

Alternativkonzept „Verkehr“ der IG Wipperfürth / „Integriertes Handlungskonzept für die Stadt Wipperfürth“

- eine vergleichende Bewertung –

Ausgangssituation

Für die Stadt Wipperfürth wurde ein „Integriertes Handlungskonzept Innenstadt“ erarbeitet, durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und eine breite bürgerschaftliche Mitwirkung von der Bezirksregierung Köln genehmigt und vom Stadtrat beschlossen.

Die Planung und Moderation der Bürgerbeteiligung wurde durch die Planungsgruppe MWM – Büro für Städtebau und Verkehrsplanung – Aachen durchgeführt. Ein zentrales verkehrliches Anliegen und Ziel des integrierten Handlungskonzeptes ist, den heute hohen Durchgangsverkehr aus der Innenstadt zu verlagern. Dies soll durch eine „strategische Sperrung“ im Bereich der Hochstraße geschehen. Insbesondere diese Maßnahme, aber auch andere Aussagen des Innenstadt-Konzepts haben zur Gründung einer „IG Wipperfürth“ und in der Folge zu einem „Alternativ Konzept Verkehr“ geführt.

Aufgabenstellung

Die CDU-Ratsfraktion hat die nunmehr seit geraumer Zeit laufende kontroverse Diskussion in Presse, Bürgerschaft und Einzelhandel zum Anlass genommen, das vorliegende „Integrierte Handlungskonzept Innenstadt“ und das „Alternativkonzept Verkehr“ der IG Wipperfürth einer vergleichenden Bewertung zu unterziehen. Im Fokus dieser Untersuchung steht die grundsätzliche Fragestellung, inwieweit eine Sperrung der Hochstraße „zwingender“ Bestandteil des städtebaulichen Entwicklungskonzepts sein muss, oder – so die IG Verkehr – die Offenhaltung der Hochstraße in Verbindung mit Shared Space-Bereiche plus ergänzender Verkehrslenkungsmaßnahmen die bessere Alternative für die Innenstadt in Wipperfürth ist.

(Anlage 1)

Die graduell unterschiedlichen Konzeptansätze und insbesondere die Fragestellung nach der zukünftigen Bedeutung und Funktion der Hochstraße wurden vom Planerbüro Südstadt, Köln untersucht. Im Vorfeld der Untersuchung fand eine intensive Ortsbegehung aller planungsrelevanten Straßen, Wege und Parkplätze statt sowie ein ausführliches Fachgespräch in der Verwaltung. Des Weiteren wurde für die Untersuchung eine Literaturrecherche zum Thema „Shared Space“ vorgenommen. Die vergleichende Bewertung erfolgte über eine qualitative und auch quantitative Betrachtung. Dabei waren die Planungsparameter „Funktionalität“, „Plausibilität“ und „städtebauliche Verträglichkeit“ maßgebend. Die im Folgenden dokumentierten Ergebnisse – mit den Kernaussagen beider Konzepte – wurden bereits in einer öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 10. Juni 2015 vorgetragen.

Verkehrliche Kernaussagen in den Konzeptansätzen zur Sperrung Hochstraße

Integriertes Handlungskonzept:

- „Der Innenstadtkern ist von Verkehr überflutet, die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs erdrückt jedweden Spielraum zur städtebaulichen Erneuerung“
- „Die Weiterführung Nordtangente eröffnet die Möglichkeit zur Neugestaltung des westlichen Innenstadteingangs“
- „Die beschriebene Dominanz der Verkehrsbelastung führt dazu, dass sichere und barrierefreie Querungen nicht möglich sind, aber auch die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt eingeschränkt ist. Die Trennwirkung der Straße verhindert die Vernetzung der Geschäftsbesätze beidseitig der Untere Straße/ Hochstraße. Mit Rücknahme der Verkehrsbelastung ergeben sich Chancen für eine städtebauliche Entwicklung im Sinne einer nachhaltigen und attraktiven Innenstadt.“
- „Innerhalb des Prozesses Integriertes Handlungskonzept Wipperfürth wurde als oberstes Ziel des Arbeitskreises die Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt beschlossen.“
- „Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass die in den 80er Jahren gebaute Umgehungsstraße nicht ausreichend angenommen wird. Die Verkehrsuntersuchung ergab, dass der DTV in der Innenstadt mit 18.000 KFZ/ 24 Stunden fast doppelt so hoch ist, wie auf der Umgehungsstraße. Der Durchgangsverkehr beträgt hiervon 70 %.“
- „Die beschlossene Variante 3 verhindert, dass unnötige Verkehre die Innenstadt von Ost nach West durchfahren und sichert zugleich über die sogenannte Ost- und Westschlaufe die Erreichbarkeit aller Ziele in der Innenstadt.“

