

AZ: 61-47-06 kö-sta

**Drucksache Nr.: 0885/2008/DS**

=====

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>	<b>Behandlung</b>
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	17.11.2011	Ö	Endg. entsch. Stelle

**Berichterstatter:**

OBM

**Verhandlungsgegenstand:**

**Erneuerung der Wasbeker Straße  
zwischen Bahnhofstraße / Am Teich und  
Hansaring**

**A n t r a g :**

1. Die Beschlüsse der Stadtteilbeiräte Stadtmitte und Faldera werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss folgt der Empfehlung der Verwaltung, den Zweirichtungsverkehr für die Wasbeker Straße der weiteren Ausbauplanung zugrunde zu legen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Gesamtkosten ca. 1,2 Mio. Euro  
(Finanzierung: Eigenanteil, GVFG-Fördermittel und Straßenausbaubeiträge)

## **Begründung:**

Die Verwaltung hat in der Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses am 15.09.2011 die Drucksache 0819/2008/DS („Erneuerung der Wasbeker Straße zwischen Bahnhofstraße / Am Teich und Hansaring“) vorgelegt. Darin wurde die Notwendigkeit des Ausbaus der Wasbeker Straße sowie eine Änderung der Verkehrsführung von Einrichtungs- in Zwei-Richtungs-Verkehr aus stadt- und verkehrsplanerischen Gründen erläutert.

Der Ausschuss hat die Verwaltung beauftragt, den Stadtteilbeiräten Stadtmitte und Faldera ergänzend zum Zwei-Richtungs-Verkehr auch die Varianten Beibehaltung der vorhandenen Einbahnregelung sowie Umkehrung der Einbahnrichtung (Fahrtrichtung Innenstadt) vorzustellen.

Die gemeinsame öffentliche Sitzung der Stadtteilbeiräte Stadtmitte und Faldera fand am 27.10.2011 statt. An Hand einer PowerPoint-Präsentation hat die Verwaltung die drei Varianten den Stadtteilbeiräten und den anwesenden Bürgern vorgestellt. Die Verwaltung hat nach Erläuterung der Vor- und Nachteile der jeweiligen Varianten den Zwei-Richtungs-Verkehr als Vorzugsvariante der Verwaltung beschrieben.

Nach intensiver und ausführlicher Diskussion in der Bürgeranhörung haben sich beide Stadtteilbeiräte für einen Ausbau der Wasbeker Straße und für die Beibehaltung der gegenwärtigen Einbahnrichtung (in stadtauswärtiger Richtung) ausgesprochen. Ergänzend sollte geprüft werden, ob die Erschließung stadteinwärts über Roon- und Färberstraße bzw. Roon- und Rendsburger Straße verbessert werden kann.

Nachfolgend werden die entscheidenden Vor- und Nachteile der drei Varianten aus Sicht der Verwaltung dargestellt.

### **Variante 1: Beibehaltung der Einbahnstraße in stadtauswärtige Richtung**

Verkehrstechnisch ist die gegenwärtige Verkehrsorganisation leistungsfähig. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit wäre auch bei der Ansiedlung eines Einkaufszentrums im Sager-Viertel gegeben. Entscheidender Nachteil dieser Verkehrsführung ist die nur eingeschränkte Erreichbarkeit der Innenstadt aus westlicher Richtung. Innenstadtbesucher, die aus dem westlichen Umland bzw. von der Autobahn (Anschlussstelle Neumünster Mitte) kommen, werden mit der vorhandenen Wegweisung über die Roonstraße / Rendsburger Straße bzw. westliche Wasbeker Straße / Hansaring (Saltowende) / Schleusberg über Umwege und mit zeitlichem Mehraufwand in die Innenstadt geführt. Dadurch ergeben sich zwangsläufig qualitative Einschränkungen in der Erreichbarkeit der Innenstadt. Gerade im Wettbewerb mit anderen Städten und Einkaufsstandorten auf der „grünen Wiese“ ist eine gute Kfz-Erreichbarkeit für den über die Stadtgrenzen hinausgehenden Einzugsbereich ein wesentlicher Standortfaktor für eine attraktive Innenstadt. Die geltende Einbahnregelung steht dem entgegen.

