

AZ: 61-23-10-05

Drucksache Nr.: 0819/2008/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Bau-, Planungs- und Umwelt- ausschuss	15.09.2011	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatter:

OBM

Verhandlungsgegenstand:

**Erneuerung der Wasbeker Straße zwi-
schen Bahnhofstraße / Am Teich und
Hansaring (K 17)
- Zwei-Richtungs-Verkehr**

Antrag:

1. Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung hinsichtlich einer Öffnung der Wasbeker Straße für Zwei-Richtungs-Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die geplante Öffnung der Wasbeker Straße für den Zwei-Richtungs-Verkehr den Stadtteilbeiräten Stadtmitte und Faldera in öffentlicher Sitzung vorzustellen.
3. Die bei der Beteiligung der Stadtteilbeiräte eingegangenen Belange sind zu prüfen und mit einer Vorlage zur zukünftigen Verkehrsführung in der Wasbeker Straße dem Bau-, Planungs- und Umweltausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen.

Finanzielle Auswirkungen:

Zunächst allgemeine Verwaltungskosten

Begründung:

1. Sachstand

Die Verwaltung hatte in der Vorlage 1211/2003/DS eine Öffnung für den Zweirichtungsverkehr empfohlen. Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss ist dieser Empfehlung aber nicht gefolgt, nachdem die Stadtteilbeiräte Faldera und Stadtmitte mehrheitlich für eine Beibehaltung der Einbahnrichtung votiert hatten. Die vorgebrachten Argumente gegen eine Öffnung waren:

- Zunahme des Kfz-Verkehrs
- Verkehrslärmentwicklung
- Zunahme der Luftschadstoffe
- Verringerung der Gehwegbreiten

Daraufhin wurde folgender Beschluss in der 38. Sitzung vom 10.05.2007 gefasst:

„Beibehaltung der bestehenden Einbahnstraßenregelung stadtauswärts mit folgenden zwei Maßgaben:

- a) Parkstreifen auf der Fahrbahn von 2m Breite, rechtsseitig, stadtauswärts
- b) Radweg mit gegenläufigem Radverkehr von 2,5m Breite, abgesetzt von der Fahrbahn, linksseitig, stadtauswärts.“

Dieser wurde per Beschluss aus der 39. Sitzung vom 28.06.2007 wie folgt ergänzt:

„Der gegenläufige (stadteinwärts führende) Radverkehr soll nicht auf der Fahrbahn geführt werden.“

Eine entsprechende Planung wurde erstellt und war Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln. Die Förderfähigkeit der Maßnahme wurde durch das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr bestätigt.

2. Anlass der erneuten Untersuchung

Im Kontext mit der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes Innenstadt besteht das Erfordernis, die verkehrliche Erschließung bzw. die Erreichbarkeit der Innenstadt insgesamt zu betrachten. In diesem Zusammenhang hat die Wasbeker Straße im Verkehrsnetz eine Schlüsselfunktion für die Erreichbarkeit der Innenstadt aus westlicher Richtung. Vor diesem Hintergrund erscheint es notwendig, die Öffnung der Wasbeker Straße für Zweirichtungsverkehr erneut zu untersuchen. Dabei sind die unterschiedlichen Belange (die Interessen der Anlieger der Wasbeker Straße auf der einen Seite, das gesamtstädtische Interesse einer gut erreichbaren Innenstadt auf der anderen Seite) gegeneinander abzuwägen. Ein weiterer Aspekt ist die geplante Ansiedlung eines Einkaufszentrums in der Innenstadt, deren verkehrliche Auswirkungen mit zu untersuchen sind.

3. Verkehrliche Nutzungsansprüche in der Wasbeker Straße

Die Wasbeker Straße hat vielfältige verkehrliche Funktionen zu erfüllen. Durch die straßenräumliche Enge, vor allem im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Hansaring, kann nicht

allen verkehrlichen Nutzungsansprüchen nachgekommen werden.

