



Stellungnahme zum Antrag Nr. AT/0012/2017

Vorlage: ST/0106/2017		Datum: 28.11.2017	
Baudezernent			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61.1/VP in Abstimmung mit 66 und BD	
Betreff:			
Antrag der SPD-Ratsfraktion: Schließung der Clemensstraße im Bereich des Zentralplatzes für den Individualverkehr			
Gremienweg:			
05.12.2017	Fachbereichsausschuss IV	<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

Stellungnahme:

Antragsgegenstand ist die verwaltungsseitige Prüfung, „wie zum nächstmöglichen Zeitpunkt die Schließung der Clemensstraße im Bereich des Zentralplatzes für den Individualverkehr wieder eingeführt werden kann.“

Unter der Annahme, dass nur der motorisierte Individualverkehr ausgeschlossen werden soll, nicht die Individualverkehre mit dem Fahrrad oder zu Fuß, nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

VERKEHRSTECHNISCHE MACHBARKEIT EINER SPERRUNG DER CLEMENSSTRASSE FÜR DEN ALLGEMEINEN KFZ-VERKEHR (AKTUALISIRTER WISSENSSTAND)

1. Die Sperrung der westlichen Clemensstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr in Höhe Zentralplatz wäre verkehrsplanerisch möglich, aber mit Verkehrszunahmen und Fahrzeitverlängerungen auf einigen Kfz-Relationen verbunden.

Das wurde 2012/13 sowie im 2. Halbjahr 2016 im Rahmen der mehrmonatigen Baustellensperrung der östlichen Clemensstraße und begleitende Verkehrserhebungen praktisch erprobt. Dort war die kritische Fahrtrichtung von Ost nach West gesperrt, was zu Ausweichfahrten und somit Mehrbelastungen einiger anderer Straßen führte (z.B. in der Relation Friedrich-Ebert-Ring – Viktoriastraße). Die verdrängten Fahrten haben sich auf verschiedene umliegende Straßen verteilt.

2. Teilweise wären die Bedingungen für den Kfz-Verkehr auf den Umfahungsstrecken ähnlich wie bei der Baustellensperrung östlichen Clemensstraße im 2. Halbjahr 2016, teils aber auch wesentlich besser.

Die Flüssigkeit auf der Umfahungsstrecke „Friedrich-Ebert-Ring“ wäre besser wie im 2. Halbjahr 2016 (Baustellensperrung östliche Clemensstraße), denn damals verlief dort auch ein Teil des Umleitungsverkehrs aus der parallel stattfindenden Kanalbaumaßnahme in der Mainzer Straße (Unterbindung der Durchfahrt von Nord nach Süd). Im Normalzustand - ohne die Baumaßnahme Mainzer Straße – entfällt diese Zusatzbelastung auf dem Friedrich-Ebert-Ring in Ost-West-Richtung.

Demgegenüber wäre z.B. die Flüssigkeit auf der Umfahungsstrecke Viktoriastraße für Fahrten vom Friedrich-Ebert-Ring zum Zentralplatz (Einmündung Luisenstraße) ähnlich wie im 2. Halbjahr 2016 zu erleben: Trotz Zunahmen akzeptabel, auch für den Linienbusverkehr.

KFZ-ERREICHBARKEIT DER INNENSTADT BEI EINER SPERRUNG DER CLEMENSSTRASSE FÜR DEN ALLGEMEINEN KFZ-VERKEHR

3. Die Anbindung von Rathaus und Schängel-Center aus und nach Süden und Osten wäre unverändert wie bisher gegeben.

Pkw-Fahrten zwischen Pfaffendorfer Brücke, Mainzer und Hohenzollernstraße einerseits und Rathaus / Schängel-Center andererseits würden von der Sperrung der westlichen Clemensstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr in Höhe Zentralplatz nicht beeinträchtigt (Verbesserung gegenüber der Baustellen-Sperrung in der Clemensstraße in 2016!).

