



Amt für Mobilität und Tiefbau

05.03.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Spliethoff

Telefon: 492-7213

Spliethoff@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Verkehrsversuch zur Sperrung der 1. Nordtangente (Verbindungsachse Neutor - Mauritztor)

Beratungsfolge

19.03.2024	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
10.04.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss beschließt unter Berücksichtigung der prognostizierten verkehrlichen Auswirkungen (Anlage 3), den Verkehrsversuch zur Sperrung der 1. Nordtangente für den Durchgangsverkehr erst nach Abschluss der Stadtnetze-Baumaßnahme Weseler Straße durchzuführen. Die Verwaltung wird beauftragt, den politischen Gremien rechtzeitig vor Abschluss der Baumaßnahme hierzu eine Beschlussvorlage vorzulegen.
2. Die Planungen zur Durchführung eines Verkehrsversuchs zur Sperrung der Verbindungsachse zwischen Mauritztor und Neutor (1. Nordtangente) für den Durchgangsverkehr in der Vorzugsvariante An der Apostelkirche zwischen Tibusstraße und Neubrückenstraße sowie die vorgeschlagene Einrichtung einer Einbahnstraße in einem Teilbereich des Breuls werden zur Kenntnis genommen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Mit den vorgenannten Beschlusspunkten werden keine konkreten Maßnahmen zum Beschluss gestellt. Daher hat diese Vorlage keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Durchführung eines Verkehrsversuchs zur Sperrung der 1. Nordtangente voraussichtlich Kosten i. H. v. 100.000 € entstehen.

Die Finanzierung wird im Rahmen der noch vorzulegenden Beschlussvorlage spezifiziert.

Begründung:

Antragslage & Hintergrund

Im Oktober 2023 wurde die Verwaltung über den Antrag „Verkehrsberuhigung Bült / Tibusstraße“ der Ratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen/GAL, SPD, Volt und Internationale Fraktion Die PARTEI/ÖDP mit der Vorbereitung und Durchführung eines einjährigen Verkehrsversuches beauftragt, in dem die Durchfahrtmöglichkeit auf der Verbindungsachse Mauritztor-Neutor (im Weiteren erste Nordtangente) für den motorisierten Individualverkehr mithilfe eines modalen Filters unterbunden werden soll.

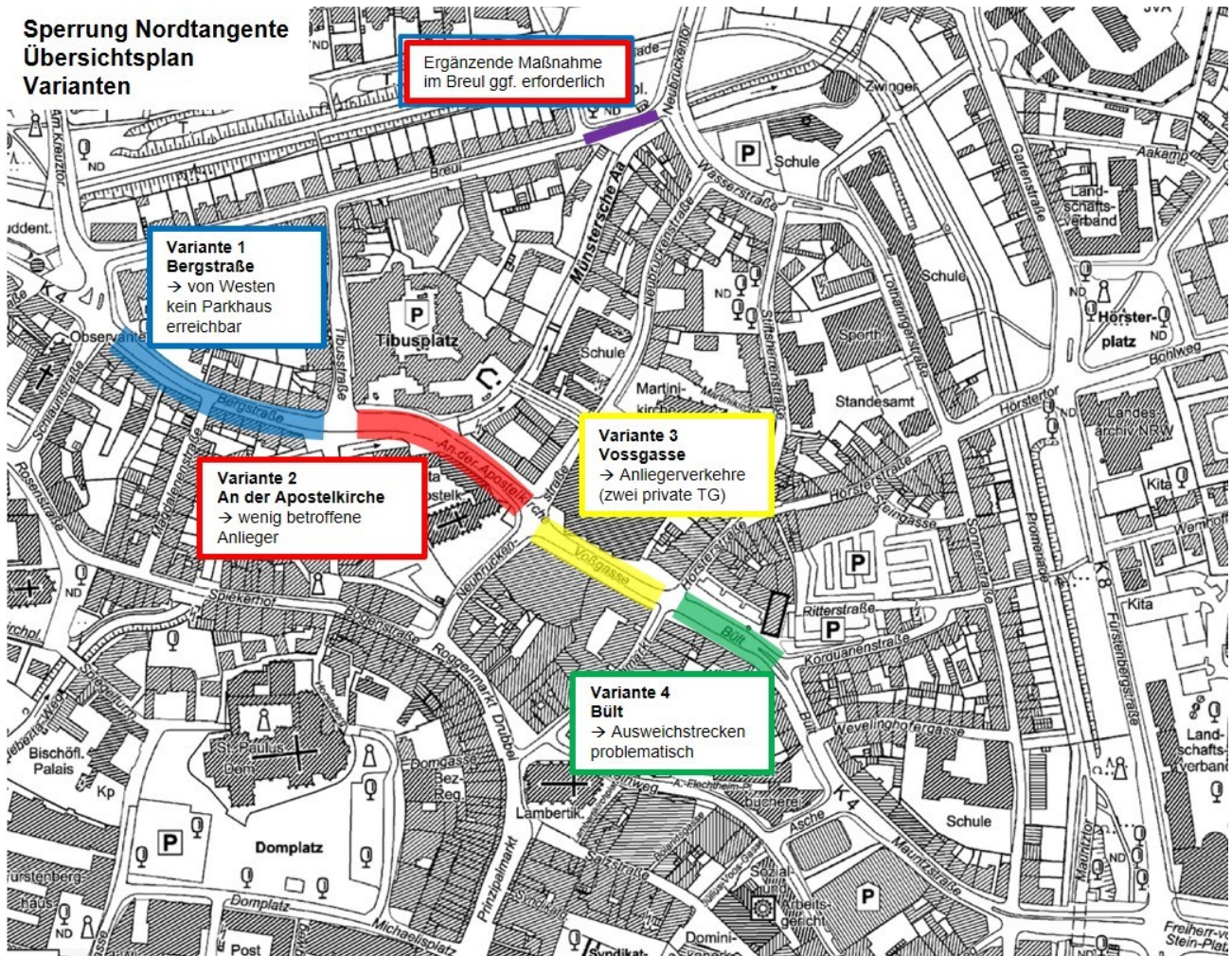
Bereits während der Baumaßnahme Bergstraße der Stadtnetze im Jahr 2023 war die 1. Nordtangente für etwa neun Monate für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr voll gesperrt. Hierbei konnte bereits die grundsätzliche Machbarkeit einer Sperrung der Verkehrsachse nachgewiesen werden (siehe Anlage 3). Darüber hinaus konnten wichtige Erkenntnisse zu Verlagerungseffekten und daraus resultierenden verkehrlichen Problemlagen im angrenzenden Nebennetz gewonnen werden, die als zentrale Grundlage in die unten dargelegte Prüfung eingeflossen sind.

