TOP: Viernheim, den 03.09.2018

Federführendes Amt

61 Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Aktenzeichen:	61.4
Diktatzeichen:	CM/JF
Drucksache:	VL-81-2018/XVIII
Anlagen:	3
Produkt/Kostenstelle:	
Stand der Haushaltsmittel:	
Benötigte Mittel:	
Protokollauszüge an:	ASU, Ordnungsamt

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Magistrat	13.08.2018	vorbereitende Beschlussfassung
Ausschuss Umwelt, Energie, Bauen (Stadtentwicklung, Agenda 21)	14.08.2018	vorberatend
Ausschuss Umwelt, Energie, Bauen (Stadtentwicklung, Agenda 21)	11.09.2018	vorbereitende Beschlussfassung
Stadtverordneten-Versammlung	19.10.2018	beschließend

Beschlussvorlage

Einführung eines Einbahnstraßensystems im innenstadtnahen Bereich

Beschlussvorschlag:

1. Die Bemühungen der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses und der Parkraumsituation im innenstadtnahen Bereich zwischen der Nibelungenstraße im Norden bis zur Luisenstraße im Süden und von der Lorscher Straße/Kirschenstraße im Osten bis zur Kettelerstraße im Westen werden wohlwollend zur Kenntnis genommen.
2. Dem Vorschlag zur Einführung eines Einbahnstraßensystems im innenstadtnahen Bereich 1 (Anlage 1) wird zugestimmt.

Begründung (Sachverhalt, Erläuterung):

Die Behördenspitze der sachlich und lokal zuständigen Straßenverkehrsbehörde schlägt nach intensiver Prüfung der Rahmenbedingungen sowie Abwägung aller Für und Wider die verkehrsrechtliche Anordnung/ Einrichtung eines Einbahnstraßensystems im innenstadtnahen „Bereich 1“ (s. Anlage 1) vor.

Als Grundlage für die Einrichtung dieses Einbahnstraßensystems im innenstadtnahen „Bereich 1“ (Anlage 1) zwischen:

- der **Nibelungenstraße** im Norden bis zur **Luisenstraße** im Süden und
- von der **Lorscher Straße/Kirschenstraße** im Osten bis zur **Kettelerstraße** im Westen

dient das Verkehrsentwicklungsplan-Konzept (VEP) aus dem Jahr 2010.
Aufgabe des VEP ist es, für ca. 10 bis 15 Jahre die Leitlinien für die weitere Entwicklung der Stadt aufzuzeigen.

Unter Punkt 12.3 „Maßnahmenvorschläge Fußwegenetz“ schlägt die Fachplanung aufgrund der beengten Straßenverhältnisse – gerade in den innenstadtnahen Bereichen- vor, die Straßen in einem **„Leitersystem“ mit Einbahnstraßenpärchen** zu beschildern.

> *Auszug aus Punkt 12.3*
> *Der gravierendste Mangel im Fußwegenetz – das Gehwegparken – lässt sich primär nur durch die Herstellung einer angemessenen Parkmoral bzw. durch stärkere Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehrs verbessern.*
>
> ***Vorschläge zur Verminderung des Parkdrucks in der Innenstadt befinden sich in den Abschnitten 6 und 9.***
>
> ***Deren Umsetzung ist ein wesentlicher Beitrag** zu wünschenswerten Akzeptanz in der Bevölkerung und zur Wiederherstellung eines Mindestmaßes an Parkmoral.*

Dieser Vorschlag soll(te) nun realisiert werden zur Verbesserung:

- der Verkehrssicherheit (insbesondere für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer sowie die uneingeschränkte Zufahrtsmöglichkeit für Rettungsfahrzeuge)
- des Verkehrsflusses und
- der Parkraumsituation.

Was genau ist Inhalt der Anordnung ?

Es ist beabsichtigt, neben der Beschilderung der Einbahnstraßenregelung zusätzlich die Parkregelungen anzupassen.

Aufgrund der beengten Verhältnisse gelten für die geplanten Beschilderungen und Markierungen folgende Rahmenbedingungen für eine Straßenseite:

- ein Gehweg sollte eine Mindestbreite von 1,50 m aufweisen
- bei breiteren Gehwegen >1,50 m kann durch Beschilderung/Markierung das aufgeschulterte Parken zugelassen werden.

Für die gegenüberliegende Straßenseite gilt:

- ein Gehweg sollte eine Mindestbreite von 1,00 m aufweisen,
- bei breiteren Gehwegen >1,00 m kann durch Beschilderung/Markierung das aufgeschulterte Parken zugelassen werden.

Diese verkehrstechnischen Rahmenbedingungen wurden aufgenommen und auf den Bereich 1 (Anlage1) projiziert.

