

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 170.1/2016	
Beschlussvorlage			
Stadtplanung	öffentlich	☒	
Bierbaum, Ralf	nicht öffentlich	☐	

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt	7	21.09.2016

Integriertes Handlungskonzept Innenstadt
 Verkehrskonzept Innenstadt

Finanzielle Auswirkungen keine
 Kosten
 Produkt
 Haushaltsjahr
 Folgekosten
 Haushaltsmittel stehen zur Verfügung ☐ ja ☐ nein
 Deckungsvorschlag

Anmerkung des Stadtkämmerers:

UMWELTBELANGE werden besonders berührt im Bereich:

☐ Abfall

☐ Wasserhaushalt

☐ Klima

☐ Boden

☐ Natur- und Artenschutz

☐ Emissionen / Immissionen

BESCHLUSSVORSCHLAG

 1. Das Verkehrskonzept für die Innenstadt, welches am 17.06.2015 beschlossen wurde, wird unverändert umgesetzt.

<u>Abstimmungsergebnis:</u>			
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU			
SPD			
Die Grünen			
FDP			
AfD			
UBWG			
Piraten/Linke			

Verwaltungserläuterung:

In der letzten Ausschusssitzung am 11.05.2016 wurde auf Antrag der CDU das bereits in 2015 beschlossene Verkehrskonzept hinterfragt und nochmals beraten. Nach eingehender Diskussion wurde der Beschluss, die Schwarzbachstraße im Bereich des Jubiläumsplatzes für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu sperren, bis zum Beginn der Baumaßnahmen wieder aufgehoben. Außerdem wurde die Verwaltung beauftragt, Alternativen zum beschlossenen Verkehrskonzept zu prüfen, um ggf. auf die Sperrung von Straßen bzw. eine Netztrennung verzichten zu können.

Vorrangige Ziele waren dabei,

- die Anfahrbarkeit der Tiefgaragen Kreissparkasse und Neanderthal-Passage aus allen Richtungen zu ermöglichen
- Alternativen zu einer Netztrennung der Johannes-Flintrop-Straße im Bereich der Einmündung Schwarzbachstraße aufzuzeigen.

Die Verwaltung hat daraufhin ein Prüf- und Positionspapier erarbeitet, das sämtliche Varianten der Verkehrsführung im Innenstadtbereich aufzeigt (Anlagen 1-4), und die Auswirkungen auf die wesentlichen Parameter wie Verkehrsführung und -belastung, bauliche Ausgestaltung, stadträumliche Gestaltung sowie Einordnung in die Förderprogramme überprüft und bewertet. Dieses Arbeitspapier ist als Anlage 5 beigefügt und wurde den Fraktionen bereits zur Verfügung gestellt. Im Laufe der anschließenden Diskussion ergaben sich folgende offene Punkte, die noch einmal genauer auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden sollten:

1. Gibt es eine Möglichkeit, die beiden Tiefgaragen an der Schwarzbachstraße trotz Netztrennung aus allen Richtungen anfahrbar zu halten? Wäre die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Schwarzbachstraße von der Johannes-Flintrop-Straße als Zufahrt zu den Tiefgaragen ein Lösungsansatz?

Die Anfahrbarkeit der Tiefgaragen aus allen Richtungen kann realistischer Weise nur mit den bestehenden Verkehrsbeziehungen gewährleistet werden. Um eine Anfahrbarkeit der Tiefgaragen der Kreissparkasse und der Neanderthal-Passage auch von der Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße zu ermöglichen, wären zum Ausschluss von Behinderungen für den Busverkehr auf der Schwarzbachstraße von der Bustrasse separate PKW-Abbiegespuren erforderlich, die für den