Folgende Nutzungsansprüche liegen vor:

- Fußgängerverkehr – Fußgängerachse zwischen den westlichen Stadtteilen Faldera/Böckler-Siedlung und der Innenstadt; Quell- und Zielverkehr der anliegenden Wohn- und Gewerbe-Nutzung; Schulweg
- Radverkehr – Teil der Radroute 8 (Bullenbek - Wasbeker Straße – Innenstadt – Brachenfeld - Bönebüttel) des Radverkehrsentwicklungsplanes Neumünster (RVEP 1993); Radachse zwischen den westlichen Stadtteilen Faldera und Böckler Siedlung und der Innenstadt; Quell- und Zielverkehr der anliegenden Wohn- und Gewerbe-Nutzung
- Kraftfahrzeugverkehr – regionale Verbindungsachse zwischen Innenstadt und Autobahn A 7 (AS Neumünster-Mitte) bzw. westlichen Umlandgemeinden sowie innerörtliche Verbindungsachse zwischen Innenstadt und den westlichen Stadtteilen Faldera und Böckler Siedlung; Quell- und Zielverkehr der anliegenden Wohn- und Gewerbe-Nutzung
- Stadtbusverkehr – Trasse der Stadtbuslinien 3 und 33
- Ruhender Verkehr – Parkraumbedarf für Anwohner, Kunden und Lieferverkehr

4. Verkehrsuntersuchung

Die Bestandssituation mit Einbahnrichtung stadtauswärts und beidseitigen Gehwegen berücksichtigt nur eingeschränkt die oben beschriebenen Nutzungsansprüche. Folgende Mängel liegen vor:

- Eingeschränkte Erreichbarkeit der Innenstadt: Der Kraftfahrzeugverkehr wird nur in Einbahnrichtung stadtauswärts geführt. Dadurch ergeben sich zwangsläufig qualitative Einschränkungen in der Erreichbarkeit der Innenstadt aus westlicher Richtung. Gerade im Wettbewerb mit anderen Städten und nicht integrierten Einkaufsstandorten ist eine gute Kfz-Erreichbarkeit für den über die Stadtgrenzen hinausgehenden Einzugsbereich ein wesentlicher Standortfaktor für eine attraktive Innenstadt. Die geltende Einbahnregelung steht dem entgegen. Innenstadtkunden und -besucher, die aus dem westlichen Umland bzw. von der Autobahn (Anschlussstelle Neumünster Mitte) kommen, werden mit der vorhandenen Wegweisung über die Roonstraße / Rendsburger Straße bzw. westliche Wasbeker Straße/Hansaring (Saltowende) / Schleusberg über Umwege und mit zeitlichem Mehraufwand in die Innenstadt geführt.
- Ungenügendes Radangebot: Das derzeitige Radfahrangebot im Abschnitt zwischen Bahnüberführung und Hansaring muss als mangelhaft eingestuft werden. In stadtauswärtiger Fahrtrichtung muss der Radfahrer die Fahrbahn mitnutzen. Der Pflasterbelag ist auf Grund seiner Oberflächenbeschaffenheit für eine Nutzung durch Radfahrer ungeeignet. Folglich werden häufig die Gehwege befahren, was zu Konflikten mit Fußgängern führt. In stadteinwärtiger Richtung besteht auf Grund der Einbahnregelung kein Radangebot im genannten Abschnitt. In Richtung Innenstadt und darüber hinaus müssen Umwegfahrten über andere Straßen in Kauf genommen werden. Um diese Umwege zu vermeiden, wird der südliche Gehweg stadteinwärts durch Radfahrer genutzt, was ebenfalls zu Gefahrensituationen mit Fußgängern führen kann.
Durch das fehlende Radverkehrsangebot zwischen Bahnüberführung und Hansaring klafft eine Lücke im Radwegenetz der Stadt Neumünster. Auch hier besteht ein Defizit in der Innenstadterreichbarkeit aus den westlichen Stadtteilen bzw. in der generellen West-Ost-Durchwegung der Stadt.