Beleg für ein Funktionieren einer solchen verkehrstechnischen Neuordnung sind beste Erfahrungen mit dem 2014 umgesetzten **Pilotprojekt in der Bertholdus-Pfenningh-Straße**, als diese als Einbahnstraße mit dem Zusatz „Radfahrer in Gegenrichtung frei“ beschildert wurde.

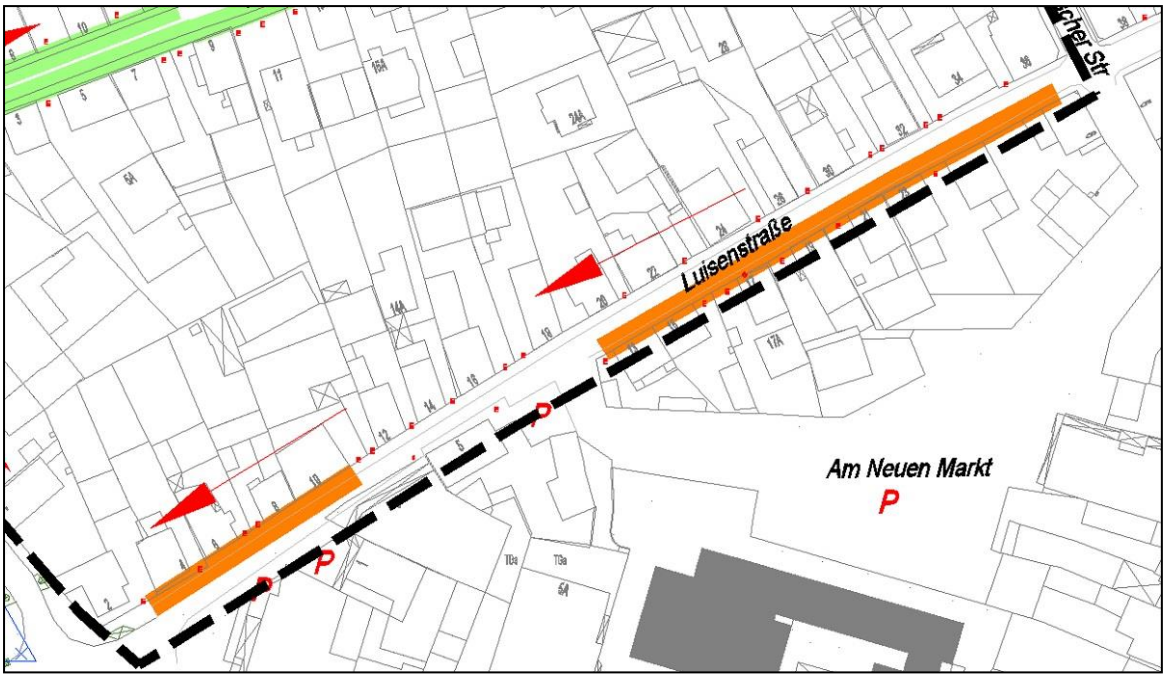
Hier wurde gemeinsam während einer Bürgerinformationsveranstaltung vor Ort festgelegt, dass eine Straßenseite künftig nicht mehr beparkt wird und auf der anderen Straßenseite die Kfz bis zum Gebäude – mit Ausnahme der Hofeinfahrten und Gebäudeeingänge – aufgeschultert parken dürfen.

Das aufgeschulterte Parken (auf dem Gehweg) bis zum Gebäude hat sich im Nachhinein für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen als ungeeignet erwiesen, sodass bei der jetzt anstehenden Neuordnung zur Umsetzung des Einbahnstraßensystems im Bereich 1 die o.a. Rahmenbedingungen künftig Beachtung finden.

Dementsprechend ist geplant, folgende Straßenzüge (s. auch Anlage 1) wie folgt zu beschildern und zu markieren.

