

Bürgerinformation zum Thema Verkehr am 17. September 2008 in der Gallushalle Grünberg

Tagesordnung

- _1. Begrüßung Bürgermeister Frank Ide
- _2. Einleitung und Überblick Verkehr Martin Fladt
- _3. Präsentation von Analyse u. Konzept Verkehr Asmus Schriewer
- _4. Diskussion mit der Bürgerschaft

TOP 1 Begrüßung

Bürgermeister Ide begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger, ca. 40 Personen zu Beginn der Veranstaltung, ca. 50 Personen zu Ende der Veranstaltung, stellt das Podium vor und gibt einen kurzen Überblick zum Stand der städtebaulichen Voruntersuchung.

TOP 2 Einleitung und Überblick Verkehr

Martin Fladt referiert zum Thema Verkehr die wesentlichen Arbeitsschritte und Ergebnisse der Arbeit der Steuerungsgruppe und der Vorgespräche mit dem ASV, Amt für Strassen und Verkehrswesen, Schotten.

Für die Binnenentwicklung des Stadtbausteins Innenstadt Bereich II wurde die Londorfer Strasse (L3127) mit dem in der Straße auftretenden Verkehr als das größte Entwicklungshemmnis erkannt:

- trennende Wirkung für die Stadtteilbereiche östlich und westlich der Londorfer Straße aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sowie damit verbundenen negativen Wirkungen des Verkehrs:
- Lärmemissionen
- Schmutz- und Feinstaubemissionen
- Unfallhäufungsstelle, die im Planungsgebiet festgestellt wurde
- potentielle Gefährdungen, die von räumlichen Engstellen im Straßenraum ausgehen und auch zu Behinderungen im Verkehrsablauf führen

Für die gemeinsame Entwicklung des Stadtbausteins Innenstadt Bereich II und die Kernstadt Grünbergs und die Chancen für eine gemeinsame und räumlich wie funktional verzahnte Entwicklung beider Stadtteile wurde die Situation des Grünberger Knotens (B49 Giessener Straße, Alsfelder Straße, Londorfer Straße, Bismarckstraße) als das größte Entwicklungshemmnis erkannt:

- hohe Verkehrsbelastung
- hohe Trennwirkung durch die innerörtlich geführte Bundesstraße B49 (Fahrbahnbreite, Verkehrsmengen) zwischen Altstadt und Innenstadt Bereich II

Die Städtebauliche Voruntersuchung sucht nach Aufwertungs- und Optimierungspotenzialen sowohl für die Entwicklung der Innenstadt Bereich II als Stadtteil wie für die Anbindung des Stadtteils Innenstadt Bereich II an die Altstadt.

Die im Zuge der städtebaulichen Voruntersuchung gewonnenen Erkenntnisse zur Situation führten zur Beauftragung des Büros schriewer + schriewer, Weimar. Auf der

Basis einer Verkehrszählung und anderer Analyseschritte und den daraus abgeleiteten Überlegungen zur Verkehrsführung in der Innenstadt Bereich II sowie zur Ausgestaltung des öffentlichen Raums können der Bürgerschaft die mit dem ASV abgestimmten Ergebnisse eines gestuften Verkehrsregelungskonzeptes vorgestellt werden.

TOP 3 Präsentation von Analyse u. Konzept Verkehr

Asmus Schriewer erläutert seine Analyse und sein Konzept zur zukünftigen verkehrlichen Entwicklung der Innenstadt Bereich II:

- Charakteristika der Straßen und Straßenräume des Stadtteils werden benannt; Defizite und Handlungsempfehlungen werden ausgesprochen. Als Zielstellung wird die Rückgewinnung der Straßenräume als Straßenräume mit Wohngebietscharakter und die Stärkung der Aufenthaltsqualität genannt
- festgestellte Verkehrsmengen (Ergebnis der Verkehrszählung) werden erläutert (nachweisbare Lärm-Emissionen im Bestand der Londorfer Strasse würden im Falle von Neuanlagen nicht mehr toleriert werden)
- Straßenraum-Querschnitte im Stadtteil sind meist zu eng oder zumindest im Verhältnis von Fahrbahnbreite und Seitenraumflächen ungünstig aufgeteilt
- der Schwerverkehrsanteil in der Londorfer Straße ist leicht gestiegen
- Grünqualitäten fehlen nahezu vollständig im öffentlichen Straßenraum

