



Herxheim den 08.06.2016

An den

**Bürgermeister der Ortsgemeinde Herxheim
Herrn Franz-Ludwig Trauth**

**den Beigeordneten / Fraktionsvorsitzenden / Mitgliedern im
Ortsgemeinderat Herxheim z. Kts.**

Betr.: Ihr Schreiben vom 5.6.2016 – Antwort des Fachbüros MODUS
CONSULT *) vom 18.5.2016 / Zentrumsmanagement / Verkehrsentwicklung
/ Vorschlag von BÜNDNIS 90/GRÜNE bzgl. Verkehrsführung mittels
Einbahnstraße

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Trauth

Herzlichen Dank für Ihre Reaktion sowie die ausgesprochene
Entschuldigung. Eine gewisse Irritation bleibt für uns dennoch zurück.

Irritation ist auch das treffende Stichwort für die vorliegende Antwort des
Fachbüros MODUS CONSULT. Es fällt hier schwer, von einer fachgerecht
kompetenten Bewertung bei diesen Ausführungen zu sprechen – das
Niveau scheint der Bedeutung der gegebenen Fragestellungen kaum
angemessen.

Insofern können wir auch Ihre Einschätzung, Herr Bürgermeister, nicht
nachvollziehen, nämlich dass die Aussagen vom Verkehrsplaner zu einer
Einbahnstraße, zu den Varianten und vor allem zu den Auswirkungen für Sie
so eindeutig seien, dass diese Überlegung in der weiteren Diskussion keine
Rolle mehr spielen könne.

*) Verkehrsuntersuchung MODUS CONSULT, dem Verkehrsausschuss vorgelegt 12.4.2016



Nachfolgend möchten wir daher die Aussagen des Fachbüros etwas genauer beleuchten und unseren Eindruck damit belegen.

<i>Aussage Fachbüro (wörtlich und vollständig übernommen)</i>	Bewertung
<p><i>Es ergibt sich eine vergleichbare Problematik wie bei der nördlichen bereits untersuchten Variante (Beeinflussung des unmittelbar angrenzenden Knotenpunktes Hauptstraße / Oberhohlstraße / Querhohlstraße, Rückstau).</i></p>	<p>Nicht weiter belegte, in keiner Weise schlüssige Behauptung.</p> <p>Die hier betrachtete Variante mit Einmündung gegenüber der Holzgasse schafft eine gänzlich andere Verkehrsfluss-Situation als die im Planungsfall 5 *) (irrtümlich) angenommene Einmündung in Höhe der Querhohlstraße.</p>
<p><i>Der signalisierte Knotenpunkt Holzgasse (Anbindung L 542), Obere Hauptstraße und vorgeschlagene Anbindung verstärkt die Problematik (zusätzliche Einmündung) für den Knotenpunkt Obere Hauptstraße / Oberhohlstraße / Querhohlstraße.</i></p>	<p>Welche Problematik wird verstärkt? Faktisch handelt es sich bei der vorgeschlagenen Variante (in Summe) gar nicht um eine neue Einmündung, denn die Einmündung aus der Unteren Hauptstraße entfällt ja in der Ost-West-Richtung. Diese wird durch die neue nördliche Einmündung lediglich ersetzt. Am Verkehrsfluss in der Kreuzung ändert sich praktisch nichts.</p>
<p><i>Durch eine Einbahnregelung sind auf beiden Strecken erhöhte Geschwindigkeiten zu erwarten, die nur mit großen baulichen Aufwendungen reduziert werden können.</i></p>	<p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen sind eh Hauptbestandteil der Neuausrichtung des Innerortskonzeptes (siehe Aussagen der 3 Planungsbüros zum Zentrumsmanagement). Von großen baulichen Änderungen als nötige Gegenmaßnahme zu den zu erwartenden „höheren Geschwindigkeiten“ zu reden ist nicht nachvollziehbar.</p>

*) Verkehrsuntersuchung MODUS CONSULT, dem Verkehrsausschuss vorgelegt 12.4.2016



Aussage Fachbüro (wörtlich und vollständig übernommen)	Bewertung
<i>Generell erzeugt jede Einbahnregelung eine höhere Verkehrsleistung, durch erzwungene Umwege und impliziert dadurch ein Erschließungsdefizit.</i>	Bei der vorgeschlagenen Variante ist die zusätzliche Umwegeleistung gegenüber dem heutigen Verkehrsfluss marginal.
<i>Nach unserer ersten verkehrlichen und verkehrstechnischen Einschätzung ist die vorgelegte Variante (Süd, Einbahn), äquivalent zur Nord-Variante auch nicht zu empfehlen.</i>	Die Aussage hört sich nach „5-Minuten-Aktion“ an und hat keinerlei Aussage- geschweige denn Überzeugungskraft!
<i>Die zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen können nur über das vorhandene Verkehrsmodell erarbeitet werden, darauf abgestimmte detaillierte Leistungsfähigkeitsbetrachtungen halten wir derzeit für nicht notwendig</i>	Wenn ein Straßenabschnitt mit fast 10.000 Fahrzeugen pro Tag frequentiert ist, dann ist es doch sehr verwunderlich, wenn eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung einerseits nicht für notwendig erachtet wird, andererseits der Knotenpunkt Ampelkreuzung als neuralgisch und nicht weiter belastbar beschrieben wird, und somit als Argument gegen die Einbahnstraßenvariante herhalten muss.

