

Stadt Lennestadt

Der Stadtdirektor
Stadtwerke
AZ:

Vorlage

mit x Anlagen

☒

öffentlich

☐

nichtöffentlich

Datum

Drucksachen Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

3041996

117/96

Beratungsfolge

Termin

TOP Ein

Für

Geg

Ent

Bemerkungen

A 4

08.05.96

Betreff:

Verkehrskonzept Altenhundem

hier: Kenntnisnahme des Verkehrsgutachtens

Beschlußvorschlag:

Der Ausschuß für Stadtwerke und Tiefbau nimmt den Verkehrsentwicklungsplan Ortsmitte Altenhundem vom März 1996 zur Kenntnis und beschließt dazu eine Bürgerversammlung.

Sachdarstellung:

1. Anlaß

Die Verkehrsentwicklung im Ortskern Altenhundem hat ein Ausmaß angenommen, das Forderungen nach Verbesserungen und Entkrampfungen im Zusammenwirken mit der Parkraumbewirtschaftung erforderlich macht. Der Bau- und Planungsausschuß hat in seiner Sitzung am 02.02.1994 den Stadtdirektor beauftragt, ein Angebot eines Verkehrsplaners zu diesem Thema einzuholen. Auf Empfehlung des WSBA Siegen erhielt durch Beschluß des Bau- und Planungsausschusses vom 02.03.1994 das Ingenieurbüro Scholz, Wolff, Frank GmbH, Düsseldorf, den Auftrag für ein Verkehrsgutachten. Der Rat hat diesen Beschluß am 16. März 1994 bestätigt. Das Ingenieurbüro wurde mit Ingenieurvertrag vom 20.04.1994 entsprechend beauftragt.

Das Ingenieurbüro hat ein erstes Gutachtenergebnis im Bau- und Planungsausschuß am 08.06.1994 vorgetragen. Der Ausschuß hat daraufhin beschlossen, das Untersuchungsgebiet bis zur Rübergerbrücke zu erweitern.

Das Ingenieurbüro hat in der Bau- und Planungsausschußsitzung am 07.09.1994 den Zwischenbericht des Gutachtens vorgetragen. Gemäß Beschlußlage hat dann die Verwaltung mit Datum vom 30.12.1994 die Vorlage A 4/VI 55 verfaßt und sie dem Ausschuß für Stadtwerke und Tiefbau in seiner Sitzung am 18.01.1995 zur Beratung vorgelegt. Der Ausschuß hat seinerzeit die Einrichtung

...

eines interfraktionellen Arbeitskreises beschlossen und die Verwaltung beauftragt, Verhandlungen mit den in der Hauptsache betroffenen Eigentümern zu führen.

Mit Datum vom 17.04.1995 hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen einen Antrag zur Ergänzung des Verkehrsgutachtens eingebracht, der sich auf die Regelungen zum ruhenden Verkehr bezog. Der Ausschuß hat den Antrag in seiner Sitzung am 16.05.1995 beraten und das Arbeitspapier den Fraktionen zugeleitet.

Der Arbeitskreis Verkehr hat am 16.03.1995 und am 27.02.1996 getagt. Ein interfraktioneller Unterausschuß ohne Behördenbeteiligung hat ergänzend am 06.12.1995 die Problematik erörtert.

2. Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung an den Verkehrsgutachter lautet, für den Ortskernbereich von Altenhündem durch verkehrslenkende und bauliche Maßnahmen den Verkehrsablauf so zu verändern, daß die Verknüpfung des Ortskern an das überregionale Straßennetz leistungsfähig dargestellt,

- die Ziel- und Quellverkehre so geordnet werden, daß die Stadtkernfunktion Wohnen und Arbeiten und Einkaufen mit dem Binnenverkehr verträglich gehalten werden kann,
- der vorhandene Parkraum durch zielgerichtete Bewirtschaftung optimiert genutzt wird.

Die Aufgabenstellung umfaßt folgende Arbeitsschritte:

- Durchführung einer Zustandsanalyse für den Ortskern Altenhündem
- Entwicklung von alternativen Erschließungs- und Anbindungskonzepten für den Ortskern Altenhündem
- Beurteilung der untersuchten Planfälle und Wahl eines Ausbauvorschlags
- Erarbeitung einer Planungsstudie für den Ausbauvorschlag und Kostenschätzung
- Erarbeitung von Sofortmaßnahmen, die sich in ein Gesamtkonzept einordnen lassen
- Parkraumanalyse

3. Grundlagen

Grundlage der Untersuchung bildet eine Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation und des Straßennetzes sowie des vorhandenen Parkraums. Das Untersuchungsgebiet umfaßt den Ortskern von Altenhündem, und zwar den südöstlichen Quadranten, der Hauptverkehrsstraßen B 236 und B 517 einschließlich des Knotenpunktes Anbindung Jammertal - Rübergerbrücke im Süden.

Basis für die Beurteilung der Ist-Situation ist die Knotenstromzählung vom 09.06.1994 einschließlich Erfassung der parkenden Fahrzeuge im Zeitbereich von 15.00 - 19.00 Uhr. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung sind als Streckenbelastungsplan in Anlage 2 dargestellt.