Alternativkonzept „Verkehr“:

1. „Die Verlängerung der Nordtangente soll im Frühjahr 2015 fertig gestellt werden. Dadurch wird der Verkehrsfluss von West nach Ost an der Innenstadt vorbei dramatisch verbessert. Der reine Durchgangsverkehr durch die Innenstadt wird daher deutlich abnehmen. Diese Auswirkungen der verlängerten Nordtangente sind in keiner Prognoserechnung des Verkehrsbüros MWM enthalten.“
2. „Die Sperrung der Hochstraße bindet die Mittel für den Umbau in diesem Bereich für mindestens 20 Jahre. Eine einmal hier getroffene Fehlentscheidung ist irreparabel!! Es gibt viele warnende Beispiele in Kommunen, die durch falsche Verkehrsentscheidungen nachhaltige Schäden in

der Einzelhandelsstruktur und damit in der Attraktivität der Städte hinterlassen haben. Einige Städte, wie aktuell Bensberg, gehen deshalb wieder den umgekehrten Weg: Rückbau der Fußgängerzonen zu verkehrsberuhigten Bereichen.“

3. „In Folge der Sperrung der Hochstraße zwischen der Bahnstraße und der Schützenstraße wird die Wipperfürther Innenstadt verkehrlich in eine Ost- und Weststadt gespalten.“
4. Das Erreichen der Innenstadt ist nur noch auf „Schleichwegen“ möglich und für ortsunkundige Besucher nicht nachvollziehbar und nicht mehr erklärbar.“
5. „Der durch die Sperrung der Hochstraße verlagerte Verkehr wird auf Straßen geführt, die für diesen Verkehrszuwachs aufgrund ihrer Radien oder Topografie nicht aufnahmefähig sind (z.B. Dr. Eugen-Kersting-Str.).“
6. „In allen öffentlichen Diskussionen wurde stets von der Stadtverwaltung, der Politik und dem Verkehrsbüro eine „Simulation der geplanten Verkehrsführung“ zugesagt. Diese Simulation ist bis heute selbst in Teilbereichen nicht erfolgt.“
7. „Durch die Verlängerung der Nordtangente wird die bisherige Verkehrsmenge von der Lennep-Strasse erheblich reduziert. Über die Lennep-Strasse soll nur noch derjenige Verkehr zum Kölner-Tor-Platz geführt werden, der in Richtung Köln abfließen will. Eine Einfahrt über den Kölner-Tor-Platz in die Hochstraße soll nicht mehr möglich sein. Beide Maßnahmen – die Verlängerung der Nordtangente und die Aufhebung der jetzigen Funktion der Lennep-Strasse – bewirken alleine schon eine starke Reduzierung des Verkehrs in der Hochstraße und damit in der Innenstadt. Diese Reduktion muss als Berechnung zwingend in die Verkehrsplanung der Innenstadt einbezogen werden.“
8. Ebenso liegt keine verkehrstechnische Berechnung der zukünftig deutlich mehr belasteten Verkehrsknotenpunkte vor. Es gibt keine Voraussage über die zu erwartenden Stauszenarien und Verkehrsgefährdungen besonders im Bereich der Knoten Gaulstraße/Ringstraße/Surgeres Platz & Surgeres Platz/Lüdenscheider Straße/Gartenstraße.“
9. „Die Bahnstraße besitzt zurzeit wegen nur einspuriger Befahrbarkeit eine hohe Aufenthaltsqualität (Sicherheit & Flair). Sie erfüllt im Endbereich von Kreuzung Radiumstraße bis Mündung in die Hochstraße eine wichtige Fußgänger Verbindung zwischen Innenstadt und Volksbank einerseits und den auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindlichen, stark frequentierten, Geschäften (Obst/Gemüse, Blumen und Rewe Markt mit Bäckerei und Café) andererseits. Die Bahnstraße soll aber eine in beide Richtungen befahrbare Hauptverkehrsachse werden und den gesamten Verkehr und alle Fahrzeuge aufnehmen, die durch die Sper-

nung der Hochstraße an der Ecke Volksbank nach links abbiegen müssen.

