

Datum: 04.03.2013

Informationsvorlage

Geschäftsbereich II
Fachbereich Bau und Umwelt

Beratungsfolge Ausschuss - Stadtrat	Termin	Tagesord- nungsart	TOP
Bürgermeisterberatung	04.03.2013	nicht öffentlich	
Stadtbau- und Umweltausschuss	18.03.2013	öffentlich	

Inhalt **Information zur Bahnhofstraße**

Grundlage: **Antrag der SPD-Fraktion, Reg.-Nr. 143/12, vom 14.12.2011**

**Beraten und
abgestimmt:** **Polizei, PSB GmbH, FB Sicherheit und Ordnung, FB Bau und Umwelt**

**Beschlüsse die
aufzuheben bzw.
zu ändern sind:** **-**

**Verantwortlich für
Durchführung:** **Fachbereich Bau und Umwelt
FG Stadtplanung**

Information:

Der Stadtbau- und Umweltausschuss der Stadt Plauen nimmt die abschließende-Stellungnahme der Stadtverwaltung zum Antrag der SPD-Fraktion mit der Reg.-Nr. 143/12 zur Kenntnis.

Sachverhalt/ Begründung:

Im Dezember 2011 wurde von der SPD-Fraktion der Antrag zur Neuordnung der Verkehrsorganisation und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Fußgängerbereich der Bahnhofstraße gestellt (Reg.-Nr. 143/12). Durch eine geänderte verkehrliche Nutzung sollten sich die Rahmenbedingungen für Gewerbetreibende und Besucher verbessern.

Zu Punkt 1 des Antrags: „Untersuchungen zu verkehrsplanerisch sinnvollen Querungen der Bahnhofstraße (z. B. Karlstraße/Jöbnitzer Straße, Gottschaldstraße/ Stresemannstraße)“

In Vorbereitung der Untersuchung zur Änderung der Verkehrsführung wurden in das vorhandene Verkehrsmodell der Stadt Plauen das neue Landratsamt mit seinen Mitarbeitern und Besuchern eingepflegt, der geplante Campus mit seinen Studenten in das Modell implementiert und die Verkehrsführung für das neue Landratsamt hinterlegt. Für die heutige Außenstelle des Landratsamtes in der Bahnhofstraße 48 wird von einer weiteren Büro- oder Verwaltungsnutzung ausgegangen. Das überarbeitete Modell bildet den so genannten Planungsnullfall ab. Das heißt, es sind alle bereits bekannten Änderungen, die in diesem Bereich einmal wirksam werden, unterstellt. Mit dem Verkehrsmodell können auf Basis des Planungsnullfalls die Auswirkungen der geänderten Verkehrsführungen berechnet werden.

Folgende Varianten der Querung wurden untersucht:

a. Aufhebung der Einbahnstraßenregelung Karlstraße/Jöbnitzer Straße

Ohne bauliche Maßnahmen ist es möglich, die heute bestehende Einbahnstraßenregelung Karlstraße/Jöbnitzer Straße aufzuheben. Es kommt zu Verkehrsverlagerungen von der August-Bebel-Straße auf die Karlstraße/Jöbnitzer Straße. Von der Verkehrsverlagerung sind 117 Einwohner betroffen. Durch den Zweirichtungsverkehr entfällt auf einer Seite das Parken, was 51 Stellplätze weniger ausmacht.

Wegen der genannten Nachteile und weil mit der August-Bebel-Straße eine leistungsfähige Straße in unmittelbarer Nähe zur Verfügung steht, wird die Öffnung der Einbahnstraßen von der Stadtverwaltung nicht befürwortet.

b. Querung der Bahnhofstraße von der Gottschaldstraße zur Forststraße und umgekehrt. Dabei Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Forststraße (*Variante F in Infovorlage vom 25.06.2012*)

Durch die neue Straßenverbindung kommt es zu Verkehrsverlagerungen von der Hammer-, Reißiger Straße, Kaiser-, August-Bebel-Straße auf die Forst-, Stresemann-, Bahnhof- und Gottschaldstraße. Die größte Verkehrszunahme wird im Bereich der Querung der Bahnhofstraße mit bis zu 7.900 Kfz/Werktag prognostiziert. Insgesamt wären 430 Anwohner betroffen.

