

Memorandum zum Projekt Marktstraßen

1. Vorbemerkung

Seit August 2002 mit der Vorlage des 1. Gutachtens des Ing.-Büros Oeding wird im Rat der Stadt das Thema Innenstadt und Verkehr diskutiert. Das Thema wurde in verschiedenen Gremien - u.a. in den Fraktionen, im Kommunalen Gesprächskreis (sog. Leifert-Kreis), im Bau- und Planungsausschuss und im gemeinsam tagenden Wirtschafts- und Verkehrs-/Bau- und Planungsausschuss – behandelt. Auch nachdem das 2. Gutachten Oeding und zusätzlich eine beachtenswerte Diplomarbeit der Studentin Chr. Gade-Müller vorlagen, wurde eine gründliche Auseinandersetzung mit der Thematik vermieden.

Am 18. Januar d.J. fand dann die erste Sitzung der vom Bürgermeister einberufenen interfraktionellen Arbeitsgruppe „Verkehrsberuhigung Marktstraßen“ statt. Eine ergebnisoffene, diskursive, problemorientierte Erörterung fand nicht statt. Von Beginn an wurde die komplexe Thematik auf die Planfälle des Gutachtens Oeding, d.h. auf Verkehrsmaßnahmen beschränkt.

Mit diesem Memorandum möchte ich auf die Bedeutung der Thematik und die Tragweite und Bandbreite von Eingriffen in den öffentlichen Raum im Zentrum unserer Stadt aufmerksam machen. Die folgenden Kurzfassungen wesentlicher Grundlagen erheben nicht den Anspruch, die Problematik vollständig zu erfassen. Sie zeigen jedoch die Komplexität und die Wechselwirkungen innerstädtischer Verkehrsverhältnisse mit anderen Gegebenheiten auf.

2. Quellen und Grundlagen (Kurzfassungen)

2.1 Oeding - Gutachten 2004:

Planfälle in Kurzbeschreibung:

- *Planfall 1:* Fahrrichtung an Rath.- Kreuzung vorgegeben
G.-Str. nur LG-Str.
V.-Str. nur G.-Str.
LG-Str. nur V.-Str.
Bewertung: Reduzierung insgesamt ca. 33 %
- *Planfall 2 A u.B* betrifft nur Turmstr.
A= nur Rechtsabbieger
B= Sperren außer ÖPNV u. Anl.
Bewertung: als ergänzende Maßnahme gedacht ; entlastet Marktstr. geringfügig,
- *Planfall 3 A:* in Schuhstr. kann nur von rechts eingebogen werden
Bewertung: geringe Entlastung Schuhstr. Jedoch zusätzliche Belastung Rath.-Kreuzung
- *Planfall 3 B:* Schuhstr. Einbahn Richtung Süden
Bewertung: nützliche ergänzende Maßnahme, weil Behinderungen durch Busse und Lieferverkehr werden ausgeschlossen, jedoch nur geringfügige Entlastung der Marktstr.
- *Planfall 4:* Gudesstr. Einbahn Richtung Ost bis Schuhstr.
Bewertung: Entlastung Marktstr. Ca. 35%; Mehrbelastung Schuhstr.
- *Planfall 5:* Gudesstr. Fußgängerstr. Wie PF 4
Bewertung: Abnahme der Belastungen V.-Str. ca. 21 %, LG-Str. ca. 16%, G.-Str. im befahrbaren Abschn. Ca. 13.%
- *Planfall 6 A u. B:* Einbahn G.-Str. wie PF 4, V.-Str. bis Turmstr. Richt. Süd, LG-Str. bis H.G.-Str. Richtung Nord,
(Variante B: G.-Str. wie A , V.-u.LG-Str. Einbahn beide Richtung Nord)
Bewertung: erhebliche Reduzierung MIV im Marktstr.-Bereich

Ca. 27-76% jedoch Beschleunigung des Verkehrs in V.- u. LG-Str. bei Variante B. ÖPNV kann nicht entgegen Einbahnrichtung geführt werden.