Die Sperrung soll zunächst als Verkehrsversuch gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO erfolgen, um die Wirksamkeit der Maßnahme zu prüfen und ggf. weitere Nachschärfung vornehmen zu können. Bei einer positiven Bewertung der gewählten Versuchseinrichtung wird ihre Verstetigung angestrebt. Die grundsätzliche Sperrbarkeit der Achse wurde bereits im Rahmen der Erfahrungen der Baumaßnahme Bergstraße nachgewiesen.

Variantenprüfung

Bewertungsgrundlagen

Auf Grundlage des politischen Antrages sowie der Erfahrungen aus der Baumaßnahme Bergstraße im Jahr 2023 wurden insgesamt vier unterschiedliche Varianten zur Einrichtung der Sperre genauer untersucht, hinsichtlich ihrer Auswirkungen und Folgen bewertet und untereinander abgewogen (vgl. Übersichtsplan).



Im Rahmen der Bewertung wurden unter anderem folgende Faktoren betrachtet:

- Funktionalität und Umsetzbarkeit / Aufwand
- notwendige Eingriffe im umliegenden Verkehrsnetz
- Häufigkeit und Abwicklung von Anlieger- und Lieferverkehren im Sperrbereich
- Verkehrssicherheit
- Wende- & Umfahrungsmöglichkeiten
- Erreichbarkeit der Parkhäuser Tibusstraße und Alter Steinweg
- Anzahl betroffener Privat-Stellplätze
- stadträumliches Aufwertungspotenzial
- Auswirkungen auf den Fußverkehr und auf schutzwürdige Einrichtungen im Umfeld (Schulen, Kitas)

Für alle Varianten gilt, dass die Sperrung nicht als bauliche Durchfahrtsperre zu verstehen ist, sondern als modaler Filter, der mithilfe der Ausweisung eines Bussonderfahrstreifens hergestellt werden soll. So kann die Durchfahrt für den MIV rechtswirksam und eindeutig unterbunden und für den ÖPNV gleichzeitig freigehalten werden. Zudem können notwendige Sondernutzungen der Bussonderspur einfach und ohne zusätzlichen Aufwand eingeräumt werden, z. B. für Rettungskräfte, AWM, Anlieger-/Lieferverkehre im Sperrbereich.

