

MASTERPLAN MOBILITÄT NEUMÜNSTER

Verkehrskonzept Innenstadt 2014

Teil Kfz-Verkehr

Umsetzung von Variante 1

Stand: 31.10.2014



Stadt
Neumünster

Fachdienst
Stadtplanung und Stadtentwicklung

1 Bisheriger Planungsverlauf

Die Ratsversammlung hat in ihrer Sitzung vom 19. März 2013 den Beschluss zum Verkehrskonzept Innenstadt, Teil Kfz-Verkehr, gefasst. Das Ziel einer Verkehrsberuhigung des Großfleckens sollte entweder als „weiche“ Verkehrsberuhigung (Variante 1) oder als „konsequente“ Verkehrsberuhigung (Variante 2) erreicht werden. Des Weiteren wurde beschlossen, dass die „konsequente“ Verkehrsberuhigung in Form eines Durchfahrtsverbotes am Großfleck im Rahmen eines Verkehrsversuches getestet werden soll. Anschließend sollte die Entscheidung über die umzusetzende Variante durch einen Bürgerentscheid getroffen werden. Der Verkehrsversuch war auf eine Dauer von sechs Monaten angelegt und startete am 15. Juli 2013. Auf Grund der Baustellensituation und der vom Einzelhandel beklagten Umsatzrückgänge hat die Ratsversammlung mit Beschluss vom 05. November 2013 den Verkehrsversuch mit sofortiger Wirkung abgebrochen.

Die Entscheidung über die umzusetzende Variante wurde durch einen Bürgerentscheid am 25. Mai 2014 getroffen. Durch die mehrheitliche Ablehnung eines Durchfahrtsverbotes am Großfleck (Variante 2) ist folglich die „weiche“ Verkehrsberuhigung (Variante 1) zu realisieren.

Nachfolgend eine Übersicht über die wesentlichen Daten im bisherigen Planungsverlauf:

15.09.2011	Beschluss der Ziele eines zu erstellenden Verkehrskonzeptes Innenstadt (820/2008/DS)
27.09.2012	Vorlage des Entwurfes des Verkehrskonzeptes Innenstadt, Teil Kfz-Verkehr und Beschluss über Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung (1042/2008/DS)
30.10.2012	Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Sitzung des Stadtteilbeirates Stadtmitte
19.03.2013	Vorlage und Beschluss des Verkehrskonzeptes Innenstadt, Teil Kfz-Verkehr (1125/2008/DS)
15.07. bis 05.11.2013	Durchführung des Verkehrsversuches Großfleck
25.05.2014	Bürgerentscheid Großfleck
27.11.2014	Vorlage des Konzeptes zur Umsetzung der Variante 1 im Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

2 Konzept zur Umsetzung der Variante 1 („weiche“ Verkehrsberuhigung)

Im Verkehrskonzept Innenstadt, Teil Kfz-Verkehr, sind bislang unter Variante 1 als Maßnahmen die Herstellung von 1 bis 2 Fußgänger-Lichtsignalanlagen auf dem Großfleck sowie eine Zuflussbegrenzung über die vorhandenen Lichtsignalanlagen am Rathaus und Gänsemarkt („Pfortnerampeln“) dargestellt. In der Erläuterung wird aber auch auf die nachteiligen Wirkungen einer Zuflussbegrenzung hingewiesen. Auf Grund der zu erwartenden negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Knoten Rathaus und Gänsemarkt und auf die Zufahrt in den Hauptgeschäftsbereich für den motorisierten Verkehr werden diese Maßnahmen nicht umgesetzt.

Die bessere Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Fußgänger auf dem Großfleck sollte bislang durch eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens erreicht werden. Dagegen liegt der Schwerpunkt der nun entwickelten Maßnahmen in der Durchsetzung eines niedrigen Geschwindigkeitsniveaus. Niedrige Fahrgeschwindigkeiten können auch bei hohem Verkehrsaufkommen zu einem verträglichen Miteinander führen.

Nachfolgend werden die auf dem Großflecken, im Nebennetz und am Stadtring zu ergreifenden Maßnahmen erläutert.