- Erhöhter Fahrtenaufwand für den Linienbusbetrieb: Bedingt durch die Einbahnrichtung können die Stadtbuslinien 3 und 33 nur stadtauswärts über die Wasbeker Straße geführt werden. Die Busse in Richtung Innenstadt bzw. Hauptbahnhof fahren stattdessen über Hansaring, Holsatenring, die „Saltowende“ und den Schleusberg. Dies führt teilweise zu erhöhtem Wegeaufwand sowie längeren Fahrtzeiten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Bestand nur die Nutzungsansprüche der Fußgänger durch ausreichend bis großzügig dimensionierte Gehwege sowie des ruhenden Verkehrs mit insgesamt ca. 45 Straßenrandplätzen entsprechend den verkehrlichen Anforderungen erfüllt werden.

Auf Grund der o. g. Mängel ist als alternative Verkehrsführung die Öffnung der Wasbeker Straße in Zwei-Richtungs-Verkehr und deren Auswirkungen erneut zu untersuchen. Folgende Verbesserungen bzgl. der aufgezeigten verkehrlichen Nutzungsansprüche würden erreicht werden:

- Es wird eine direkte und unmittelbare Zufahrt zur Innenstadt geschaffen, was die Erreichbarkeit aus westlicher Richtung gerade für den überörtlichen Verkehr deutlich verbessern wird. Dies ist als ein wesentlicher Standortfaktor für die Innenstadt zu werten.
- Die Herstellung eines durchgehenden Radangebotes würde die Qualität der Radfahrbedingungen und damit auch die Sicherheit für den Radfahrer steigern, was den Anreiz zur Nutzung des Fahrrades verbessern würde.
- Im Linienbusbetrieb könnte in stadteinwärtiger Richtung teilweise die Umwegfahrten über den Schleusberg entfallen, was zu kürzeren Fahrzeiten und Einsparung an Fahrkilometern führen würde.

Die im Rahmen der gemeinsamen Sitzung der Stadtteilbeiräte Mitte und Faldera vorgebrachten Bedenken wirken sich im Gegensatz zu den genannten Vorteilen lokal auf die Wasbeker Straße aus. Nachfolgend werden die wesentlichen Argumente aus Sicht der Verwaltung bewertet:

- Zunahme des Kfz-Verkehrs

Mit der Öffnung für den Zwei-Richtungs-Verkehr wird zwangsläufig eine deutliche Verkehrszunahme erfolgen. Die Wasbeker Straße ist Bestandteil des Straßengrundnetzes und als Kreisstraße klassifiziert. Somit besteht kein grundsätzlicher Widerspruch zwischen der Straßenklassifizierung und der prognostizierten Verkehrszunahmen.

Die Bedingungen für Fußgängerquerungen werden sich durch den Zwei-Richtungs-Verkehr und die höhere Verkehrsbelegung allerdings verschlechtern. Daher ist im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen, ob die Voraussetzungen für Fußgängerquerungshilfen, v. a. hinsichtlich der Sicherung des Schülerverkehrs, vorliegen.

- Verkehrslärmentwicklung

Durch den vorgesehenen Austausch des vorhandenen Granitpflasters durch eine Asphalt-Oberfläche wird trotz der höheren Verkehrsbelegung eine Lärmreduzierung erreicht.

- Zunahme der Luftschadstoffe

Mit der Zunahme des Kfz-Verkehrs ist auch eine Zunahme von Luftschadstoffen zu erwarten. Nach den bisherigen Messergebnissen an Standorten in der Christianstraße, Bahnhofstraße und Feldstraße ist aber eine Überschreitung der Grenzwerte nicht zu erwarten.

- Verringerung der Gehwegbreiten

Die Gehwegbreiten müssten zwar gegenüber dem Bestand reduziert werden, erfüllen aber weiterhin mit Breiten von mindestens 2m die Nutzungs- und Sicherheitsansprüche der Fußgänger. Des Weiteren wird durch die Schaffung eines Radangebotes und die Führung des Radverkehrs mittels eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn eine klare Trennung zwischen Fußgänger und Radfahrer erreicht. Damit können zukünftig Nutzungskonflikte auf dem Gehweg deutlich reduziert werden.