Zur weiteren Entwicklung der zukünftigen Verkehrsregelung im Stadtteil insgesamt wurden 3 Varianten untersucht und vorgestellt:

- 1. richtlinienkonforme Ausgestaltung des Status Quo, mit der Möglichkeit der Geschwindigkeitsreduzierung und der Aufwertung der Seitenräume
- 2. Schaffung von Einrichtungsverkehren im Stadtteil mit einer geringen Entlastung der Londorfer Strasse um 3 Dezibel bei gleichzeitiger Mehrbelastung der Bahnhofstrasse und
- 3. Verlegung des Durchgangsverkehrs aus der Londorfer Strasse heraus.

In der Steuerungsrunde wird Variante 1 weiterhin intensiv betrachtet und weiterentwickelt, Variante 2 wurde ausgeschlossen, Variante 3 wurde in drei Trassen-Alternativen mit dem ASV Schotten besprochen, eine der drei besprochenen Trassen wurde als realisierbar eingestuft.

Diese mit dem ASV Schotten abgestimmte Trasse stellt Herr Schriewer vor:

Die Länge des vorgestellten Straßenverlaufes beläuft sich auf ca. 800 Meter. Herr Schriewer beziffert die **geschätzten** Baukosten, inklusive Brückenbau über die Bahnlinie und alle Nebenkosten, auf ca.1,8 Mio. Euro bis 2,5 Mio. Euro. Als Zeitrahmen für die Realisierung ist ein Zeitraum von ca. 4-10 Jahren anzusetzen, sofern die Maßnahme im Landesstrassenbauprogramm des Landes Hessen angemeldet und entsprechend priorisiert wird.

Für das Untersuchungsgebiet stellt die Verlegung der L3127 nach Westen eine spürbares Entlastungspotenzial dar. Innerhalb des Gebietes bedarf es flankierender Maßnahmen, um die angestrebte Entlastung tatsächlich zu erreichen. So ist im Untersuchungsgebiet in Form eines gestuften Verkehrsregelungskonzeptes der so genannte Netzwidestand deutlich zu erhöhen. In der Bahnhofstrasse und dem nördlichen Teil der Londorfer Strasse (nördlich der Einmündung Theo-Koch-Strasse)

wird eine Tempo-30-Zone einzurichten sein (Trennverkehr). In der Gerichtstrasse, der Gallusstrasse, der Theo-Koch-Strasse und dem südlichen Teil der Londerfer Strasse wird eine Verkehrsberuhigte Zone mit Schrittgeschwindigkeit von 7 km/h einzurichten sein (Mischverkehrsfläche).

Im gesamten Bereich des Untersuchungsgebietes wird jeglicher Schwerlastverkehr verboten sein. Begrünungsmaßnahmen in den Straßen-Seitenräumen, auch auf der B49, sowie die Abmarkierung von Radwegen an geeigneten Stellen ergänzen das mögliche Maßnahmenpaket.

TOP 4 Diskussion mit der Bürgerschaft

Auf die Frage nach der Realisierbarkeit der Umgehungsstrasse im Falle der Verlegung der Landesstrasse aus der Londerfer Strasse heraus auf eine neue Trasse führt Herr Schriewer aus, dass es momentan für die vorgestellte Alternative einer Landesstrasse gute Argumente tatsächlich gibt, für eine Umgehungsstrasse dagegen nicht (die Bundesstrasse in ihrer augenblicklichen Lage und Beschaffenheit hat weder ein Kapazitätsproblem, noch ist sie in grundsätzlich schlechtem Zustand, noch stellt sie einen Unfallschwerpunkt dar).

