

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/030/2020

Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt- Ergebnis der Verkehrszählungen Stand September 2020

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	20.10.2020	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	20.10.2020	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66

I. Antrag

1. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen vom September 2020 werden zur Kenntnis genommen.
2. Die im Rahmen des Verkehrskonzeptes zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs getroffenen Maßnahmen werden aufrechterhalten. Sollte es zu maßgeblichen Verkehrsschlechterungen kommen, wird die Verwaltung im Gremium eigenständig berichten.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Basierend auf den Beschlüssen 613/190/2018/2 und 613/250/2019 wurde am 19.08.2019 in der Neuen Straße zunächst für ein Jahr auf Probe im Rahmen eines Stufenkonzeptes eine sogenannte unechte Einbahnstraße eingerichtet. Die Verwaltung wurde beauftragt, in regelmäßigen Abständen den Probetrieb zu evaluieren und nach einem Jahr ausführlich Bericht zu erstatten. Die Ergebnisse sind nachfolgend sowie in Anlage 1 dargestellt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Ergebnisse der Verkehrszählungen

In regelmäßigen Abständen wurde die Entwicklung des Verkehrs mit Hilfe von Verkehrserhebungen an den Standorten Palmstraße/Spardorfer Straße, Maximiliansplatz und Henkestraße/Werner-von-Siemens-Straße erfasst und analysiert. Um einen Vorher-Nachher-Vergleich ziehen zu können, wurde vor der Umsetzung der Maßnahme die Verkehrsbelastung an den oben genannten Stellen Ende Juli 2019 erhoben. Weitere Verkehrserhebungen folgten nach Umsetzung der Maßnahme im September 2019, im November 2019, im Februar 2020, im Juni 2020 und im September 2020. Die ausführliche Darstellung der Ergebnisse der Verkehrserhebungen im September 2020 kann der Anlage 1 entnommen werden. Folgende Ergebnisse ergeben sich aus dem Vorher-Nachher-Vergleich zwischen Juli 2019 und September 2020:

- Der Kfz-Verkehr in der Straßenachse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westliche Hindenburgstraße hat um 60% (rund 8.000 Kfz/24h) im September 2020 abgenommen. In Fahrtrichtung Westen (Durchfahrverbot durch unechte Einbahnstraße) hat der Verkehr um 90% abgenommen (rund 5.250 Kfz/24h)

- In der Spardorfer Straße (Bereich westlich Palmstraße) ist ein Rückgang im Querschnitt um 13% (rund 1.800 Kfz) festzustellen. Es ist allerdings ein minimaler Anstieg der Verkehrsbelastung in Richtung Westen von 3% zu verzeichnen. Der Schwerverkehrsanteil ist mit 1,4 % sehr gering.
- In der Henkestraße (Bereich westlich Werner-von-Siemens-Straße) hat eine Abnahme des motorisierten Verkehrs um 19% stattgefunden (rund 2.260 Kfz/24h).
- In der Werner-von-Siemens-Straße (Bereich südliche Henkestraße) ist der Verkehr ebenfalls leicht um 9% zurückgegangen (rund 1.000 Kfz/24h).

Neben der Entlastung der Achse Neue Straße zielt das Verkehrskonzept auch darauf ab, die Henkestraße vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Im Oktober 2019 wurde daher vom Stadtrat einstimmig beschlossen, die Henkestraße in ihrer Klassifizierung und Verkehrsfunktion für den motorisierten Individualverkehr abzustufen und die Funktion der Staatsstraße (St 2240) stattdessen auf die Werner-von-Siemens-Straße zu verlagern. Die Umstufung ist seit dem 01.01.2020 wirksam.

Der im Verkehrsmodell prognostizierte Rückgang der Verkehrsstärke in der Neuen Straße sowie die Entwicklung in den vom Konzept weiterhin betroffenen Straßen konnte anhand der erhobenen Verkehrsdaten und einem entsprechenden Abgleich mit den modellierten Verkehrsbelastungen im Vorher-Nachher-Vergleich bestätigt werden. In der Spardorfer Straße wurde die prognostizierte Mehrbelastung von rund 1.000 Kfz/24h nicht bestätigt. Die aktuellen Daten von September 2020 verzeichnen sogar einen Rückgang der Verkehrsbelastung in der Spardorfer Straße.

Die Erhebungen vom Februar 2020, d.h. vor den Auswirkungen durch Corona, bestätigen die prognostizierten Ergebnisse und damit die Wirksamkeit des Verkehrskonzeptes ohne negative Auswirkungen für die Verkehrsachse Spardorfer Straße. Auch die seitdem durchgeführten Verkehrserhebungen zeigen, dass sich das Verkehrskonzept im Sinne der Reduzierung der Durchgangsverkehre bewährt hat. Daraus resultieren vor allem Verbesserungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes. Für den Busverkehr reduzieren sich die Reisezeiten aufgrund einer erhöhten Durchlässigkeit in den betroffenen Achsen. Ähnliches gilt für die Befahrbarkeit für den Radverkehr, womit eine Attraktivitätssteigerung für Radfahrer einhergeht. Für Fußgänger verbessern sich vor allem die Querungsmöglichkeiten über die betroffenen Achsen. Allerdings haben sich die Verkehrsbelastungen durch Corona erheblich verändert und sind daher nur bedingt signifikant.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Weiteres Vorgehen

Mit dem Ziel, einen breiten Erfahrungsaustausch über den Verlauf des Probebetriebes zu ermöglichen, wird die Verwaltung den Institutionen und Interessensverbände, die an der Ausarbeitung des Verkehrskonzeptes beteiligt waren, Abstimmungsgespräche anbieten (Rettungsdienste, Universitätsklinikum, IHK etc.).

Die im Rahmen des Verkehrskonzeptes zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs getroffenen Maßnahmen werden für ein weiteres Jahr aufrechterhalten. Auch die Evaluation in Form von Verkehrserhebungen in den betroffenen Straßenachsen (s. o.) wird in regelmäßigen Abständen fortgeführt. Hierbei wird auch die Wirkung der Klinik-/City-Linie, die nach gegenwärtigem Stand im ersten Quartal 2021 in Betrieb gehen soll, analysiert.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ 12.000	bei IPNr.: 547.870
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
 sind vorhanden auf IvP-Nr. 547.870
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
 sind nicht vorhanden

Anlagen: Anlage 1: Verkehrsbelastungen im Vorher-Nachher-Vergleich

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang