

SUPA-73/2022

- öffentlich -

Mitteilungsvorlage

Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung am 08.11.2022

MV: Evaluation zur veränderten Verkehrsführung Süderhofenden/ Rathausstraße

Sachverhalt:

Ausgangssituation:

Nach Umsetzung der Maßnahme zur Ordnung des Verkehrs am Knoten Rathausstraße/Einbahnstraße Süderhofenden ist die Rathausstraße nun nur noch für den Anlieger-, Linien- und Radverkehr befahrbar. Die Einbahnstraße Süderhofenden vor dem Parkhaus City kann in südlicher Richtung (in Richtung Nikolaistraße) durch den motorisierten Individualverkehr befahren werden, für den Radverkehr ist die Einbahnstraße auch in Gegenrichtung freigegeben.

Mit Beschluss vom 21.09.2021 (SUPA-60/2021, 2. Ergänzung) wurde die Verwaltung u.a. beauftragt, die Maßnahme „Sperrung der Rathausstraße“ zu evaluieren und spätestens nach 6 Monaten im SUPA hierzu zu berichten.

Dieser Bericht wird nunmehr u.a. durch die zunächst vom Verwaltungsgericht Schleswig verfügte zwischenzeitliche Öffnung der Rathausstraße für den Durchgangsverkehr verspätet vorgelegt:

Wirksamkeit der Maßnahme:

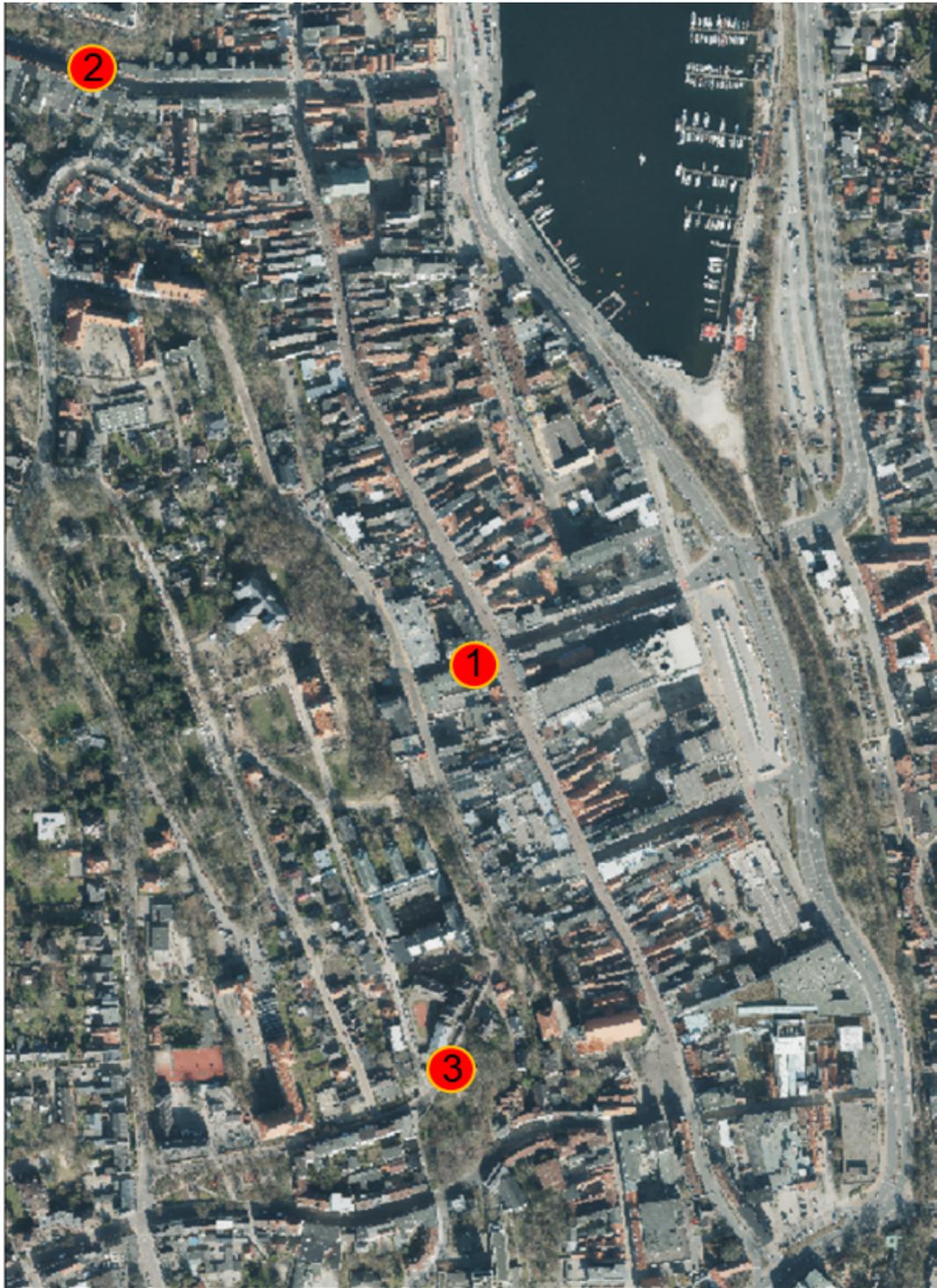
Zur Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahme wurden folgende Methoden herangezogen:

