



**Integriertes Handlungskonzept Innenstadt - Ideen zur geänderten
Verkehrslenkung im Westen
Anfrage des Ratsherrn Frank Mederlet / SPD-Fraktion vom 24.09.2010**

Gremium	Status	Datum	Beschlussqualität
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	Ö	17.11.2010	Kenntnisnahme

Antwort:

Die Anfrage der SPD-Fraktion vom 24.09.2010 bezieht sich auf den Themenkomplex Verkehrslenkungsmaßnahmen eingebunden in das Integrierte Handlungskonzept Innenstadt. Das Schreiben ist als Anlage dieser Vorlage beigefügt.

Die Verwaltung nimmt in Absprache mit dem beauftragten Planungsbüro MWM wie folgt zu den einzelnen Fragen Stellung:

1. Ist davon auszugehen, dass unterschiedliche Szenarien hinsichtlich der Auswirkungen der Verkehrsverlagerung zu Grunde gelegt werden
 - a) Ohne Verlängerung Nordtangente
 - b) Mit Verlängerung Nordtangente – mit und ohne Verkehrsberuhigung der Lennep Str.

Wie werden die veränderten Verkehrsströme jeweils prognostiziert?

- a) Für die Tangente
- b) Für den (Schwerlast)verkehr zum und vom Gewerbegebiet Bahnhof
- c) Anwohner Bahnhofsbereich

Gibt es Unterscheidungen der Prognosen für Spitzenzeiten des Berufs- und Schülerverkehrs und sonstige Zeiten?

Stellungnahme:

Die Überlegungen zur innerstädtischen Verkehrsführung gehen zwar von einer mittelfristigen Realisierung der Nordtangente (B237n) aus, ermöglichen jedoch auch ohne Fertigstellung der Maßnahme bereits wirksame Entlastungsmöglichkeiten.

Mit dem Neubau der B 237n ist von durch die direkte Linienführung der Tangente ohne Versatz im westlichen Stadtgebiet eine effektivere Entlastung des Stadtkerns möglich. Die gilt für beide Hauptrichtungen.

Die Lennep Straße ist heute aus Richtung Hückeswagen die alleinige Hauptanbindung. Im Planungskonzept mit B 237n wird die Erschließung der Innenstadt qualifiziert. Nicht alle

Verkehre werden im Westen zufahren, sondern sich je nach Ziel verteilen auf Lennep Straße, Bahnstraße, Tangente, Radiumstraße und Gartenstraße.
Eine Verkehrsberuhigung der Lennep Straße ist vor allem für die erste Umgewöhnungsphase und natürlich für die unmittelbar betroffene Bebauung wünschenswert.

Die Verkehrsdaten wurden den Umliegungen für die B 237n entnommen. Darüber hinaus sind an mehreren Querschnitten Verkehrserhebungen über mehrere Tage und Knotenpunktzählungen mit Knotenstromerhebung über 16h vorgenommen worden. Alle Verkehrserhebungen erlauben die Spezifizierung der Spitzenstunden morgens und abends.

Diese Daten reichen für eine erste Einschätzung von Verlagerungsmöglichkeiten aus. In der konzeptionellen Phase erfolgt eine Prognose aufgrund von Plausibilitätsannahmen.

In weiteren Schritten sind Leistungsfähigkeitsuntersuchungen besonders an kritischen Knoten vorgesehen sowie nach erfolgreichem Abschluss Erprobungsphasen. Klassisch würden Netzmodelle und Umliegungen stattfinden. Letztere Untersuchungen sind jedoch sehr aufwendig und kostspielig und oft im Feinnetz nicht aussagekräftig.

2. Welche begleitenden Maßnahmen werden vorgeschlagen zur Erhöhung des Verkehrsflusses auf die Tangente? Werden noch Optimierungspotentiale bei den LSA auf der Tangente gesehen?

Stellungnahme:

Die LS-Anlagen auf der B 237 sind zu untersuchen um eine Optimierung des Verkehrsflusses zu erreichen. In einem 2-Stufen-System ist zunächst eine Einschätzung abzugeben und das weitere Vorgehen dann mit Straßen.NRW als dem Baulastträger abzustimmen.

3. Gibt es Ideen für schrittweise Begleitung von Maßnahmen in der Innenstadt z.B. Fußgängerüberwege, Aufpflasterungen etc.?

Stellungnahme:

Ideen hierzu bestehen, z.B. Maßnahmen im Bereich des Marktes, Untere Straße und Hochstraße.

Priorität besteht zunächst aber in der Ausgestaltung der wichtigsten Zugangsbereiche in die Innenstadt - Kölner-Tor-Platz und Lüdenscheider Straße / Gartenstraße, um Verkehr wirksam zu lenken. Daher werden zunächst die Planungsideen für diese Bereiche mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

4. Wie hoch wird das quantitative Verkehrsverlagerungspotential auf die Tangente bei welchen Maßnahmen eingeschätzt? Sind abgestufte Varianten denkbar?

Stellungnahme:

Wie im Ausschuss vorgestellt, bewegt sich die Gesamtzahl der vermeidbaren Fahrten durch die Innenstadt bis zu ca. 70% des Verkehrs auf Hochstraße und Untere Straße. Realistisch werden je nach Konzept zwischen 25% und 50% andere Routen akzeptieren.

5. Welche aktuellen Verkehrsmengen werden für die Straße am Kaufhaus zu Grunde gelegt und welche Höchstkapazität wird prognostiziert?

Stellungnahme:

Die Verkehrserhebungen in diesem Bereich laufen zurzeit. Die Angabe der Prognosewerte ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich. Die Anlieferung von TOOM erscheint nicht optimal geregelt. Neben offensichtlichen Verkehrsverstößen gegen die STVO fällt auf, dass die Abwicklung der Andienung scheinbar willkürlich ohne erkennbare Ordnung und Einflussnahme erfolgt. In den nächsten Wochen soll mit den Zuständigen vor Ort geprüft werden, inwieweit Verbesserungen möglich sind.

6. Sind bisher konkretere Erfassungen der Verkehrsströme erfolgt? Insbesondere wie wird die Auswirkung häufiger Eingriffe in den Verkehrsfluss auf der Straße am Kaufhaus durch rangierende Groß LKW eingeschätzt? Und von welchen Mengen des Anlieferverkehrs wird ausgegangen?

Stellungnahme:

Siehe hierzu Stellungnahme zu 5.

7. Sind die Verkehrsbewegungen gegenüber Toom-Anlieferung, Massagepraxis, Tiefgarageneinfahrt, TV-Geschäft etc. berücksichtigt und wie werden diese bewertet?

Stellungnahme:

Siehe hierzu Stellungnahme zu 5.

8. Kann die Verkehrssicherheit dann tatsächlich gewährleistet werden für PKW, Radfahrer, Fußgänger im Bereich Straße Am Kaufhaus und Radiumstraße bei erhöhtem Verkehrsaufkommen und häufigen Rangiervorgängen von LKWs? Wie und wo können die Straßen gequert werden (z.B. Ziel Aldi, Toom)?

Stellungnahme:

Der unterbreitete Vorschlag geht von einer einstreifigen Einbahnführung aus. Auch wenn wir uns in der ersten Phase konzeptioneller Ideen befinden und zunächst eine Abstimmungsrunde mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, Polizei, Feuerwehr etc. durchlaufen müssen, kann bereits gesagt werden, dass die Verkehrssicherheit durch die entsprechenden baulichen Maßnahmen gewährleistet werden kann

9. Sind zur Erfassung des Ist-Zustandes Erhebungen, Zählungen, Beobachtungen etc. zu unterschiedlichen Zeiten erfolgt und gab es Befragungen von Anwohnern, Geschäftsbetreibern, den Märkten? Bzw. sind solche Erhebungen noch vorgesehen?

Stellungnahme:

Die Verkehrszählungen mittels elektronischer Verkehrserfassung (Fahrzeuganzahl, -größe, Geschwindigkeiten) wurden im August 2007 in ausgewählten Straßen im Stadtzentrum durchgeführt. Am 08.11.2007 wurde an mehreren Knoten eine Verkehrszählung mit Knotenstromerhebung durchgeführt. Bei Bedarf können Ergänzungen im Rahmen der Konkretisierungsphase erfolgen.

Die Einbeziehung der Geschäftsbetreibenden findet u.a. am 04. November auf der ESW Verbandstagung statt, die Anwohner und alle Interessierten hatten im Rahmen des Stadtrundganges Gelegenheit, sich in den Planungsprozess einzubringen. Darüber hinaus wird auch künftig ein transparenter Planungsablauf immer wieder den Meinungs austausch gewährleisten. Bereits heute sind zahlreiche schriftliche Anregungen zum Thema Verkehr eingegangen.

10. Indem die Radiumstraße aus Richtung Hückeswagen bis zur Anlieferstraße zur Einbahnstraße erklärt wird, wird es eine Verbindung weniger (zur Hälfte) zum Gewerbegebiet Bahnhof inklusive Aldi und zu Radium geben. Wohin wird sich der bisherige Verkehr auf dieser Verbindung verlagern?

Stellungnahme:

Siehe hierzu auch Stellungnahme zu 1.

Gewerbegebiet Bahnhof: neuer Kreisverkehr an Nordtangente sichert die Erreichbarkeit der Verkehre aus Nord, West und Ost, aus Süden unveränderte Anfahrbarkeit über Radiumstraße, Bahnstraße

Radium: Erreichbarkeit über Nordtangente, aus Süden unveränderte Anfahrbarkeit über Radiumstraße

Aldi: Zufahrt ist über neuen Kreisverkehr an Westtangente / Radiumstraße bis Aldi möglich, aus Süden wie bisher.

11. Wie wird der Parksuchverkehr zu Aldi, Toom und auch Dr.-Eugen-Kersting-Straße eingeschätzt? Ist daran gedacht, den Verkehr über die Tangente und dann über die Brückenstraße zur Radiumstraße zu lenken?

