begegnungsverkehr mehr Breite als Einbahnverkehr, so dass in der Rheinstraße weniger Parkplätze zur Verfügung stünden.

Rückfrage von Herrn Gnädinger: im Verkehrsberuhigten Bereich gibt es keine Fahrbahn mehr, die gesamte Straßenbreite kann von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Also wäre doch auch überall Parken möglich.

Herr Krentel bestätigt die Aussage, dass im verkehrsberuhigten Bereich der gesamte Verkehrsraum allen Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zur Verfügung steht und es eigentlich keine Gehwege und Fahrbahnen mehr gibt. Wenn Parken in Verkehrsberuhigten Bereichen zugelassen wird, müssen die Fahrzeuge allerdings am Rand parken. Hier sind auch die Geschäfte mit Schaufenstern und Auslagen. Also muss hiervon ein gewisser Abstand gehalten werden. Der dann zur Verfügung stehende Raum ist vielfach zu gering, so dass im Vergleich zur Einbahnstraße mehr Parkplätze entfallen müssen.

Herr Geppert resümiert, dass viel über verschiedene Einbahnstraßenvarianten diskutiert wurde. Als Kompromiss könnte doch eine Kombination der vorgetragenen Varianten taugen.

Die Rheinstraße wird als Einbahnstraße bis zum Theo-Bachmann-Platz geführt und die Richard-Müllerstraße auch als Einbahnstraße Richtung Osten. Der Einbahnring also andersrum als bei Variante 4a.

Herr Gnädinger erwähnt, dass das Verkehrsaufkommen seit 2003 gleich geblieben ist in der Innenstadt.

Die Bürger werden in der Sitzung mit neuen Varianten konfrontiert zu denen sie keine Stellung mehr nehmen können, er fordert, dass die Öffentlichkeit zu den neuen Varianten noch einmal Stellung nehmen können soll.

Der Bürgermeister möchte zu einer Lösung kommen und eine Entscheidung treffen. Seit 2 Jahren wird nun am Verkehrsentwicklungskonzept gearbeitet. Hierbei wurden die Öffentlichkeit und die Bürgerschaft umfänglich mit einbezogen. Es gab eine Bürgerinformationsveranstaltung und alle Stellungnahmen, die eingingen wurden abgewogen und mit aufgeführt. Dieser Aufwand wird sonst nur bei Bebauungsplanverfahren betrieben. Transparenter und informativer kann ein Planungsprozess nicht durchgeführt werden. Außerdem schlägt die Verwaltung noch eine Testphase vor, in der die ermittelten Situationen kontrolliert und ggf. angepasst werden können. Das Konzept ist auch nicht unveränderbar, sondern soll im Gegenteil ja kontinuierlich als Prozess weiter betrieben wer-

den. Hierzu benötigt man aber einen Startschuss und dieser soll in der heutigen Sitzung gefasst werden.

Bürgermeister Rein fragt nach, ob Herr Gnädinger einen Antrag auf Vertagung stellen möchte. Herr Gnädinger verneint dies.

Bürgermeister Rein erkundigt sich, ob Herr Geppert seinen Kompromissvorschlag als Antrag zur Abstimmung stellen möchte. Herr Geppert bejaht dies.

Abstimmungen der Beschlussvorschläge:

### **Beschlussvorschlag 1**

Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungs-konzeptes zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der schrittweisen Umsetzung der in den Steckbriefen genannten Maßnahmen für alle Verkehrsteilnehmer im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Einstimmig angenommen

### **Beschlussvorschlag 2**

Da hier mehrere Anträge vorgebracht wurden, wird der weitreichendste Antrag zuerst behandelt.

### **CDU-Antrag zur Umsetzung der Variante 12**

Bürgermeister versichert sich, ob alle Gemeinderäte den Inhalt des Vorschlags kennen und abstimmen können.

**Abstimmung:** 13 dafür/ 13 dagegen/ 1 Enthaltung

Der Antrag ist damit abgelehnt.

### **Antrag der ULB zur Umsetzung der Variante 4a**

Bürgermeister versichert sich, ob alle Gemeinderäte den Inhalt des Vorschlags kennen und abstimmen können.

**Abstimmung:** 11 dafür/ 15 dagegen/ 1 Enthaltung

Der Antrag ist damit abgelehnt

### **Antrag Herr Gnädinger zur Umsetzung der Variante Gegenverkehr als verkehrsberuhigter Bereich**

Bürgermeister versichert sich, ob alle Gemeinderäte den Inhalt des Vorschlags kennen und abstimmen können.