- Ortsschauen (engmaschig unmittelbar nach der Umsetzung, danach in größeren Abständen)
- Verkehrserhebungen (Zählraten vor und nach Umsetzung der Maßnahme)
- Rückstaulängen in den Spitzenstunden (Bewertung der Kapazitäten)
- Rücksprache mit dem Parkhausbetreiber (Apcoa)
- Stellungnahmen (Verkehrsbehörde, Polizei, Aktiv Bus)

Die Ergebnisse daraus sind in den folgenden Bewertungspunkten formuliert.

Verkehrsaufkommen und Sicherheit:

Um die Veränderung der Verkehrsstärke und Verlagerungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) zu ermitteln wurden an drei Zählstellen vor und nach der Einführung der veränderten Verkehrsführung Erhebungen durchgeführt. Dabei wurde sowohl die Anzahl der Fahrzeuge als auch deren Geschwindigkeit erfasst. Die folgende Darstellung zeigt die drei Erhebungsstellen.



In der nachstehenden Tabelle sind die Zählraten der einzelnen Zählstellen und die Veränderungen im Verkehrsaufkommen ersichtlich. Die Bezeichnung Früh-, Mittags- und Nachmittagsspitze meint dabei die jeweilige Hauptverkehrszeit bezüglich des Verkehrsaufkommens im entsprechenden Tagesabschnitt.

Zählung	1 Rathausstraße			2 Toosbüystraße			3 Südergraben		
	2018	2022	Diff.	2021	2022	Diff.	2021	2022	Diff.
Frühspitze [Kfz/h]	370	85	-285 (-77%)	460	520	+60 (+13%)	140	130	-10 (-7%)
Mittagsspitze [Kfz/h]	360	71	-289 (-80%)	510	540	+30 (+6%)	120	110	-10 (-8%)
Nachmittagsspitze [Kfz/h]	440	78	-362 (-82%)	510	500	-10 (-2%)	100	110	+10 (+10%)
DTV *) [Kfz/d]	4.980	1.220	-3.760 (-76%)	7.100	7.490	+390 (+6%)	1.450	1.310	-140 (-10%)
V₈₅ **) [km/h]	44	30		40	38		32	32	

*) Beim DTV handelt es sich um den durchschnittlich täglichen Verkehr, d.h. das durchschnittliche Verkehrsaufkommen an einem normalen Werktag (Di., Mi., Do.)

***) Der Wert V₈₅ gibt den Schwellenwert der Geschwindigkeit an, den 85% der Verkehrsteilnehmer nicht überschreiten

Die **Zählstelle Rathausstraße** dient der Bewertung der Wirksamkeit des Einfahrtverbotes. Die Zählstellen **Toosbüystraße** und **Südergraben** dienen zur Bewertung eventueller Verkehrsverlagerungen.