- *Planfall 7:* Marktstr. im Bereich H.G.-, Schuh-,Turmstr Fußgängerzone



Bewertung: machbare Lösung, die den Innenst.-Ring erheblich aber vertretbar mehr belastet

- *Planfall 8:* wie PF 7 zusätzlich Schuhstr. Einbahn Richtung Süd
- *Planfall 9:* wie PF 7 jedoch verkehrsberuhigte Zone
Bewertung: Radfahrer u. ÖPNV kann beide Richtungen befahren, ansonsten wie PF 7



Zusammenfassung und Empfehlung Oeding: Stufenplan mit Zielsetzungen

- Ziel 1 Aufrechterhaltung des MIV mit Beschränkungen gem. Planfall 1
- Ziel 2 Einbahnstraßenregelung gem. PF 6 A und B
- Ziel 3 Fußgängerzone gem. PF 7 mit PF 8 oder als Zwischenstufe PF 9 verkehrsberuhigte Zone

Alle Stufenlösungen führen zu erheblichen Reduzierungen des MIV im Marktstraßenbereich und im favorisierten Ziel 3 zur völligen Herausnahme aus dem zentralen Bereich.

2.2 Diplomarbeit Studentin Gade-Müller Universität Lüneburg

Diese Arbeit hat weiter gefasste Zielsetzung als das Oeding-Gutachten. Die Verfasserin stellt Wirkungsgefüge und Konfliktbereiche von Innenstadtverkehr und Zentrumsattraktivität dar. Zu letzterem gehören:

- innerstädtische Nutzung wie Wohnen, Handel, Gastronomie, Kultur/ Begegnungs- und Kommunikationsstätte, Dienstleistungen
- verkehrliche Erreichbarkeit MIV, ÖPNV und NMIV (= Nichtmotorisierter Verkehr = Fußgänger, Radfahrer)
- räumliche Gegebenheiten wie Straßen, Plätze, Architektur, Landschaft, ökologische Bedingungen

Probleme die der MIV verursacht sind:

- Flächenverbrauch für Fahrbahn und ruhenden Verkehr
- Versiegelung der Flächen
- Emissionen (Abgase und Lärm)
- Unfallgefahren

Gade-Müller weist daraufhin, dass Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) notwendig ist, um Akzeptanz zu erreichen.

Sie beschreibt ihre Datenerfassungsmethoden und kritisiert die Planfälle des Oeding-Gutachtens. Bemerkenswert ist übrigens die Aussage auf Seite 70 unten:

„Die Vorschläge (=Planfälle 7 u. 8 des Oeding- Gutachtens) scheiden zur Reduzierung des Durchgangverkehrs aus, da eine vollständige Ausweisung der 3 Marktstraßen als Fußgängerzone, nach Aussage des Stadtplaners der Stadt Uelzen, von den Geschäftsleuten nicht erwünscht wird.“

Ergebnisse ihrer eigenen Erhebungen:

Auslastung der Parkplätze	innerhalb Bedienring	außerhalb d. BR
werktags	70 %	76 %
samstags	82 %	58 %
nur Parkplätze Marktstraßen insgesamt ca. 80 %		

Diese Auslastungsgrade wurden auch in der u.a. BAST-Studie für Städte vergleichbarer Größe festgestellt. Max. Auslastung der Innenstadtparkplätze in Pulheim 80%, in Erkrath 67%, Mettmann 57%, Hückelhoven 65%, Lahr 79%, Werl 83%, Warburg 89%, Naumburg 74%.

Vorschlag 1:

G.-Str. Einbahn bis Schuhstr. Richtung Ost, LG-Str. an Rathauskreuzung
 Richtungsfahrgebot Süd V.-Str., Ringstr. Bekommt ein Rechtabbiegegebot in die V.-Str.,
 LZA fällt weg, Rechts vor Links- Regel, Wegfall von 7 Parkplätzen an G.-Str.

Vorschlag 2:

Fußgängerbereich V.-Str. zwischen Rathaus und Einmündung „An der
 St.Marienkirche“ .

Dieser Vorschlag wird von der Verf. favorisiert, weil der Verkehr erheblich entlastet und Attraktivität der City erhöht werde.