Stellungnahme:

Siehe hierzu auch Stellungnahme zu 1.

Parkplatz Aldi: Aus Westen und Süden wie bisher, aus Osten über Nordtangente, Radiumstraße oder Nordtangente / Westtangente / Radiumstraße.

Tiefgarage Toom: über Nordtangente und Radiumstraße oder über Kölner-Tor-Platz und Radiumstraße

Parkplatz Dr.-Eugen-Kersting-Straße: aus West, Nord und Ost über Nordtangente und Radiumstraße, aus Süd über Kölner-Tor-Platz, Radiumstraße.

12. Wie wird der ein- und ausfahrende Parkverkehr von Toom und Aldi auf den Verkehrsfluss insgesamt eingeschätzt, wenn mehr Verkehr auf die Radiumstraße gelegt wird? Welche Auswirkungen werden prognostiziert?

Stellungnahme:

Siehe hierzu Stellungnahme zu 1., 4. und 11.

13. Ist die Annahme richtig, dass der gesamte Verkehrsstrom aus Westen (Wipperhof) bis zur Zufahrt Aldi Parkplatz abgebunden wird, mit der möglichen Konsequenz, dass dann Kunden und Arbeitnehmer zum Toom, Radium, Gewerbegebiet Bahnhof, Parkplätze Dr. Eugen Kersting Straße einmal um den „Block“ fahren (müssen) um dann über die Radiumstraße fahren zu können?

Stellungnahme:

Nein, die Verkehrsverteilung erfolgt je nach Ziel viel feiner auf das dann zur Verfügung stehende Erschließungsnetz.

14. Woraus ist zu schließen, dass die Anlieferstraße die zusätzlichen Verkehrsströme von der B506 nach Hückeswagen bzw. Felderhofer Kamp (alles was zwischen Kinderarzt Herding und Bäckerei) entlang fährt -- aus der Innenstadt nach Hückeswagen -- von Hückeswagen in das Gewerbegebiet Bahnhof und zu Radium aufnehmen kann, ohne dass eine zusätzliche Spur mit eventuellem Abriss der Häuser hinter dem Toom Markt erforderlich wird?

Stellungnahme:

Die genannten Ströme benutzen an der LSA Kölner-Tor-Platz zwei Fahrstreifen (links, geradeaus), haben aber mit der LSA nur die Grünzeiten zur Verfügung. Eine Abwicklung über eine Spur ohne LSA erscheint insbesondere unter Berücksichtigung der kurzen Strecke unkompliziert.

15. Der bei der Anlieferung von Waren per LKW an die Rampe des Toom Kaufhauses zu erwartende Stau hängt von der Dauer des Rangierens und dem Zufluss neuer Autos, die durch die Anlieferstraße wollen ab. Bisher konnten Fahrer, die bemerkten, dass bei Toom eine Anlieferung stattfand, Richtung Hückeswagen ausweichen und dann wieder in die Radiumstraße einbiegen. Dieses ist mit dem neuen Konzept vorbei. Wieso wird erwartet, dass sich bei diesen Anliefer-Situationen gerade in kritischen Zeiten der bisher bestehende übliche Stau (ab 7:15 - 8:30 und ab 16:00 - 18:00) sich nicht noch weiter ausdehnt?

Stellungnahme:

Siehe hierzu auch Stellungnahme zu 5.

Die Andienung TOOM muss sicherlich überdacht und neu organisiert werden, vor allem auch im Sinne der Sicherung der Funktion des Einzelhandels. Gleichzeitig sollte berücksichtigt werden, dass die Verkehrsbelastung der Innenstadt nicht an einer suboptimalen Andienung scheitern darf.

16. Was gibt die Gewähr dafür, dass es bei einer Unterbindung der Zufahrt (Ampel für Rechtsabbieger) in die Innenstadt am Kölner-Tor-Platz nicht zu einer Verlagerung des Verkehrsstromes über die Ringstraße kommt – und damit auch zu einer erhöhten Staugefahr am Surgères Platz und besonders in den Morgenstunden einen zusätzlichen Rückstau auf der Gladbacher Straße?

Stellungnahme:

Das ist im Detail zu prüfen. Jedoch wird bei mangelnder Leistungsfähigkeit der LSA Ringstraße Gaulstraße keine (unsinnige) Verkehrsverteilung dahin stattfinden.

17. Welche Auswirkungen (auch quantitativ) werden für die Verkehrsknoten Gaulstraße/Ringstraße, Surgeres Platz, Knoten Lüdenscheiderstraße/Gartenstraße gesehen und welche Erfordernisse sind möglicherweise zu erfüllen?

Stellungnahme:

Der Bereich Ost wird in der nächsten Phase untersucht.

18. Welcher Zeitrahmen wird für realistisch gehalten bis es zu einem ersten Feldversuch in der Praxis kommt?

Stellungnahme:

Laut Zeitplan Anfang 2012.

Anlagen:

Anfrage des Rats Herrn Frank Mederlet / SPD-Fraktion vom 24.09.2010