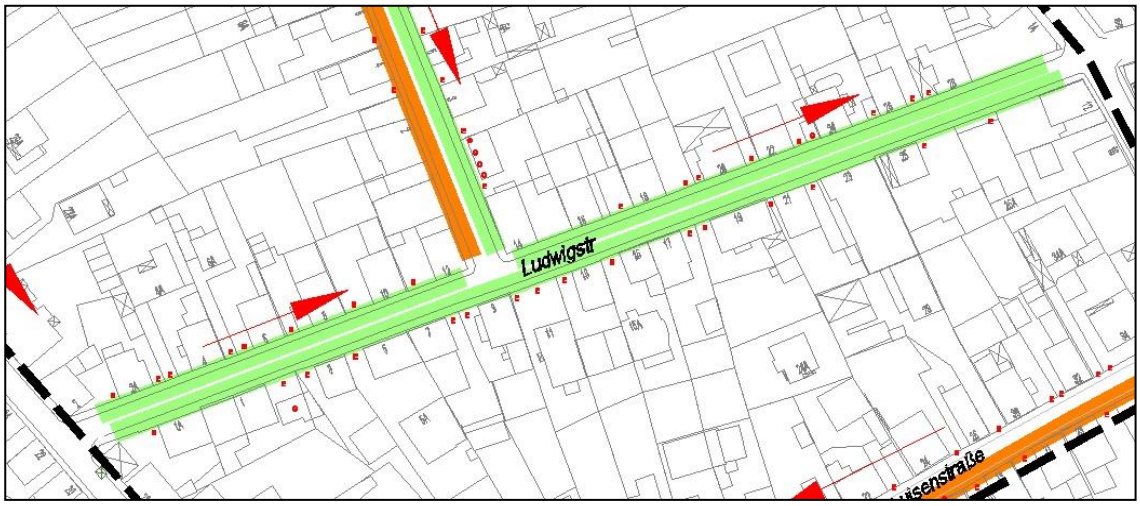
<u>Luisenstraße:</u>

Einbahnstraße mit Fahrtrichtung von Ost nach West
Parken in Fahrtrichtung links/ rechts auf der Fahrbahn wie dargestellt



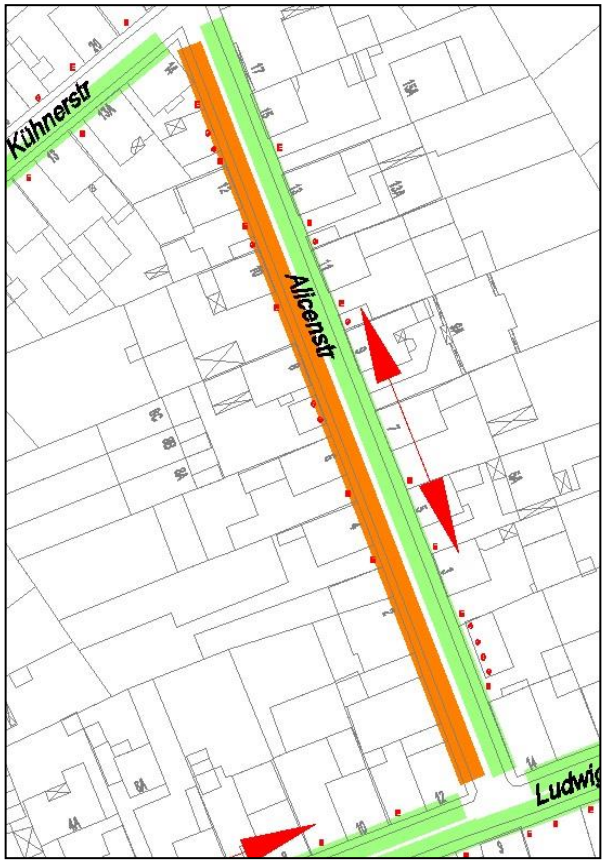
Ludwigstraße:

Einbahnstraße mit Fahrtrichtung von West nach Ost
Beidseitig aufgeschultertes Parken



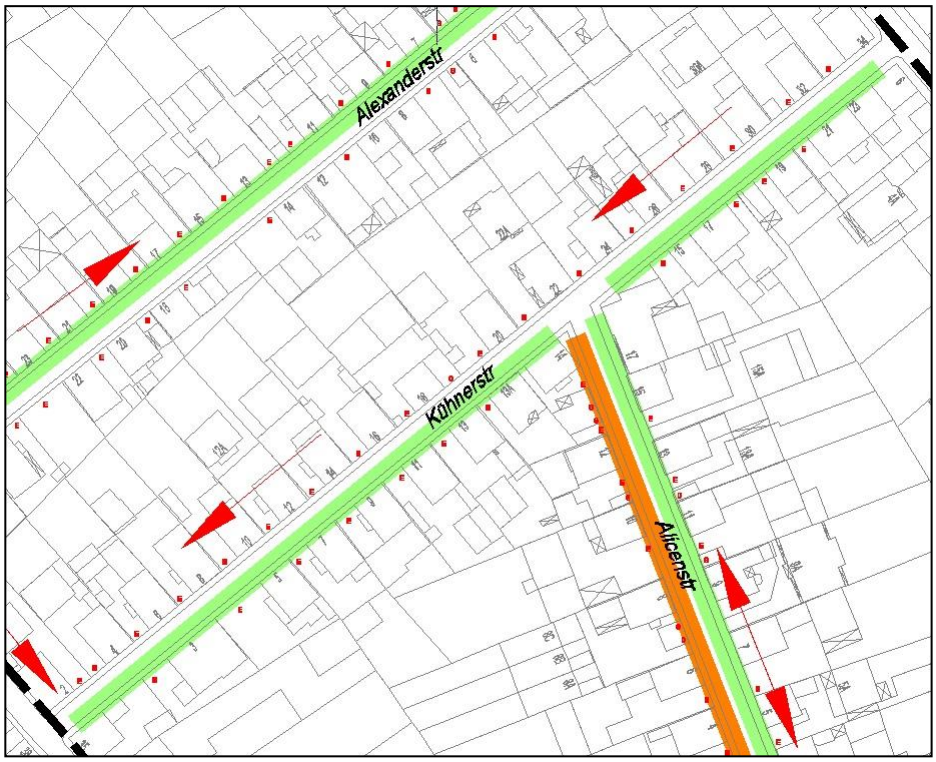
Alicenstraße:

In beide Richtungen befahrbar
Aufgeschultertes Parken auf der Ostseite, auf Westseite Parken auf der Fahrbahn



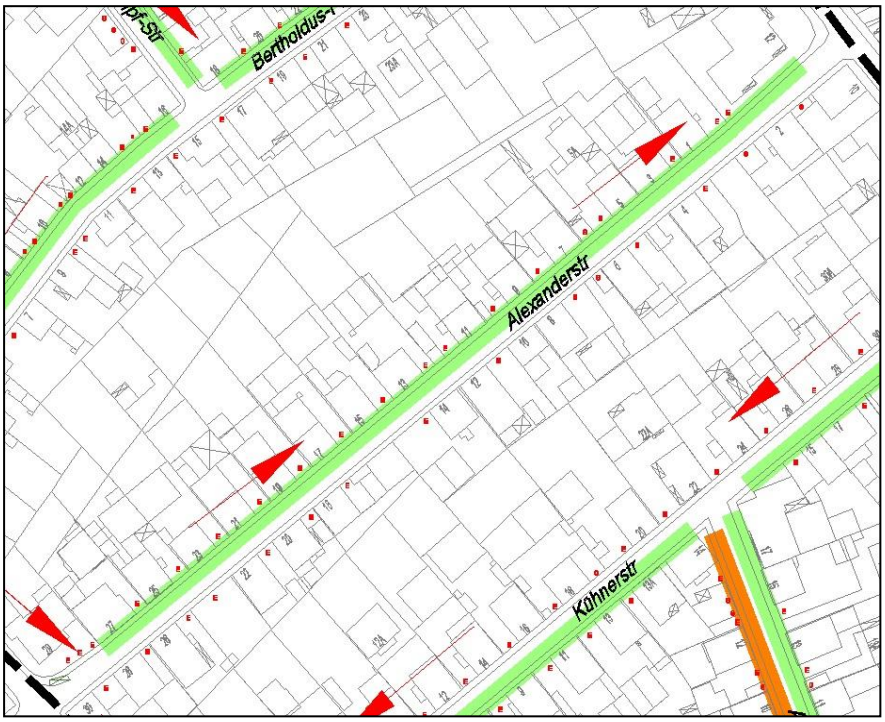
Kühnerstraße:

Einbahnstraße mit Fahrtrichtung von Ost nach West
Aufgeschultertes Parken in Fahrtrichtung links auf der Fahrbahn



Alexanderstraße:

Einbahnstraße mit Fahrtrichtung von West nach Ost
Parken in Fahrtrichtung links aufgeschultert

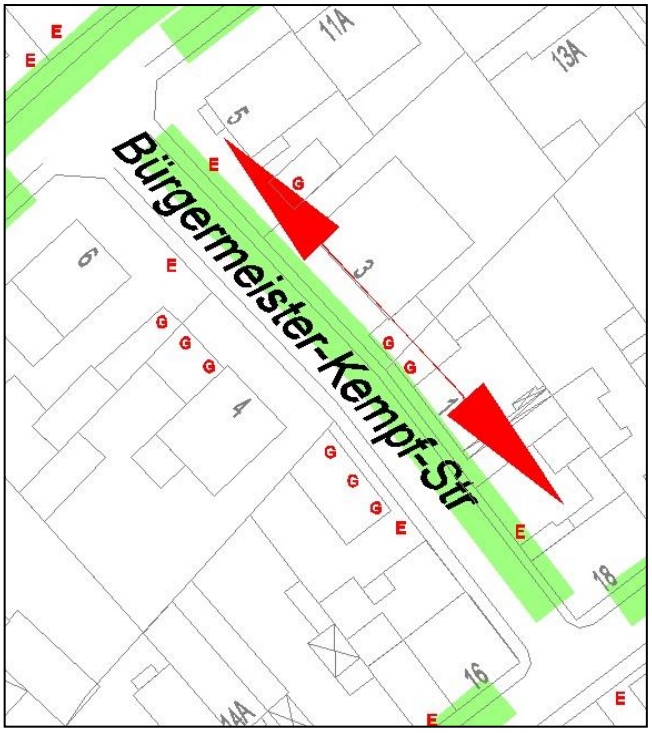


Bertholdus-Pfenningh-Straße:

Einbahnstraße mit Fahrtrichtung von Ost nach West
Aufgeschultertes Parken in Fahrtrichtung rechts