Variante 1 – Bergstraße

In der Variante 1 würde die Sperrung im Abschnitt Bergstraße zwischen Schlaunstraße und Tibusstraße eingerichtet – analog zum Bereich, der während der Stadtnetze-Baumaßnahme in 2023 gesperrt war. Vorteilhaft bei dieser Variante ist, dass grundsätzlich eine verträgliche PKW-Wendemöglichkeit im Bereich der Tibusstraße nachweisbar wäre. Die Stadtnetze-Baumaßnahme hat zudem die Funktionalität einer Sperre an dieser Stelle hinsichtlich Verkehrsbelastung und -verteilung grundsätzlich nachgewiesen. Zudem lässt sich festhalten, dass sich eine Sperre an dieser Stelle auch positiv auf die Verkehrsbelastung entlang der gesamten 1. Nordtangente – und damit auch auf den Bereich mit einem höheren stadträumlichen Aufwertungspotenzial – auswirken würde. Dies gilt gleichermaßen für alle Varianten.

Nachteilig bei dieser Variante ist jedoch, dass beide Parkhäuser für den MIV nur von Osten verkehrssicher angebunden werden können. Die während der Baumaßnahme Bergstraße eingerichtete Umfahrmöglichkeit über die geöffnete Tibusstraße kann aufgrund der seinerzeit erfassten massiven Beschwerden und Gefährdungssituationen nicht als dauerhafter Lösungsansatz für eine Erschließung des Tibus-Parkhauses von Westen her fungieren.

Ein weiterer Nachteil dieser Variante ist die mittig im Sperrbereich einmündende Einbahnstraße Magdalenenstraße, aufgrund der mit verhältnismäßig hohem Anlieger-Verkehrsaufkommen innerhalb des gesperrten Bereiches zu rechnen ist. Ein hohes Anlieger-Verkehrsaufkommen im Sperrbereich senkt die Akzeptanz und das Verständnis für die Sperre, die Wahrscheinlichkeit für Fremdbefahrungen „im Schatten“ des Anliegerverkehrs steigt.

Ebenfalls nachteilig bei dieser Variante ist, dass über den Spiekerhof eine einseitige Umfahrung der Sperre mit verhältnismäßig geringem Umwegaufwand möglich ist. Die Umfahrung ist aufgrund des heute bereits verhältnismäßig hohen Raumwiderstandes vergleichsweise unattraktiv. Zudem könnte der Raumwiderstand durch begleitende verkehrliche Maßnahmen weiter gesteigert werden.

In dieser Variante ist ein verkehrlicher Eingriff im Breul notwendig, um Schleich- und Umfahrvverkehr durch das nördliche Martiniviertel zu unterbinden oder zu erschweren (s. u.).

Variante 2 – An der Apostelkirche (Vorzugsvariante)

Die Variante 2 umfasst die Sperrung im Abschnitt An der Apostelkirche zwischen Tibusstraße und Neubrückenstraße. Der zentrale Vorteil dieser Variante liegt in der geringen direkten Erschließungsfunktion und der geringen Anzahl direkt betroffener Anlieger, die der benannte Straßenabschnitt besitzt. Lediglich die Hofzufahrt zum Gewerbekomplex An der Apostelkirche 2 / 4 und die Anlieferung eines Kioskes im Bereich des Tibusstiftes müssen unmittelbar über den Sperrbereich erfolgen. Entsprechend gering fällt der hinzunehmende Anteil von Anlieger-Verkehren innerhalb des Sperrbereiches aus, sodass hier sowohl eine hohe Akzeptanz und Verständlichkeit der Sperrsituation erreicht, als auch mögliche Verkehrskontrollen deutlich erleichtert werden können. Die Sperre ist verkehrstechnisch eindeutig und gut erkennbar herstellbar, zudem kann auch hier in der Tibusstraße eine PKW-Wendemöglichkeit und über die Neubrückenstraße eine geeignete Wende-Blockumfahrt ermöglicht werden. Ein weiterer Vorteil ist, dass in dieser Variante im Vergleich zur Vorgenannten je eines der beiden betroffenen Parkhäuser von Ost und West für den MIV anfahrbar bleibt. Im Falle einer Verstetigung dieser Variante kann zudem ein großes stadträumliches Potenzial erschlossen werden, da durch Verkehrsberuhigung und Neuaufteilung des Verkehrsraumes in diesem Abschnitt mit der Aa-Querung ein Stück „vergessener Stadtraum“ belebt und sichtbar gemacht werden könnte. Zudem stellt die Rücknahme der MIV-Verbindung auch eine Form der „Stadtreparatur“ dar, da die Verbindung zwischen Tibus- und Neubrückenstraße keine historische ist, sondern erst nach dem Zweiten Weltkrieg angelegt wurde.

Nachteilig in dieser Variante ist insbesondere, dass auch hier die Umfahrung der Sperre über den Spiekerhof möglich ist. Hier sei ebenfalls auf den heute bereits verhältnismäßig hohen Raumwiderstand und die Möglichkeiten zur weiteren Erhöhung hingewiesen.

