

STADT NORDEN

Sitzungsvorlage

Wahlperiode 2006 - 2011	Beschluss-Nr: 0874/2009/3.3	Status öffentlich
<u>Tagesordnungspunkt:</u> Verkehrsplanung in der Stadt Norden; Öffnung der Straße Burggraben für den Zweirichtungsverkehr		
<u>Beratungsfolge:</u> 17.09.2009 Bau- und Umweltausschuss 24.09.2009 Verwaltungsausschuss 29.09.2009 Rat der Stadt Norden		
<u>Sachbearbeitung/Produktverantwortlich:</u> Memmen / Kumstel / G. de Vries / Mazur (PGT)		<u>Organisationseinheit:</u> Umwelt und Verkehr

Beschlussvorschlag:

- 1) Der Rat der Stadt Norden stimmt den vorgestellten Maßnahmenplanungen (Stand: 04.09.09) zur Öffnung der Straße Burggraben für den Zweirichtungsverkehr zu.
- 2) Die Verwaltung wird beauftragt die zur Realisierung notwendige planungsrechtliche und fördertechnische Absicherung durchzuführen.
- 3) Die finanzielle Absicherung der Maßnahme richtet sich nach den von der Politik nach der Haushaltsdebatte 2011 zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel.

BÜ	StR	FB	RPA	FD	Erarbeitet von:

Finanzen

Finanzielle Auswirkungen	Ja	☒	Betrag: ca. 38.000,-- € (Planungskosten)
	Nein	☐	
Hh-Mittel stehen im Haushaltsjahr 200 zur Verfügung	Ja	☐	Haushaltsstelle: _____ (s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
	Nein	☐	
Folgejahre	Ja	☐	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
	Nein	☐	
Folgekosten	Ja	☐	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
	Nein	☐	
Hat diese Entscheidung konsolidierende Wirkung für den Haushalt?	Ja	☐	(welche? s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
	Nein	☐	

Personal

Personelle Auswirkungen	Ja	☐	_____
			(s. ggfls. auch Erläuterungen in der Sach- und Rechtslage)
	Nein	☐	

Strategische Ziele

1. Wir positionieren Norden als Wirtschafts- und Tourismusstandort unter Nutzung der vorhandenen Stärken. ☐
2. Wir entwickeln die Stadtverwaltung von einem Dienstleister zu einem Impulsgeber für das Gemeinwesen. ☐
3. Wir fördern bürgerschaftliches Engagement und Eigenverantwortung für die Entwicklung der Stadt. ☐
4. Wir schaffen positive Lebensperspektiven für alle Altersgruppen und sichern die Lebensqualität durch eine gute soziale Infrastruktur und ein bedarfsorientiertes Bildungsangebot für Jung und Alt. ☐
5. Wir bieten und erhalten die Natur- und Kulturlandschaft und sichern diese durch nachhaltige Konzepte. ☐
6. Wir stärken Norden als Mittelzentrum. ☒

(Bitte ankreuzen, welchen Zielen die vorgeschlagene Maßnahme dient; bei Bedarf ggfls. in der Sach- und Rechtslage gesondert erläutern.)

Was wollen wir mit dieser Entscheidung erreichen? (Kurze Beschreibung des Ziels)

Andere Ziele: ☐

Sach- und Rechtslage:

1. Hinweise zum Vorhaben „Umstellung Burggraben und Heringstraße / Uffenstraße auf Zweirichtungsverkehr“

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung „Zukunftsorientierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Norden“ wurde die Umstellung des innerörtlichen Straßenverkehrsnetzes an die Belange einer stadtverträglichen Verkehrsabwicklung nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung Norden in der Ratssitzung am 24.06.2002 (Beschlussnr.: 0148/2002/3.1) beschlossen. Ein wesentlicher Schritt ist die Umstellung von Heringstraße / Uffenstraße sowie Burggraben auf den Zweirichtungsverkehr (Gegenrichtungsverkehr). Da der Burggraben seine Verkehrsfunktion als innerörtliche Hauptverkehrsstraße weiterhin behalten wird ist die verkehrsplanerische und bautechnische Durchführung des Zweirichtungsverkehrs bereits frühzeitig (in einer Machbarkeitsstudie, PGT 2005) untersucht worden:

Durch den Bau der Ortsumgehung verändern sich die Verkehrsströme deutlich:

- Durchgangsverkehr wird verlagert,
- Quell-/Zielverkehr fährt auf direktem Wege von der Ortsumgehung ab,
- der Binnenverkehr konzentriert sich mehr als bisher auf die örtlichen Hauptverkehrsstraßen.

