

AZ: 61.1 / Herr Köwer

Drucksache Nr.: 1125/2008/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Hauptausschuss	12.03.2013	Ö	Kenntnisnahme
Bau-, Planungs- und Umwelt- ausschuss	14.03.2013	Ö	Vorberatung
Ratsversammlung	19.03.2013	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatter:

OBM

Verhandlungsgegenstand:

**Masterplan Mobilität - Verkehrskonzept
Innenstadt Teil Kfz-Verkehr**

- Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens
- Grundsatzbeschluss im Zusammen-
hang mit dem Einkaufszentrum
- Durchführung eines Verkehrsversuches
- Optimierung des Ringes

Antrag:

1. Das Ergebnis des Beteiligungsverfahrens wird zur Kenntnis genommen.
2. Mit Beschlussfassung über die Satzung des Bebauungsplanes Nr. 104 „Einkaufszentrum Sager-Viertel“ wird im Grundsatz entweder die Variante 1 oder die Variante 2 des Verkehrskonzeptes Innenstadt umgesetzt.
3. Zur weiteren Vorbereitung einer endgültigen Beschlussfassung über eine der beiden Varianten wird ein Verkehrsversuch durchgeführt.

4. Im Rahmen eines Verkehrsversuches wird die Durchfahung des Großfleckens für die Dauer von mindestens 6 Monaten eingeschränkt.
Die Durchfahung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist während des Verkehrsversuches in der Zeit von montags bis samstags zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr untersagt.
Der Durchfahrtsverbotsbereich befindet sich auf einer Länge von mindestens 20 m zwischen dem nördlichen Kreisel und der Holstenstraße.
Die Zufahrt zum Karstadtparkplatz ist jederzeit aus beiden Richtungen erlaubt.
5. Die Öffentlichkeit wird in den Verkehrsversuch aktiv eingebunden.
6. Der Verkehrsversuch wird fachlich begleitet und ausgewertet.
5. Nach Vorlage der Auswertung über den Verkehrsversuch wird über das Verkehrskonzept Innenstadt, Teil Kfz.-Verkehr abschließend für die Variante 1 oder 2 entschieden.
7. Die vorgeschlagenen Optimierungsmaßnahmen zum Stadtring (Bestandsoptimierung) werden durchgeführt.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten für Beschilderung, Öffentlichkeitsbeteiligung und fachliche Begleitung (ca. 30.000,00 €).
Kosten für die Ringoptimierung.
(Siehe Verkehrskonzept)

Begründung:

Aktuelle Beschlusslage

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 27.09.2012 den Entwurf des Verkehrskonzeptes Innenstadt, Teil Kfz.-Verkehr (im Folgenden VK Innenstadt), zur Kenntnis genommen und die Durchführung eines Beteiligungsverfahrens beschlossen.

Beteiligungsverfahren

Das Beteiligungsverfahren wurde wie folgt durchgeführt:

- ▶ In einer Pressemitteilung wurde auf die Vorstellung des VK Innenstadt in der öffentlichen Stadtteilbeiratssitzung Stadtmitte sowie auf das in den Internetseiten der Stadt einsehbare VK Innenstadt hingewiesen.
- ▶ Im Rahmen einer öffentlichen Sitzung des Stadtteilbeirates Stadtmitte am 30.10.2012 wurde das VK Innenstadt durch die Verwaltung vorgestellt und anschließend mit den Anwesenden diskutiert. Der Stadtteilbeirat Stadtmitte hat sich in seiner darauffolgenden Sitzung für Variante 1 ausgesprochen.
- ▶ Das VK Innenstadt sowie die im Zusammenhang entstandenen Verkehrsuntersuchungen der Planungsbüros Dorsch Consult und SBI wurden ab dem 24. Oktober auf den Internetseiten der Stadt eingestellt und können seitdem von dort heruntergeladen werden.
- ▶ Es wurde eine Beteiligung der vom VK Innenstadt betroffenen Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen durch Aufforderung zur Stellungnahme durchgeführt.