Großflecken

Die angestrebte „weiche“ Verkehrsberuhigung, d.h. eine höhere Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Durchfahrbarkeit des Großfleckens, soll im Wesentlichen durch das Erreichen von verträglichen Fahrgeschwindigkeiten realisiert werden. Diese sollen auf Grund der sehr hohen Fußgängerfrequenz überwiegend im Bereich bis maximal 20 km/h liegen.

Eine spürbare Reduzierung des Aufkommens an Durchgangsverkehr ist durch die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen nicht zu erwarten. Das heißt in der Folge, dass auch zukünftig von einem Verkehrsaufkommen von ca. 12.000 Kfz/24 Std. auszugehen ist. Umso entscheidender wird für eine Verkehrsberuhigung sein, ein niedriges Geschwindigkeitsniveau dauerhaft zu erreichen, um so ein weitgehend verträgliches und konfliktfreies Neben- und Miteinander von Kfz-Verkehr und Fußgänger zu erreichen. Auch lassen sich die Lärmemissionen durch geringe Fahrgeschwindigkeiten wahrnehmbar reduzieren, was sich wiederum positiv auf die Aufenthaltsqualität auswirkt.

Folgende Maßnahmen werden dazu umgesetzt:

- Beibehaltung des seit dem Verkehrsversuch ausgewiesenen „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs“ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h am Großflecken
Der Großflecken ist zum einen geprägt durch ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, zum anderen durch ein hohes Aufkommen an Fußgängern. Beide Verkehrsarten verfügen über ausreichend breite Verkehrsflächen, auf denen sie sich unabhängig voneinander bewegen können. Konflikte entstehen allerdings zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern, wenn Fußgänger die Fahrbahn queren wollen. Durch niedrige Fahrgeschwindigkeiten kann die gegenseitige Rücksichtnahme erhöht werden. Reaktions- und Bremswege des Kfz-Verkehrs sind kürzer, der Fußgänger kann bei geringeren Fahrgeschwindigkeiten besser wahrgenommen und auf den Querungsbedarf besser reagiert werden. Durch die Ausweisung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs“ wird der Großflecken für den Kfz-Fahrer erkennbar vom umliegenden Straßennetz mit in der Regel Tempo 50 abgegrenzt. Dadurch wird verdeutlicht, dass der Kfz-Fahrer hier in erhöhtem Maße Rücksicht auf die übrigen Verkehrsteilnehmer, insbesondere nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer, nehmen soll. Um die Erkennbarkeit der Beschilderung der Geschwindigkeitsregelung an den beiden Zufahrten auf den Großflecken zu verbessern, werden die Schildergröße und Schilderstandorte optimiert.



Abbildung 1:

Zeichen 241.1-51

„Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h

- Durchsetzung der geltenden Geschwindigkeitsregelung
Um eine möglichst hohe Akzeptanz der Geschwindigkeitsregelung zu erreichen, werden temporär Geschwindigkeitsmesstafeln an geeigneten Stellen montiert, um dem Kfz-Fahrer auf seine tatsächliche Fahrgeschwindigkeit hinzuweisen. Durch eine Wechselanzeige auf dem Display kann zudem die geltende Höchstgeschwindigkeit von 20km/h angezeigt werden sowie eine emotionale Ansprache in Form eines lachenden oder traurigen „Smilies“ (bei Einhalten bzw. Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit) erfolgen. Durch die Geschwindigkeitsmesstafeln erfolgt zudem eine Speicherung der Fahrgeschwindigkeit aller Fahrzeuge, so dass die Akzeptanz der Tempo 20-Zone regelmäßig überprüft werden kann. Sollte die Auswertung der Daten ein zu hohes Geschwindigkeitsniveau ergeben, sollen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Um die Akzeptanz für die Kontrollen bei der Bevölkerung zu erhöhen, soll auf diese mittels Pressemitteilung hingewiesen werden.