Auch in dieser Variante ist zudem ein verkehrlicher Eingriff im Breul notwendig, um Schleich- und Umfahrvverkehr durch das nördliche Martiniviertel zu unterbinden oder zu erschweren (s. u.).

In Abwägung der Vor- und Nachteile stellt die Variante 2 hinsichtlich Aufwand, Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere, Umsetzbarkeit, Überwachbarkeit und Verkehrssicherheit die ausgewogenste Variante dar und wird deshalb seitens der Verwaltung zur Vorzugsvariante erklärt.

Variante 3 – Voßgasse

In dieser Variante würde die Sperrung im Abschnitt Voßgasse zwischen Neubrückenstraße und Hörsterstraße/Alter Fischmarkt erfolgen. Im Vergleich zu den übrigen Varianten stellt sich hier lediglich die Erreichbarkeit je eines betroffenen Parkhauses von Ost und West für den MIV als vorteilhaft heraus.

Nachteilig hingegen ist in dieser Variante insbesondere, dass am östlichen Ende der Sperre im Knotenpunkt Hörsterstraße/Bült keine verkehrssichere und funktionale PKW-Wendemöglichkeit vorgesehen werden kann. Dementsprechend ist es zwingend notwendig, von Süden kommende Verkehre über eine zusätzliche Reglementierung des Abschnittes Bült bereits an der Korduanenstraße in Richtung Hörstertor abzuleiten. Die nicht-signalisierte Einmündung Korduanenstraße ist heute unfallauffällig. Zunehmende Abbiegeverkehre würden das Unfallrisiko Rad-Kfz weiter erhöhen. Zudem ist die Ausweichführung durch das Martiniviertel aufgrund der beengten Raumverhältnisse insbesondere für Schwerlastverkehr nicht ausreichend leistungsfähig.

Darüber hinaus befinden sich im Sperrabschnitt Voßgasse zwei größere private Tiefgaragen, sodass mit deutlich erhöhtem Anlieger-Verkehrsaufkommen innerhalb des Sperrbereiches zu rechnen ist – mit den oben bereits skizzierten negativen Auswirkungen auf Akzeptanz und Verständlichkeit der Sperrung.

In Abwägung der Vor- und Nachteile ist diese Variante im Vergleich zu den übrigen die am wenigsten geeignete, um eine Sperrung der 1. Nordtangente im Verkehrsversuch effektiv und funktional umzusetzen.

Variante 4 – Bült

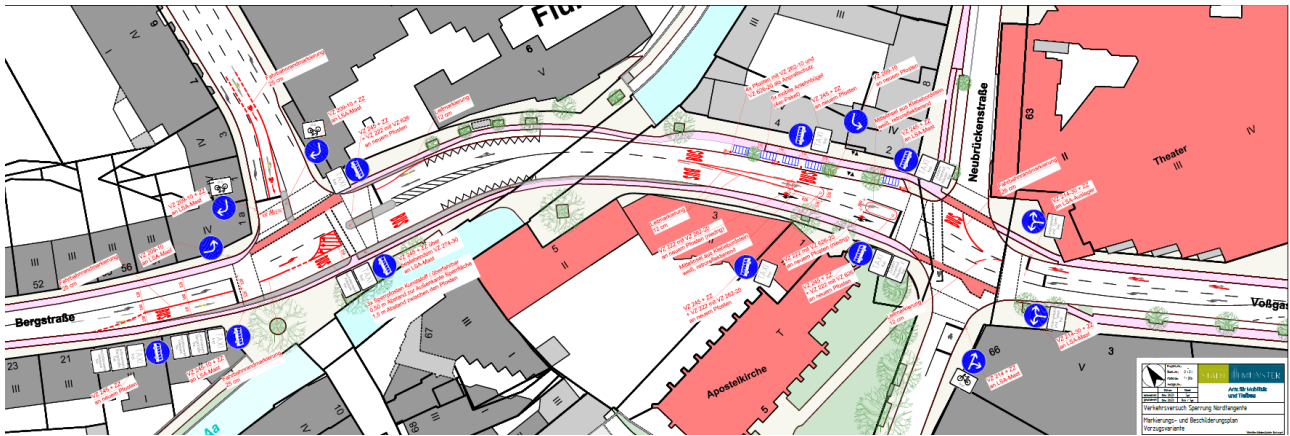
Die Variante 4 stellt die mögliche Sperrung im Abschnitt Bült zwischen Hörsterstraße/Alter Fischmarkt und Korduanenstraße dar. Zentraler Vorteil ist hier, dass die Sperrung im Bereich mit dem größten stadträumlichen Wirkradius erfolgt, in dem sich im Vergleich zu den übrigen Varianten noch deutlich mehr Zufußgehende und Radfahrende bewegen. Die Maßnahme wäre entsprechend besonders präsent. Gleichwohl wäre das tatsächliche Aufenthaltspotenzial, welches für den Fuß- und Radverkehr gewonnen werden könnte, aufgrund der weiterhin im Abschnitt verkehrenden Busse nicht wesentlich gesteigert. Vorteilhaft ist, dass in dieser Variante keine privaten Stellplätze unmittelbar betroffen sind und zudem auch hier die Erreichbarkeit je eines betroffenen Parkhauses für den MIV von Ost und West sichergestellt wäre.