Auf die Frage nach dem Zeithorizont für die Realisierung der vorgestellten Alternative einer Landesstrasse wird mitgeteilt, dass hierzu zum gegenwärtigen Zeitpunkt exakte Angaben noch nicht möglich sind. Das ASV Schotten hält die Verlegungsabsicht für realistisch. Herr Bürgermeister Ide führt aus, dass er sich für eine rasche Bearbeitung einsetzen wird und eine Verkürzung des Realisierungshorizonts anstrebt. Herr Fladt verweist auf das Zeitbudget großer Planungsmaßnahmen generell. Herr Fladt erläutert darüber hinaus, dass die Schaffung der alternativen Trasse für die Landesstrasse lediglich eine Entlastung der Innenstadt Bereich II erwarten lässt; für die Entlastung der Giessener Strasse und der Alsfelder Strasse und des Grünberger Knotens ist jedoch der Bau der Umgehungsstrasse unerlässlich.

Aus der Bürgerschaft kommt der Hinweis, dass die vorgestellte Trassenalternative in der Konsequenz eine starke Mehrbelastung für die Giessener Strasse darstellt, also eine Verlagerung eines innerstädtischen Problems an eine andere Innenortslage. Weiter wird vermutet, dass die Einmündung der vorgestellten Trassenalternative auf die B49 nur mit einem großen Kreisels zu lösen ist. Beide Einschätzungen teilen die Planer nicht.

Herr Schriewer führt aus: Die Mehrbelastung auf dem Abschnitt Giessener Strasse zwischen Grünberger Knoten und zukünftiger Einmündung wird sehr geringfügig sein. Für die Einmündung ist laut ASV Schotten eine Lichtsignalanlage ausreichend. Herr Fladt ergänzt: Die Wahl der vorgestellten Trassenführung ist in ihrem Verlauf unter anderem auch darin begründet, dass nur dort, wo bereits heute eine kleine Fahrstrasse mit Brücke über die Bahnlinie führt, die Möglichkeit der kreuzungsfreien Führung der Strasse über das Bahngleis gegeben ist, denn nur an dieser Stelle ist der Bahneinschnitt im Gelände ausreichend tief bereits vorhanden.

Die Frage, wer die Kosten für die neue Landstrasse trägt, wie hoch die Erstellungskosten sein werden und wer die Planungen anstoßen muss, wird folgendermaßen beantwortet:

Die Kosten der Erstellung einer Landesstrasse trägt prinzipiell das Land. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf ca.1,8 bis 2,5 Mio. Euro; konkrete Zahlen können erst auf der Basis konkreter Vorplanungen erhoben werden. Das Planungsvorhaben muss seitens der Kommune unter Beteiligung der Straßenmeisterei Grünberg, der Polizeistation Grünberg und der Deutschen Bahn AG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) beim ASV Schotten und beim Land Hessen beantragt werden.

Auf die Frage, ob bereits geklärt wurde, inwieweit über das Eisenbahnkreuzungsgesetz eventuell Bezuschussungen zur Realisierung der neuen Strasse möglich sind, wird mitgeteilt, dass bekannt ist, dass die Deutsche Bahn AG an der Planung zu beteiligen sein wird; ob Bezuschussungen zum Bauvorhaben möglich sind, konnte noch nicht geklärt werden.

Nun stellt sich die Frage, welche Summen im Sanierungsgebiet insgesamt zur Verfügung stehen und wie hoch die Beteiligungskosten der Anlieger für die verkehrliche Sanierung sein werden.

Herr Bürgermeister Ide berichtet hierzu, dass in der Steuerungsrunde, im Magistrat und in der Stadtverordnetenversammlung noch nicht abschließend über die Art des Verfahrens entschieden wurde.

Die Kosten der vorgestellten Trassenalternative fallen nicht in das Budget des Sanierungsgebietes, da es sich um Straßenbaukosten des Landes Hessen handelt.

Herr Schütz erläutert, dass wahrscheinlich das so genannte *Umfassende Verfahren* gewählt werden wird; in diesem Falle werden von einem Gutachterausschuss so genannte *Bodenwertsteigerungen* ermittelt, je nach Höhe der erreichten Bodenwertsteigerung gestaffelt nach verschiedenen Zonen im Sanierungsgebiet, aus denen die so genannten *Ausgleichsbeträge* abgeleitet werden, die von den Eigentümern zu bezahlen sind.