### **Variante 2: Umkehrung der Einbahnrichtung (Zufahrt in Richtung Innenstadt) und Ausfahrt über den Schleusberg**

Mit dieser Variante wäre die direkte Zufahrt in die Innenstadt über die Wasbeker Straße gegeben. Allerdings würde sich bei der Ausfahrt die Notwendigkeit von entsprechenden Umwegfahrten für die Innenstadtbesucher ergeben. Dies führt wiederum zu einer wenig attraktiven Gesamterschließung der Innenstadt.

Entscheidender Ausschlussgrund für diese Variante ist aber deren negative Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit des Stadtringes. Bedingt durch den Einrichtungsverkehr in der Wasbeker Straße müsste der ausfahrende Verkehr über den Schleusberg auf den Ring zurückgeführt werden. Dies bedeutet eine zusätzliche Ausfahrt auf den Ring an dem vorhandenen Knoten Hansaring / Schleusberg / Ehdorfer Straße. Der vorhandene Knoten ist im gegenwärtigen Zustand bereits sehr hoch belastet. Für den aus dem Schleusberg auf den Ring ausfahrenden Verkehr wäre eine zusätzliche Ampelphase erforderlich, die zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Knotens geht und damit zu einer Beeinträchtigung des Stadtringes führt. Nach den Zielen des Verkehrskonzeptes Innenstadt, die vom Bau-, Planungs- und Umweltausschuss in seiner Sitzung am 15.09.2011 beschlossen wurden, soll eine Entlastung der Innenstadt (Großflecken) durch Bündelung des Durchgangsverkehrs auf dem Stadtring erreicht werden. Um dies umzusetzen ist eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Ringes erforderlich. Diese Variante kann daher nicht weiter empfohlen werden.

Der Verwaltung liegt des Weiteren die Aussage des Planungsbüros Masuch + Olbrisch vor, das die Verkehrserschließung für das Einkaufszentrum im Sager-Viertel plant. Nach deren Bewertung wird eine Änderung der Einbahnrichtung am Schleusberg „gravierende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Ringes haben, so dass diese Variante verkehrstechnisch auszuschließen ist“.

### **Variante 3: Zwei-Richtungs-Verkehr in der Wasbeker Straße**

Diese Variante hat den entscheidenden Vorteil, dass mit dieser Verkehrsführung die kürzeste und schnellste Erschließung der Innenstadt aus westlicher Richtung erreicht werden kann. Dies trägt dem formulierten und beschlossenen Ziel des Verkehrskonzeptes Innenstadt einer schnellen Erreichbarkeit der Innenstadt für den aus der Region kommenden Kfz-Zielverkehr Rechnung.

Nachteilige Auswirkungen sind eine Erhöhung der Verkehrsbelegung sowie der Entfall der Parkmöglichkeiten im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Hansaring.

Mit einer Öffnung der Wasbeker Straße für den Zwei-Richtungs-Verkehr wird sich die Verkehrsbelegung zwangsläufig erhöhen. Entsprechend der Berechnungen wird eine Verkehrszunahme um ca. 4.000 Kfz/24 Std. erwartet. Somit wird eine Verkehrsbelegung von ca. 11.000 Kfz/24 Std. prognostiziert. Im Zuge des Straßenbaus wird das vorhandene Pflaster durch eine Asphaltdecke ersetzt. Dadurch werden die Lärmemissionen erheblich reduziert. Selbst durch die höhere Verkehrsbelegung würden die heutigen Lärmwerte nicht wieder erreicht werden.

Nachteilig wirkt sich der Mehrverkehr auf die Trennwirkung der Fahrbahn aus. Die fußläufige Querung wird dadurch erschwert. Durch die geplante Anordnung eines Fußgängerüberweges im Bereich der Einmündung der Wilhelmstraße soll den Fußgängern eine gesicherte Querungsmöglichkeit angeboten werden. An dieser Stelle ist durch die dortigen Nahversorgungsmöglichkeiten, die Lage der Bushaltestellen und der Einmündung der Wilhelmstraße als Schulweg zur Johann-Hinrich-Fehrs-Schule ein erhöhter Querungsbedarf festzustellen. Mit dieser Maßnahme kann dem erhöhten Sicherheitsbedarf im Zuge der Schulwegsicherung hinreichend Rechnung getragen werden.