Folglich wird es für Passanten künftig gefährlicher die Bahnstraße zu queren, weil sie auf den extrem zunehmenden, dann in beide Richtungen fließenden Verkehr, achten müssen.“

10. „Die hier geschilderte, gleiche Verschärfung der Situation ergibt sich in der Unteren Straße bei Höfer/Tacko, der geplanten Ausfahrt von der Dr. Eugen-Kersting-Straße in die Untere Straße. Mit der Aufhebung der Einbahnstraße wird auch hier Gegenverkehr zu Lasten der Passanten ermöglicht. Statt besserer Aufenthaltsqualität schafft man an dieser Stelle einen unnötigen Gefahrenpunkt, weil dort wegen Ein- und Ausfahrt dann der Verkehr aus beiden Richtungen beachtet werden muss.“
11. „Durch die geplanten Sperrungen wird das Zentrum der Stadt zu einer regelrechten Falle mit nur zwei Ausgängen. Bürger die von Osten in die untere Straße einfahren, kommen vor dem Obst und Gemüsegeschäft Höfer über die Dr. Eugen-Kersting-Straße wieder hinaus. Allen die dort vorbei sind und in die Marktstraße, zum Marktplatz oder über die obere Hochstraße möchten, bleibt aus dem Zentrum hinaus nur der Weg über die Gaulstraße zu dem schon heute stark belasteten Knoten Ringstraße/Gaulstraße/Surgeres Platz. Verkehr von Westen hat entweder die Möglichkeit über Nordtangente und Gartenstraße in die untere Straße einzufahren, oder Einfahrt über Radiumstraße, Dr. Eugen-Kersting-Straße zur Mündung beim Obstgeschäft Höfer. Bei dieser zweiten Route besteht wieder nur die Möglichkeit das Zentrum über die Gaulstraße zu verlassen.“
12. „Durch die Umbaumaßnahmen gehen langfristig im Zentrumsbereich (Untere Straße, Marktplatz, oberer Hochstraße sowie Surgeres Platz) fast die Hälfte der jetzt ca. 130 Parkplätze verloren. Mehrparkplätze, die die Gesamtbilanz ausgleichen, entstehen im unteren Teil der Hochstraße zum Westen hin und in der Bahnstraße. Die sind jedoch zu weit vom Zentrum entfernt um sie zum Parkangebot für die Innenstadt zählen zu dürfen.“

Stellungnahme zu den Kritikpunkten der IG Verkehr

➤ Fehlen von Simulationen und verkehrstechnischen Berechnungen

In den Kritikpunkten 1, 5, 6, 7, 8 wird angeführt, dass eine Prognoseberechnung bzw. eine Simulation des zukünftigen KFZ-Verkehrs unter Berücksichtigung der fertigen Nordtangente fehlt, ebenso der Nachweis, dass der bei der Sperrung der Hochstraße verlagerte KFZ-Verkehr verträglich und sicher auf anderen Straßen abgewickelt werden kann.

Die Planungsgruppe MWM und die IGEP Verkehrstechnik GmbH haben im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt am 18.03.2015 eine Prognoseberechnung für das relevante Straßennetz vorgelegt. Die Netzberechnung simuliert die Belastungsveränderung nach Sperrung der Hochstraße und geht in einer „Worst-Case-Betrachtung“ davon aus, dass 70 % der Durchgangsverkehre Innenstadt und die unnötigen Binnenverkehre verlagert werden. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden auch die „betroffenen“ Knotenpunkte einer Untersuchung auf Leistungsfähigkeit unterzogen. Die Ergebnisse sind bekannt: Für alle untersuchten Knotenpunkte konnte eine mehr als ausreichende Leistungsfähigkeit und Qualität der Verkehrsabläufe (Qualitätsstufen: QSV A-D sehr gut bis ausreichend) nachgewiesen werden. (s. ASU-Protokoll vom 10.03.2015)

➤ Spaltung der Innenstadt in eine Ost- und Weststadt – Erreichbarkeit

Eine „Spaltung“ wäre dann gegeben, wenn eine „städtebauliche Zäsur“ stattfindet oder die Erreichbarkeit der Innenstadt nicht mehr in vollem Umfange gegeben ist. Erreichbarkeit ist dabei nicht mit KFZ-Zielverkehr zu verwechseln: Erreichbarkeit ist der Aufwand, der für eine bestimmte Person/ Gruppe von Personen notwendig ist, um mit einem bestimmten Verkehrsmittel einen Standort aufzusuchen, um eine bestimmte Aktivität ausüben zu können (vgl. Geur/ van Wee in Hinweise zur Nahmobilität, FGSV 2014).