**Abstimmung:** 2 dafür/ 22 dagegen/ 3 Enthaltung

Der Antrag ist damit abgelehnt

**Antrag Herr Geppert zur Umsetzung der Variante Einbahnring in umgekehrter Richtung wie Variante 4a**

Bürgermeister versichert sich, ob alle Gemeinderäte den Inhalt des Vorschlags kennen und abstimmen können.

**Abstimmung:** 1 dafür/ 20 dagegen/ 6 Enthaltung

Der Antrag ist damit abgelehnt

**Verwaltungsvorschlag zur Umsetzung der Variante 7**

Im Zuge der Umgestaltung des Markplatzes und der Rheinstraße wird die Variante 7 mit einer Einbahnstraße in Richtung Westen von der Rheinstraße bis zur Josef-Bueb-Straße Höhe Minigolfplatz umgesetzt.

**Abstimmung:** 6 dafür/ 18 dagegen/ 3 Enthaltung

Der Antrag ist damit abgelehnt

**Sperrung der Rheinuferstraße**

Die Rheinuferstraße wird für den Kfz-Verkehr zwischen Kiosk und Brücke B31 gesperrt.

**Einstimmig angenommen**

**Beschlussvorschlag 3 mit Testphase kann nicht mehr beschlossen werden**

**Beschlussvorschlag 4**

Die Verwaltung wird beauftragt die wesentlichen verkehrlichen Elemente aus der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes als Vorgaben in die Auslobung zum Architektenwettbewerb für die Umgestaltung des Marktplatzes zu übernehmen. Dies sind insbesondere:

- a. Weitestgehend niveaufreie Gestaltung des gesamten Geltungsbereiches in Anlehnung an das shared-space-Prinzip. Keine Borde, allenfalls Entwässerungseinrichtungen. Verkehrsrechtliche Einordnung als Zone 20 (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)

**Einstimmig angenommen**

- b. Da die Verkehrsführung nicht beschlossen wurde, kann Punkt b nicht abgestimmt werden.

- c. **Erhalt von 15-20 dauerhaft nutzbaren Kurzzeitparkplätzen am Marktplatz. Prüfung ob darüber hinaus weitere Parkplätze am Marktplatz saisonal im Winter nutzbar wären.**

**Abstimmung: 19 dafür/ 7 dagegen/ 1 Enthaltung  
Damit ist der Antrag angenommen**

- d. **Erhalt von möglichst vielen straßenbegleitenden Parkständen in der Rheinstraße unter Berücksichtigung angemessener Verkehrsflächen für die Fußgänger.**

**Einstimmig angenommen**

- e. **Berücksichtigung von komfortablen Abstellanlagen für den Radverkehr in angemessener Anzahl im Umgestaltungsbereich sowie Bereitstellung eines Car-Sharing-Parkplatzes und eines Platzes für Elektrofahrzeuge samt Ladestation.**

**Abstimmung: 22 dafür/ 2 dagegen/ 3 Enthaltung  
Damit ist der Antrag angenommen**

#### **FDP-Antrag zur Beibehaltung von 50 km/h auf den Hauptverkehrsstraßen**

**Abstimmung: 9 dafür/ 15 dagegen/ 3 Enthaltung**

**Damit ist der Antrag abgelehnt**

#### **ULB-Anträge**

- 1 Die Auswertungen zu den Radverkehrszählungen werden den Gemeinderäten übermittelt.

Daher ist kein Antrag mehr erforderlich

- 2 Die Verkehrssituation in der Kandelstraße muss grundlegend optimiert werden. Die früheren Radwege müssen in größerer Breite und farblich getrennt wieder hergestellt werden.

Herr Bürgermeister Rein verweist auf laufende Gespräche mit dem Landratsamt, eine Verkehrsschau bzw. ein Termin mit beteiligten Bürgern. Hier wurden gemeinsame Vorschläge entwickelt, die nun umgesetzt werden, daher wird die Verwaltung diesen Antrag ablehnen.

**Abstimmung: 6 dafür/ 19 dagegen/ 2 Enthaltungen**

**Damit ist der Antrag abgelehnt**

Die übrigen Anträge der ULB werden von der Fraktion zurückgezogen, da die Verkehrsführung noch nicht beschlossen wurde.

Herr Bürgermeister Rein schließt die Sitzung, bedankt sich bei den zahlreich erschienen Bürgerinnen und Bürgern für Ihr Interesse und die Geduld bei der langen Sitzung.

**Schluss der Sitzung:** 21.50 Uhr

**Zur Beurkundung**

Gemeinderäte:

Der Bürgermeister:

Der Protokollführer

Herr Villanyi, W&T

Herr Krentel, W&T