Das vorhandene Parkraumangebot kann mit einem Ausbau der Wasbeker Straße für den Zwei-Richtungs-Verkehr weitgehend wieder hergestellt werden. Allerdings entfällt im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Hansaring der gegenwärtige Parkstreifen auf Grund der relativ geringe Straßenraumbreite. Des Weiteren wäre ein Radverkehrsangebot, das auf Grund der bedeutenden Funktion der Wasbeker Straße als Verbindung zwischen Innenstadt und westlichem Stadtgebiet bzw. als West-Ost-Achse dringend geboten ist, ebenfalls nicht einor-

denbar.

Bei Herstellung eines Parkstreifens und dem daraus folgenden häufigen Auftreten von ruhendem Verkehr wären regelmäßige Behinderungen des fließenden Verkehrs zu erwarten, da auf Grund der eingeschränkten Restfahrbahnbreite nicht alle Kfz-Begegnungsfälle uneingeschränkt abgewickelt werden könnten. Aus diesem Grund wurde von Seiten der Polizeidirektion Neumünster der Anordnung eines Parkstreifen nicht zugestimmt.

Um den Parkplatzverlust zu kompensieren schlägt die Verwaltung vor, an der südlichen Fahrbahnseite im Bereich zwischen Wilhelmstraße und Linienstraße zwischen den vorhandenen Grundstückszufahrten Parkbuchten mit ca. 8 Parkplätzen herzustellen. Ergänzend können an der Einmündung Linienstraße weitere Parkplätze (ca. 4) markiert werden. In der Summe würden ca. 12 alternative Parkplätze geschaffen werden und kompensieren damit weitgehend den Verlust von 13 Parkplätzen in fußläufig akzeptabler Entfernung.

Des Weiteren wurden im Rahmen der Bürgeranhörung Bedenken hinsichtlich einer ausreichenden Straßenraumbreite für einen Zwei-Richtungs-Verkehr geäußert. Dies hat sich vor allem auf den Bereich der Bahnunterführung und dem Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Hansaring fokussiert.

Die bestehende Fahrbahnbreite in der Bahnunterführung beträgt 6,9m. Mit diesem Maß kann ein Zwei-Richtungs-Verkehr problemlos abgewickelt werden. Regelmaß für die Fahrbahnbreite einer Hauptverkehrsstraße ist 6,5m. Bedingt durch die Fahrbahnverschwenkung im Bereich der Bahnunterführung kann es nur im Begegnungsfall von Lkw und Bussen vorkommen, dass die Fahrgeschwindigkeit reduziert bzw. im Extremfall kurz angehalten werden muss. Der gegenwärtige Lkw-Anteil in der Wasbeker Straße ist aber verhältnismäßig gering und wird sich auch auf Grund der vorhandenen Höhenbeschränkung an der Bahnunterführung nicht wesentlich erhöhen. Daher werden Lkw- bzw. Bus-Begegnungsfälle im Bereich der Bahnunterführung ein seltenes Ereignis sein und sind daher für die Bewertung des zukünftigen Verkehrsablaufes vernachlässigbar.

Im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Hansaring ist eine Fahrbahnbreite von 7,5m vorgesehen. In beiden Fahrtrichtungen sollen für den Radverkehr Schutzstreifen markiert werden. Damit verbleibt zwischen den Schutzstreifen eine Fahrgasse von 5m Breite. Innerhalb dieser Fahrgasse kann der überwiegend vorkommende Pkw-Verkehr ohne Einschränkungen abgewickelt werden. Größere Fahrzeuge (Lkw, Bus) können bei Bedarf den Schutzstreifen mitnutzen, der Bestandteil der Fahrbahn ist. Damit ist eine entsprechend den verkehrlichen Ansprüchen ausreichend bemessene Fahrbahnbreite vorgesehen.