Die Erschließung der Innenstadt für alle Verkehrsmittel (Fußgänger, Radfahrer, KFZ, ÖPNV) bleibt auch im Integrierten Handlungskonzept in vollem Umfang erhalten. Sämtliche Zielpunkte in der Ost- oder Weststadt sind nach wie vor, wenn auch über Schleifen, mit dem Auto erreichbar. Betrachtet man auf Basis der o.g. Definition das Kriterium „Aufwand“, zeigt sich, dass für das Auto – je nach Quelle-Ziel-Beziehung – die Wegelänge geringfügig größer wird. Dies wird aber durch eine kürzere Reisezeit über die Umgehungsstraße mehr als kompensiert. Das haben Vergleichsfahrten im Rahmen der Entwicklung des Integrierten Handlungskonzeptes ergeben.

Gleichzeitig werden der Aufwand sowie die Mobilitätsbedingungen für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer mit dem Integrierten Handlungskonzept spürbar reduziert, weil zum Beispiel heute teilweise unverträgliche MIV-Belastungen in der Hochstraße die Räume und Bewegungsqualität anderer Verkehrsteilnehmer erheblich mindern.

➤ Verlust von Parkplätzen – fehlendes Parkplatzkonzept

Die Stadt Wipperfürth verfügt in der Innenstadt über ein überdurchschnittlich hohes Parkraumangebot, sowohl in Form klassischer Parkplätze, als auch in Gestalt von straßenseitigen Stellplätzen. Allerdings ist eine Fehlnutzung durch Dauerparker offensichtlich. Erkennbar ist auch, dass selbst bei partieller Wegnahme von Stellplätzen im Bereich Untere Straße, Hoch-

straße, Marktplatz, alleine durch die Verlagerung der Dauerparker „von innen nach außen“ noch genügend Parkplätze für Einkaufs-, Besorgungs-, Gewerbe- und Freizeitverkehre vorhanden sind. Allein schon der Parkplatz Gartenstraße verfügt augenscheinlich über Kapazitätsreserven, die den Wegfall der Straßenstellplätze im oben genannten Bereich mehr als kompensieren. Bewertet man die Lage der Innenstadt-Parkplätze nach den Parametern „Entfernungen“ (zum Rathaus/ Marktplatz) und „Gehzeiten“ ergeben sich nahezu idealtypische Bedingungen einer „Stadt der kurzen Wege“. (Anlage 2 und 3)

Vergleichende Bewertung der Konzeptansätze in Handlungskonzept und IG Verkehr

Hauptgegenstand der Kontroverse zwischen Stadt/ Politik und IG Verkehr sind jedoch weniger die vorgenannten Einzelaspekte und Kritikpunkte sondern ist die Sperrung der Hochstraße.

Das Büro MWM begründet die Sperrung der Hochstraße mit der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (DTV von ca. 18.000 KFZ/24h), die jedweden Spielraum für eine städtebauliche Erneuerung erdrückt. (Anlage 4) Das Büro argumentiert, dass „weiche“ Maßnahmen wie Beschilderung, Schwellen, Kissen, Aufpflasterungen alleine nicht ausreichen und außerdem Busse und Feuerwehr behindern würden. Die Alternative dazu ist im Integrierten Handlungskonzept das Modell einer „sektoralen Erschließung“. Dafür wird die Ost-West-Durchfahrt der Innenstadt mit Ausnahme des Bus- und Radverkehrs aufgehoben. Zugleich sichern eine sogenannte Ost- und West-Schleife die Erschließung und Erreichbarkeit aller Ziele in der Innenstadt. (Anlage 5)

Die IG Verkehr plädiert ebenfalls für eine effektive Reduktion des „Transitverkehrs“ in der Innenstadt. Sie will jedoch keine Sperrung der Hochstraße. Der Konzeptansatz der IG Verkehr lautet stattdessen:

„Die Durchfahrt durch die Innenstadt soll hingegen durch entsprechend gestaltete Schutzzonen (Shared Space) bzw. verkehrsberuhigte Bereiche oder Tempobeschränkungen in den Einfallstraßen der Stadt für alle Bürger offen gehalten werden.“ (Anlage 6)

Darüber hinaus wird eine Vielzahl von kleinen Begleitmaßnahmen zur Verkehrsregelung vorgeschlagen, die aber nicht Gegenstand dieser Untersuchung sind. Insofern sind die folgenden Ausführungen auf die zentrale Frage fokussiert, inwieweit Shared Space ein praktikabler Konzeptansatz ist und der „Transitverkehr“ im gleichen Umfang wie beim Integrierten Handlungskonzept verringert werden kann.

Shared Space – Definition

„Shared Space ist eine EU-weite Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen, die schon lange in deutschen Regelwerken verankert ist. Bereits umgesetzte Shares Space-Projekte haben ihren Erfolg in der städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche. Sie setzen auf gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer bei möglichst weitgehendem Verzicht auf Verkehrsregeln, Lichtsignalanlagen und Beschilderungen. (Shares Space – eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? GDV, 2009. J. Gerlach, J. Ortlepp, H. Voß)

Shared Space gilt heute jedenfalls vielfach als Synonym für gestaltete, aufenthaltsfreundliche Straßenräume, in denen sich nach dem Koexistenz-Prinzip Fußgänger, Radfahrer und öffentlicher Nahverkehr den Straßenraum gemischt teilen. Vorrangige Praxis ist das Mischprinzip oder eine „weiche Separation“.

In der kommunalen Praxis hat sich die Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo 20-/ 10-Zone) bewährt. Hier sind jedoch Zufußgehende und/ oder Radfahrende rechtlich nicht bevorrechtigt. Unter bestimmten Umständen (Kfz-Verkehrsbelastung, hohe Frequenzen Fußgänger- und Radverkehr, etc.) ist auch die Ausweisung als verkehrsberuhigte Straße („Spielstraße“) nach Zeichen 325/326 StVO möglich. (Anlagen 7 und 8)

Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen für Shared Space im Konzept der IG Verkehr

Shared Space ist potenziell geeignet für kleinere Hauptgeschäftsstraßen, örtliche Geschäftsstraßen oder dörfliche Hauptstraßen und deshalb auch eine diskussionswürdige Variante zum Integrierten Handlungskonzept. Unter besonderen Voraussetzungen ist das Shared Space-Prinzip auch übertragbar auf Hauptverkehrsstraßen. Im letzteren Fall jedoch nicht im Mischprinzip nach Zeichen 325/326 StVO. „Der StVO-konforme Ansatz von verkehrsberuhigten Bereichen („Spielstraße“) ist deshalb auf sehr schwach belastete Erschließungsstraßen mit vorrangiger Aufenthaltsfunktion begrenzt. (Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared-Space-Gedankens“ - Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2014)

Grundlegende Bedingungen für Shared Space, nach heutigem Erkenntnisstand, wären für den Konzeptansatz der IG Verkehr:

- „Zufußgehende und Radfahrende müssten das Straßenbild bestimmen oder zumindest in einer Größenordnung zu verzeichnen sein, die den Wunsch nach einem „Gaststatus“ des KFZ-Verkehrs rechtfertigt.“ (Shares

Space – eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? GDV, 2009.
J. Gerlach, J. Ortlepp, H. Voß)

- Eine physische und optische Dominanz des KFZ-Verkehrs wäre in jedem Fall zu vermeiden. In der RAST 06/2006 heißt es „Fahrbahnen im Mischprinzip oder in weicher Separation werden nur bei Verkehrsstärken < 400 KFZ/h und bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit vom 30 km/h oder weniger eingesetzt.

Dies bedeutet: Die Anwendung des Shared-Space-Ansatzes nach StVO Zeichen 325/326 (Mischprinzip) erfordert Verkehrsstärken unter 400 KFZ/h. Allein diese Voraussetzung ist für die Hochstraße aus folgenden Gründen nicht gegeben:

1. Das Büro MWM und die IGEP Verkehrstechnik GmbH haben in einer Simulation unter Einbeziehung der fertigen Nordtangente und der Annahme, dass 70% des Durchgangsverkehrs der Innenstadt und die nötigen Binnenverkehre verlagert werden, das Belastungsbild „Sperrung Hochstraße“ jeweils für die morgendliche und die abendliche Spitzenstunde ermittelt (Anlagen 9 und 10).