Wesentliche Umbauziele durch die Umstellung auf den Zweirichtungsverkehr sind:

- die Anzahl und die Länge der Pkw-Fahrten im Stadtgebiet zu minimieren,
- den Verkehr zu verlangsamen
- und die Verkehrsverhältnisse zu vereinfachen
- Lärmbelastungen für die Anwohner zu minimieren
- vordringlich die Querungssicherung über den Burggraben zu verbessern
- die Längsverkehrssicherheit für den Radverkehr zu verbessern.

Insbesondere für die Erschließung der westlichen Innenstadt wird eine direktere und kürzere Erreichbarkeit die Folge sein.

2. Zukünftige Verkehrssituation

Die zukünftige Verkehrsmengenentwicklung ist davon abhängig, wie das zukünftige klassifizierte Straßennetz gestaltet ist. Im Rahmen der Vereinbarungen zum Ausbau der Ortsumgehung wurde das klassifizierte Straßennetz dahingehend fortentwickelt, dass die Westerstraße und die Norddeicher Straße Richtung Norden als L 4 den Anschluss an die L 5 im Norden haben (s. Abbildung 1). Der südliche Abschnitt des Burggrabens ab der Einmündung Westerstraße wird demgegenüber als innerörtliche Hauptverkehrsstraße herabgestuft und liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt (siehe hierzu VA-Beschluss vom 14.02.2002 (Beschlussnr.: 84/2002)).

Die zukünftige Verkehrssituation wurde in verschiedenen Prognosen zum Planfeststellungsverfahren der Ortsumgehung sowie zum Zukunftsorientierten Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Norden sowie in der o.a. Machbarkeitsstudie untersucht. Demzufolge werden sich die Verkehrsmengen im Untersuchungsraum nach Bau der Ortsumgehung und Umstellung auf Zweirichtungsverkehr auf maximal ca. 10.000 bis 12.000 Kfz/24 h im Burggraben einpendeln. Der Lkw-Anteil nimmt ab.

Bezogen auf diese Verkehrsmengen wird die Funktion des Burggrabens als westliche Verteilerachse für innerörtliche Verkehre deutlich. Die westliche Innenstadterschließung erfolgt zukünftig über Heringstraße / Uffenstraße, wobei aus städtebaulichen Gründen verschiedene Entwicklungsperspektiven für die Umgestaltung des Marktes sowie des südlichen Stadtein-

gangs in der Prognose bereits berücksichtigt sind, um Fehler durch zu niedrige Prognoseverkehrsmengen zu vermeiden.

In der Machbarkeitsstudie wurde gezeigt, dass

- die Erschließung der westlichen Innenstadt weiter über die Hering- und Uffenstraße erfolgt,
- die Hauptzufahrt zur westlichen Innenstadt vorrangig über die Dammstraße erfolgt,
- der Burggraben und die Norddeicher Straße eine innerörtliche Verteilerfunktion übernehmen.

Dadurch bedingt erfolgt eine Reduzierung der Verkehrsmengen:

- in allen Hauptverkehrsstraßen durch Entlastung vom Lkw-Verkehr,
- in der Hering-/Uffenstraße die Belastung auf ca. 6.000 bis 8.000 Kfz/24 h zurückgeht.
- Im Burggraben die Verkehrsmengen je nach Abschnitt unterschiedlich sind:
 - Markt und Markt Nordseite mit ca. 12.500 bis 13.000 Kfz/24 h maximal
 - Südmarkt bis Dammstraße ca. 10.500 Kfz/24h maximal
 - Dammstraße bis Im Horst ca. 16.800 Kfz/24h maximal.

Alle veröffentlichten Verkehrsdaten beruhen auf Verkehrszählungen des Jahres 2005 und den entsprechenden Hochrechnungen, wobei das Verkehrsmodell laufend an Zählergebnisse, die in der Stadt Norden erhoben wurden, angepasst wurde. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für das Umlegungsmodell gemittelte Werte verwendet wurden, die nicht den exakten Zählenden von Einzeltagen entsprechen können.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden die Umbaumaßnahmen vor dem Hintergrund dieser maximalen Prognosewerte in bezug auf die erforderlichen Leistungsfähigkeiten entwickelt.