Demgegenüber steht aber auch in dieser Variante der Nachteil, dass am östlichen Ende des Sperrbereiches keine Wendemöglichkeit für PKW geschaffen werden kann und entsprechend auch hier die Ausweichstrecke über die Korduanenstraße und durch das Martiniviertel als zwingende Voraussetzung angenommen werden muss – mit den oben genannten Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit an der Einmündung Korduanenstraße und der Leistungsfähigkeit der beengten Blockdurchfahrt für Schwerverkehr. Zudem kann auch am westlichen Ende der Sperre im Knotenpunkt Hörsterstraße keine Wendemöglichkeit eingerichtet werden, was eine zusätzliche Reglementierung der Voßgasse unter Eintreten der o. g. Nachteile notwendig macht.

Eine gemeinsame Sperrung der beiden Abschnitte Voßgasse und Bült (Kombination der Variante 3 und 4) wird insbesondere aufgrund der heute bestehenden Verkehrsbeziehungen über die beiden Einbahnstraßen Alter Fischmarkt und Hörsterstraße, als nicht zielführend eingestuft. Beide Straßen münden mittig in den Sperrbereich und stellen gleichzeitig (im heutigen Bestand) wichtige Abflüsse für den Liefer- und Anliegerverkehr des Martiniviertels sowie des nördlichen Citybereiches (Dom, Salzstraße, Alter Steinweg) dar. Das Anlieger- und Lieferverkehrsaufkommen in diesem gemeinsamen Sperrbereich wäre dementsprechend sehr hoch und die Problematik der Ausweichverkehre über die Korduanenstraße und durch das Martiniviertel zudem ebenfalls gegeben.

Verkehrstechnischer Entwurf zur Vorzugsvariante

Auf Grundlage der Variantenprüfung wurde in Abstimmung mit Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Feuerwehr ein verkehrstechnischer Entwurf zur Umsetzung der Vorzugsvariante im Abschnitt An der Apostelkirche (Variante 2) erarbeitet, welcher ergänzend auch in Anlage 1 beigefügt ist.



Der modale Filter soll im Knotenpunkt Tibusstraße / Bergstraße über die Umwidmung des bestehenden Geradeaus-Fahrestreifens zum Bussonderfahrstreifen eingerichtet werden. Der MIV wird über die vorhandene Linksabbiegespur in die Tibusstraße bzw. zum Parkhaus Tibus abgelenkt. Die beschriebene Ausweisung wird durch Markierungen und Verkehrsleiteinrichtungen unterstützt.

Im Knotenpunkt Neubrückenstraße / Voßgasse beginnt der Bussonderfahrstreifen innerhalb des Knotenpunktes. Der MIV wird über Abbiegegebote und begleitende Markierungen rechts- oder linksabbiegend in die Neubrückenstraße abgeleitet. Im Bereich des nicht länger benötigten Linksabbiegers aus der Straße An der Apostelkirche in die Neubrückenstraße werden mittels Klebebordsteinen Mittelinseln als Verkehrslenkeinrichtung geschaffen, die in der Herausbildung einer Torsituation zusätzliche Aufmerksamkeit auf die neue Verkehrssituation und die unterbundene Befahrbarkeit für den MIV lenken sollen.

Es besteht die Möglichkeit, Ausnahmegenehmigungen für die Nutzung des Bussonderfahrstreifens zu erteilen, beispielsweise für Baustellenverkehre im Zuge angrenzender Bauvorhaben. Hierzu erfolgen noch Detailabstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde. Der Anliegerverkehr zum Objekt An der Apostelkirche 2/4 darf in den ersten Bereich des Bussonderfahrstreifens zur Erreichung der Hofeinfahrt einfahren. Beim Verlassen des Innenhofes muss der Anliegerverkehr dann nach links in Richtung Neubrückenstraße ausfahren.