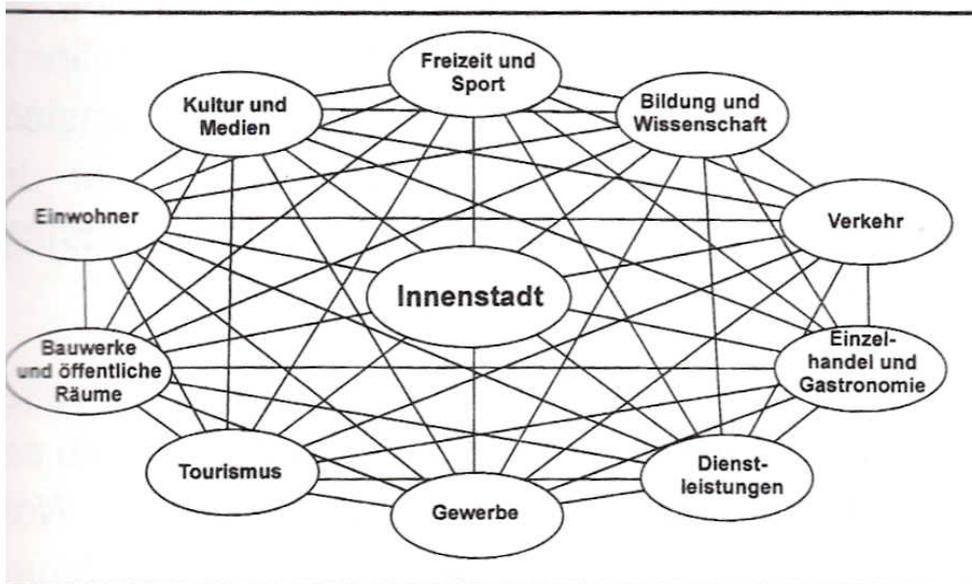
2.3 BASt-Studie „Innenstadtverkehr und Einzelhandel“

(BASt =Bundesanstalt für Straßenwesen)

Zusammenfassung (Zitat):

„Auf allen Untersuchungsstufen zeigten sich Zusammenhänge zwischen der Einzelhandelsstruktur und dem Umsatz und den realisierten verkehrspolitischen Konzepten. Es konnte nachgewiesen werden, dass die Attraktivität des Standortes Innenstadt einen höheren Einfluss auf den Einzelhandel hat als seine verkehrliche Erreichbarkeit, vor allem im MIV. Damit spielen auch andere Einflussfaktoren eine Rolle für den Erfolg des Einzelhandels in der Innenstadt“

Auch diese Studie wie die Diplomarbeit von Gade-Müller behandelt die Materie in einem umfassenden Kontext, wie die folgende Abbildung der Studie zeigt.



Sie macht interessante und wesentliche Aussagen zu den Bestimmungsgrößen für die Attraktivität einer Innenstadt.

Bezogen auf den Einzelhandel sind dies:

- Einkaufsatmosphäre (= gestalterische Qualität öffentlicher Räume und der Gebäude)
- Belästigungsarmut durch den Kfz-Verkehr
- Erreichbarkeit des Zentrums; dazu zählen u.a. Parkräume für den MIV, aber auch die Erreichbarkeit mit ÖPNV und Fahrrad

Bei der Erreichbarkeit unterscheidet die Studie zwischen objektiver und subjektiver Erreichbarkeit.

Die Diskrepanzen zwischen der Wichtigkeit, die MIV-Teilnehmer den einzelnen Erreichbarkeitskriterien beimessen, und der Beurteilung der tatsächlichen Bedingungen zeigt die folgende Abbildung am Beispiel Lüneburgs