Das Ergebnis: Selbst im Falle der Vollsperrung und größtmöglicher Verlagerungseffekte verbleiben in der maßgebenden Spitzenstunde im westlichen Teil ca. 200 KFZ/h und im östlichen Teil ca. 400 KFZ/h als Ziel- und Quellverkehr. Dies lässt die Schlussfolgerung zu, dass sich die heutige Belastung von 9.514 KFZ/24h (entspricht ca. 950 KFZ/h in der Spitzenstunde) mit dem Konzeptansatz Shared Space nur unzureichend reduzieren lässt. Sicherlich wird die fertige Nordtangente Verkehrsanteile des Durchgangsverkehrs übernehmen, aber neben Ziel- und Quellverkehren werden wesentliche Teile des Binnenverkehrs nach wie vor die Hochstraße benutzen. Das erklärt sich aus der hohen Lagegunst der Hochstraße im Straßensystem der Innenstadt. Nach Einschätzung von Planerbüro Südstadt ist in diesem Fall immer noch mit einer Verkehrsstärke von rund 500 bis 600 KFZ/h in der Spitzenstunde zu rechnen. Dies ist definitiv unverträglich für die im Handlungskonzept Innenstadt avisierte Steigerung der Aufenthaltsqualität und ist kontraproduktiv für die anderen genannten städtebaulichen Entwicklungszielen.

2. Es gibt einen weiteren, wichtigen Grund, warum Shared Space in der Wipperfürther Innenstadt nicht die effektive Wirkung hinsichtlich der Reduktion der KFZ-Belastung hat:

Shared Space funktioniert in Geschäftsstraßen nur dann, wenn

- a. eine verträgliche KFZ-Belastung (< 400 KFZ/h),
- b. hohe Frequenzen des Fußgänger- und/ oder Radverkehrs und
- c. ein hoher linearer Überquerungsbedarf vorliegen.

Der Kraftfahrzeugverkehr nimmt sich nur dann zurück, wenn eine entsprechende Querungsdichte (Fußgänger + Rad (100-m x h) von > 200)

vorhanden ist (Anlage 11). Der Zusammenhang zwischen Querungsdichte und Verhalten der KFZ-Fahrer ist auch in den Hinweisen zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space-Gedankens“ - Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2014, dargestellt.

Die somit erforderliche „gesunde Mischung“ aus Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen kann jedenfalls bei der Hochstraße nicht festgestellt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass relevanter Radverkehr (noch) nicht stattfindet.

Somit ergibt sich folgende Bewertung:

- Der Konzeptansatz der IG Verkehr über Shared Space und verkehrsregelnde Begleitmaßnahmen den Transitverkehr im gleichen Umfang wie im Integrierten Handlungskonzept zu verringern, kann alleine schon deshalb nicht gelingen, weil Shared Space durchlässig für den Kfz-Verkehr ist.
- Die Hochstraße wird auch im günstigsten Prognosefall (Verlagerung von 70% der Durchgangsverkehre und eines Großteils der Binnenverkehre) immer noch mit geschätzten 500 bis 600 KFZ/h einen Großteil des zentrumsbezogenen Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs und Teile des Ost-West-Durchgangsverkehrs übernehmen.
- Shared Space-Bereiche (Verkehrsberuhigter Bereich nach StVO Zeichen 325/326 „Spielstraße“) sind für diesen Belastungsfall also weder das verkehrliche noch das städtebauliche Instrument bzw. Gestaltungsmittel, KFZ-Verkehr entscheidend zu reduzieren und die Innenstadt gestalterisch deutlich aufzuwerten.
- Die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs nach StVO Zeichen 325/326 vermittelt dass Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen dürfen, Kinderspiele erlaubt sind, Kraftfahrzeuge und Radfahrer Schrittgeschwindigkeit fahren und Fußgänger nicht behindert werden. Der StVO-konforme Einsatz von verkehrsberuhigten Bereichen ist deshalb auf sehr schwach belasteten Erschließungsstraßen mit vorrangiger Aufenthaltsfunktion begrenzt. (Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space-Gedankens“ - Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2014)
- Hinzu kommt: Das Verkehrszeichen „Spielstraße“ korrespondiert nicht mit dem städtebaulichen Erscheinungsbild und der Funktion der Hochstraße als zentraler Einkaufs- und Flanierstraße. Eine Ausweisung als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ wäre sicherlich StVO-konform, löst aber ebenfalls nicht das Belastungsproblem.