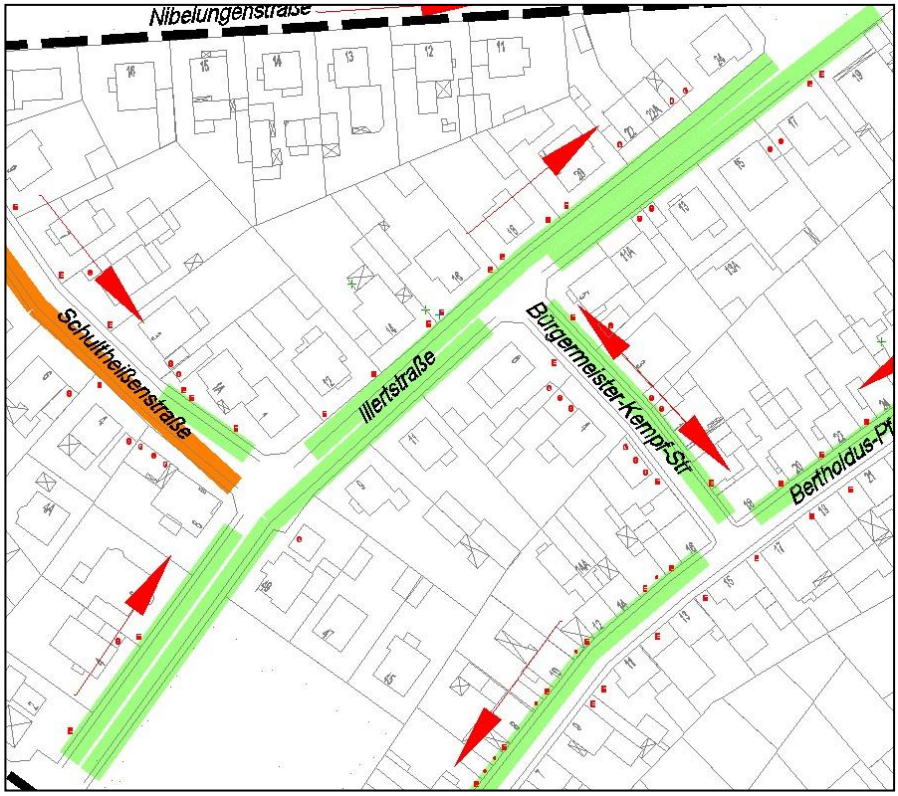
Bürgermeister-Kempf-Straße:

In beide Richtungen befahrbar
Aufgeschultertes Parken auf der Ostseite



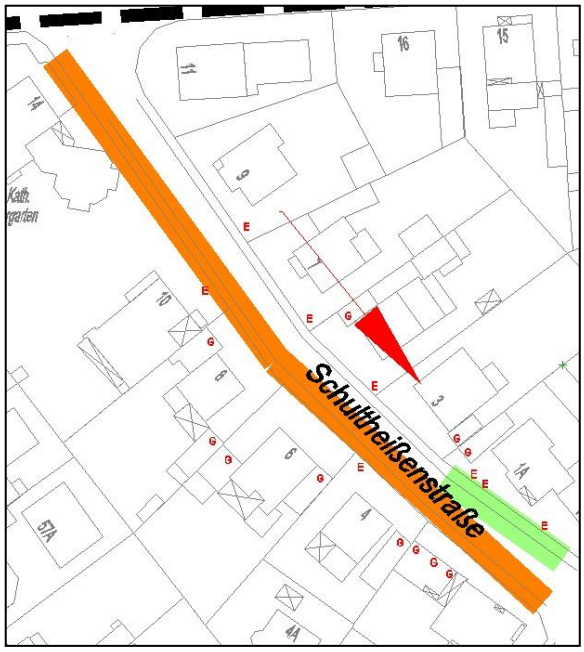
Illertstraße:

Einbahnstraße mit Fahrtrichtung von West nach Ost
Beidseitig aufgeschultertes Parken



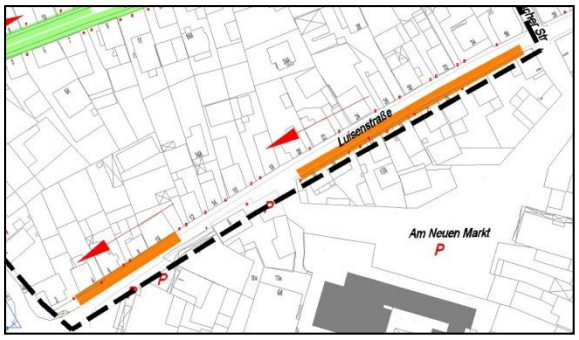
Schultheißenstraße:

Einbahnstraße mit Fahrtrichtung von Nord nach Süd
Aufgeschultertes Parken in Fahrtrichtung links – nur im Bereich Illertstraße Parken in Fahrtrichtung rechts auf der Fahrbahn



Weitere Hintergründe, Problempunkte und Besonderheiten:

- **Fahrtrichtung Luisenstraße**



Der Planung zur Folge wird die **Luisenstraße** von der Wasserstraße aus **durchgehend in Richtung Lampertheimer Straße als Einbahnstraße** beschildert.