- Verringerung des Parkraumangebotes

Trotz der Herstellung des Zwei-Richtungs-Verkehrs kann mit dem Straßenneubau ein Parkraumangebot in Form von Parkstreifen wieder geschaffen werden. Die straßenräumliche Enge im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Hansaring führt allerdings dazu, dass hier nicht allen verkehrlichen Nutzungsansprüchen entsprochen werden kann. Daher sind im Rahmen des Verfahrens die unterschiedlichen Belange gegeneinander abzuwägen. In der Anlage sind zwei Querschnittsvarianten (Anlage 2: Querschnitt A-A) dargestellt. Des Weiteren befinden sich der öffentliche Parkplatz Schleusberg sowie weitere private Kundenparkplätze in der Wasbeker Straße, so dass in der Summe ein gutes Parkraumangebot vorliegt.

6. Abwägungsvorschlag

Bei der Bewertung der o. g. Vor- und Nachteile wird ein besonderes Gewicht auf die Erschließungsqualität der Innenstadt gesetzt. Der Stärkung des Standortes Innenstadt ist eine hohe Priorität einzuräumen. Die sich lokal in der Wasbeker Straße auswirkenden Nachteile werden daher den weiträumig wirkenden Vorteilen untergeordnet. Die Öffnung der Wasbeker Straße für den Zweirichtungsverkehr wird daher aus Sicht der Verwaltung für notwendig erachtet und zur Umsetzung empfohlen.

In der Anlage sind für unterschiedliche Straßenabschnitte drei Querschnitte dargestellt, aus der die Straßenraumaufteilung ersichtlich ist. Diese bilden die Grundlage für die zu überarbeitende Straßenplanung.

Nach Beschluss über die Öffnung der Wasbeker Straße ist die Straßenplanung neu zu beauftragen. Diese ist nach Fertigstellung erneut beim Fördermittelgeber einzureichen, damit die Förderfähigkeit für die überarbeitete Straßenplanung bestätigt werden kann.

7. Weitere Rahmenbedingungen

Die Öffnung der Wasbeker Straße in beide Fahrrichtungen bedingt notwendige Eingriffe in die beiden anschließenden Knotenbereiche Hansaring / Wasbeker Straße und Schleusberg / Kleinflecken / Am Teich/Bahnhofstraße/Wasbeker Straße, damit die Leistungsfähigkeit an diesen Punkten gewährleistet werden kann.

- Am Knoten Hansaring / Wasbeker Straße muss an beiden Zufahrten der Wasbeker Straße ein dritter Fahrstreifen (2 Fahrstreifen im Zufluss, ein Fahrstreifen im Abfluss) integriert werden. Die Lichtsignalsteuerung muss der neuen Verkehrsführung angepasst werden.
- Am Knoten Schleusberg / Kleinflecken / Am Teich / Bahnhofstraße / Wasbeker Straße muss die vorhandene Lichtsignalanlage um die neue, fünfte Knotenzufahrt erweitert werden. Auch hier ist die Einordnung eines dritten Fahrstreifens aus Gründen der Leistungsfähigkeit erforderlich sowie die Lichtsignalsteuerung anzupassen.

- Die geplante Ansiedlung eines Einkaufszentrums wird zu Veränderungen der Verkehrsströme in der Innenstadt führen. Im Rahmen einer durch den Investor beauftragten Verkehrsuntersuchung werden die Auswirkungen auf das Erschließungsnetz und die Knotenpunkte, insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, untersucht.

8. Weiteres Vorgehen

Folgende Verfahrensschritte sind vorgesehen:

- Beteiligung der Stadtteilbeiräte Stadtmitte und Faldera im Rahmen einer öffentlichen Sitzung
- Erstellen einer Beschlussvorlage für den Bau-, Planungs- und Umweltausschuss
- Erstellen der Entwurfsplanung
- Einreichen der Planunterlagen beim Fördermittelgeber

Da der Fördermittelgeber darauf hingewiesen hat, dass die Fördermittel kurzfristig abgerufen werden müssen, ist ein frühest möglicher Baubeginn anzustreben. Im Finanzhaushalt sind für 2012 entsprechende Mittel eingestellt.

Dr. Olaf Tauras
Oberbürgermeister

Anlagen:

1. Übersichtsplan
2. Regelquerschnitt A-A
3. Regelquerschnitt B-B
4. Regelquerschnitt C-C