

Datum: 04.05.2015

Informationsvorlage

Geschäftsbereich II
Fachgebiet Stadtplanung und Umwelt

Beratungsfolge Ausschuss - Stadtrat	Termin	Tagesord- nungsart	TOP
Bürgermeisterberatung	04.05.2015	nicht öffentlich	
Stadtbau- und Umweltausschuss	18.05.2015	öffentlich	
Wirtschaftsförderungsausschuss	08.06.2015	öffentlich	

Inhalt **Zwischeninformation über das Verkehrsgeschehen in der Altstadt**

Grundlage:

Beraten und abgestimmt: **Plauener Straßenbahn GmbH; Wirtschaftsförderung**

Beschlüsse die aufzuheben bzw. zu ändern sind:

Verantwortlich für **Geschäftsbereich II**
Durchführung:

Information:

Der Stadtbau- und Umweltausschuss und der Wirtschaftsförderungsausschuss der Stadt Plauen nehmen die Information zum Verkehrsgeschehen in der Altstadt zur Kenntnis.

Sachverhalt/ Begründung:

1. Auswertung des Verkehrsgeschehens bei abgesenktem Poller

Zur Einschätzung des Verkehrsgeschehens werden seit 2013 regelmäßig Zählungen mit einem automatischen Zählgerät am Altmarkt, in der Marktstraße und in der Oberen Endestraße durchgeführt.

Die Verkehrsmenge unterliegt starken saisonalen Schwankungen und beträgt rund. 2.000 Fahrzeuge an Werktagen. Seit Beginn der Aufzeichnung hat die Verkehrsmenge langsam aber kontinuierlich zugenommen (s. Anlage 1).

Begleitet wurde die automatische Verkehrszählung von einer manuellen Erfassung des direkten Durchgangsverkehrs jeweils an einem Stichtag im Jahr. Fahrzeuge, die die Altstadt ohne Erledigung/Aufenthalt durchfahren, werden dem Durchgangsverkehr zugerechnet. In der folgenden Tabelle sind die Anteile der Durchfahrer unterschieden nach der Einfahrt zur Altstadt dargestellt.

	2013	2014	2015
Einfahrt Klostermarkt	51 %	44 %	42 %
Einfahrt Straßberger Straße, Marktstraße	34 %	30 %	34 %

Die zulässige Geschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich beträgt 7 km/h. Mit dem Zählgerät wird nicht nur die Zahl der Fahrzeuge erfasst, sondern auch deren Geschwindigkeit. In der zweiten Tabelle sind die mittlere Geschwindigkeit und die Geschwindigkeit V_{85} aufgeführt. Das ist der Wert, der von 85 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird. Anlage 2 dient der weiteren Verdeutlichung.

	Südseite Altmarkt	Marktstraße	Obere Endestraße
mittl. Geschwindigkeit	21 km/h	23 km/h	25 km/h
V_{85}	26 km/h	29 km/h	31 km/h

2. Erfahrungen mit der Sackgasse an der Ostseite des Altmarktes

Nach der Ausbildung der Sackgasse an der Ostseite des Altmarktes Ende Januar 2015 hat sich der Verkehr vom Oberen Steinweg auf die Obere Endestraße verlagert.

Autofahrer von der Herrenstraße zum Altmarkt/Straßberger Straße/Marktstraße und umgekehrt fahren über Untere/Obere Endestraße. Jedoch sind weniger als 10 % der Durchfahrer am Poller dieser Gruppe zuzuordnen. Für Anlieger, die mit dem Pkw die Ostseite des Altmarktes anfahren möchten, wurde eine Wendemöglichkeit am Ende der Sackgasse geschaffen. Der Lieferverkehr (Paketdienste etc.) kann auf der Marktfläche halten. Positiv zu bewerten ist, dass Fußgänger sich ungestört bewegen können und die Aufenthaltsqualität im Bereich des Brunnens steigt. Beides nutzt sowohl den Einzelhandel, als auch der Außengastronomie.