Berechtigt ist der vorgetragene Einwand, dass der Lieferverkehr vor allem im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Hansaring auf der Fahrbahn abgewickelt werden muss und von diesen Behinderungen des fließenden Verkehrs ausgehen. Der Lieferverkehr wird bislang über den vorhandenen Parkstreifen abgewickelt, sofern freie Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Liefervorgänge erfolgen überwiegend durch Paketdienste. Dies bedeutet, dass zwar mehrere Liefervorgänge im Tagesverlauf vorkommen, diese aber nur relativ kurze Zeit benötigen. Mit dem vorgeschlagenen Straßenentwurf mit einer Fahrbahnbreite von 7,5m ist das Halten grundsätzlich möglich und zulässig. Mit einer verbleibenden Fahrgassenbreite von 5 bis 5,5m neben einem haltenden Lieferfahrzeug kann der fließende Verkehr in der Regel zügig und ohne Behinderungen abgewickelt werden. Störungen im Verkehrsfluss können nur bei Begegnungsfällen mit größeren Fahrzeugen auftreten. Auf Grund des geringen Lkw-Anteils werden diese Ereignisse aber nur selten auftreten und sind daher vertretbar.

Ergänzend zu der Variantenbewertung ist darauf hinzuweisen, dass kostenseitig zwischen einem Ausbau für den Ein- oder Zwei-Richtungs-Verkehr keine entscheidenden Kostenunterschiede zu erwarten sind. Die Gesamtkosten für die Planung eines Einrichtungsverkehrs lagen bei einer Kostenberechnung im Jahr 2007 bei rund 1,2 Mio EUR (brutto). Die Förderfähigkeit der Maßnahme wurde vom Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr bestätigt. Ein Förderbescheid über die Höhe der tatsächlichen Förderung liegt noch nicht vor. Die Maßnahme ist auf Grundlage des Kommunalabgabengesetzes umlagefähig. Der beitragsfähige Aufwand wird entsprechend der Straßenbaubeitragsatzung in seiner jeweils gültigen Fassung auf die Beitragspflichtigen umgelegt.

Da der Fördermittelgeber darauf hingewiesen hat, dass die Fördermittel kurzfristig abgerufen werden müssen, ist ein frühestmöglicher Baubeginn anzustreben. Im Finanzhaushalt sind für 2012 Mittel eingestellt.

Zusammenfassend kommt die Verwaltung zum Ergebnis, dass

- die Variante 1 (Beibehaltung des Einbahnverkehrs) keine Verbesserung in der Erschließungsqualität der Innenstadt bewirkt, sondern die Beibehaltung und langfristige Festschreibung des Status-Quo darstellt,
- die Variante 2 (Umkehrung der Einbahnrichtung, Ausfahrt über Schleusberg) nur die Zufahrtssituation verbessern würde, allerdings zu Lasten der Ausfahrtsbedingungen, die sich verschlechtern würden. Entscheidend für den Ausschluss dieser Variante ist, dass die Leistungsfähigkeit des Stadtringes am Knoten Hansaring / Schleusberg / Ehndorfer Straße erheblich eingeschränkt werden würde,
- nur mit Variante 3 (Zwei-Richtungs-Verkehr) das planerische Ziel der Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt erreicht werden kann. Die sich daraus ergebenden nachteiligen Auswirkungen auf die Wasbeker Straße können mit den erläuternden Maßnahmen teilweise kompensiert werden.

Die Verwaltung empfiehlt daher, den Zwei-Richtungs-Verkehr für die Wasbeker Straße der weiteren Ausbauplanung zugrunde zu legen.

Dr. Olaf Tauras  
Oberbürgermeister

#### **Anlagen:**

- 1a Variante 1 Straßenentwurf – westlicher Abschnitt
- 1b Variante 1 Straßenentwurf – östlicher Abschnitt
- 2 Variante 1 Regelquerschnitt – Schnitt A-A
- 3 Variante 1 Regelquerschnitt – Schnitt B-B
- 4 Variante 1 Regelquerschnitt – Schnitt C-C
- 5a Variante 3 Straßenentwurf – westlicher Abschnitt
- 5b Variante 3 Straßenentwurf – östlicher Abschnitt
- 6 Variante 3 Regelquerschnitt – Schnitt A-A
- 7 Variante 3 Regelquerschnitt – Schnitt B-B

8 Variante 3 Regelquerschnitt – Schnitt C-C