Abbildung 2:
Beispiele für die Anzeigemöglichkeiten einer Geschwindigkeitsmesstafel

- Bauliche Herstellung von Fahrbahnaufpflasterungen in vier Bereichen (südlich Einmündung Am Klostergraben, Postpassage, Einmündung Holstenstraße, Marktpassage)
Durch den geradlinigen Verlauf der Fahrbahn des Großflecks zwischen den beiden Kreiseln sowie der Bordabgrenzung zu den Seitenbereichen ist eine eindeutige Führung des Kfz-Verkehrs vorgegeben. Im Straßenraum ist der vorhandene hohe Querungsbedarf der Fußgänger, der sich auf die ganze Länge des Großflecks erstreckt, nicht ablesbar. Dies führt zu teilweisen unverträglichen Fahrgeschwindigkeiten und geringer Rücksichtnahme des Kfz-Verkehrs auf den Querungsbedarf der Fußgänger. Durch die Herstellung von Fahrbahnaufpflasterungen, hervorgehoben durch einen Materialwechsel, wird die Fahrbahn auf kurzen Abschnitten optisch „aufgelöst“. Hier soll eine barrierefreie Querung der Fahrbahn auf einer gehfreundlichen Oberfläche ohne Höhenunterschiede ermöglicht werden. Gleichzeitig ist aber für Sehbehinderte auf eine Kennzeichnung der Fahrbahn zu achten.
Mit insgesamt vier Fahrbahnaufpflasterungen soll dem auf ganzer Länge des Großflecks vorhandenem Querungsbedarf entsprochen werden. Bei der räumlichen Anordnung der Aufpflasterungen wurden die örtlichen Gegebenheiten und vorhandenen Laufachsen berücksichtigt. Folgende Standorte wurden festgelegt:
 - i.H. Karstadt zwischen Einmündung Am Klostergraben/Teichuferweg und Haltestelle Teichbrücke (Richtung Bahnhof)
 - i.H. Postpassage südlich der Zufahrt Karstadt-Parkplatz
 - i.H. Einmündung Holstenstraße
 - i.H. Marktpassage (Durchgang zum City-Parkhaus und Parkplatz Am Rathaus) nördlich der Haltestelle Rathaus (Richtung stadtauswärts)

Die Fahrbahnaufpflasterungen werden im Fahrbahnverlauf mit flachen Anrampungen hergestellt. Dies ist insbesondere aus Rücksichtnahme auf die zahlreichen Linienbusse erforderlich, damit der Fahrkomfort für die Busfahrgäste nicht spürbar leidet.



Abbildung 3:
vereinfachte Animation einer Fahrbahnaufpflasterung im Bereich der Einmündungen Holstenstraße (links) und Am Klostergraben (rechts)