3. Fußgängerströme und Aufenthalt

Fußgänger sind eine nicht zu unterschätzende Kundengruppe. Oft sind sie selbst Autofahrer, die ihr Fahrzeug abstellen und zwischen den Standorten bummeln. Im Rahmen der manuellen Verkehrszählung im April 2015 wurden deshalb auch die Fußgänger im Bereich des Altmarktes erfasst. Anlage 3 verdeutlicht die Gehbeziehungen. Ersichtlich wird, dass auch der Obere Steinweg und die Ostseite des Altmarktes von Fußgängern häufig genutzt werden. Attraktive Fußwegeverbindungen zwischen den beiden Märkten sind mindestens genauso wichtig, wie deren ansprechende Gestaltung und Aufenthaltsqualität.

Führt man sich vor Augen, dass die beiden Routen zum Altmarkt: Rathausstraße/Herrenstraße und Klostermarkt/Oberer Steinweg nahezu gleichlang sind, lässt sich ableiten, dass die Passanten-Frequenz am Oberen Steinweg noch gesteigert werden kann. Herrenstraße und Rathausstraße zeigen, dass Straßen, in denen sich Fußgänger ungestört bewegen können, gut angenommen werden. Im Oberen Steinweg fehlt es an Bewegungs- und Sicherheitsraum für Fußgänger (s. Anlage 4). Der Bereich bergab links wird häufig von parkenden Fahrzeugen blockiert, so dass die Mindestgehwegbreiten nicht zur Verfügung stehen. Theoretisch können Fußgänger natürlich auch den Bereich zwischen den beiden Parkreihen begehen. Jedoch laufen Fußgänger langsamer als die Fahrzeuge fahren und fühlen sich deshalb verunsichert. Auch können sie nicht ohne weiteres zwischen parkenden Autos in den sicheren Bereich wechseln.

Mehr Fußgänger in diesem Bereich würden nicht nur den Einzelhandelslagen im Oberen Steinweg und im hinteren Bereich des Klostermarktes eine bessere Basis bieten. Von einer attraktiven Fußwegeverbindung profitiert die gesamte Altstadt. Dazu braucht der Obere Steinweg gestalterische Unterstützung.

4. Verbesserung für Fußgänger - Änderung Parkregime Oberer Steinweg

Der Obere Steinweg wurde 2004 geplant und gebaut mit einer Reihe Längsparker (bergab rechts). Die zweite Reihe Längsparker wurde nachträglich eingerichtet, um die Straße einzuengen und für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen. Diese Funktion ist bei der aktuellen Verkehrsregelung (Sackgasse an der Ostseite des Marktes) nicht mehr notwendig. Auch hat sich die Parksituation gegenüber 2004 deutlich verbessert. Im direkten Umfeld wurden 96 neue Stellplätze geschaffen (36 in der Oberen Endestraße, 25 in der Unteren Endestraße 35 am Unteren Steinweg [Wohnstore Kiesling]). Auf dem Klostermarkt kann zudem seit Juni 2011 auch im Sommerhalbjahr geparkt werden (12 Stellplätze). Die zweite Parkreihe könnte daher wieder entfallen, um Fußgängern mehr Raum vor der Ladenzeile zu schaffen. Die Verwaltung regt an, in Abwägung zwischen dem Zugewinn an Aufenthaltsqualität und Sicherheit für die Fußgänger und dem Entzug von sieben Parkplätzen, das ursprünglich geplante und gebaute Konzept mit nur einer Reihe Längsparker wiederherzustellen. Ein möglicher Ersatz für die entfallenen Stellplätze wird im Zuge der Erstellung des Parkraumkonzeptes geprüft.

5. Anregungen der Händler

In einem Gespräch mit Bürgermeister Sárközy am 18.03.2015 brachten die Händler folgende Anregungen vor.

5.1. Haltestelle für den Stadtbus auf dem Altmarkt

Bereits bei Einführung der vier Stadtbuslinien A – D im April 2007 führte der Linienweg der Linie C einmal kurzzeitig über Altmarkt/Straßberger Straße zum Unteren Bahnhof. An der Ecke Marktstraße/Altmarkt wurde eigens eine Haltestelle „Altes Rathaus“ eingerichtet. Schnell zeigte sich, dass ein pünktlicher Linienbetrieb aufgrund häufiger Behinderungen durch den Lieferverkehr in der Straßberger Straße nicht möglich war. Der Linienweg muss deshalb über den Oberen Graben geführt werden.