Die bestehenden Längsparkstände vor dem Gebäude An der Apostelkirche 2 / 4 sind nicht länger mit dem PKW erreichbar und damit nicht mehr nutzbar. Sie werden mit mobilen Fahrradabstellbügeln ausgestattet, um insbesondere auf den hohen Fahrradparkdruck während der Vorstellungen im Theater Münster zu reagieren.

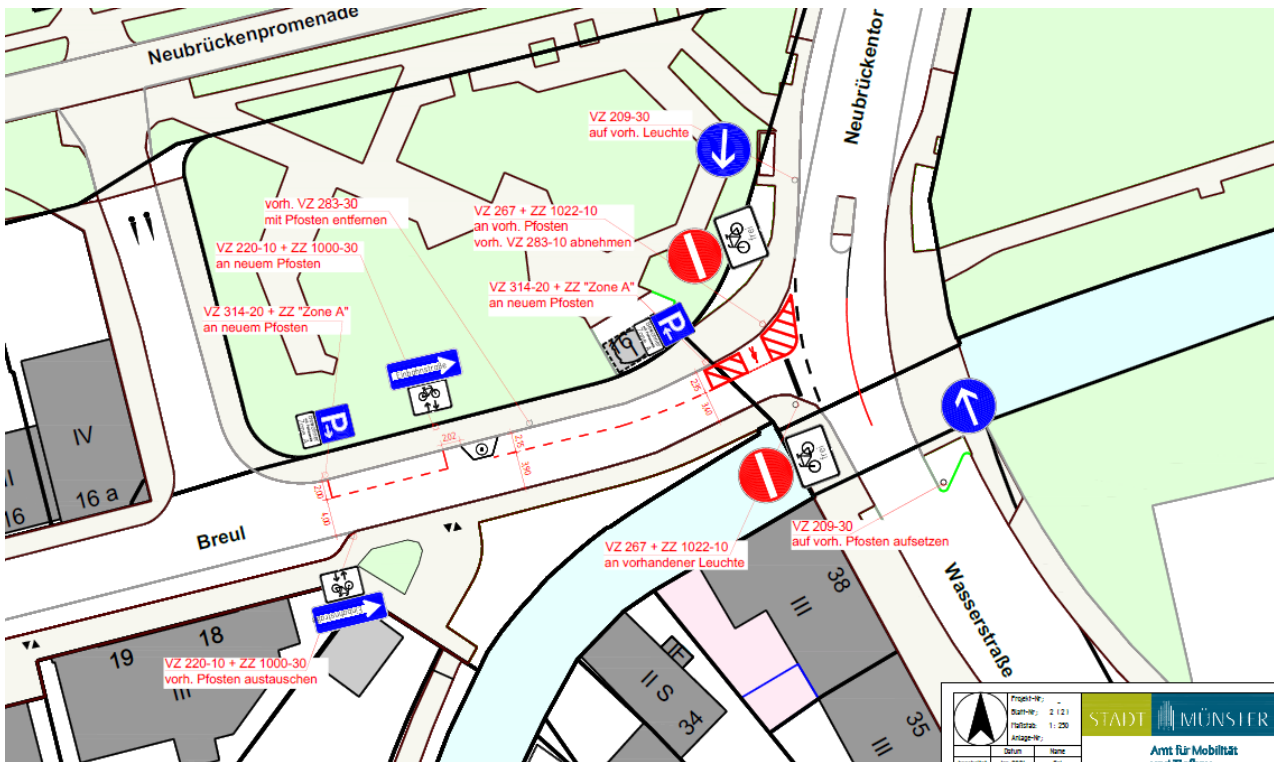
Wie bereits während der Baumaßnahme Bergstraße wird die Vorwegweisung entlang des Hauptstraßennetzes und das Parkleitsystem ergänzend angepasst, sodass keine Durchfahrt mehr ausgeschildert ist. In den ersten 6 Monaten sollen zudem LED-Tafeln an den Knotenpunkten Fürstenbergstraße / Eisenbahnstraße und Neutor / Schlossplatz auf die unterbundene Durchfahrtmöglichkeit hinweisen – auch dieses Instrument hat sich u. a. während der Baumaßnahme Bergstraße bewährt.

Parallel zu der Einrichtung des Bussonderfahrstreifens wird die Optimierung der Schaltung mehrerer Lichtsignalanlagen entlang der 1. Nordtangente vorbereitet, um den ÖPNV auf der Gesamtachse zu beschleunigen.

Begleitende Maßnahme am Breul

Die Erfahrungen aus der Baumaßnahme Bergstraße haben gezeigt, dass eine Sperrung der 1. Nordtangente in bestimmten Bereichen zu Verlagerungen von Verkehren vom Haupt- in das Nebenstraßennetz geführt hat. Insbesondere im Breul stellte sich dieser Verkehrszuwachs als problematisch heraus, weshalb im Zuge der hier dargelegten Maßnahme auch entsprechende Begleitmaßnahmen zum Schutz der Anwohnenden am Breul geprüft wurden.