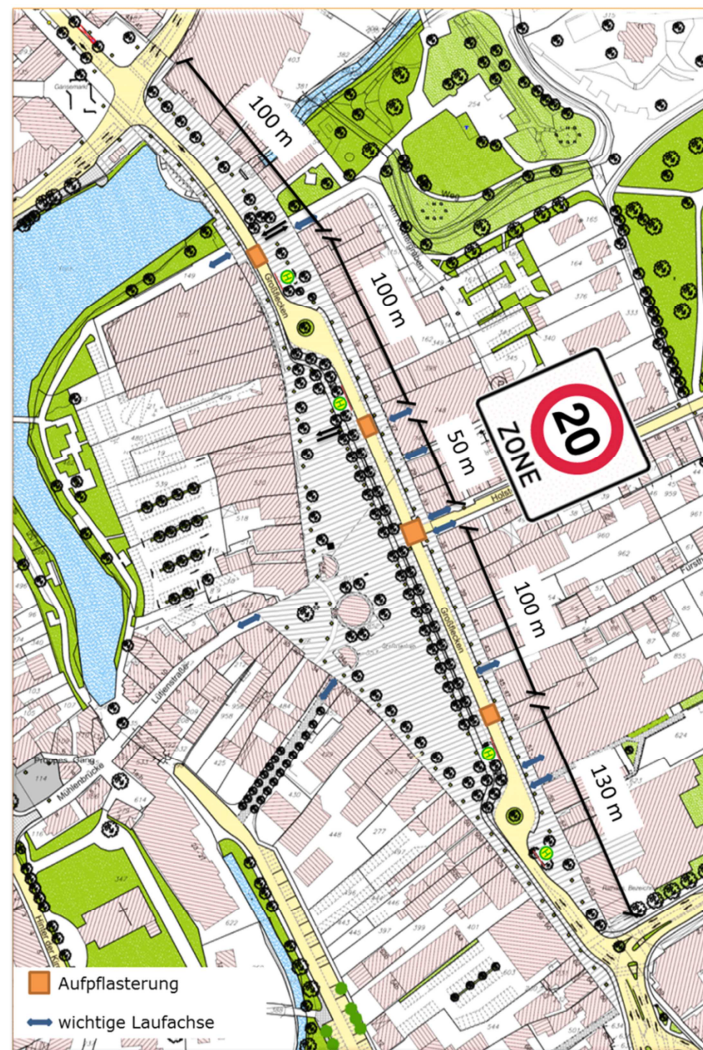


Abbildung 4: Maßnahmen am Großflecken

Nebennetz

In Folge von der o.g. Maßnahmen am Großflecken entstehende Verkehrsverlagerungen sind zwar zur Verkehrsberuhigung des Großfleckens durchaus beabsichtigt, aber nicht vorrangiges Ziel der Verkehrsplanung. Dabei sind allerdings zusätzliche Verkehrsbelastungen im Nebennetz mit seinen häufig sensiblen Nutzungen weitgehend zu vermeiden. Gefährdet sind hier vor allem die parallel verlaufenden Verkehrsachsen Schützenstraße sowie die Park- und Marienstraße.

Im Gegensatz zum Verkehrsversuch mit einem Durchfahrtsverbot am Großflecken wird bei der „weichen“ Verkehrsberuhigung die Durchfahrt weiterhin möglich sein. Es wird daher mit keinen wesentlichen Verkehrsverlagerungen gerechnet. Eine spürbare Mehrbelastung im Nebennetz ist daher nicht zu erwarten.

Folgende Maßnahmen werden umgesetzt:

- Die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung des Großfleckens auf das Nebennetz werden beobachtet und bewertet. Dazu wird das Verkehrsaufkommen in der Schützenstraße sowie Park- und Marienstraße regelmäßig ausgewertet.
- Sollten anhaltende Mehrbelastungen im Nebennetz festgestellt werden, sind geeignete Gegenmaßnahmen, wie z.B. die Anordnung von Einbahnstraßen, zu prüfen.

Stadtring

Auf Basis der Analyse der aktuellen Verkehrsströme und der Prognose des Verkehrsaufkommens 2025 fand 2013 eine umfassende Überarbeitung der Signalprogramme der Ringknoten statt. Die Leistungsfähigkeit des Stadtringes mit Verkehrsqualitätsstufe D oder besser ist nachgewiesen.

Damit sind die Signalprogramme der Ringknoten auf das vorhandene und prognostizierte Verkehrsaufkommen ausgerichtet. Aktuell bekannte verkehrswirksame Entwicklungen sind dabei berücksichtigt worden (Einkaufszentrum im Sager-Viertel, Verkehrsverlagerung durch Verkehrsberuhigung Großflecken).

An zwei Knoten kann allerdings auch durch eine angepasste Signalschaltung die gewünschte Verkehrsqualität für bestimmte Fahrbeziehungen in den Spitzenstunden nicht gewährleistet werden. Hier kann nur durch einen Knotenausbau die Leistungsfähigkeit wesentlich verbessert werden.

Am Knoten Ilsahl/Christianstraße ist die Rechtsabbiegespur im Ilsahl in den Spitzenstunden regelmäßig überstaut. Die Leistungsfähigkeit kann durch eine zweite Rechtsabbiegespur erhöht werden. Die Umsetzbarkeit der geplanten Knotenerweiterung ist auf Grund der erforderlichen Flächeninspruchnahme noch zu prüfen.

Der Knoten Holsatenring/Wittorfer Straße ist bedingt durch die derzeitige 3-Phasen-Schaltung (die beiden Fahrtrichtungen des Stadtringes werden getrennt geschaltet) nur eingeschränkt in die Koordinierung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) am Stadtring eingebunden. Des Weiteren entstehen in der Knotenzufahrt aus Richtung Wittorf in den Spitzenstunden häufig Rückstaus. Durch die Herstellung von Linksabbiegespuren am Holsatenring kann die Signalschaltung auf zwei Phasen umgestellt werden, wodurch sich zusätzliche Grünzeiten für die Haupt- und Nebenrichtung ergeben. Allerdings muss vor dem Hintergrund, dass im Mittelstreifen Baumstandorte aufgegeben werden müssten, noch eine Abwägung zwischen dem verkehrlichen Nutzen der Knotenerweiterung und dessen Auswirkungen auf die Grünstruktur erfolgen.