Ausschlaggebend für diese Fahrtrichtungsentscheidung ist der Knotenpunkt Wasserstraße/ Luisenstraße.

Die Einfahrt von der Wasserstraße in die Luisenstraße kann von einem sog. Bemessungsfahrzeug 3-Achser LKW (Müllfahrzeug) ohne Probleme befahren werden, während bei einer Ausfahrt aus der Luisenstraße das Bemessungsfahrzeug beide Verkehrsströme der Wasserstraße immer beeinträchtigen würde.

- **Postfiliale**

In vielen Bürgergesprächen zur Vorstellung des Projektes wurde auch die Parksituation der Lorscher Straße in Höhe Postfiliale angesprochen mit dem Hinweis aus der Bürgerschaft , den Teilbereich der Luisenstraße evtl. in Fahrtrichtung Wasserstraße zu führen.

Die diesbezügliche Parkraumüberprüfung ergab keine gravierenden Vorteile/ Verbesserungen weder zum aktuellen Status Quo, noch zur hiermit vorgeschlagenen Änderung. Dreh- und Angelpunkt der unbefriedigenden Parkraumsituation Lorscher Str ist und bleibt schlicht die stadtseits nicht lösbare oder beeinflussbare (Post-)Standortproblematik, gepaart mit dem Wunsch vieler Postkunden, trotz nahe gelegenem Rathausparkplatz unmittelbar vor der Post parken zu wollen.

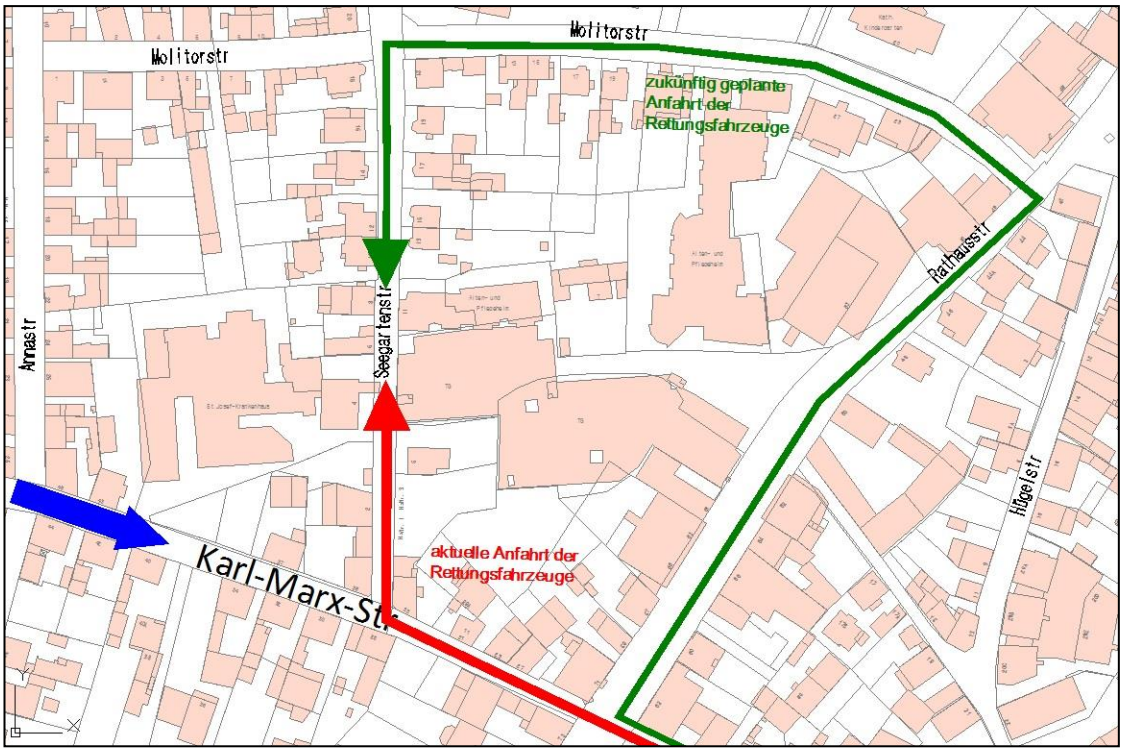
- **Umkehr der Fahrtrichtung Karl-Marx-Straße/ St. Joseph-Krankenhaus**

Im Zuge der Neuregelung im Sinne des Einbahnstraßen-Leitersystems (Anlage 1) ist es unumgänglich, ebenfalls die **Fahrtrichtung** des Einbahnstraßenabschnittes der **Karl-Marx-Straße**, von der Lampertheimer Straße bis zur Rathausstraße, **zu ändern**, um den verkehrstechnischen Erfordernissen eines innenstadtnahen Ringes Rechnung zu tragen (Anlage 2).