Herr Fladt richtet sich mit der Frage an die anwesenden Bürgerinnen und Bürger, was sie denn von Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigten Zonen innerhalb der Innenstadt Bereich II überhaupt halten ?

Hierzu stellt sich die Gegenfrage, wie sich die Unterscheidung in Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigten Zonen begründet ? Herr Schriewer erläutert dies mit zwei Hinweisen. Erstens ist somit eine Verbesserung der Wohnqualität im Quartier generell möglich unter Berücksichtigung des ÖPNV im Quartier (Busse sollen in Tempo-30-Zonen fahren, nicht aber in Verkehrsberuhigten Zonen). Zweitens ist die Erhöhung des so genannten Netzwidestands beabsichtigt, aus dem sich für den zukünftigen Verkehrsteilnehmer die Nutzung der längeren Neustrasse als Zeitvorteil ableiten muss. Insgesamt zeigt sich die Bürgerschaft mit der Einrichtung von Verkehrsberuhigten Zonen und Tempo-30-Zonen einverstanden.

Nun wird auf den Umstand hingewiesen, dass mit der vorgestellten Trassenalternative die angestrebte Anbindung der Innenstadt Bereich II an die Altstadt nach wie vor nicht verbessert ist.

Herr Fladt stimmt diesem Einwand zu und räumt ein, dass die vorgestellte Trassenalternative die Verbesserung der räumlichen und funktionalen Anbindung der Innenstadt Bereich II an die Altstadt nicht bewerkstelligt und verweist in diesem Zusammenhang auf die grundsätzliche Notwendigkeit auch die Umgehungsstrasse zu beantragen, da nur mit der Realisierung der Umgehungsstrasse die innerörtliche Verkehrsbelastung auf der Gießener Straße, dem Grünberger Knoten und der

Alsfelder Straße reduziert werden kann. Herr Fladt weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass selbst im Falle der Realisierung der Umgehungsstrasse (Trassenverlauf im Norden der Stadt, siehe FNP Grünberg) auf der Bismarckstrasse überörtliche Verkehrsanteile aus Richtung Süden ins Zentrum geleitet werden; diesen Zustrom aus Richtung Süden kann auch die Umgehungsstrasse nicht entlasten.

In der Folge der vorgestellten Trassenalternative wird für die Giessener Strasse eine Mehrbelastung befürchtet.

Herr Schriewer erläutert hierzu, dass die diesbezüglichen Verkehrsströme weder erhoben noch ausgewertet sind.

Herr Bürgermeister Ide ergänzt, dass mit der vorgestellten Trassenalternative auf jeden Fall eine Entlastung der Londorfer Strasse erreicht wird, auf jeden Fall also eine Belastungsreduzierung des Grünberger Knotens aus der Londorfer Strasse zu erwarten ist und somit eine Optimierung der Lichtsignalanlage (Verkürzung der Umlaufzeit) am Grünberger Knoten möglich sein wird.

Auf die Frage nach Möglichkeiten wirksamen Lärmschutzes entlang der B49 zur Lärmreduzierung der Wohngebiete beidseits der B49 räumt Herr Fladt ein, dass die bereits in der Bürgerinformation vom 12. März 2008 erwähnten seitlich begleitenden Bepflanzungsmaßnahmen zwar denkbar und möglich aber sicherlich nur sehr eingeschränkt wirksam sind. Darüber hinaus verweist Herr Fladt auf die Absicht der Planer, der B49 in ihrem innerörtlichen Verlauf auch das Gepräge einer innerörtlichen Straße `wieder zurückgeben` zu wollen und verbindet damit die Vorstellung, dass damit eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden kann. Seitliche Lärmschutzwände schließt Herr Fladt für den innerörtlichen Verlauf der B49 aus gestalterischen Gründen aus.

Nun wird auf die teilweise schlechten Erfahrungen mit Verkehrsberuhigten Zonen (vorgeschrieben sind 7 km/h, Schrittgeschwindigkeit) hingewiesen.