Bei beiden Knotenpunkten wird alternativ zu den benannten Abbiegespuren ein Umbau zu einem Kreisverkehr in die Prüfung einbezogen.

Folgende Maßnahmen werden umgesetzt:

- Die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung des Großfleckens sowie des Einkaufszentrums im Sager-Viertel auf den Stadtring werden beobachtet und bewertet. Dazu wird das Verkehrsaufkommen auf dem Stadtring regelmäßig ausgewertet.
- Bei regelmäßig auftretenden Leistungsfähigkeitsengpässen wird geprüft, ob Anpassungen der Signalprogramme zu einem verbesserten Verkehrsablauf führen können.
- Die Umsetzbarkeit der geplanten Umbauten der Knoten Ilsahl/Christianstraße und Holsatenring/Wittorfer Straße wird geprüft.

„ParkLeitRoute“

Ende des Jahres 2013 wurde das bestehende statistische Parkleitsystem neu strukturiert und für den Parksuchverkehr vereinfacht. Wesentlicher Bestandteil war die Reduzierung von drei auf zwei Parkzonen unter Berücksichtigung des bestehenden Straßennetzes sowie eine Umbenennung der Parkzonen in „Zentrum Süd“ und „Zentrum Nord“. Dadurch konnte insbesondere für den auswärtigen, ortsunkundigen Besucher die Orientierung wesentlich erleichtert werden. Die bisherigen Parkzonenbezeichnungen hatten konkrete, punktuelle Ziele benannt („Kleinflecken“, „Großflecken“ und „Kuhberg“) und dadurch eine gewisse Ortskenntnis vorausgesetzt.

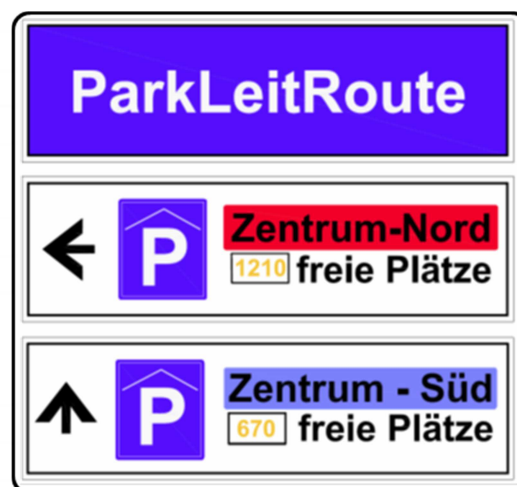
In der zweiten Ausbaustufe soll die „ParkLeitRoute“ mit dynamischen Anzeigen der Anzahl der freien Parkplätze ausgestattet werden. Vorgesehen ist folgende Parkieranlagen an das Parkleitsystem anzuschließen, da bei diesen bereits die Voraussetzungen zur Erfassung ein- und ausfahrender Fahrzeuge vorhanden sind:

- City-Parkhaus
- Tiefgarage Parkcenter
- Parkdeck Christianstraße
- Karstadt-Parkplatz
- Parkhaus Am Bahnhof
- Parkhaus Holsten-Galerie

Damit würden knapp 2.300 der rund 3.400 zentrumsrelevanten öffentlich zugänglichen Parkplätze an das dynamische Parkleitsystem angeschlossen sein. Darüber hinaus wird geprüft, ob sich weitere Parkplätze, die bislang über keine Erfassungstechnik verfügen, zur Einbindung in das dynamische Parkleitsystem eignen. Die verbleibenden Parkplätze werden wie im Bestand statisch ausgewiesen.