Insgesamt sind 12 Stellungnahmen eingegangen, in 11 Stellungnahmen wurden Belange vorgetragen. Dabei wurden folgende Positionen bezogen:

Meinungsäußerung für ...	Anzahl der Stellungnahmen
Variante 1 (Offenhaltung Großflecken)	2
Variante 2 (Durchfahrtssperre Großflecken)	5
Kombination aus den Varianten	1
Weder noch/Alternativvorschläge	3

Somit liegt ein differenziertes Meinungsbild vor. Insgesamt wird eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt, insbesondere des Großfleckens, begrüßt und Variante 2 dabei favorisiert.

Kritikpunkte an den Varianten 1 und 2

Ein wichtiges Ziel des VK Innenstadt ist eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt, insbesondere des Großfleckens. Mit der Variante 1 (Offenhalten des Großfleckens / weiche Verkehrsberuhigung) und der Variante 2 (Durchfahrtssperre am Großflecken / konsequente Verkehrsberuhigung) wurden zwei unterschiedliche Umsetzungsmöglichkeiten vorgeschlagen.

Im Folgenden nimmt die Verwaltung Stellung zu den wesentlichen Kritikpunkten, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens geäußert wurden.

Kritikpunkt	Stellungnahme der Verwaltung
<u>Zu Variante 1</u>	
Durch die Pfortnerampeln werden erhebliche Verkehrsbehinderungen an den Knoten Gänsemarkt und Rathaus auftreten und zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit der Innenstadt führen.	Durch die geplante Zuflussdosierung auf den Großflecken wird dieser von Verkehrsbehinderungen weitgehend freigehalten. Diese werden sich aber nur räumlich verlagern und zu Rückstaus an den Knoten Gänsemarkt und Rathaus führen. In Abhängigkeit der erzeugten Wirkung für den Durchgangsverkehr wird sich dieser teilweise auf den Stadtring verlagern. Verbleibende Verkehrsbehinderungen sind aber trotzdem zu erwarten, die sich negativ auf die Erreichbarkeit der Innenstadt auswirken können. Des Weiteren wird der Linienbusverkehr davon betroffen sein. Regelmäßige Fahrplanverspätungen sind zu erwarten.
Fußgängersignalanlagen am Großflecken bremsen den Verkehrsdurchfluss erheblich. Stattdessen sollen ein oder zwei Fußgängerüberwege angelegt werden.	Lichtsignalanlagen haben den Vorteil, dass die Phasen entsprechend der örtlichen Verkehrsverhältnisse gesteuert werden können. So können Mindestgrünzeiten für den Kfz-Verkehr zwischen zwei Fußgängeranforderungen ebenso wie eine Busbevorrechtigung programmiert werden. Bei Fußgängerüberwegen hat der Fußgänger Vorrang, so dass der Kfz-Verkehr bei jedem einzelnen querenden Fußgänger zum Halten gezwungen ist. In Anbetracht des hohen Fußgängerquerverkehrs sind erhebliche Verkehrsbehinderungen zu erwarten. Für den Stadtbusverkehr kann sich daraus eine hohe Verspätungsanfälligkeit ergeben.
<u>Zu Variante 2</u>	
Die Erreichbarkeit / Anfahrbarkeit der Innenstadt bzw. des Großfleckens und der Parkraumangebote wird eingeschränkt.	Die Anfahrbarkeit und Erreichbarkeit der Innenstadt ist nicht abhängig von einer möglichen Durchfahrung des Großfleckens (Anlage 1). Mit Erreichen der Knoten Gänsemarkt bzw. Rathaus befindet sich der Zielverkehr mitten in der Innenstadt und hat bereits Parkraumangebote passiert bzw. findet in unmittelbarer Nähe zahlreiche Parkmöglichkeiten vor, ohne dass eine Durchfahrung des Großfleckens erforderlich wäre. Allein der Karstadt-Parkplatz wäre auf Grund seiner besonderen Lage bei einer eingeschränkten Anfahrbarkeit aus nur einer Richtung negativ betroffen. Die Verkehrszählung im Juni 2011 hat u. a. ergeben, dass der Parksuchverkehr überwiegend die in seiner Anfahrtsrichtung liegenden Parkmöglichkeiten ansteuert. Das heißt, dass die Durchfahrbarkeit des Großflecken für