Folgerungen:

Fasst man die Bewertung der Einzelpunkte zusammen, liegt der Schluss nahe, dass die Beurteilung der Alternativlösung „Einbahnstraße mit Einmündung gegenüber Holzgasse“ seitens des Fachbüros eher oberflächlich erfolgte. Über die Hintergründe dieses Ergebnisses kann man nur spekulieren.

Leider gehen Sie in Ihrem Antwortschreiben auch mit keinem Wort auf unseren Hinweis ein, dass es zwar Konsens über die Notwendigkeit einer

*) Verkehrsuntersuchung MODUS CONSULT, dem Verkehrsausschuss vorgelegt 12.4.2016



Verkehrsberuhigung im Zentrum gibt, dass es aber andererseits jenseits jeglicher Vorstellungskraft liegt, wie eine spürbare Änderung der aktuellen Situation bei weiterhin 2spuriger Autostraße erreicht werden soll. Wie und wo bitte soll denn hier eine gleichberechtigte Nutzung von Auto- und Fahrradverkehr sowie Fußgängern umgesetzt werden?

Nochmal einige Fakten zur Erinnerung: Derzeit liegt die Verkehrsbelastung im untersuchten Bereich zwischen Ampelkreuzung und Rathaus zwischen 7.700 und 9.900 Fahrzeugen pro 24 Stunden, in der Spitze bei 800 Fahrzeugen pro Stunde. Die Tendenz des Ziel- und Quellverkehrs ist weiter zunehmend. Nicht zuletzt neu hinzukommende Baugebiete und natürlich auch das anvisierte „Leuchtturmprojekt“ Gesundheitszentrum, Biomarkt etc. im Quartier nördlich der Ampelkreuzung mit entsprechend neuen Parkplatzflächen werden zusätzlichen Verkehr generieren.

-> Wir sagen: Mehr Aufenthaltsqualität + Stärkung des Zentrums geht nur über eine Einbahnstraßenregelung.

Die einzig wirklich spürbare Entlastung brächte die Einbahnstraßenvariante mit -4.100 Fahrzeugen pro Tag. (Planungsfall 5^{*)}). Wenn dies verkehrstechnisch richtig gemacht wird, dann führt das auch zum Erfolg und somit zu deutlich mehr Aufenthaltsqualität im Zentrum, was ja die wichtigste Voraussetzung für die Neubelebung ist!

Selbst der Planungsfall 6^{*)} „Nordtangente“ führte erstaunlicherweise zu einer Mehrbelastung der Hauptstraße im Zentrumsbereich.

In ihren Präsentationen zum Zentrumskonzept letzte Woche haben sich die 3 beauftragten Planungsbüros zur Einbahnstraßenvariante trefflich „ausgeschwiegen“. Da fehlte offensichtlich der Mut, das Konzept etwas längerfristig, etwas grösser zu denken. Bereits vorhandene Leuchtturmprojekte wie der Museumshof, das Rathaus, die Villa Wieser,

*) Verkehrsuntersuchung MODUS CONSULT, dem Verkehrsausschuss vorgelegt 12.4.2016



das Altenzentrum etc. haben und hatten auf die Zentrumsentwicklung nur wenig Strahlkraft. Auch von einem Gesundheitszentrum als „Keimzelle“ einer Verbesserung auszugehen, wird nicht zielführend sein. Einzig eine verkehrliche Neuordnung wird einen deutlichen Entwicklungsschub generieren können.

Lassen Sie mich abschließend anmerken, dass wir die Angelegenheit weiter verfolgen und auch auf unserer Jahreshauptversammlung in dieser Woche erörtern werden. Aus unserer Sicht steht und fällt die Erfolgsfrage beim Zentrumskonzept mit einer wirkungsvollen Verbesserung der Verkehrsführung. Daher ist es für uns unabdingbarer Bestandteil des Wählerauftrages, jegliche Bedenken und Überlegungen hierzu offen auszutragen.

Auch im Rahmen einer zu unserer Jahreshauptversammlung vorgesehenen Pressemitteilung werden wir unsere Einschätzungen öffentlich darlegen.

Dankend für Ihr Verständnis und mit freundlichem Gruß

A handwritten signature in black ink that reads 'Lothar Sator'.

Lothar Sator

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/ GRÜNE, Fraktionsvorsitzender

*) Verkehrsuntersuchung MODUS CONSULT, dem Verkehrsausschuss vorgelegt 12.4.2016