4. Allerdings hätte die Sperrung der westlichen Clemensstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr in Höhe Zentralplatz auch Nachteile, und zwar bei der Anbindung von Rathaus und Schängel-Center aus und nach Westen und Norden.

Für Kfz, die über die Pfulgasse zufahren, ergäben sich Umwegfahrten von ca. 380 m pro Richtung vom / zum Rathaus sowie von / zu der Tiefgarage Schängel-Center. Daraus resultieren Mehremissionen (Lärm und Abgase in Görgen-, Viktoria-, Luisen- und Casinostraße sowie CO₂-Ausstoß). Während die westliche Clemensstraße unbewohnt ist, hat die Umfahungsstrecke Wohnnutzung.

SINN UND ZWECK EINER ETWAIGEN SPERRUNG DER CLEMENSSTRASSE FÜR DEN ALLGEMEINEN KFZ-VERKEHR

5. Die fußläufige Verknüpfung zwischen dem Platzbereich (bzw. Forum) einerseits und der Altstadt (bzw. Schängel-Center) ist inzwischen gut, d.h. die ursprüngliche Planungsabsicht schon durch alternative Maßnahmen erfüllt (attraktive und dichte Querungsstellen, Verkehrsberuhigung, Kfz-zuflussbegrenzende Regelungen auch bei zuführenden Straßen).

Das Konzept zur Sperrung der westlichen Clemensstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr in Höhe Zentralplatz im Städtebaulichen Rahmenplan entstand 2002. Damals gab es noch keine ebenerdigen Querungen an den beiden Kreuzungen (Casino- und Görgenstraße), sondern Personenunterführungen. Der Mittelstreifen auf der Clemensstraße war unüberwindlich mit einem Zaun abgesperrt, der nur eine Öffnung hatte. Dort befanden sich eine unbequeme und hässliche Fußgängerbrücke sowie eine Fußgängerampel mit relativ langen Wartezeiten.

In den letzten 15 Jahren konnte das Kfz-Aufkommen durch verschiedene Maßnahmen auf ungefähr 1/3 des Ausgangswertes von 2002 vermindert werden, was die Durchlässigkeit für den Fußverkehr verbessert hat. „Trennend“ wirken heute weniger die fahrenden Autos als vielmehr die stehenden Pkw – eher optisch als funktional – in Form der Warteschlangen vor den Lichtsignalanlagen.

Die beiden Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen der westlichen Clemensstraße sowie die beiden dazwischen liegenden barrierefreien Querungsstellen mit Mittelstreifen und geschwindigkeitsdämpfenden Anrampungen haben die Zäsur durch die Fahrbahn, die früher bestand, praktisch fast aufgehoben. Die Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich konfliktfrei geschaltet, an der Casinostraße mit großzügig langem Rundum-Grün für den Fußverkehr. Die Mittelstreifen-Querungsstellen ermöglichen zusätzlich eine praktisch sofortige Fahrbahnüberschreitung (minimale, meist gar keine Wartezeit). Die Durchlässigkeit der westlich Clemensstraße für den querenden Fußverkehr ist seit 5 Jahren sehr groß, da nur jeweils wenige Meter bis zu einer Querungsstelle zurückzulegen sind. Alle Querungsanlagen sind überdurchschnittlich sicher und für die Nutzung mit Rollstuhl und Rollator ausgelegt, die Furten an den Lichtsignalanlagen zusätzlich für Blinde und Sehbehinderte.

6. Unter den heutigen Gegebenheiten hätte eine etwaige Sperrung der westlichen Clemensstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr in Höhe Zentralplatz aus Sicht der Verwaltung ihren Hauptvorteil darin, in der Pfuhlgasse eine Busbeschleunigung und Kfz-Verkehrsverflüssigung zu erreichen.