Vor dem Hintergrund dieser skizzierten Situation sind die Umbauvorschläge (siehe Anlagen Nr. 1 bis 5) zu bewerten.

3. Heutige Situation und Ausblick

Im Rahmen des Ausbauprogramms werden

- die Knotenpunkte Nordmarktstraße sowie Mittelmarktstraße / Burggraben / Westerstraße,
- der Bereich südliche Marktstraße bis Knyphausenstraße,
- der Bereich der vorhandenen Signalanlage,
- Knotenpunkt Gaswerkstraße / Burggraben / Schlachthausstraße
- die Anbindung Dammstraße im Bereich der Brücke Norder Tief sowie
- die Anbindung an die Straße „Im Horst“ im Bereich des südlichen Stadteingangs betrachtet.

Im Gesamtverlauf des Burggrabens befindet sich ein westseitiger Zweirichtungsradweg, der insbesondere in Bezug auf seine Breite den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) teilweise nicht in vollem Umfang entspricht – 2,50 Breite für einen Zweirichtungsradweg sind vorgeschrieben. Aufgrund der zukünftig veränderten Verkehrssituation kann jedoch davon ausgegangen werden, dass zumindest ein Teil der heute über den Burggraben verkehrenden Radfahrer (insbesondere auch im südlichen Teil) auf die Ostseite bzw. Heringstraße / Uffenstraße wechseln wird, da sich die Verkehrsverhältnisse in diesem Straßenabschnitt nach Umstellung auf den Zweirichtungsverkehr auf eine Verkehrsmenge von etwa 6.000 bis 8.000 Kfz/24 h reduzieren wird. (Quelle: Machbarkeitsstudie „Öffnung von Burggraben, Hering- und Uffenstraße im Zweirichtungsverkehr“, PGT, Hannover, 2005)

Alle Knotenpunkte sind derzeit auf Einrichtungsverkehr ausgerichtet.

Für die Entwicklung der Knotenpunkte ergeben sich aus den zukünftigen Verkehrsmengen im Wesentlichen folgende Zielsetzungen:

- Anbieten von Linksabbiegerhilfen und Linksabbiegerfahrstreifen bzw. Kreisverkehrsplätze zur gleichmäßigen Verkehrsabwicklung,

- Verstetigung des Verkehrs,
- Begrenzen von hohen Fahrgeschwindigkeiten durch den Einbau von Kreisverkehren.

4. Umbaukonzept

4.1 Maßnahmenstelle 1: Markt (Anlage 1)

Im Bereich des Marktes ist nicht vorgesehen, den Knotenpunkt der Nordmarktstraße baulich zu verändern. Statt der zweiten Geradeausspur in Fahrtrichtung Norden wird ein Linksabbiegefahrstreifen durch Markierung zu dem vorhandenen Parkplatz eingerichtet.

Radverkehrsanlagen werden im Bereich der heute vorhandenen jeweils rechten Fahrspur eingerichtet, so dass StVO-gerechte Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden. Die derzeit dort vorhandenen Radverkehrsanlagen sind unzureichend.

Am Knotenpunkt Altes Rathaus / Mittelmarktstraße / Westerstraße wird ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Dieser erhält in allen Armen Fahrbahnteiler, die eine Querungssicherheit für Radfahrer und Fußgänger mit ergänzenden Zebrastreifen vorsehen. Alle Radverkehrsanlagen im Kreisel werden in 1,50 m Breite zuzüglich Schutzstreifen zur Fahrbahn ausgeführt.

Die gestalterische Anpassung des Kreisverkehrsplatzes im Bereich des Marktplatzes durch die Anpassung an die verschiedenen vorhandenen Pflaster- und Klinkersorten wird sichergestellt. Die Maßnahme führt zu einer erheblichen Entsiegelung von Verkehrsflächen, die zugunsten einer durchgehenden Allee genutzt werden und welche die vorhandene „kümmernde“ Mittelallee im Bereich des Abschnitts zwischen Westerstraße und Nordmarktstraße ersetzt.

In Fahrtrichtung Süden erfolgt an der südlichen Marktstraße durch Aufweitung der Fahrbahn die Einrichtung einer Querungshilfe für den dort vorhandenen starken Querungsverkehr in Richtung Markt. Radfahrer und Fußgänger können hier im Schutze einer Mittelinsel queren, der durch die Mittelinsel notwendige Platzbedarf wird nördlich als Linksabbiegerhilfe in die südliche Marktstraße genutzt.