Folgende Maßnahmen werden umgesetzt:

- Ausbau der „ParkLeitRoute“ zum dynamischen Parkleitsystem



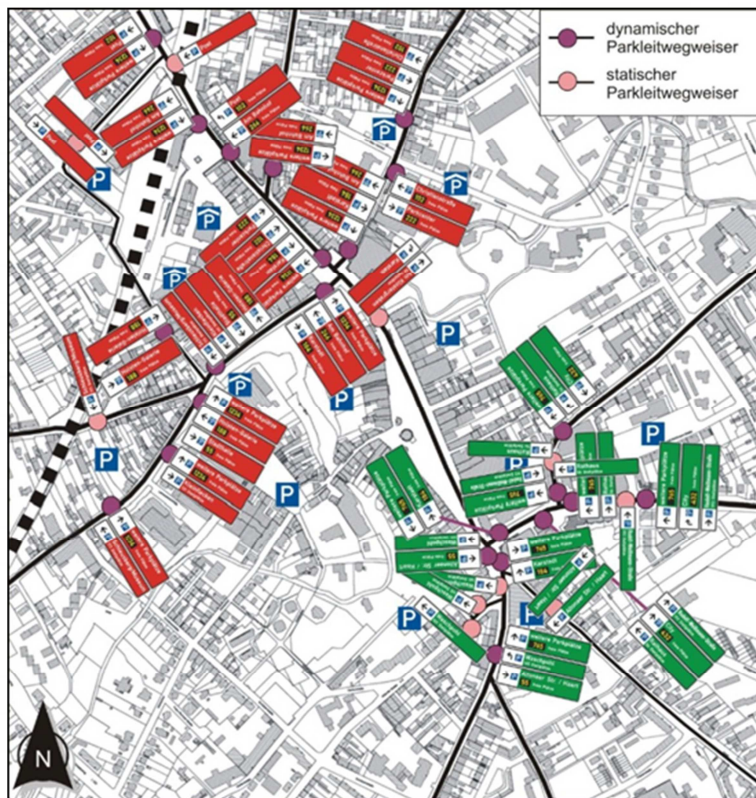
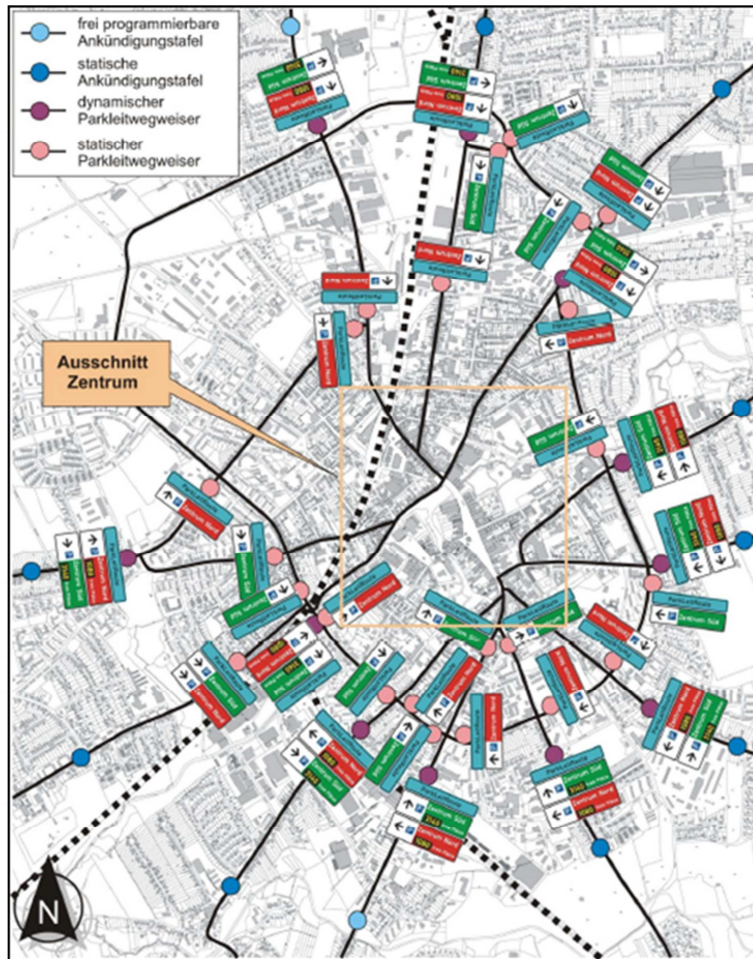


Abbildung 6:
Schematische Darstellung der „ParkLeitRoute“