Der Bestand der angebotenen Stellplätze von insgesamt 1.181 Stellplätzen war zum Zähltag in der Spitzenstunde mit 72 % ausgelastet. Darstellung siehe Anlage 6.

4. Mängel

Mängel sind Abweichungen der vorliegenden Zustände von angestrebten Zielen. Ziel war es, in Althenhundem im Rahmen der Stadtsanierung einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit durchgängig niveaugleichen Flächen für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

Unter Zugrundelegung dieser Ziele lassen sich folgende Mängel feststellen:

- Starke Überschreitung des für Übergangsformen des Mischprinzips annehmbaren Grenzwerts von 200 bis 400 Kraftfahrzeugen pro Stunde im Zuge der westlichen Helmut-Kumpf-Straße - Am Rathaus - Gartenstraße
- Unverträgliche Hohe Querschnittsbelastung (rund 900 Kraftfahrzeuge pro Stunde) in dem geschäftlich intensiv genutzten westlichen Abschnitt der Helmut-Kumpf-Straße
- Rückstauerscheinungen an den Knoten Helmut-Kumpf-Straße - Am Rathaus - Zufahrt Tiefgarage sowie Gartenstraße - Am Rathaus aufgrund der starken Eckverkehre
- Überschreitung des für einen verkehrsberuhigten Bereich zulässigen Grenzwerts von 150 Kraftfahrzeugen pro Stunde im mittleren Abschnitt der Helmut-Kumpf-Straße (im Rathausbereich)
- Anbindung des Gewerbegebiets Wigey über das innerörtliche Erschließungsnetz
- Anschluß des Bereiches vor der Post in Zufahrtenqualität an die Hundemstraße ohne Einbindung in die Phasenabläufe der dortigen Lichtsignalanlage

Parkraum ist im Bereich von Althenhundem voll ausreichend vorhanden, was durch eine Auslastung von ca. 71 % in der Spitzenstunde belegt ist.

5. Lösung

Wie die Mängelanalyse zeigt, liegt der Problemschwerpunkt in der Tatsache, daß nur zwei Anbindungen des Binnenstraßennetzes an die tangierenden Hauptverkehrsstraßen - Knoten Post und Knoten Lidl - vorhanden sind. Eine grundsätzliche Lösung dieses Problems lediglich durch verkehrstechnische Verbesserungen an den beiden Anschlußpunkten ist nicht möglich. Die Variante 1 (Anlage 8 Gestaltungsvorschlag, Anlage 9 Streckenbelastung, Anlage 15 Belastungsveränderung) zeigt eine direkte Verkehrsanbindung des Kernbereichs über das Wigey mit einer nördlichen Unterfahrung der B 236 und Anschluß an den Knoten B 236/B 517 über den Schneiders Hof. Dabei wird im Zuge der bestehenden Fußgängerpassage zwischen Ortskern und Wigey eine direkte Verbindung hergestellt. Diese ist wegen der topographischen Zwänge jedoch nur PKW-tauglich möglich. Die Variante hat folgende Vorteile:

- Maximale Entlastung in den kritischen Streckenabschnitten des Erschließungsnetzes
- Entschärfung des Knoten Helmut-Kumpf-Straße/Post durch direkte Anbindung des Postbereichs an den Knoten B 236/B 517 im Bereich Schneiders Hof
- Direkte Anbindung des LKW-Verkehrs aus dem Gewerbegebiet Wigey in das übergeordnete Straßennetz
- Verzicht auf den weiteren Betrieb und die Unterhaltung des Trogas
- Entlastung der östlichen Helmut-Kumpf-Straße und des Knotenpunkts Lidl um den gesamten Wigeyverkehr und Teilen des Parkhausverkehrs

- Entlastung des Binnenstraßennetzes, wie in Anlage 15 dargestellt

6. Sofortmaßnahmen

Als Bestandteil der Endlösung Variante 1 sind in sechs Varianten Zwischenlösungen untersucht worden. Die Variante 5 zeigt Zwischenlösungen, die die angestrebten Ziele der Variante 1 wirkungsvoll sukzessive aufbauen und sich insgesamt einfügen (Bild 2 Zwischenlösung Verkehrslösungskonzept Variante 5, Anlage 23 Streckenbelastung Variante 5, Anlage 31 Veränderungen der Verkehrsbelastung Variante 5).

Die Variante 5 hat folgende Detailvorschläge:

- a) Uneingeschränkte Zufahrt aus der Hundemstraße und dem Vorplatz Post in die westliche Helmut-Kumpf-Straße
- b) Einbahnstraßenregelung westliche Helmut-Kumpf-Straße Richtung Osten
- c) Einbahnstraßenregelung Am Rathaus Richtung Norden
- d) Vorfahrtsbeziehung Einmündung Gartenstraße - Wigey im Zuge der Gartenstraße
- e) Änderung der Vorfahrtsregelung Helmut-Kumpf-Straße/Gartenstraße als abknickende Vorfahrt mit nachrangigem Anschluß An der Schmiede
- f) Verbesserung der Leistungsfähigkeit am Knoten Lidl

Unabhängig von den Veränderungen am Netz sollte im Zuge der Hundemstraße im Bereich der Zufahrt zum Aldi-Markt und zum Busbahnhof jeweils eine Linksabbiegetasche im vorhandenen Straßenraum abmarkiert werden.