Die Kreuzung Gottschaldstraße/Karlstraße ist mit einer Ampel auszustatten, um die gefahrlose Ausfahrt aus der Gottschaldstraße zu ermöglichen. Bereits heute ist die Ausfahrt problematisch. Weiterhin ist davon auszugehen, dass es zu Rückstau auf der Gottschaldstraße zwischen Straße der Deutschen Einheit und Karlstraße sowie auf der Straße der Deutschen Einheit zwischen Gottschaldstraße und Bahnhofstraße kommt. Die Ampelprogramme im genannten Bereich sind anzupassen. Die bestehende Grüne Welle auf der August-Bebel-Straße/Straße der Deutschen Einheit ist dann nicht mehr aufrechtzuerhalten. Die Errichtung einer weiteren Ampelanlage an der Querung der Bahnhofstraße muss vertiefend geprüft werden – gilt jedoch als wahrscheinlich.

In der Gottschald-, Stresemann- und Forststraße entfallen 41 Stellplätze.

Die Querung der Bahnhofstraße ist ordnungsgemäß als Straßenkreuzung auszubauen und für die zusätzliche Belastung des Fahrverkehrs zu ertüchtigen.

Die Verwaltung befürwortet dieses Variante nicht.

- c. Verkehrsführung von der Forststraße in die Stresemannstraße, Bahnhofstraße und Karlstraße in beiden Richtungen. Dabei Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Forststraße (*Variante I 02 in Infovorlage vom 25.06.2012*)

Es kommt zu Verkehrsverlagerungen, wie in **b** beschrieben. Die größte Verkehrszunahme wird im Bereich der Querung der Bahnhofstraße mit bis zu 7.000 Kfz/Werktag prognostiziert. Insgesamt wären 338 Anwohner betroffen. Für den Bereich von der Karlstraße/Gottschaldstraße, bis zur Straße der Deutschen Einheit/August-Bebel-Straße gelten die Aussagen zu den Ampeln, Rückstau und Grüner Welle wie in **b**. Die Errichtung weiterer Ampeln in der Bahnhofstraße auf der Höhe von Stresemann- und Jöbnitzer Straße ist vertiefend zu untersuchen.

Im Gegenzug zur Schaffung von maximal 51 neuen Stellflächen bei grundhafter Umgestaltung der Bahnhofstraße reduziert sich das Stellplatzangebot in der Karl-, Stresemann- und Forststraße um 32 Stellplätze.

Die Verwaltung befürwortet diese Variante nicht.

- d. Verkehrsführung wie c - jedoch nur in Richtung Karlstraße (*Variante I 04 in Infovorlage vom 25.06.2012*)

Es kommt zu Verkehrsverlagerungen, wie in **b** beschrieben. Die größte Verkehrszunahme wird im Bereich der Querung der Bahnhofstraße mit bis zu 2.500 Kfz/Werktag erwartet. Insgesamt wären 338 Anwohner betroffen. Für den Bereich von der Karlstraße/Gottschaldstraße, bis zur Straße der Deutschen Einheit/August-Bebel-Straße gelten die Aussagen zu den Ampeln, Rückstau und Grüner Welle wie in **b**. In der Bahnhofstraße können bei baulicher Umgestaltung bis zu 16 neue Stellplätze geschaffen werden, ohne dass an anderer Stelle welche entfallen.

Die Verwaltung befürwortet diese Variante nicht.

In der Plauener Bürgerschaft riefen die vorgestellten Varianten (Punkte b - d) ein vielfaches Echo hervor. Gegen eine Querung/Befahrung der Bahnhofstraße sprachen sich 202 Bürger in einer Unterschriftensammlung sowie drei Bürger in Schreiben aus. In zwei Schreiben setzten sich Gewerbetreibende für eine Querung/Befahrung ein. Unter den Teilnehmern einer telefonischen Umfrage der Freien Presse zur Querung/Befahrung der Bahnhofstraße waren 425 dagegen und 182 dafür. Bei der telefonischen Umfrage des Vogtland Anzeigers zur selben Frage waren 72 Teilnehmer dafür und 96 dagegen.