Nur so sind die mit der Neuregelung verfolgten Ziele (v.a. der Verkehrsfluss) sinnvoll erreichbar!

Einzig die Anfahrt von Rettungsfahrzeugen zum St. Joseph-Krankenhaus aus Richtung Viernheim-Mitte würde damit erschwert, da die Fahrzeuge über die Rathausstraße/ Molitorstraße den Schul-/ Kindergartenbereich Albert-Schweitzer-Schule und St. Aposteln tangieren.

Vorteile ergeben sich aber bei Krankenverlegefahrten in andere Kliniken stadtauswärts.



- **Radverkehr in Gegenrichtung frei**

Im Zuge der Umsetzung ist vorgesehen, im Einbahnstraßensystem 1 (Anlage 1) zusätzlich mit VZ 1000-33 **„Radverkehr in Gegenrichtung frei“** zu beschildern und ggf. mit Piktogrammen/ Markierungen in den Einmündungsbereichen die Situation zu verdeutlichen.

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung deckt sich auch mit den Wünschen des ADFC und wird in vielen Kommunen verstärkt umgesetzt, um die Förderung des Radverkehrs voranzutreiben.

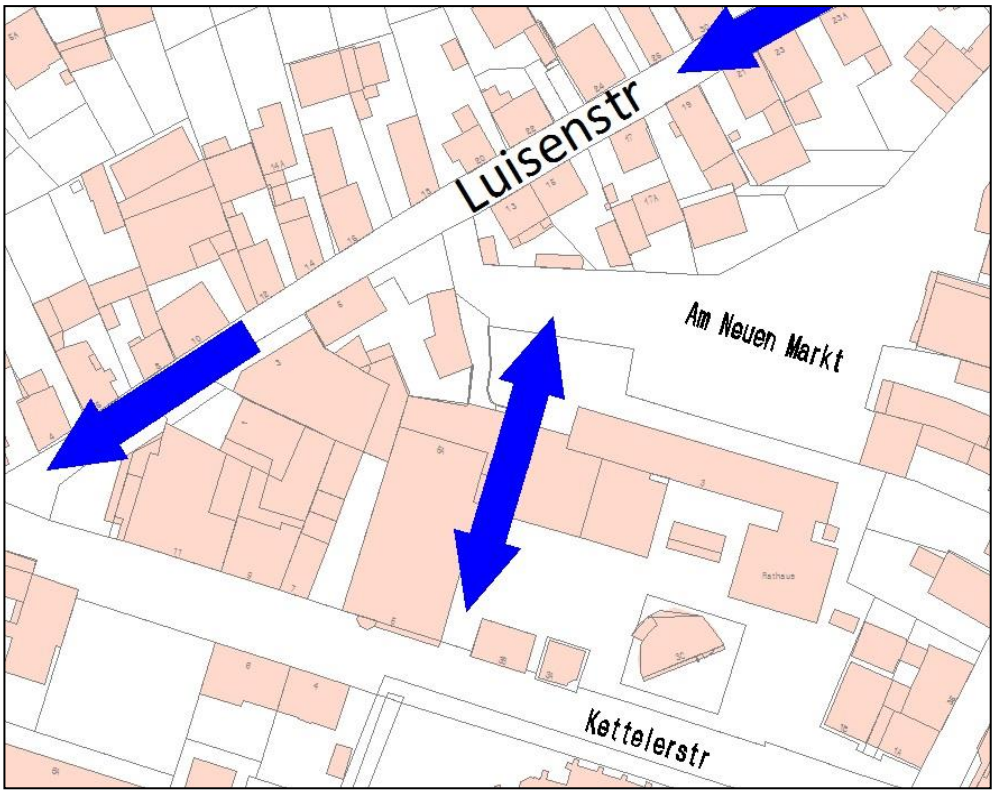
Zu beobachten sein wird der Teilbereich der Luisenstraße zwischen der Wasserstraße und der Lorscher Straße, da aufgrund der Fahrbahnbreite und des wenig einsehbaren Einmündungsbereiches zur Wasserstraße die Radfahrer hier erst spät erkannt werden.

- **Durchfahrt zwischen dem Parkplatz Am Neuen Markt und der Kettelerstraße**

Ferner muss aus Gründen des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit/ Zugänglichkeit die Durchfahrt zwischen dem Parkplatz Am Neuen Markt und der Kettelerstraße **in beide Fahrtrichtungen** ermöglicht werden.

Dies würde auch das bisher beobachtete verkehrsbehindernde Wenden vieler Kfz-Führer im verkehrsberuhigten Bereich der Kettelerstraße entbehrlich machen.

Sollte sich die Durchfahrtssituation im Nachhinein als Nadelöhr erweisen, kann dies durch Anordnung einer Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Parkplatz Am Neuen Markt angepasst werden.