Zur Verringerung möglicher Schleich- und Umfahrvorgänge schlägt die Verwaltung die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in einem kurzen Teilstück auf Höhe des Spielplatzes am östlichen Ende des Breuls vor (Markierungs- und Beschilderungsplan s. Anlage 2).



Der Eingriff bietet die Möglichkeit, die „einfache“ Umfahrung des Sperrbereiches An der Apostelkirche über die Verbindung Neubrückenstraße-Breul-Kreuztor effektiv zu unterbinden und den Anwohnenden im Breul zugleich noch eine Ausfahrt sowohl in Richtung Kreuztor als auch in Richtung Kanalstraße zu ermöglichen. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Einbahnstraßenregelung wird die Fahrspur im betreffenden Abschnitt des Breuls durch die Anlage von einseitigen Bewohner-Parkständen auf 3,50 - 3,90 m eingengt.

Sollte es zu verstärkten Umfahrvorgängen im Fahrtverlauf Kreuztor-Breul-Wasserstraße-Lotharingerstraße-Hörstertor kommen, ist die Umwandlung des Breuls in eine Sackgasse auf Höhe des Spielplatzes denkbar. Aufgrund des erhöhten Raumwiderstandes auf dieser Verbindung (umwegig, mehrfaches Abbiegen) wird aber zunächst davon ausgegangen, dass Umfahrvorgänge nur in geringem Maße auftreten werden.

Stadträumliche Potenziale

In der versuchsweisen Umsetzung kann die Vorzugsvariante kein größeres stadträumliches Potenzial zur Neugestaltung und Belebung des öffentlichen Raumes erschließen. Im Rahmen des Verkehrsversuches erfolgen keine Umbaumaßnahmen, sodass auch keine Neuaufteilung des Verkehrsraumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs oder der Aufenthaltsqualität erfolgen kann. Der Raumgewinn zur Umgestaltung beschränkt sich auf fünf Kfz-Stellplätze vor dem Gebäude An der Apostelkirche 4/6, die aufgrund ihrer Lage jedoch nicht für einen Gewinn an Aufenthaltsqualität geeignet sind. Sie sollen stattdessen zur Erweiterung des Fahrradabstellangebotes genutzt werden.

Die baulich getrennte Führung des Radverkehrs bleibt erhalten, da ein mehrfacher Wechsel zwischen den Führungsformen entlang der gesamten Nordtangente aus Verkehrssicherheitsgründen zugunsten einer einheitlichen verkehrlichen Wahrnehmung für alle Verkehrsteilnehmenden vermieden werden sollte. Zudem werden die anvisierten Beschleunigungs- und Verstärkungseffekte für den ÖPNV maximiert, wenn dieser den Bussonderfahrstreifen nicht mit dem Radverkehr teilen muss.

Im Falle einer langfristigen Verstärkung kann in der Vorzugsvariante über Umbaumaßnahmen jedoch ein bis dato untergenutztes stadträumliches Potenzial im Bereich der Aa-Querung und vor dem Tibusstift erschlossen werden. Im Falle einer baulichen Umgestaltung der Haltestelle Tibusstraße kann ggf. die Straßenraumbreite verringert und damit zusätzlicher Raum für den Fuß- und Radverkehr gewonnen werden, der zugleich auch zur Steigerung der Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Aa im Rahmen ihrer Sanierung in diesem Abschnitt genutzt werden könnte. Jedoch wird auch zukünftig eine ausreichend dimensionierte Verkehrsfläche für den Begegnungsfall Bus-Bus vorgehalten werden müssen.

Die bestehenden Kfz-Abbiegespuren in den Knotenpunkten Überwasserstraße/Voßgasse und Bergstraße/Tibusstraße müssen sowohl im Verkehrsversuch, als auch in einer dauerhaften Umgestaltung erhalten bleiben, da diese von elementarer Bedeutung für den Schutz des Radverkehrs vor Abbiegeunfällen mit Kfz sind – insbesondere vor dem Hintergrund der aufgrund der Sperrung erwarteten Zunahme der Abbiegeverkehre. Lediglich in der Tibusstraße kann auf die vorhandene Linksabbiegespur verzichtet werden, die im Verkehrsversuch bereits zu einer separierten Linksabbiegespur für den Radverkehr umgestaltet werden soll.