Aufgrund der Verkehrsbelegung und zur Gewährung der Sicherheit der Fußgänger, ist die Bahnhofstraße bei den Varianten (Punkte b - d) zwischen Stresemannstraße und Jöbnitzer Straße ordnungsgemäß mit Fahrbahn und Gehwegen auszustatten. Der Unterbau ist für die zusätzlichen Belastungen des Fahrverkehrs zu ertüchtigen. Die erforderlichen finanziellen Mittel dafür könnten bei den Hauptakteuren: der Stadt Plauen, der Plauener Straßenbahn GmbH und den Versorgungsunternehmen nur langfristig bereitgestellt werden. Deshalb und weil die Gesamtheit der genannten Nachteile die geringen Vorteile überwiegt, kann die Stadtverwaltung eine Änderung der Verkehrsführung zum Queren der Bahnhofstraße nicht befürworten.

Zu Punkt 2 des Antrags: „Aufhebung des Status Fußgängerzone in großen Teilen der Bahnhofstraße (mögliche Varianten: verkehrsberuhigter Bereich, Wiederherstellung als Verkehrsstraße) sowie Prüfung von sinnvollen Einmündungen weiterer Straßen in die Bahnhofstraße“

Um die Erreichbarkeit des Einzelhandels im mittleren Bereich (zwischen Jöbnitzer-/Karlstraße und Stresemann-/Gottschaldstraße) zu verbessern, prüfte die Verwaltung exemplarische Varianten der Befahrung zunächst als verkehrsberuhigter Bereich ohne bauliche Umgestaltung. Damit das Verkehrsaufkommen möglichst gering ist, kamen nur Varianten (e - h) zur Auswahl, die keine Querung bedeuten. Dabei ist es möglich, 14 Stellplätze in der Bahnhofstraße zu schaffen.

In der Detailprüfung offenbarten sich jedoch gravierende Probleme, die allein durch verkehrsrechtliche Anordnungen (Verkehrszeichen) ohne bauliche Änderungen nicht gelöst werden können.

Von der Verkehrsbehörde, Verkehrsplanung, Polizei und Plauener Straßenbahn wurden erhebliche Bedenken gegen die gleichzeitige Befahrung mit Kfz, Straßenbahn, Bus im Gleisbereich und das Parken neben den Gleisen sowie den Fußgänger- und Radverkehr vorgebracht. Bereits heute zeigt die Praxis, dass die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit, z. B. in den verkehrsberuhigten Bereichen der Altstadt, nicht eingehalten wird.

Zudem gibt es keine Möglichkeit, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie das Aufstellen von Pflanzkübeln etc. im Gleisbereich, zu ergreifen.

Besonders gefährdet sind Fußgänger, die sich zwischen den Reihen parkenden Kfz und der Straßenbahn sowie fahrenden Kfz bewegen.

Als kritisch werden auch systematische Störungen des Straßenbahnbetriebs bewertet, die durch den Autoverkehr im Gleisbereich, Falschparker und den Lieferverkehr mit mangelnden Aufstellflächen voraussehbar sind. Durch die Verknüpfung mit den anderen Linien schlagen sich Störungen bei den Linien auf der Bahnhofstraße auf den gesamten öffentlichen Stadtverkehr durch. Die entstehenden Verspätungen können dann nur durch den Einsatz von zusätzlichen Straßenbahnen und Bussen kompensiert werden.

An der Kreuzung von Stresemannstraße und Bahnhofstraße ist die Vorfahrt für die Straßenbahn aus fahrdynamischen Gründen erforderlich und wird durch den Stadtratsbeschluss von 1992 zum Vorrang der Straßenbahn gedeckt. Für eine klare Vorfahrtsregelung beim Übergang von einer Fußgängerzone in einen verkehrsberuhigten Bereich mit Vorrang der Straßenbahn konnte keine Lösung gefunden werden.