Vor dem EWE-Gebäude ist die Situation für Radfahrer und Fußgänger aufgrund des engeren Straßenraumes kritisch. Vorgeschlagen wird, den Geh- und Radweg in einem Teilstück als kombinierten Geh- und Radweg zu führen. Eine Verengung des Burggrabens auf eine Fahrbahnbreite von ca. 6 m zur Verbreiterung des getrennten Rad- und Gehwegs ist nicht möglich.

4.2 Maßnahmenstelle 2: Knotenpunkt Pottbackerslohne / Burggraben (Anlage 2)

In der Bürgerversammlung zum Verkehrsentwicklungsplan wurde die Querungssicherheit am Knotenpunkt Pottbackerslohne/Burggraben als besonders kritisch angesehen. Die örtliche Situation ist dadurch gekennzeichnet, dass der aus der Innenstadt kommende Rad- und Fußverkehr bzw. Kundenverkehr des Edeka-Marktes in Richtung Westen die zahlreichen möglichen Kfz-Fahrbeziehungen queren muss. Diese Situation wird durch die Umbaukonzeption entzerrt. Die Zufahrt zu dem westlich des Burggrabens gelegenen Parkplatz des Edeka-Marktes von der Straße „Hooge Riege“ aus wird geschlossen. Statt dessen erfolgt eine Zufahrt über eine Linksabbiegerfahrspur vom Burggraben aus. Eine Fahrbahnaufweitung nördlich und südlich des Knotenpunktes erlaubt das Einbringen einer Querungsinsel, welche die Verkehrssicherheit für querende Fußgänger erheblich erhöht. Im Schutzraum dieser Querungsinsel können auch Radfahrer beide Richtungen sicher queren. Für den Einkaufsverkehr wurde die nördliche Querungshilfe etwas nach Norden verschoben, um den Kundenverkehr mit dem Einkaufswagen über die Straße zu sichern.

4.3 Maßnahmenstelle 3: Knyphausenstraße, Burggraben, Am Alten Siel (Anlage 3)

Im weiteren Verlauf des Burggrabens wird die Lichtsignalanlage am Knoten Knyphausenstraße / Am Alten Siel für Zweirichtungsverkehr ergänzt.

4.4 Maßnahmenstelle 3.1: Knotenpunkt Gaswerkstraße / Burggraben / Schlachthausstraße

Die örtliche Situation wird als vergleichsweise unkritisch wegen der geringen Verkehrsmengen eingeschätzt. Nach Überprüfung der örtlichen Situation könnten folgende Maßnahmen sinnvoll sein:

- Freischneiden des südlichen Grünbeetes zur Schaffung besserer Sichtverhältnisse
- Beschränkung der Befahrbarkeit als wirkungsvolle Möglichkeit zur Sicherung
- Ggf. Installation eines zweiten Verkehrsspiegels

4.5 Maßnahmenstelle 4: Am Hafen, Burggraben, Dammstraße (Anlage 4)

Die Maßnahmenstelle 5 sieht das Einbringen eines Kreisverkehrsplatzes nördlich der Brücke am Norder Tief vor. Aufgrund der engen örtlichen Situation und der spitzwinkligen Radien wird der stadteinwärts führende Verkehr mit einem Bypass am eigentlichen Kreisverkehrsplatz vorbeigeführt. Dies ist die Hauptzufahrt der westlichen Innenstadt von Süden aus. Der Kreisverkehrsplatz erhält auf der südlichen Seite Querungshilfen in Form von Fahrbahnteilern und Zebrastrifen. Auf der nördlichen Seite ist aufgrund der Platzverhältnisse eine Querungshilfe nicht vorgesehen. Die Verbesserung der Radverkehrssituation erfolgt in diesem Bereich u.a. durch:

- beabsichtigten Rückbau der Bushaltestelle, d.h. geradliniger Verlauf von Rad- und Fußverkehr in diesem Bereich,
- Aufhebung des freien Rechtsabbiegers in Richtung Am Hafen und
- direktere Verkehrsführung der Radfahrer mit größeren Radien und besseren Sichtverhältnissen.