	<p>den Parksuchverkehr nur eine nachrangige Bedeutung hat.</p> <p>In diesem Zusammenhang soll ein Beispiel zeigen, wie unterschiedlich die Wahrnehmung von Qualitäten sein kann. Dazu werden zwei Aussagen zu dieser Thematik zitiert, die aus zwei Stellungnahmen von Institutionen stammen, die teilweise die selbe Interessengruppen vertreten:</p> <p><u>Aussage 1:</u> „Angesichts der absehbar schwierigen Phase für den mittleren und südlichen Großflecken (...) muss die Stadt die Anfahrbare aller Marktteilnehmer weiter erleichtern. (...) Neumünster hat Nachholbedarf.“</p> <p><u>Aussage 2:</u> „Die gute Erreichbarkeit der zentralen Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr wird von vielen Besuchern der Neumünsteraner Innenstadt sehr positiv bewertet.“</p>
<p>Eine Durchfahrtssperre trennt den südlichen Großflecken vom Einkaufszentrum und unterbindet dadurch eine positive Abstrahlung des Einkaufszentrums auf den Großflecken.</p>	<p>Der über den Großflecken fahrende Kfz-Zielverkehr des Einkaufszentrums bedeutet keine positive Abstrahlung, sondern eine zusätzliche Verkehrsbelastung des Großflecken.</p> <p>Um die positiven Effekte des Einkaufszentrums für den Großflecken zu nutzen, ist eine Aufwertung der fußläufigen Verbindung zwischen Einkaufszentrum und Großflecken sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Großflecken erforderlich.</p>
<p>Die Durchfahrtssperre erhöht das Verkehrsaufkommen in den Nebenstraßen der Innenstadt.</p>	<p>Ziel der Verkehrsplanung ist, den Durchgangsverkehr auf den in seiner Verkehrsfunktion dafür vorgesehenen Stadtring zu verlagern. Das Verkehrskonzept Innenstadt sieht dem entsprechend Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den vorrangig von Schleichverkehren bedrohten Achsen Schützenstraße und Parkstraße - Marienstraße vor. Eine Mehrbelastung dieser Straßen gegenüber den heutigen Verhältnissen kann damit weitgehend ausgeschlossen werden. Bei Bedarf sind ergänzende Maßnahmen zu prüfen.</p>
<p>Auf Grund der Durchfahrtssperre wird der Zielverkehr zu erheblichen Umwegen gezwungen.</p>	<p>Längere Anfahrtswege entstehen nur für bestimmte Teilverkehre. Die gegebenenfalls entstehenden Mehrwege sind im Verhältnis zum gesamten Anfahrtsweg in der Regel überwiegend gering und werden bei einer eindeutigen und direkten Zielführung über den Stadtring mittels eines modernen Parkleitsystems nicht negativ wahrgenommen.</p>

<p>Auf Grund der Durchfahrtssperre wird der innerstädtische Verkehr zu Umwegfahrten über den Stadtring gezwungen.</p>	<p>Die entstehenden Umwegfahrten über den Stadtring beschränken sich auf bestimmte innerstädtische Fahrtbeziehungen in Nord-Süd-Richtung (bzw. umgekehrt). Alle anderen Fahrtbeziehungen sind von einer Durchfahrtsperre am Großflecken nicht betroffen.</p>
<p>Eine Durchfahrtssperre erfordert eine unzumutbare frühzeitige Zielentscheidung vom Innenstadtbesucher.</p>	<p>Zunächst verwundert diese Aussage, spricht sie doch den Autofahrern die Fähigkeit ab, das Ziel der Fahrt zu bestimmen. Die Verwaltung teilt diese Aussage ausdrücklich nicht und ist davon überzeugt, dass insbesondere der Ortskundige genau weiß, welches Ziel er ansteuert. Insofern scheint in erster Linie der ortsunkundige Innenstadtbesucher betroffen. Sofern er das derzeitige Parkleitsystem nutzt, wird von ihm in gleichem Maße eine Zielentscheidung bereits in der Zufahrt am Stadtring abgefordert. Dabei muss er, im Gegensatz zu den geplanten zwei Parkzonen (Arbeitstitel: Zentrum-Nord, Zentrum-Süd), sogar zwischen drei Parkzonen bzw. teilweise bereits am Stadtring zwischen mehreren Parkmöglichkeiten entscheiden.</p> <p>Bei ortskundigen Innenstadtbesuchern dagegen wird die Wegewahl häufig bereits im Vorfeld entschieden. Das dynamische Parkleitsystem ist hier weniger für die Orientierung nützlich, sondern unterstützt im Falle von ausgelasteten Parkieranlagen bei der alternativen Parkplatzsuche.</p>
<p>Der Stadtring ist nicht dafür ausgelegt, die deutlich höheren Verkehrsbelastungen zu bewältigen.</p>	<p>Die Leistungsfähigkeit des Stadtringes bzw. der einzelnen Knotenpunkte wurde umfassend durch verkehrstechnische Untersuchungen analysiert und bewertet. Durch Berechnungen und Simulationen wurde die Leistungsfähigkeit des Stadtringes für die prognostizierte Verkehrsbelastung bei Sperrung des Großfleckens und Ansiedlung eines Einkaufszentrums nachgewiesen.</p>