Nach Einschätzung der Stadtverwaltung können die Probleme der Sicherheit, Störungen des Straßenbahnbetriebes und der Vorfahrtregelung nicht als verkehrsberuhigter Bereich, sondern nur durch einen Umbau der Bahnhofstraße mit Schaffung von Gehwegen, Fahrbahnen und die Errichtung von Ampel(n) reduziert werden. Wie bereits zu Punkt 1 des Antrages ausgeführt, könnten dafür die finanziellen Mittel nur langfristig bereitgestellt werden.

Für einen beabsichtigten Probebetrieb ohne bauliche Investitionen hatte die Stadtverwaltung erwogen, ein verkehrsrechtliches Gutachten für die Vorfahrtregelung zu beauftragen. Da jedoch den ersten beiden Problemen - Sicherheit der Fußgänger und Beeinträchtigung des Straßenbahnbetriebs - nicht ohne Umbau der Bahnhofstraße begegnet werden kann, wird auf die Beauftragung des Verkehrsrechts-Gutachtens verzichtet.

Folgende Varianten der Befahrung der Bahnhofstraße wurden als verkehrsberuhigter Bereich untersucht:

- e. Verkehrsführung von der Jößnitzer Straße über die Bahnhofstraße zur Stresemannstraße in einer Richtung. Die Einbahnstraßenregelung der Forststraße wird beibehalten. (*Variante J 01 in Infovorlage vom 25.06.2012*)

Bei dieser Variante der Verkehrsführung wird eine Befahrung der Bahnhofstraße von ca. 500 Kfz/Tag angenommen. Von der relativ geringen Verkehrszunahme sind 211 Anwohner der Bahnhofstraße tangiert. Es können maximal 51 Parkplätze geschaffen werden, wenn das Parken auf beiden Seiten neben den Gleisen angeordnet wird.

- f. wie e – jedoch in beiden Richtungen. (*Variante J 01 in Infovorlage vom 25.06.2012*)

Bei Befahrung in beiden Richtungen verdoppelt sich die Verkehrsbelegung auf ca. 1000 Kfz/Werktag. Damit sich kein Durchgangsverkehr von der Stresemann- zur Jößnitzer Straße einstellt, müsste die Karlstraße baulich von der Bahnhofstraße abgetrennt werden. Die Karlstraße als Sackgasse und die Jößnitzer Straße wären dann in beiden Richtungen befahrbar. Von der geänderten Verkehrsführung werden 521 Anwohner tangiert.

Durch die beidseitige Befahrung der Jößnitzer Straße entfällt ein Großteil der Parkplätze. In Saldo würden dem Gebiet 26 Parkplätze entzogen. Für den Lebensmittelanbieter auf der Karlstraße verschlechtert sich die Erreichbarkeit.

- g. Verkehrsführung von der Gottschaldstraße über die Bahnhofstraße zur Karlstraße

Die Befahrung erfolgt im Gleisbereich der Straßenbahn von ca. 500 Kfz/Werktag. Davon werden 211 Anwohner der Bahnhofstraße tangiert. Damit sich kein Durchgangsverkehr von der Gottschald- zur Stresemannstraße einstellt, muss die Einfahrt von der Bahnhofstraße in die Stresemannstraße unterbunden werden. Die bereits eingangs in Punkt 2 genannten Probleme hinsichtlich der Sicherheit, Störungen des Straßenbahnbetriebs und der Vorfahrtregelung treffen auch bei dieser Variante der Verkehrsführung zu. Es können bis zu 14 Parkplätze neben den Gleisen angeordnet werden.

- h. Einfahrt von Gottschald- und Stresemannstraße in die Bahnhofstraße – Ausfahrt über die Jöbñitzer Straße (*Variante J 02 in Infovorlage vom 25.06.2012*)

Die Ausfahrt über die Karlstraße ist zu unterbinden, damit sich kein Schleichverkehr von der Stresemannstraße zur Karlstraße einstellt. Stattdessen erfolgt die Ausfahrt über die Jöbñitzer Straße, deren Fahrtrichtung gedreht wird. Davon werden 689 Einwohner tangiert. Es gelten die übrigen Aussagen von g.

In Wertung von Aufwand und Nutzen sowie Vor- und Nachteilen erfolgt von der Stadtverwaltung die klare Empfehlung, am heutigen Status der Bahnhofstraße als Fußgängerzone festzuhalten, bauliche Mängel zu beseitigen und Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität einzuleiten.

