



# Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0418/2019		Datum: 22.11.2019	
<b>Baudezernent</b>			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61.1/VP	
<b>Betreff:</b>			
<b>Schenkendorfplatz: Städtebauliche Aufwertung; Variantenpräsentation</b>			
Gremienweg:			
18.12.2019	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

## Unterrichtung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität nimmt die Unterrichtung der Verwaltung zu den Umgestaltungsmöglichkeiten für den Schenkendorfplatz zur Kenntnis:

### Ausgangssituation und Handlungsbedarf

Schon seit mindestens 20 Jahren wünscht die Bürgerschaft der Südlichen Vorstadt eine Aufwertung des Schenkendorfplatzes, der neben dem besinnlich-ruhigen St.-Josef-Platz eines der beiden Zentren im Stadtteil „Süd“ bildet. Ein wichtiger Fortschritt war die vor rund 15 Jahren eingeführte Möglichkeit, die Fahrbahnen nunmehr oberirdisch queren zu können. Zuvor gab es Absperrgitter, um den Fußverkehr zur Nutzung der Personenunterführung zu zwingen.

Wirklich attraktiv ist der Platz aber weiterhin nicht: Die Hälfte der Fläche besteht aus Fahrbahnen und Pkw-Parkständen. Die Restflächen sind nur eingeschränkt für den Aufenthalt von Menschen nutzbar. Die Treppenabgänge der Unterführung brauchen viel Platz, zudem zonieren und verunstalten sie den Platz durch die Geländer. Andere Möblierungen, z.B. Schaltkästen, beeinträchtigen die Platzqualität ebenfalls funktional und gestalterisch. Durch die Zerstückelung und Technisierung des Platzes ist er städtebaulich kaum als solcher wahrnehmbar, sondern eher als Straßenkreuzung.

Daneben zeichnet sich der Istzustand durch weitere Mängel aus: Beispielsweise bezüglich der Barrierefreiheit, der Fahrradabstellung und der allgemein und kostenlos nutzbaren öffentlichen Sitzmöglichkeiten. Gastronomische Platzrandnutzungen in den Erdgeschosszonen samt sommerlichen Freisitzbereichen sind eine Stärke des Platzes, die es zu fördern gilt. Gemäß Verkehrsentwicklungsplan „Koblenz 2030“ sollen Verweilflächen und „vitale Stadtplätze“ in den Stadtteilen entwickelt werden. Der Schenkendorfplatz ist jeweils exemplarisch als geeigneter Kandidat aufgeführt (S. 127 und 132).

Die Hohenzollernstraße wird in der Spitzenstunde im Mittel (i.M.) von ca. 13,2 Kfz pro Minute befahren (ca. 7.900 Kfz pro repräsentativem Werktag), die westliche „Platzfläche“ i.M. von 2,5 Kfz pro Minute (Summe der Fahrten aus der Schenkendorfstraße West und der Fahrten in die Frankenstraße). Die Schenkendorfstraße Ost weist in der Spitzenstunde i.M. 2 Kfz pro Minute auf (werktags ca. 16 bis 17 Uhr). In den übrigen Tages- und Nachtstunden treten im Allgemeinen weniger Kfz auf. Das tägliche Fahrradaufkommen beträgt ca. 550 Fahrten / Tag im Kreuzungsbereich, das Fußverkehrsaufkommen an der Ampel ca. 1.500 Fußgängerinnen und Fußgänger / Tag. Etliche weitere queren frei vor bzw. hinter der Ampel, um die langen Ampelwartezeiten und/oder Umwege zu sparen, einige auch durch die noch vorhandene Unterführung.

## Lösungsansätze

Die Führung des Fußverkehrs in der Tiefebene ist nicht mehr zeitgemäß und mit vermeidbarem Ressourcenverbrauch verbunden (Fläche, Energie, Betriebs- und Instandhaltungskosten). Von daher wird die Unterführung samt Treppenbauwerken zurückgebaut.

Zur Vitalisierung des Platzes ist es wichtig, die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu mindern. Die Verwaltung hat verschiedene Varianten entwickelt, die dies in unterschiedlichem Umfang realisieren:

Allen Varianten ist gemeinsam, dass die Fahrbahn der Schenkendorfstraße West im Platzbereich für den Kfz-Verkehr sperren, um mehr und hochwertigeren Raum zum Fahrradfahren, Gehen und Verweilen zu schaffen. Die V-förmige Umfahrung der Sparkassenfiliale von der Schenkendorfstraße West in die Frankenstraße sowie jeweils deren Einbahnstraßenstatus für den Kfz-Verkehr bleiben erhalten. Die Kfz-Erreichbarkeit aller Grundstücke, selbstverständlich auch für Notfallfahrzeuge, ist sichergestellt.

Unterschiede zwischen den Varianten ergeben sich bezüglich der Platzflächengröße, der Fußverkehrsführung, der Vorrangregelung und der Nicht-/Integration der Hohenzollernstraße in die Platzfläche:

- Var. 2a  
Ausbildung einer Platzfläche in Mittellage, Beibehaltung der Ampel (ohne westliche Fußgängerfurt), Hohenzollernstraße und Schenkendorfstraße Ost unverändert.
- Var. 3b  
Wie 2a, doch zusätzlich Ausweitung der Platzfläche um das westliche Drittel Schenkendorfsplatzes; die dortige Kfz-Umfahrung wird gestalterisch und verkehrsberuhigt integriert.

Die nachfolgenden Varianten bedürfen wegen der Verkehrsbedeutung der Hohenzollernstraße, des ÖPNV und etwaiger Verlagerungen in die Mainzer Straße einer Untersuchung mit Verkehrskonzept und einer Abstimmung mit der staatlichen Polizei:

- Var. 4a  
Wie 3b, doch zusätzlich Ausweitung der Platzfläche um den Ost-Gehweg der Hohenzollernstraße und die ersten ca. 20 m der Schenkendorfstraße Ost (verkehrsberuhigte Überfahrt).
- Var. 5a  
Wie 4a, doch Integration der Hohenzollernstraße in die Platzfläche mit multifunktionalen Fahrbahnteilern (Mittelstreifen als Linksabbieger sowie Querungshilfe, vgl. Clemensstraße).
- Var. 5c  
Wie 5a, doch bedarfsgesteuerte Fußgänger-Ampeln nur noch an den Platzrändern (Angebot für Schutzbedürftige; sonstiger Fußverkehr quert frei, wartezeitarm und sicher per Mittelstreifen).

Alle Varianten können später bzw. bei Verfügbarkeit von Fördermitteln um einen „Verlängerungsbaustein“ in der Schenkendorfstraße Ost ergänzt werden: Ein niveaugleicher Ausbau dieser Straße zwischen dem St.-Josef-Platz sowie der Schenkendorf-Grundschule ist sinnvoll.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

Die bei allen Varianten gegebene Unterbrechung der Schenkendorfstraße für den Kfz-Verkehr in der Platzmitte führt zu Fahrtstreckenverlängerungen von i.M. ca. 250 m, und somit zu gewissen Mehrremissionen von CO<sub>2</sub>. Dies wird ausgeglichen durch die Kfz-verkehrsvermeidenden Wirkungen der

Platzflächenumgestaltung. Und zwar durch die Aufwertung für den Fuß- und Radverkehr sowie die Förderung der Nahversorgung und Freizeitaktivitäten im Wohnquartier.

**Anlagen:**

- Ausgangssituation
- Planskizzen Var. 2a, 3b, 4a, 5a, 5c
- Vision „Verbindung der Plätze“