Für den unmittelbaren Vergleich der Varianten 1 und 2 werden nachfolgend die entscheidenden Unterschiede bzw. Vor- und Nachteile benannt.

- Vorteile von Variante 1 im Vergleich zu Variante 2:

- ▶ direkte Wegführung bleibt für alle Fahrbeziehungen in der Innenstadt gewährleistet
- ▶ keine Umwegfahrten erforderlich

- Vorteile von Variante 2 im Vergleich zu Variante 1:

- ▶ deutlich stärkere Verkehrsberuhigung des Großfleckens
- ▶ keine Verkehrsbehinderungen durch Pförtnerampeln und Fußgängerlichtsignalanlagen
- ▶ höhere Aufenthaltsqualität und Einkaufsattraktivität des Großfleckens
- ▶ höhere Verkehrssicherheit für Fußgänger, insbesondere für Menschen mit Behinderungen und für Schüler

- ▶ Linienbusverkehr profitiert von geringerem Verkehrsaufkommen, was zu einem deutlichen Rückgang der Fahrplanverspätungen führen wird

Variantenentscheidung

Variante 0 des VK Innenstadt stellt die Beibehaltung des Status Quo dar und dient in erster Linie als Vergleichsvariante zu den Varianten 1 und 2.

Bei der Realisierung eines Einkaufszentrums im Sager-Viertel kann der Status Quo (Variante 0) nicht beibehalten werden. Wie im VK Innenstadt sowie in der Verkehrsuntersuchung zum Einkaufszentrum nachgewiesen, wäre in diesem Fall die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes nicht gewährleistet. Daraus ergibt sich, dass im Falle eines Satzungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 104 „Sondergebiet Einkaufszentrum im Sager-Viertel“ entweder Variante 1 oder Variante 2 des VK Innenstadt umgesetzt werden muss.

Eine endgültige Entscheidung darüber ist aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zwingend erforderlich. Mit einer Beschlussfassung über den städtebaulichen Vertrag zum Einkaufszentrum verpflichtet sich die Stadt bis zum 31. März 2014 eine der beiden im VK Innenstadt enthaltenen Ausbauvarianten für den Knoten Kuhberg/Christianstraße/Am Teich (Gänsemarkt) zu benennen und beschließt damit den Zeitrahmen für eine abschließende Entscheidung.

Verkehrsversuch

Die Verwaltung schlägt vor, den o.g. Zeitrahmen zu nutzen, um eine Verkehrsberuhigung des Großfleckens im Rahmen eines Verkehrsversuches für die Dauer von ca. 6 Monaten zu testen. Dazu ist im Bereich zwischen Holstenstraße und dem nördlichen Kreisel die Kfz-Durchfahrt durch Beschilderung zu unterbinden. Das Durchfahrtsverbot soll sich nur auf den von Fußgängern besonders stark frequentierten Zeitraum zwischen 9 und 18 Uhr beschränken. Außerhalb dieser Zeit soll die Durchfahrt gestattet werden. Die Zufahrt zum Karstadt-Parkplatz wird per Zusatzbeschilderung aus beiden Richtungen zugelassen. Für Linienbusse, Taxen und Lieferverkehr ist die Durchfahrt jederzeit möglich. Auf die Durchfahrtsperre ist bereits rechtzeitig vor der Zufahrt auf den Großflecken mit Beschilderung hinzuweisen, um dem Kfz-Verkehr die Möglichkeit der Umfahrung zu geben (siehe Anlage 2). Der Verkehrsversuch ist durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. Das Stimmungsbild der Bevölkerung soll im Rahmen von Befragungen festgestellt werden.