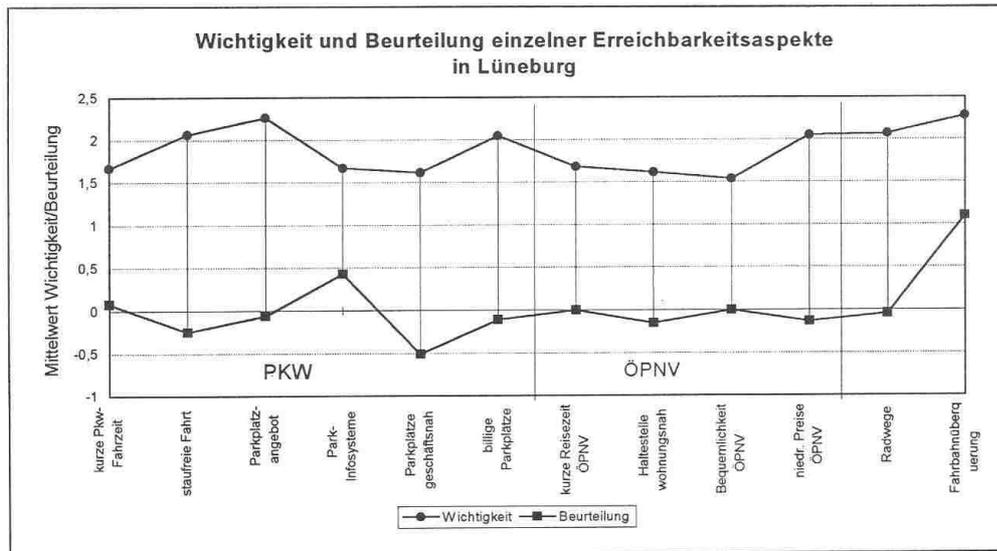


Bild 47: Differenz zwischen der Wichtigkeit von Erreichbarkeitskriterien und deren Beurteilung im realen Verkehrssystem am Beispiel von Lüneburg [11]

Die Studie gibt abschließend hilfreiche Anregungen für die Planung und Realisation von Innenstadt- und Verkehrsentwicklungen zu mehr Attraktivität. Die Beteiligung insbesondere der besonders Betroffenen (Einzelhandel, Immobilienbesitzer, Nutzer der City, Kunden) wird dabei für unabdingbar gehalten.

2.4 BAG-Untersuchung „Kundenverkehr“ 2000

(BAG = Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels)

Diese Studie untersucht überwiegend durch Befragungen der BAG-Mitglieder und der Kunden die Verkehrsmittelwahl und das Einkaufsverhalten in den Städten. Für Städte der Größenordnung Uelzens erreichen 64 % der Kunden die Innenstadt mit dem Kfz und 10% mit ÖPNV.

Einkaufen und Aufenthalt in den Städten wird von den Besuchern überwiegend positiv bewertet und mit Begriffen wie „Spaß haben“ und „Einkaufsvergnügen“ assoziiert.

BAG stellt wie BAST-Studie fest, dass MIV die Aufenthalts- und Einkaufsqualität in den Innenstädten beeinträchtigt und deshalb Menschen die Innenstädte meiden.

2.5 Broschüre FUSS e.V. (= Fachverband Fußverkehr Deutschland)

In dieser Broschüre werden einige für das Thema beachtenswerte Zusammenhänge aufgezeigt. U.a. :

- Flächenverbrauch der Verkehrsarten
Fußgänger 2m², Radfahrer 10m², Linienbusnutzer 15m², Autofahrer 120m²
- Betriebswirtschaftliche Kosten/Nutzen-Rechnung für die Städte müsste in eine Bevorzugung des NMIV (= nichtmotorisierter Individualverkehr) münden.
- Bewohner von Innenstädten ohne Autobesitz haben mehr Geld für den Konsum und stützen auch den ÖPNV

2.6 Least-Cost Planning - Eine Methode zur ökologischen und ökonomisch effizienten Verkehrsplanung (Forschungsverbund City mobil)

Mit dieser Methode können die tatsächlichen Kosten des städtischen Verkehrs erhoben und betriebswirtschaftlich abgebildet werden und dann in die Entscheidungen über Verkehrsmaßnahmen einbezogen werden. Für die Städte Schwerin und Freiburg ist diese Methode angewandt worden und hat bedenkenswerte Erkenntnisse erbracht. Insbesondere in Zeiten knapper Kassen sollten die Städte im Verkehrssektor sparsame und dennoch effektive Lösungen suchen.