Dieser Linienverlauf wird mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs Mitte ab 3. Juli 2015 geändert. Die Fahrten der Stadtbuslinie C (Tunnel – Unterer Bahnhof) werden in den Linienverlauf der Stadtbuslinie B (Tunnel – Ostvorstadt) integriert. Von ihrem regulären Linienweg abweichend, wird sie einmal stündlich von der Ostvorstadt aus das Berufsschulzentrum an der Dürerstraße ansteuern.

Damit entfällt die theoretische Möglichkeit der Wiedereinrichtung einer Haltestelle auf dem Altmarkt.

5.2. Längere Parkzeiten (über 2 Stunden) erlauben

Die bewirtschafteten Stellplätze in der Marktstraße, Herrenstraße, und am Altmarkt sind gut ausgelastet. Häufig sind sogar alle Parkplätze belegt, so dass Parkplatzsuchende auf entferntere Stellplätze ausweichen. Eine Verlängerung der Parkzeit würde den Zustand verschärfen. Die Analyse der Parkdauer in der Marktstraße zeigt, dass den meisten Nutzern eine Parkdauer unter zwei Stunden ausreicht. Parkscheine mit zwei Stunden Höchstparkdauer werden von 18 % der Parkenden gezogen (s. Anlage 5)

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes wird jedoch geprüft, ob z. B. auf dem Neustadtplatz eine längere Parkdauer ermöglicht werden kann.

4.3. Ausweisung von Einbahnstraßen

Aus der Vergangenheit liegen Erfahrungen mit Einbahnstraßen in der Altstadt vor. Es hat sich gezeigt, dass in Einbahnstraßen schneller gefahren wird, da nicht mit Gegenverkehr zu rechnen ist. Die Verwaltung hatte sich entschieden, die Einbahnstraßenregelung aufzuheben. Der Begegnungsverkehr erfordert mehr gegenseitige Rücksichtnahme und führt zur Verkehrsberuhigung.

5.4. Kritik an der Befahrung des Gehweges in der Oberen Ende Straße bei Gegenverkehr

In verkehrsberuhigten Bereichen gibt es keinen Gehweg. Der gesamte Bereich ist von allen Verkehrsteilnehmern nutzbar. Unabhängig davon wurde eine Ausweichstelle geschaffen.

5.5. Aufstellung eines stationären Blitzers

Stationäre Blitzer sind im verkehrsberuhigten Bereich nicht sinnvoll. Diese werden vorwiegend bei Unfallhäufungsstellen eingesetzt. Es werden nach wie vor zu unregelmäßigen Zeiten Geschwindigkeitskontrollen in der Altstadt durchgeführt.

5.6. Altmarkt in marktfreien Zeiten zum Parken freigeben oder Längsparken um den Altmarkt erlauben

Mögliche Varianten mit Vor- und Nachteilen werden im Rahmen des Parkraumkonzeptes vorgestellt.

5.7. Zusätzliche Bänke mit Rückenlehne auf den Altmarkt stellen

Die Einordnung von zusätzlichen bequemen Stühlen mit Lehne wird in gemeinsamer Abstimmung mit dem Marktwesen in den nächsten Wochen erfolgen. Es ist von ca. 10 – 15 restaurierten Prager Stühlen, vorhanden im Bauhof, auszugehen.

Anlagen

- Anlage 1: Ergebnisse monatliche Zählung
- Anlage 2: Geschwindigkeitsverteilung an ausgewählten Straßen der Altstadt
- Anlage 3: Fußgängeraufkommen
- Anlage 4: Fotodokumentation Oberer Steinweg
- Anlage 5: Parkdauer Marktstraße
- Anlage 6: Fotodokumentation Altmarkt

Ralf Oberdorfer
Unterschrift liegt im Original vor

Levente Sárközy
Unterschrift liegt im Original vor