Nach Umsetzung der Maßnahme hat die Verkehrsbelastung im Kreuzungsbereich Süderhofenden/Rathausstraße/ZOB deutlich abgenommen. Das Verkehrsaufkommen in der Rathausstraße wurde um 76% reduziert. Mit 1.220 Fahrzeugen je Tag ist es aber dennoch deutlich höher als erwartet. Eine Erhebung vor Ort am Mittwoch, 28.09.2022, ergab in der Morgenspitze (07:15 Uhr – 08:15 Uhr) insgesamt 142 Kfz/h. Von diesen waren **59 Kfz Durchgangsverkehr** und damit **nicht zulässig**. Das entspricht einem Anteil von 42%. Es ist wahrscheinlich, dass der Anteil an Falschfahrten im Tagesverlauf anteilig deutlich zunimmt, da besonders in der Morgenspitze auch Anlieferungen erfolgen, die zulässig sind. Der Anteil an Lieferfahrzeugen reduziert sich im Tagesverlauf jedoch. Durch dieses Ergebnis veranlasst wurde die Polizei gebeten, nach ihren Möglichkeiten wieder engmaschigere Kontrollen durchzuführen und die Verstöße zu ahnden.

Die Konflikte, welche sich vor Änderung der Verkehrsführung aus der Vielzahl zu beachtender, konkurrierender Verkehrsströme und aus den Rückstaulängen ergaben, sind deutlich reduziert. Der Knotenpunkt Süderhofenden/ Rathausstraße/ ZOB ist wesentlich übersichtlicher geworden.

Bezüglich des **Geschwindigkeitsniveaus** lässt sich feststellen, dass dieses sowohl in der Rathausstraße als auch in der Toosbüystraße über den zulässigen Geschwindigkeiten (20 km/h in der Rathausstraße, 30 km/h in der Toosbüystraße) liegt. Hier sollten verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, um das Geschwindigkeitsniveau zu senken.

Busverkehr:

Der Betriebsablauf im Busverkehr ist **wesentlich störungsfreier** und Zeitverluste durch eine überstaute Zufahrt sind nur noch im Ausnahmefall zu verzeichnen. Die Situation stellt sich für die Busfahrer **übersichtlicher und damit auch sicherer** dar.

Lediglich der Aspekt der mit weißer Strichlinie markierten Furt über die nördliche Zu- bzw. Ausfahrt des ZOB auf die Rathausstraße ist als nicht geordnet aufgefallen. Die markierte Furt (so ohne

Lichtsignalanlage nicht üblich) und die erkennbare Haltelinie für den Busverkehr zeigen eigentlich den Vorrang für den Fußverkehr an. Dieser wird in der Praxis jedoch nicht gelebt. Die Vorrangsituation für den Bus ist hingegen sowohl für den Bus- als auch für den Kfz-Verkehr eindeutig beschildert. Die vorhandene Furt soll entfernt werden, um eine einheitliche Vorrangregelung für alle Verkehrsteilnehmenden zu generieren. Die Verkehrsbehörde wurde darüber informiert und hat die entsprechenden Maßnahmen bereits veranlasst.





Lieferverkehr:

Durch das reduzierte Verkehrsaufkommen entstehen auch zu den Spitzenzeiten im Lieferverkehr **keine nennenswerten Beeinträchtigungen** mehr. Das Halten und Laden/Entladen am Fahrbahnrand ist problemlos möglich, auch der Linienbusverkehr wird dadurch nicht beeinflusst.