Fachberatung und Bürgerinformationen:

Bereits in der Verkehrs-AG am 05.07.2016 wurden alle aufgeführten Maßnahmen ausführlich geprüft.

Neben der Straßenverkehrsbehörde hatte insbesondere die **Polizei keine Bedenken**, das Parken in einigen Straßenzügen auch auf der in Fahrtrichtung linken Seite anzuordnen. Dies bedarf einer Umgewöhnung des Fahrzeugführers, ist aber gerade in Einbahnstraßen und in engen Straßen kein seltenes Phänomen.

Die Thematik wurde nochmals im Rahmen der Verkehrs-AG am 17.04.2018 besprochen. Die Verkehrs-AG stimmte insgesamt der Erweiterung des Einbahnstraßensystems inklusive der flankierenden Maßnahmen zu.

Nachdem die Planung bereits im November 2016 im Rahmen eines Bürgerinformationsabends präsentiert wurde, gab es im Zeitraum zwischen August und November 2017 Anliegergespräche in den betroffenen Straßenzügen.

Hierbei wurden die Anregungen, Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge der Bürger aufgenommen und im Anschluss durch die Verwaltung geprüft. (s. Anlage 3)

Zum Teil standen bei den Anmerkungen der Bürger die persönlichen Interessen im Vordergrund (gewohnte Fahrtstrecken, etc.).

Diese stehen jedoch den Vorteilen des Gesamtsystems (höhere Verkehrssicherheit, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer; besserer Verkehrsfluss und verbesserte Parkraumsituation) entgegen.

Basierend auf den fachlichen Einschätzungen, Begutachtungen und Hinweisen aus den Bürgergesprächen erfolgte im Prozess stetig eine Überprüfung und Planungsanpassung.

Aktuell fragen immer mehr Anlieger – auch anfängliche Kritiker - nach dem (gewünschten) Zeitpunkt der avisierten Umstellung.

Unterstützend hat sich die Verwaltung im aktuell nochmals im Juni 2018 Rat bei der Polizei sowie der Verkehrsbehörde des Kreises Bergstraße eingeholt, um noch vorhandene Fragen zu klären.
So war das Ergebnis eines gemeinsamen Ortstermins, dass die dann durchgängig befahrbare Luisenstraße nicht wie ursprünglich vorgesehen als Vorfahrtstraße eingerichtet werden sollte, da das Geschwindigkeitsniveau dann höher sein würde.

Aktuelle Variante ist deshalb die Anordnung einer „**rechts-vor-links“-Regelung an den Knotenpunkten Luisenstraße/ Lorscherstraße und Luisenstraße/ Kettelerstraße.**

Abschlussbewertung:

Nicht auszuschließen ist, dass die vorgeschlagene Maßnahmen auch Nachteile für einzelne Bürger mit sich bringen werden.

So ist beispielsweise in der dann von Ost nach West durchgängig befahrbaren Luisenstraße mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Durch die Umkehr der Teilabschnitte in der Luisenstraße sowie in der Karl-Marx-Straße, aber auch durch die Einrichtung der Einbahnstraßen können möglicherweise auch die gewohnten Fahrtstrecken nicht mehr genutzt werden.

Die sich daraus ergebenden geringfügigen Umwegfahrten für Einzelne sind jedoch vertretbar und akzeptabel, da die **große Mehrheit vom neuen System profitieren** wird.

In Zeiten des immer weiter wachsenden Verkehrsaufkommens, insbesondere der steigenden Zahl an Kfz im Viernheimer Stadtgebiet (zum Stichtag 06.02.2017 gab es in Viernheim 19.274 zugelassene PKW; die Einwohnerzahl betrug 32.847 Bewohner)
und des damit verbundenen steigenden Parkdrucks wird sich die **Situation für alle Verkehrsteilnehmer** - nach Einschätzung aller Experten - durch die Einrichtung des Einbahnstraßensystems (gem. Anlage 1) dauerhaft **verbessern**.

Die Anordnung dieser straßenverkehrsrechtlichen Anordnung wäre im Rahmen der geltenden Zuständigkeit der Behördenleitung (als Straßenverkehrsbehörde Viernheim) gemäß § 4 Abs. 2 der Hessischen Gemeindeordnung jederzeit ohne Mitwirkung der Stadtverordnetenversammlung möglich.

Wegen der besonderen Bedeutung der Angelegenheit und der damit verbundenen Tragweite – auch für den Falle einer evtl. zunächst auf ein Jahr beschränkten Test- und Pilotphase – wird die Behördenleitung / Straßenverkehrsbehörde das Konglomerat an verkehrsrechtlichen Anordnungen zur ganzheitlichen Einführung des Einbahnstraßensystems1 (Anlage 1) jedoch **nur mit Billigung und Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung anordnen!**