- Schließlich fehlt das entscheidende Regulativ um KFZ-Verkehr wirkungsvoll zu entschleunigen und zu reduzieren: Hohe Frequenzen der Fuß- und Radverkehre und ein hoher, nach Möglichkeit linearer, Querungsbedarf. Mit anderen Worten: Eine gesunde und verträgliche Mischung aus motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr.
- Mit dem Shared Space-Ansatz der IG Verkehr bleibt der heutige Konflikt zwischen Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion erhalten und das von allen Akteuren bejahte Kernziel der Innenstadtentwicklung, die Einkaufs-, Aufenthalts- und Erlebnisqualität entscheidend zu verbessern, bleibt auf der Strecke.

Zusammenfassende Bewertung

Die dem Integrierten Handlungskonzept zugrunde liegende städtebaulich-verkehrliche Zielsetzung Stadtstruktur, Einzelhandel, Wohnen und Mobilität entscheidend zu attraktivieren, kann nur über die Sperrung der Hochstraße erfolgreich realisiert werden. Die Innenstadt wird in diesem Konzeptansatz entscheidend von unproduktiven Durchgangs- und Binnenverkehren entlastet ohne die Erreichbarkeit zu mindern.

Die Sperrung der Hochstraße führt zu einer flächenhaften Verkehrsberuhigung, schafft neue Räume für Fußgänger und Radfahrer und verbessert die Aufenthalts- und Erlebnisqualität der Innenstadt. Erst die damit erzielte Reduktion des KFZ-Verkehrs schafft gute Voraussetzungen, den beiden Konzepten zugrunde liegenden Shared Space-Gedanken gestalterisch umzusetzen.

Stellt man beide Konzeptansätze in einen größeren Kontext (Zukunftsfähigkeit) und bezieht in die vergleichende Bewertung auch weitere Parameter wie Demografie, Naherholung, Umweltschutz, Wohnqualität, Erlebnisqualität und anderes mit ein, fällt die Bilanz eindeutig zugunsten des Ansatzes des Integrierten Handlungskonzeptes aus. (Anlage 12)

Der Blick auf die vorliegenden KFZ-Belastungszahlen war hilfreich für die Einschätzung der Größenordnung der KFZ-Verkehre. Unabhängig davon ist die Sperrung der Hochstraße schon rein aus städtebaulichen Gründen zu befürworten.

Ausblick

Dem Integrierten Handlungskonzept liegt der Denkansatz zugrunde, dass alle Planungsüberlegungen „unter Berücksichtigung der Vernetzung und gegenseitiger Beeinflussung verkehrlicher, städtebaulicher, wirtschaftlicher und gestalterischer Aspekte diskutiert und bewertet“ werden müssen.

In der Tat sind die Probleme und Herausforderungen, mit denen Städte/Innenstädte konfrontiert werden, komplex und mehrdimensional. Innenstadt ist mehr als Einkaufen (Anlage) und moderne, zukunftsfähige „Urbanität“ bedeutet unterschiedliche, zum Teil auch konkurrierende Kernfunktionen in ein Konzept zu bringen. (Anlage 13).

Zur Erhaltung und Vitalisierung der Wipperfürther Innenstadt sind neue stadtplanerische und auch handelsspezifische Strategien gefragt. Nach wie vor steht der Einkauf in Kombination mit Erledigungen an erster Stelle der Besuchermotive. „Urbaner Lebensstil“ bedeutet entspanntes Einkaufen, Flanieren, Bewegung, Kultur, Teilhabe am sozialen Leben – kurzum: nicht nur Einkaufs, sondern Aufenthalts- und Erlebnisqualität sowie Atmosphäre. Diese Ansprüche können weder artifizielle Einkaufszentren noch das Internet bieten.

Wipperfürth als „Stadt der kurzen Wege“, bietet nahezu idealtypische Bedingungen, diese Qualitätsansprüche mit dem integrierten Handlungskonzept einzulösen. Der mit diesem Konzept verknüpfte Planungsansatz einer wirksamen und flächenhaften Verkehrsberuhigung ist Grundvoraussetzung die oben genannten Ansprüche einzulösen.

Köln, den 14. August 2015

Dipl.-Ing. Franz Linder