Hinweis: Die unter Punkt 1. und 2. genannten Variantenuntersuchungen werden den Stadträten auf elektronischem Weg zugeleitet.

Zu Punkt 3 des Antrags: „Untersuchung der Anbindung der Forststraße an die Jöbñitzer Straße“

Die Durchbindung der Forststraße zur Anbindung an die Jöbñitzer Straße ist theoretisch machbar (**s. Anlage 1**). Zum Bau einer Straße mit zwei Fahrbahnen und einem Gehweg sind folgende Eingriffe/Handlungen erforderlich:

- Grunderwerb von ca. 150 m²,
- Eingriff in den neu gestalteten Eingangsbereich, Schulgarten und Sportplatz der Grundschule Karl Marx,
- Fällung von 11 Bäumen,
- Beseitigung einer öffentlichen Toilette,
- Versetzung eines Kunstobjektes und von 3 Straßenlaternen,
- Einziehung von 5 Stellplätzen.

Eine Verlagerung des Verkehrs von der Kaiser-, Jöbñitzer- und August-Bebel-Straße vor den Haupteingang der Grundschule Karl Marx mit mehr als 400 Schülern wird von der Stadtverwaltung aus Gründen der Sicherheit für die Kinder der Karl-Marx-Schule und der Gestaltung abgelehnt.

Zu Punkt 4 des Antrags: „barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestelle ‚Capitol‘ in Vorbereitung der Einführung der Niederflurtechnik bei der Straßenbahn“

Die Errichtung einer barrierefreien Haltestelle am Capitol erfordert die Aufweitung des Gleismittenabstandes und führt deshalb zu Gleisumverlegungen nach unten und oben bis an die nächste Haltestelle Albertplatz. Entsprechende Tiefbauarbeiten und Verlegung der Versorgungsleitungen sind erforderlich. Diese Maßnahme kann nur im Rahmen eines grundhaften Ausbaus der Bahnhofstraße erfolgen.

Auch mit Einführung der Niederflurtechnik wird es weiterhin vereinzelte Haltestellen in Straßenlage geben, die nicht barrierefrei gebaut sind.

Zu Punkt 5 des Antrags: „Grundideen für ein Gestaltungskonzept zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität“

Diesem Anliegen wird durch die Anlage zur Informationsvorlage „Maßnahmenkonzeption Innenstandentwicklung“ beschriebene, mehrstufige Vorgehensweise entsprochen. Siehe hierzu im Detail Punkt 11 der Anlage (Arbeitsstand 25.02.2013).

Information zur Widmung (nicht Inhalt des Antrags der SPD-Fraktion)

Gemäß Feststellung der Landesdirektion Chemnitz ist die derzeitige Widmung der Bahnhofstraße nicht hinreichend genau beschrieben, da sie den genauen Bereich, für den sie gelten soll, nicht erkennen lässt. Die derzeit im Straßenbestandsverzeichnis eingetragene Widmungsbeschränkung „Fußgängerzone auf 0,546 km“ muss den Vorgaben des Gesetzgebers angepasst werden.

Bei Beibehaltung der Fußgängerzone von Postplatz bis August-Bebel-Straße ist folgende Korrektur im Straßenbestandsverzeichnis vorgesehen:

1. Ortsstraße ohne Widmungsbeschränkungen mit genauer Angabe von Anfangs- und Endpunkt (August-Bebel-Straße bis Rathenauplatz).
2. Ortsstraße mit Widmungsbeschränkungen mit genauer Angabe von Anfangs- und Endpunkt (von Postplatz bis August-Bebel-Straße).
Widmungsbeschränkungen sind: Beschränkungen auf Fußgängerverkehr, Straßenbahn, Stadtbus, Fahrradfahrer, Lieferverkehr zu den von der Verkehrsbehörde vorgegebenen Zeiten.

Eine Vorlage zur Korrektur des Straßenbestandsverzeichnisses (Teileinziehungsverfahren nach § 8 Sächsisches Straßengesetz) wird im 1. Halbjahr 2013 in den Stadtrat eingebracht.

Anlage

Ralf Oberdorfer

Eberwein