Verkehrsfluss:

Um gegebenenfalls problematische Verkehrsverlagerungen zu erkennen, wurden neben dem Verkehrsaufkommen auch die **Rückstaulängen beobachtet**. Diese geben Aufschluss darüber, ob z.B. an Knotenpunkten ausreichend Kapazität vorhanden ist. **Besondere Aufmerksamkeit hat dabei der Knoten Schiffbrücke/Neue Straße** erfahren, da zu vermuten war, dass es hier die größten Ausweichverkehre geben könnte. Am Knoten selbst stellt sich die Situation auch in den Spitzenstunden als ausreichend hinsichtlich der Kapazität dar. Die Aufstellfläche für das Linksabbiegen in die Neue Straße bot ausreichend Platz und ein Überstauen in den Geradeausverkehr konnte nicht beobachtet werden. Das Rechtsabbiegen aus der Neuen Straße in die Schiffbrücke ist aufgrund seiner Länge schwer zu bewerten, da ein Rückstau von 3 Fahrzeugen im Geradeausverkehr und Linksabbiegen bereits das Rechtsabbiegen blockiert. Eine Wartezeit länger als ein LSA-Umlauf konnte aber auch hier nicht beobachtet werden. In der Nachmittagsspitze ist der Einbiegevorgang teilweise durch den Rückstau auf der Schiffbrücke behindert.

Insgesamt hat die Verkehrsbelastung auf der Toosbüystraße weniger stark zugenommen als vermutet. Mit nur 6% im DTV sind keine durch Verlagerung erzeugten Einschränkungen im Verkehrsfluss erkennbar.

Rad- und Fußverkehr:

Durch die ergänzte/erneuerte Markierung und das reduzierte Verkehrsaufkommen im Knotenbereich Süderhofenden/Rathausstraße/ZOB **hat sich die Situation für zu Fuß gehende und Radfahrende deutlich entspannt.** Ungewöhnlich viel positives Feedback erreichte die Verkehrsplanung besonders von diesen Verkehrsträgern. Die Vorrangregelung ist klar erkennbar und wird auch eingehalten. Die Führung des Radverkehrs auf der Einbahnstraße Süderhofenden ist intuitiver und das Fahren auf der falschen Fahrbahnseite konnte nicht beobachtet werden. Auch die Konflikte zwischen haltenden Taxen und Radfahrenden sind durch die Änderung der Fahrtrichtung reduziert.

Der Fußverkehr hat durch die Einrichtung der beiden Fußgängerüberwege - FGÜ im Kreuzungsbereich einen deutlichen Qualitätsgewinn. **Auch die Querung der Rathausstraße auf Höhe der Fußgängerzone ist mit weniger Wartezeiten verbunden.** Es ist somit bezogen auf die Verbindung Holm/Große Straße eine größere „Durchgängigkeit“ entstanden.

Lediglich die Oberflächengestaltung der Rathausstraße führt dazu, dass Radfahrende gelegentlich unerlaubt den Gehweg benutzen und es so aufgrund der geringen Gehwegbreite zu Konflikten im Seitenraum kommt. Besonders zu Zeiten des Schulverkehrs wird deutlich, dass der Seitenraum zu schmal bemessen ist. Die Tatsache, dass diese Fläche dann auch noch durch Werbeaufsteller in ihrer nutzbaren Breite reduziert wird, verschärft den Konflikt. Bei der Umgestaltung der Rathausstraße im Rahmen der Maßnahmen der Stadtсанierung ist dieser Aspekt zu berücksichtigen.



Erreichbarkeit Parkhaus:

Die **Erreichbarkeit** des Parkhauses und auch die **Nutzbarkeit** durch eine optimierte Abflusssituation wurden **deutlich erhöht.** Seitens der Fa. Apcoa (Betreiber des Parkhauses) wurde keine Kritik an der veränderten Verkehrsführung geäußert. Lediglich die Markierung im Parkhaus wurde der neuen Beschilderung zum Zeitpunkt der letzten Ortsschau im September 2022 noch nicht angepasst. Nach Rücksprache mit Apcoa soll dies aber zeitnah erfolgen.

Die Stellungnahmen von Verkehrsbehörde, Polizei und Aktiv Bus sind anliegend beigefügt.

Berichterstattung:

Stephan Kleinschmidt
Dezernent

Claudia Takla Zehrfeld
Fachbereichsleiterin

Anlagen:

Stellungnahme Verkehrsbehörde
Stellungnahme Polizei
Stellungnahme AktivBus