Die Optimierungen für geradeaus (in die Clemensstraße) fahrende Busse und nach rechts abbiegende Busse und sonstige Fahrzeuge (in Richtung Viktoriastraße) ergäben sich durch den Entfall des regelmäßigen Rückstaus geradeausfahrender Kfz vor der Lichtsignalanlage an der Kreuzung mit der Görden- und Clemensstraße. Die Anschlusssicherung im ÖPNV war schon 2002 ein Planungsanliegen. Die Verminderung des fahrenden und stehenden Kfz-Aufkommens in der westlichen Clemensstraße wäre mittlerweile eher als ein Nebennutzen zu werten.

BETRIEBLICHE ASPEKTE

7. Praktische Erfahrungen vor Ort in den Jahren 2003 und 2012 belegen, dass die Beschilderung alleine nicht genügt, um die Sperrung einer ehemaligen Hauptverkehrsstraße durchzusetzen. Notwendige Begleitmaßnahmen sind schwierig umsetzbar.

Im Hinblick auf das Erscheinungsbild einerseits (gerader Straßenzug, hauptstraßenartige Breite) und die gewohnheitsmäßige Routenwahl der Ortskundigen andererseits besteht die Schwierigkeit, das grundsätzliche Einfahrtsverbot zu vermitteln. Die Polizei ist aufgrund ihrer Kapazitäten und anderer Aufgaben nicht in der Lage, in der Anfangszeit eine fast durchgängig notwendige Überwachung sicherzustellen. Auch später werden – in reduziertem Umfang – weiterhin regelmäßige Kontrollen und Ahndungsmaßnahmen erforderlich sein, um einen hohen Befolgungsgrad sicherzustellen. Automatische Überwachungsanlagen als Alternative werden in Rheinland-Pfalz nur in seltenen Ausnahmefällen vom Innenministerium gestattet (Genehmigungsquote gering). Zudem wäre die für beide Fahrtrichtungen nötige Beschaffung mit hohen Kosten (ca. 0,2 Mio €) verbunden.

8. Die Offenhaltung der Clemensstraße gewährleistet die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit des Straßennetzes.

Das gilt zum einen für kurzfristige Bedarfe, z.B. Ausweichstrecken bei Baustellen, veranstaltungsbedingten und hochwasserbedingten Umleitungen sowie Verkehrsunfällen. Zum anderen bleibt der Spielraum erhalten, eines Tages ggf. einmal Entlastungen auf Parallelrouten vorzunehmen, die ebenfalls durch schutzwürdige Umgebungen verlaufen (z.B. der Naherholungsbereich Peter-Altmeier-Ufer oder der z.T. stark bewohnte, z.T. historische Straßenzug Am Alten Hospital - Auf der Danne – Burgstraße, für den Mitteilungen von Polizei und Ordnungsamt vorliegen, dass die Kfz-Verkehrsbelastung viel zu hoch sei).

RECHTLICHE ASPEKTE

9. Eine dauerhafte Anordnung von Einfahrtsverboten für die westliche Clemensstraße ist aus rechtlichen Gründen schwierig.

Die Teilsperren der Clemensstraße in den Jahren 2003 und 2012/13 erfolgten versuchsweise. Die probeweise Anordnung im Jahr 2012 hat sich nach Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei nicht bewährt, weshalb sie zurückgenommen wurde. Überdurchschnittliche Gefahrenlagen, die die StVO als Anordnungsgrundlage sieht, sind nach aktueller Beurteilung der Straßenverkehrsbehörde derzeit nicht gegeben.

FAZIT

In der Gesamtabwägung, kommt das Baudezernat zu der Empfehlung, keine Veränderungen bei der Befahrbarkeit der Clemensstraße vorzunehmen.

Beschlussempfehlung:

Die Verwaltung empfiehlt, die heutige Kfz-Verkehrsführung in der Clemensstraße im Grundsatz beizubehalten und somit den Antrag abzulehnen.

Historie:

02.02.2017: Stadtrat: Verweis des Antrags zur weiteren Beratung in den FBA IV

17.10.2017: Fachbereichsausschuss IV: Absetzung von der Tagesordnung