Die Kernfrage: Kann eine Stadt ihren Bewohnern ein hohes Maß an Mobilität auf einem sozial, ökologisch und ökonomisch verträglichen Niveau bieten? wird für die beiden Modellstädte anhand von drei

Zukunftsbildern (Szenarien) mit den Titeln "Stadt im Trend", "Sparsame Stadt" und "Stadt in der Region" untersucht.

Für das Szenario der "Sparsamen Stadt" wurde ein grundsätzlicher Wandel im Umgang mit öffentlichen Mitteln angenommen. Wegen Finanzierungsschwierigkeiten und der hohen Folgekosten bestehender Angebote stehen Ausgaben für Verkehrsinvestitionen nicht mehr im bisherigen Umfang zur Verfügung.

Merkmale der „Sparsamen Stadt“:

- *Multioptionale Lebensstile nehmen zu.*

Immer weniger Menschen in der Sparsamen Stadt gehören autoorientierten Mobilitätsstilen an: viele Menschen wählen ihr Verkehrsmittel je nach Situation. In großen Städten bereits beobachtbar.

- *Mehr Platz für Radfahrer, Fußgänger und die öffentlichen Verkehrsmittel*

Die sparsame Stadt bringt nur noch wenig Geld für Straßenunterhalt und Straßenbau auf (schlechter Straßenzustand).

Alle innerstädtischen Parkraumflächen werden bewirtschaftet; der Parkdruck steigt erheblich an

- *Das ÖV-Angebot: weiter wie bisher*

Der ÖPNV wird nicht weiter ausgebaut, aber ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen erfolgen durch Busspuren und signaltechnische Einrichtungen.

- *Vorrang für den Radverkehr: große Wirkung mit begrenzten Mitteln*

Der Radverkehr wird durch kostengünstige Maßnahmen, z. B. Abmarkierungen von Fahrstreifen auf Verkehrsstraßen, gefördert und beschleunigt.

- *Mehr Mittel für Fußgänger*

Die Verkehrswege von Fußgängern werden gut unterhalten und besser als bisher gegen Falschparker und Radfahrer gesichert (Verkehrsüberwachung, Verlegung von Gehwegparken und Radwegen auf die Fahrbahn, mehr Querungsstellen).

- *Die Kernstadt bemüht sich um steigende Attraktivität*

Märkte und Stadtteilzentren außerhalb der Innenstadt werden deutlich aufgewertet (Märkte- und Zentrenkonzept). Die Stadt engagiert sich für Freizeitangebote, die nichtmotorisiert genutzt werden können, sowie für den Städtetourismus.

Abschließend stellen die Verfasser fest, dass zukünftig die bisherige Bevorzugung des Kfz-Verkehrs, die unstreitig kostenintensivste Verkehrsart, zugunsten des NMIV wegen Mangel an finanziellen Ressourcen aber auch aus ökologischen Gründen aufgegeben werden wird.

2.7 Sonstige Fakten

- *Internetumfrage der AZ im Sommer 2004*

Welche Verkehrsführung in den Uelzener Marktstraßen halten Sie für sinnvoll?:

- 1 %: Die derzeitige Regelung sollte beibehalten werden
- 65%: Alle Marktstraßen sollten zu einer Fußgängerzone zusammengefasst werden
- 34 %: Eine Einbahnstraßen-Regelung wäre sinnvoll

- *Leserbriefe in der AZ*

Die Meinungen der Leser korrespondieren in der Verteilung mit o.a. Internetumfrage, d.h. weit überwiegend wird verkehrsberuhigte Zone oder Fußgängerzone gewünscht.

3. Zielsetzungen

Der jetzige Zustand der Innenstadt wird von vielen Bürgern als nicht zufriedenstellend angesehen. Es fehlt an Attraktivität des Zentrums. Diesen Missstand gilt es zu beheben. Oberstes Ziel aller unserer Bestrebungen sollte deshalb sein, die Stadt Uelzen insgesamt und besonders das Zentrum anziehender zu gestalten, d.h. Bedingungen zu schaffen, die Menschen veranlasst, in die Innenstadt zu kommen, einzukaufen und dort auch zu verweilen.