Begleitung, Auswertung und Kommunikation

Das Verkehrsgeschehen auf dem Versuchsabschnitt sowie im unmittelbaren Umfeld wird insbesondere in den ersten Tagen nach Einrichtung des Verkehrsversuches intensiv durch Mitarbeitende der Verkehrs- und Sicherheitsbehörden beobachtet, um etwaige Eingriffsnotwendigkeiten schnell festzustellen und entsprechend reagieren zu können. Falls aus Verkehrssicherheitsgründen ein Abbruch des Versuches notwendig werden sollte, muss lediglich die Beschilderung für den Bussonderfahrstreifen überdeckt bzw. entfernt und die markierten BUS-Piktogramme mittels Baustellenmarkierung ungültig gemacht werden, um die freie Befahrbarkeit des Abschnittes kurzfristig wiederherzustellen.

Um festzustellen, ob die Einrichtung des Bussonderfahrstreifens in Verbindung mit der daraus folgenden Reduzierung des MIV-Aufkommens signifikante Zeitgewinne und positive Auswirkungen auf die Fahrplanteue des ÖPNV auf der 1. Nordtangente zur Folge hat, werden die Busfahrzeiten auf der Achse genau untersucht und mit den Verlustzeiten vor der Einrichtung des Verkehrsversuches verglichen. Zudem werden die allgemeinen Verkehrsbelastungen, ähnlich wie bereits während der Baumaßnahme Bergstraße, vor und während des Verkehrsversuches erfasst und miteinander verglichen, um Aussagen über Verlagerungs- und Verdrängungseffekte in der Verkehrsverteilung zu ermöglichen.

Es ist vorgesehen, eine digitale Ansprechstelle bei der Stadtverwaltung für den Verkehrsversuch zu schaffen, um Hinweise, Beschwerden, Lob und Rückfragen zum Verkehrsversuch aus der Bevölkerung aufzunehmen und zu beantworten. Die Verwaltung berichtet nach Einrichtung des Verkehrsversuches in der Politik über die zentralen Themen und das Stimmungsbild der eingegangenen Mitteilungen.

Die Information der Öffentlichkeit erfolgt über eine Pressemitteilung und begleitende Öffentlichkeitsarbeit über die üblichen Kanäle. Die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger werden über eine Postwurfsendung sowie im Rahmen einer Anliegerversammlung gesondert ausführlich informiert. Ebenso werden die Kaufleute im nördlichen Altstadtbereich umfassend über die verkehrlichen Auswirkungen informiert, um diese Information auch an ihre Kundschaft weitergeben zu können. Die Ansprache erfolgt hier vorrangig über die organisierten Interessenvertretungen der Händlerschaft.

Empfehlungen zum Durchführungszeitraum

Die Fachverwaltung spricht sich für eine Laufzeit von mindestens einem Jahr für den Verkehrsversuch aus. Erfahrungsgemäß dauert es – je nach Eingriffsumfang – mehrere Wochen bis Monate, bis sich Verkehrsverhalten und Routenwahl und damit die Verkehrsverteilung verändert und stabilisiert hat. Erst danach können Messungen, Aufnahmen und Langzeitbeobachtungen auch tatsächlich verlässliche Aussagen über die Auswirkungen einer solchen Eingriffsmaßnahme ermöglichen. Mit der vorgeschlagenen Dauer von mindestens einem Jahr folgt die Verwaltung zudem dem Antragstext.

Zudem empfiehlt die Fachverwaltung, den Verkehrsversuch aufgrund seiner tiefgreifenden Auswirkungen auf das Verkehrsnetz erst innerhalb der Sommerferien einzurichten. Das durchschnittlich geringere Gesamtverkehrsaufkommen erleichtert sowohl die Einrichtungsarbeiten als auch die verkehrliche Eingewöhnung.

Abschließend empfiehlt die Fachverwaltung unter Berücksichtigung der prognostizierten verkehrlichen Auswirkungen in der Wechselwirkung mit der Stadtnetze-Baumaßnahme Weseler Straße (s. Anlage 3), den Verkehrsversuch zur Sperrung der 1. Nordtangente erst nach Abschluss der Stadtnetze-Baumaßnahme Weseler Straße durchzuführen, um die Gefahr punktueller Überlastungen des Verkehrsnetzes unter Spitzenbelastungen zu vermeiden. Näheres zur Begründung ist der o. g. Anlage 3 zu entnehmen.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1 Lageplan zur Vorzugsvariante An der Apostelkirche für den Verkehrsversuch Sperrung Nordtangente

Anlage 2 Lageplan zur Begleitmaßnahme im Bereich Breul

Anlage 3 Bericht über die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Verkehrsversuches Sperrung Nordtangente in Wechselwirkung mit weiteren Baumaßnahmen