7. Parken

Der Gutachter stellt fest, daß in Altenhundem ausreichend Parkplätze angeboten werden. Ferner ist der Gutachter der Auffassung, daß wegen vorwiegend ortskundiger Verkehrsteilnehmer ein Parkleitsystem nicht erforderlich ist.

Entsprechend dem Arbeitspapier der Fraktion Bündnis 90/"Die Grünen" vom 22.04.1995, welches im Arbeitskreis diskutiert worden ist, macht ein grundsätzliches Dreizonenmodell Sinn. Eine Zonenbildung soll mittels unterschiedlichen Parkgebühren dem Verkehrsteilnehmer (Zielverkehr) entsprechend seinem wahren Bedarf gezielt auf die einzelnen Parkplatztypen führen.

Demnach sind folgende Zonen vorgeschlagen:

- a) Zone 1 = Peripherieparken - Parkplätze Wigey und Sauerlandhalle kostenlos
- b) Zone 2 = Mittelbereich - Tiefgarage und Parkhaus Gartenstraße,
1. Stunde kostenlos, 2. - 4. Stunde: 1,00 DM, jeder weitere Stunde 2,00 DM
- c) Zone 3 = Kernzone - alle übrigen Parkstände, besonders Straßenraumparken mit Parkscheinautomat bei 1,00 DM je halbe Stunde

...

- d) Anwohnerparken in den Höfen von 19.00 bis 7.00 Uhr
- e) Gewährleistung von Kundenparken auf dem Park-and-ride-Parkplatz

Der Arbeitskreis hat einer solchen Parkraumregelung zugestimmt und empfiehlt, die Regelung für die Zone 2 im Zuge der Hundemstraße möglichst weit Richtung Rübergerbrücke auszudehnen.

Die Maßnahmen unterliegen in erster Linie der verkehrsrechtlichen Anordnung.

8. Detailfragen

Ergebnis der Arbeitskreise:

Die Diskussionen über das Verkehrskonzept erbrachten folgende Ergebnisse und Detailfragen:

- a) Die Teilnehmer des Arbeitskreises sprechen sich langfristig für die Variante 1 als Gesamtlösung aus.
- b) Die Variante 5 wird einhellig als Zwischenlösung favorisiert.
- c) In den Höfen muß während der Geschäftszeiten das allgemeine Parken zulässig sein. Anwohnerparken kann von 19.00 bis 7.00 Uhr eingerichtet werden.
- d) Gleiche Regelung wie in den Höfen sollte auch für den Heinrich-Cordes-Platz getroffen werden.
- e) Im Zuge der Hundemstraße sind für die Zufahrten Aldi und den Busbahnhof Linksabbiegeflächen im Straßenraum abzumarkieren.
- f) Die Parkzonenbildung macht Sinn, wobei die Gebührenstaffelung flexibel gehandhabt werden sollte.
- g) In der westlichen Helmut-Kumpf-Straße sollte der Straßenraum durch Beseitigen einiger Bäume für die Nutzung optimiert werden.
- h) Die Ummarkierung und damit Änderung der Vorfahrt am Knoten Helmut-Kumpf-Straße - Am der Schmiede - Gartenstraße sollte unverzüglich erfolgen.
- i) Die Leistungsverbesserung am Knoten Lidl muß erreicht werden. Dies setzt jedoch positive Grunderwerbsverhandlungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern voraus.
- j) Für den Verkehr im Zuge der Hauptsammelstraße westliche Helmut-Kumpf-Straße - Am Rathaus - Gartenstraße - östliche Helmut-Kumpf-Straße fehlt im Bereich des Polizeigebäudes ein entsprechender Straßenraum für den Fußgänger
- l) Die Einbahnstraßenregelung westliche Helmut-Kumpf-Straße - Am Rathaus setzt Verbesserungen am Knoten Lidl und die Lösung des Fußgängerverkehrs im Bereich der Polizei voraus.

9. Direktanschluß Parkhaus

Ein Direktanschluß des Parkhausdecks an die B 236 ist in Zusammenarbeit von Gutachter und Verwaltung untersucht worden. Aus technischen und wirtschaftlichen Überlegungen ist eine solche Lösung nicht darstellbar.

Im übrigen verweise ich auf die Ablehnung des Bundesstraßenbaulastträgers nach einem Direktanschluß von der B 236 in das Gewerbegebiet Wigey wegen der daraus resultierenden Dichte der Verpflechtungsvorgänge auf der B 236. Eine Lösung dieser Problematik kann also nur nach Planvariante 1 - der Endlösung - erfolgen.