Zielbereiche:

- Städtebauliche/architektonische Verbesserungen
- Einkaufsgelegenheiten und -qualitäten verbessern
- Wohnqualität erhöhen
- Ästhetische Gestaltung des öffentlichen Raums (Möblierung, Bepflanzung, Schaffung von Ruheräumen, Sehenswertes ins richtige Licht rücken)
- Veranstaltungen/Events und Märkte im Zentrum veranstalten
- Erreichbarkeit des Zentrums ohne viel Zeitaufwand und Umstände gewährleisten
- MIV, als die Umwelt belastend und die Aufenthaltsqualität der Menschen beeinträchtigend, so weit wie möglich reduzieren.

Der letzte Teilbereich zielt auf die Verkehrsverhältnisse ab. Sowohl in der o.a. BAST-Studie als auch in der Untersuchung der Bundesarbeitsgemeinschaft des Einzelhandels wird übereinstimmend erkannt, dass die Verbraucher die Attraktivität der Zentren, d.h. Geschäftsangebot, Ambiente, Atmosphäre höher bewerten als die Erreichbarkeit.

Unbestritten ist auch, dass der Kfz-Verkehr in Innenstädten als belästigend und störend empfunden wird. Die interfraktionelle Arbeitsgruppe sollte m. E. diesen Zusammenhang und die Wirkungen der Verkehrsmaßnahmen auf die anderen Bereiche und damit auf das Ziel einer attraktiven Innenstadt bei den hoffentlich ergebnisoffenen Beratungen einbeziehen.

4. Wesentliche Argumentationsfelder

4.1 Erreichbarkeit des Zentrums

MIV, gewerblicher Verkehr, Radfahrer, Busse , Fußläufigkeit

(Push- und Pullmaßnahmen)

4.2 Parkplätze

Auslastung, Bewirtschaftungsgrad, Auswirkung bei Wegfall

4.3 Öffentlicher Nahverkehr

Auslastung, Linienführung, Haltestellenanzahl und -ort

4.4 Radfahrer und Fußgänger

Trennung der Verkehrsarten, Anteile am Verkehrsraum

4.5 Nutzung des öffentlichen Raums, (Kosten-Nutzen Aspekt)

- Welcher Anteil für Fahrbahnen und Parkplätze, Fußgänger und Radfahrer
- Einrichtung von Ruhe- und Verweilzonen
- Open-air-Warenangebot für die anliegenden Geschäfte erweitern
- Sitzbereiche der Straßencafés und -bistros kann großzügiger gestaltet werden
- Platz für Märkte aller Art ggf. unter Aufrechterhaltung des minimalen beruhigten Verkehrs und ohne Beeinträchtigung der etablierten Geschäfte
- Veranstaltungen/Events aller Art – z.B. Open-air-Konzerte, Sporthappenings, Straßenkunst usw.

5. Ausblick

Dieses Memorandum ist mein Versuch, die Ratsmitglieder mit einigen Fakten und Zusammenhängen vertraut zu machen und aufzuzeigen, dass das Projekt „Verkehr in den Marktstraßen“ sehr komplex ist und sich auf den sensiblen, wertvollsten zugleich chancenträchtigen öffentlichen Raum unserer Stadt, nämlich den zentralen Marktstraßenbereich auswirkt.

Verkehrsregelnde Veränderungen nur mit dem Ziel, den MIV zu reduzieren, sind politisch vielleicht die einfachste Lösung. Chancen für eine weitergehende, zukunftssträchtige Entwicklung der City eröffnen sich damit nicht.

Eine politische Binsenweisheit lautet:: Man soll die Menschen mitnehmen auf dem Weg zu Veränderungen. Wen nehmen wir, der Rat der Stadt eigentlich mit, wenn wir wissen, dass eine deutliche Mehrheit der Bürger unserer Stadt, die übrigens auch die Kunden des Einzelhandels sind, für eine kraftfahrzeugfreie Innenstadt ist ?