geradeausfahrenden Verkehr gesperrt werden können. Für die Anfahrbarkeit der Tiefgarage der Kreissparkasse wäre darüber hinaus noch eine Unterquerung der Schwarzbachstraße als optimale Lösung in Betracht zu ziehen. Nur darüber wäre gewährleistet, dass der MIV auch tatsächlich die Tiefgaragen anfährt. Mit Blick auf den damit verbunden Platzbedarf zu Lasten der Jubiläumsplatzfläche und den damit verbundenen Kosten ist diese Lösung nicht umsetzbar. Ohne eine bauliche Netztrennung wird die Anzahl der Verkehrsverstöße hoch sein, da letztlich nicht verhindert werden kann, dass die Schwarzbachstraße -wie bisher- als Durchgangsstraße, ohne die Tiefgaragen anzufahren, genutzt wird. Die Polizei ist nicht dazu in der Lage, bei nicht eindeutig, baulich wirksamen Lösungen eine Kontrolle und Ahndung durchzuführen. Dies hat bereits die zu Beginn des Jahres zeitweise Sperrung der Schwarzbachstraße für den MIV, bei einer deutlich einfacheren, eindeutigen Beschilderung leider gezeigt.

Eine Einbahnregelung ist auch nicht Ziel führend. Hierbei würde der MIV über die Schwarzbachstraße zwar zu den Tiefgaragen geführt, müsste dann auf dem Rückweg jedoch einen anderen Weg nehmen. Auch bei dieser Lösung wird die Anzahl von Verkehrsverstößen nicht unerheblich sein, zumal eine Einbahnregelung ausschließlich für den MIV gelten würde und die Busse die Schwarzbachstraße im Bereich Jubiläumsplatz weiterhin im Zweirichtungsverkehr befahren würden.

2. Ist es eine Alternative, die einmal geplante zweite Zufahrt zur Tiefgarage Neanderthal-Passage von der Johannes-Flintrop-Straße zu schaffen.

Die zweite Zufahrt ergibt nur dann einen Sinn, wenn die Netztrennung nicht erfolgt. Bei der beabsichtigten Netztrennung wäre diese Zufahrt lediglich von Norden anfahrbar. Die von dort kommenden Verkehrsteilnehmer können jedoch über die Seibel-Querspange und die Schwarzbachstraße die Tiefgaragen, nahezu ohne Verlängerung des Fahrweges, erreichen.

Selbst bei einer Aufhebung der Netztrennung wäre der Nutzen aber zweifelhaft, da dann die Verkehrsteilnehmer aus dem Süden auch den nur etwas längeren Weg über die Seibel-Querspange nehmen könnten.

Außerdem ist eine Umsetzung dieser Lösung vor dem Hintergrund der erforderlichen Zustimmung und Kostenübernahme durch den privaten Grundstückseigentümer höchst unwahrscheinlich.

3. Bringt ein Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) mit Verbot für LKW eine ausreichende Verkehrsentslastung?

Eine Beschilderung mit Durchfahrtsverbot für LKW auf den benannten Straßenabschnitten ist im Grundsatz möglich, die erforderliche wesentliche Reduzierung der Verkehre wird damit jedoch nicht erreicht. Das Verlagerungspotenzial beträgt rund 330 Lkw (> 3,5 t zul. Gesamtgewicht, abzüglich Anlieferverkehr), davon etwa 60 Lastzüge, die auch nach Realisierung der Seibelquerspange /Osttangente in der Breite Straße verblieben sind. Diese machen jedoch lediglich ca. **2,7%** der Gesamtbelastung aus. Allein durch das Angebot der Seibelquerspange und der Osttangente konnte nur eine Reduzierung des Lkw-Anteils von ca. 18 % realisiert werden.

Eine Beschilderung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich dient vorrangig der Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten, eine relevante Reduzierung von Verkehrsbelastungen ist mit einer Beschilderung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich nachweislich nicht verbunden.

Beispiele zeigen, dass ein verträgliches und sicheres Miteinander bis zu ca. 15.000 Kfz pro Tag möglich ist. Wesentliche Voraussetzungen dafür sind aber, dass

- gute Sichtverhältnisse der Verkehrsteilnehmer aufeinander vorliegen (linearer Straßenraum, Verzicht auf sichtbehindernde Elemente wie Parken),
- eine optische Gliederung des Straßenraums (Flachbord) zwischen Fahrbahn und Seitenraum besteht
- breite Seitenräume vorhanden sind,
- hohe Frequenzen der Fußgänger und Radfahrer bestehen.

Bezogen auf die örtliche Situation läge bei Ausweisung der Straßenabschnitte als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich durch die unübersichtliche Straßenraumsituation mit S-förmigem Fahrbahnverlauf, den haltenden Bussen als Sichthindernissen und den schmalen Seitenräumen nach wie vor eine Verkehrsgefährdung vor.

Entsprechend dem geltenden verkehrstechnischen Richtlinienwerk ist bei den gegebenen Straßenraumverhältnissen eine Verkehrsmenge bis zu etwa 1.500

Kfz/Tag anzustreben. Verkehrsstärken über 4.000 Kfz/Tag sind mit der angestrebten Straßenraumgestaltung und –nutzung unverträglich.

Auch die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit wird zu keiner spürbaren Verringerung der Verkehrsbelastung führen. Schon heute ist auf den relevanten Straßenabschnitten keine wesentliche höhere Geschwindigkeit (wegen der Verkehrsbelastung und den Lichtsignalanlagen) möglich. Trotz teils erheblicher Rückstaus zu den Spitzenstunden wird die Route unvermindert genutzt. Zu hoffen, dass durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung die Verkehrsbelastung signifikant reduziert werden kann, ist ein Trugschluss und kann nicht Gegenstand verkehrspolitischen Handelns sein.

Andere verkehrshemmende Maßnahmen, wie Straßenraumgestaltung, Einbauten etc. sind nicht möglich, da es dann zu unzumutbaren Behinderungen des Busverkehrs käme.

4. Kann mit der Einrichtung eines „Anliegerbereichs“ in der Breite Straße, Johannes-Flintrop-Straße und Schwarzbachstraße die gewünschte Verkehrsentslastung erreicht werden?

Abgesehen von der Tatsache, dass auch mit der Ausschilderung als Anliegerbereich Verkehrsverstöße nicht vermieden werden können und die Polizei diesbezüglich nahezu keine Ahnungsmöglichkeiten hätte, würde auch diese Lösung noch nicht die erforderliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens mit sich bringen.

Zum Zeitpunkt der Verkehrszählung mit Seibelquerspange und Osttangente sowie Sperrung der Schwarzbachstraße im Bereich Jubiläumsplatz verteilen sich die Verkehrsbelastungen von rd. 12.500 Kfz/24h (100 %) wie folgt:

(Rechnet man die BSV-Zählung vom 28.04.2016 auf Tagesbelastungen hoch)

- 11,5 % stadtfremder Durchgangsverkehr (BSV-Zählung vom 12.05.2016)
- maximal 13,5 % An- und Abfahrtsverkehre der beiden Tiefgaragen (Bei einer Stellplatzkapazität von 320 Plätzen und einem durchschnittlichen Stellplatzwechsel von 3-5 mal täglich. Lässt man hier die Anzahl der fest vermieteten Stellplätze unberücksichtigt und nimmt einen Stellplatzwechsel von 4 an, ergibt sich eine Anzahl von maximal 1280 PKW = 2560 Fahrten.

Darüber hinaus wird unterstellt, dass die Tiefgaragen zu 2/3 über die Schwarzbachstraße im Bereich des Jubiläumsplatzes angefahren werden)

- 4 % Busse (ca. 500 Busse pro Tag)
- Somit ergeben sich 71 % innerstädtischer Quell- und Zielverkehr. Das bedeutet ca. 8.875 Fahrten/24h, die - bezogen auf die Innenstadt - innerstädtischen Durchgangsverkehr darstellen.

Die Verteilung zeigt, dass eine erhebliche Reduzierung der Verkehrsbelastung als Voraussetzung zur Umsetzung des geplanten Straßenausbaus neben der Umlenkung der Durchgangsverkehre nur über eine differenzierte Lenkung des innerstädtischen Quell- und Zielverkehrs abseits der Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße / Schwarzbachstraße möglich ist. Dies ist nicht mit der Einrichtung einer Anliegerzone erreichbar.

Als Prüfergebnis kann festgehalten werden, dass sämtliche erdenklichen Maßnahmen und Varianten unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht geeignet sind, dauerhaft zu einer erheblichen Verkehrsentslastung in den betreffenden Straßenabschnitten beizutragen. Diese ist allerdings wesentliche Voraussetzung für eine stadträumliche und stadtgestalterische Aufwertung dieses zentralen Innenstadtbereiches.