Vor Beginn des Verkehrsversuches sind die entsprechend den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen zur Optimierung des Verkehrsablaufes auf dem Stadtring notwendigen Maßnahmen durchzuführen, die für eine leistungsfähige Abwicklung der erhöhten Verkehrsströme erforderlich sind. Dies sind überwiegend signaltechnische Maßnahmen (Anpassungen der Knoten-Signalisierungen), die auch im Bestand bereits durchgeführt werden sollten. Für zwei Knoten sind in den Untersuchungen bauliche Maßnahmen benannt worden. Aus Kostengründen sollten diese aber erst umgesetzt werden, wenn ein Beschluss über die endgültige Verkehrslösung vorliegt.

Gleichzeitig sind verkehrsberuhigende Maßnahmen im Nebennetz durchzuführen (Anlage 3), um Verkehrsverlagerungen auf diese von sensiblen Nutzungen (Wohnen, Schulen, Seniorenheime) geprägte Straßen zu vermeiden. Diese sollen auch mit relativ geringem Aufwand (Beschilderung, Poller) hergestellt werden, wodurch auch eine gewisse Flexibilität für Reaktionsmöglichkeiten auf die sich verändernden Verkehrsströme gewährleistet bleibt.

Der Verkehrsversuch sollte nach Möglichkeit bis Ende des Jahres beendet sein, um bis zu einer Entscheidung im März 2014 noch ausreichend Zeit für eine Auswertung und Bewer-

tung des Verkehrsversuches zu haben. Daraus ergibt sich, dass der Verkehrsversuch Mitte 2013 beginnen sollte. Die o. g. Maßnahmen sind bis dahin durchzuführen.

Ein wesentlicher Baustein zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt ist der Aufbau eines dynamischen Parkleitsystems. Allerdings ist eine Umsetzung bis zum Start des Verkehrsversuchs auf Grund der bis dahin kurzen Zeit nicht machbar. Daher wird eine Anpassung des vorhandenen statischen Parkleitsystems vorgeschlagen, um dadurch auf die veränderte Verkehrsführung zu reagieren und den Parksuchverkehr in seiner Zielfindung zu unterstützen. Auch hier sind keine baulichen Maßnahmen erforderlich. Die Kosten beschränken sich auf die Herstellung einer neuen Beschilderung, die unabhängig vom Verkehrsversuch bis zur Herstellung eines dynamischen Systems weiter genutzt werden können.

Konrad-Adenauer-Platz

Eine durch das Planungsbüro SBI erstellte verkehrsgutachterliche Expertise zum Konrad-Adenauer-Platz hat im Ergebnis alternativ zum Kreisverkehr aus der Verkehrsuntersuchung für das Einkaufszentrum Sager-Viertel eine verkehrliche Lösung (Variante 3 der Expertise) empfohlen. Eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung eines Einkaufszentrums ist demnach, vorbehaltlich einer vertiefenden Verkehrsuntersuchung, zu erwarten. In der Drucksache 1143/2008/DS schlägt die Verwaltung daher vor, die Variante 3 als Alternative zum Kreisverkehr weiter zu verfolgen.

Zur kurzfristigen Verbesserung des Verkehrsflusses im Bestand sind die in Variante 0 („Optimierung im Bestand“) der Expertise genannten signaltechnischen Maßnahmen vertiefend zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.

Dr. Olaf Tauras
Oberbürgermeister

Anlagen:

- 1 Übersichtsplan – Äußere Erreichbarkeit des Zentrums
- 2 Übersichtsplan – Verkehrsversuch Großflecken: Temporäre Durchfahrtssperre
- 3 Übersichtsplan – Verkehrsversuch Großflecken: Verkehrsberuhigter Umgebungsbereich
- 4 Abwägung der im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen
- 5 Entwurf des Verkehrskonzeptes Innenstadt, Teil Kfz-Verkehr, Stand 18.09.2012