Die Planer entgegnen, dass mit der Entfernung der Hochborde und der Einrichtung von Mischverkehrsflächen eine Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation in einem Straßenraum sehr gut möglich ist und benennen als gutes Grünberger Referenzbeispiel die Neugestaltung der `Neustadt`.

Auf die Frage, wie viele der in der Innenstadt Bereich II dringend benötigten KfZ-Stellplätze das vorgestellte Verkehrskonzept ausweist, wird mitgeteilt, dass verbindliche Berechnungen seitens der Planer hierzu noch nicht vorgenommen worden sind; diese stehen aber noch aus und die angefragte Zahl kann mit Abschluss der Arbeit am Verkehrskonzept konkret benannt werden. Im Rahmen der Städtebaulichen Voruntersuchung wurde bereits früh erkannt, dass es vor allem im südlichen Bereich der Innenstadt Bereich II einen KfZ-Stellplatzmangel gibt. Aufbauend auf dieser Erkenntnis wurde als ein möglicher Baustein zur räumlichen und funktionalen Aufwertung der Innenstadt Bereich II das *Projekt Quartiersgaragen* entwickelt. Dieses Projekt weist die Möglichkeit zur Schaffung von mehreren Dutzend KfZ-Stellplätzen aus, die unter Beteiligung der anzufragenden Grundstückseigentümer (in der Bahnhofstrasse, in der Londorfer Strasse und der Giessener Straße) auf den als dafür geeignet erscheinenden rückwärtig gelegenen Grundstücksflächen erstellt werden könnten. Ob es zur Realisierung dieser Projektidee kommt, wird der weitere Verlauf des Vorhabens Sanierungsgebiet Innenstadt Bereich II noch erweisen.

Die Frage, welche Auswirkung die Einrichtung einer Verkehrsberuhigten Zone in der Gerichtstrasse auf die Notwendigkeit der Aus- und Einfahrt der Feuerwehr hat, wird folgendermaßen beantwortet:

Die Gerichtstrasse ist momentan deutlich überdimensioniert (Straßenbreite) und kann ohne Einschränkung der Aus- und Einfahrt der Feuerwehr umgestaltet werden.

Auf die Frage, wie sich die vorgestellte Trassenalternative auf den innerörtlichen Einzelhandel in der Londorfer Strasse auswirken wird, erläutert Herr Fladt, dass er es aus Sicht des Einzelhandels für grundsätzlich bedenklich hielte, wenn man eine mit Einzelhandelsbesatz ausgestattete Strasse mit einem Durchfahrtsverbot belegen würde. Herr Fladt erläutert, dass nach seiner Ansicht der Verkehr in einer Stadt nicht ausschließlich und per se ein Problem darstellt, sondern immer auch als eines der vitalen Elemente der Stadt zu begreifen ist, der Einzelhandel profitiert zweifelsfrei von der Möglichkeit vor ein Geschäft vorfahren zu können. Weiter ist es eine Frage des Konsumverhaltens, wie sich Konsumenten auf die Lage und das Angebot des lokalen Einzelhandels einstellen. Fußgängerzonen brauchen ausreichend Stellplätze, auch für mehrere Stunden, um einen ausgedehnten Einkauf zu Fuß erledigen zu können. Eine Verkehrsberuhigte Zone mit zeitgebundenen Stellplätzen (z.B. 30 oder 60 Minuten) kann die richtige Antwort sein, um dem Konsumenten in der Londorfer Strasse einen gezielten Einkauf zu ermöglichen.

Abschließend wird der weitere zeitliche Verlauf des Vorhabens Sanierungsgebiet Innenstadt Bereich II aufgezeigt:

Voraussichtlich im Oktober wird der Endbericht zur Städtebaulichen Voruntersuchung in der Steuerungsrunde abgeschlossen und im Magistrat und in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Danach wird dieser Beschluss zur weiteren Bewilligungsentscheidung ans Ministerium überstellt.

Ziel ist die rechtswirksame Festlegung eines durch Satzung festgelegten Sanierungsgebietes, was voraussichtlich im Zeitraum zwischen Dezember 2008 und Februar 2009 erreicht werden wird.