- Verkehrsbelastung

Eine nachhaltige Reduzierung der Verkehrsbelastungen in den geplanten städtebaulichen Zielsetzungen ist nur über die Netztrennung der beschlossenen Planvariante zu erzielen. Allein durch „weiche Maßnahmen“ wie eine Beschilderung sind nennenswerte Verkehrsverlagerungen nicht zu erreichen.

Trotz Neubau der Seibelquerspange konnte während der „Sperrung“ der Schwarzbachstraße am Jubiläumsplatz im Frühjahr 2016 die Breite Straße nur um etwa 2.000 Kfz/Tag (15 %) entlastet werden. Am 28.04.2016 wurden trotz Entlastungsstraße und „Sperrung“ durch eine Beschilderung immer noch rund 12.500 Kfz/Tag gezählt.

- Verkehrssicherheit:

Ohne eine erhebliche Reduzierung der Verkehrsbelastung ist mit dem geplanten Ausbau die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger nicht mehr gewährleistet (fehlende Separation der Gehwege über Hochborde, Unübersichtlichkeit des

Straßenverlaufs, Konflikte aus ungesicherten Fußgängerquerungen bei erheblichen Bus- und MIV-Verkehren).

Als Konsequenz daraus müssten die bestehenden Lichtsignalanlagen im Bereich Schwarzbachstraße, Johannes-Flintrop-Straße und Breite Straße zwingend erhalten bleiben.

- Stadträumliche Qualitäten

Ein Ausbau der Straßen (Breite Straße, Johannes-Flintrop-Straße und Schwarzbachstraße im Bereich Jubiläumsplatz) in den geplanten Gestaltungsqualitäten und reduzierten Straßenquerschnitten ist nur bei Reduzierung der Verkehrsbelastung gemäß den Prognosen der Planvariante möglich.

- Einzelhandel

Die Anzahl der Pkw, die direkt als für den Einzelhandel tatsächlich relevant zu bezeichnen wären, beträgt großzügig kalkuliert gerade einmal rund 850 Pkw, die die Tiefgaragen nicht mehr auf kürzestem Weg anfahren können. Wie hoch der Anteil derjenigen ist, die wegen des längeren Anfahrtsweges die Tiefgaragen in Zukunft gar nicht mehr benutzen, kann seriös nicht abgeschätzt werden. Gleichwohl wird an dieser Größenordnung bereits deutlich, dass es schwerlich vorstellbar ist, dass primär die verkehrslenkenden Maßnahmen einen entscheidenden Einfluss auf die Umsatzentwicklung des Einzelhandels haben.

- Städtebauförderung

Unter Beibehalt der heutigen Netzverteilung oder von Teilen der Netzverteilung (s. Fallvarianten 1 -3) ist ein Umbau der Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße / Schwarzbachstraße in der beschlossenen Form ausgeschlossen. Die bereits mit Förderzusagen versehenen Projekte müssten zurückgezogen werden. Das Projekt Jubiläumsplatz im Bereich Schwarzbachstraße könnte nicht zur Förderung angemeldet werden.

- Die Chance zur ganzheitlichen Aufwertung der Innenstadt wird vertan. Wichtige Bausteine aus dem Integrierten Handlungskonzept Innenstadt könnten nicht umgesetzt werden. Die bereits begonnene Umgestaltung bliebe über einen unbestimmten Zeitraum im zentralen Innenstadtbereich unvollendet, da aufgrund der hohen Verkehrsmengen eine stadträumliche und stadtgesterische Aufwertung nicht möglich wäre.

Vor dem Hintergrund der Untersuchungsergebnisse empfiehlt die Verwaltung das im Juni 2015 beschlossene Verkehrskonzept unverändert umzusetzen. Nur mit der Netztrennung, so wie geplant, können der Ausbau der Breite Straße, Johannes-Flintrop-Straße sowie des Jubiläumsplatzes im Bereich Schwarzbachstraße entsprechend den gestellten bzw. geplanten Förderanträgen umgesetzt werden.