4.6 Maßnahmenstelle 5: Brücke Nordertief bis „Im Horst“ (Anlage 5)

Für den Umbau des Bereichs zwischen Brücke Norder Tief und Knotenpunkt „Im Horst“ wird im Wesentlichen das Einbringen der gegenläufigen Fahrspur von dem vorhandenen Knotenpunkt „Im Horst“ in Fahrtrichtung Burggraben vorgesehen. Die Spuraufteilung der stadtauswärts führenden Fahrzeuge am Knotenpunkt wird nicht verändert.

Alternativ kann auch die Spuraufteilung der nach Norden fahrenden Fahrbahn beibehalten werden und eine Verflechtung der beiden Fahrspuren nördlich von „Im Horst“ erfolgen. Durch die Art der Markierung bestehen Anpassungsmöglichkeiten für verschiedene Verkehrsführungen, die eine zukunftsichere Verkehrsabwicklung erlauben.

Am Knotenpunkt mit der Straße Am Alten Siel werden die Bedingungen für den Radverkehr durch Begradigung und eng anliegende Radquerungen im Zuge des Burggrabens optimiert.

Die Kosten der gesamten Maßnahme werden nach derzeitigen Kenntnisstand auf ca. 1.120.000,-- € geschätzt. Die Maßnahme kann zu max. 65 % mit GVFG-Mittel gefördert werden.

5. Empfehlung

Empfohlen wird, die notwendigen Umbaumaßnahmen zur Einrichtung des Zweirichtungsverkehrs möglichst zeitnah durchzuführen, damit sich die positiven Auswirkungen der Verkehrsentslastung einstellen können. Dazu wurden bereits Fördermittel nach GVFG-Mehrjahresprogramm beantragt. Nach Erlangung der Bau- bzw. Planreife in 2010 besteht berechnete Hoffnung die Mittel mit einem konkreten weiteren Folgeantrag akquirieren zu können. Die Realisierung der Maßnahmen soll dann in 2011 erfolgen.

Zu einem späteren Zeitpunkt kann zur Verbesserung der punktuellen Radverkehrssituation im Burggraben ggf. die Situation des vorhandenen Radwegs durch einen förderfähigen grundhaften Ausbau mit Verbreiterung auf 2,50 m in eine weiteren Maßnahmenstufe noch verbes-

sert werden. Die zunächst durchgeführten punktuellen Einzelmaßnahmen stehen einem solchen Vorhaben nicht entgegen, sondern würden damit weiter komplettiert.

Schreiben der SPD-Fraktion vom 31.08.2009; Verkehrssituation in Norden

Abschließend ist dieser Sach- und Rechtslage noch ein Schreiben der SPD-Fraktion vom 31.08.2009 (Anlage 6) angefügt. Die SPD-Fraktion gibt darin zu bedenken, dass neben der Fertigstellung der Ortsumgehung auch die geplanten Maßnahmen „Verlängerung der Fußgängerzone bis zum Südeingang“ und die „Öffnung des Burggrabens“ Auswirkungen auf die innerstädtischen Verkehrsströme haben wird und möchte deshalb durch die zuständigen Gremien beschließen lassen, dass in der Uffen- und Heringstraße sowie im Burggraben vorab Verkehrszählungen durchgeführt werden.

Die Prognoseberechnungen für die Verkehrsmengen durch Umstellung auf den Zweirichtungsverkehr beruhen auf den Prognosen, die im Jahr 2005 für die Untersuchung von Maßnahmen, die für die Umstellung auf Zweirichtungsverkehr notwendig ist, angestellt werden (Machbarkeitsstudie 2005). Demzufolge befahren etwa 11.000 bis 12.000 Kfz den Burggraben und die Hering-/Uffenstraße in den Abschnitten von Dammstraße bis Markt. Nach Öffnung der Ortsumgehung treten erste Effekte der Verkehrsentlastung in diesen Bereichen dadurch ein, dass die Reduzierung des Durchgangsverkehrs begonnen hat. Zahlreiche Fahrzeuge nutzen mittlerweile die Ortsumgehung statt den Burggraben bzw. die Hering-/Uffenstraße zur Durchfahrt zu nutzen. Erste Zählungen, die allerdings nicht vergleichbar sind mit den für die Prognose herangezogenen validierten Berechnungen zeigen eine Reduzierung von ca. 2.000 bis 2.500 Fahrten im Gesamtquerschnitt. Die Stadt Norden wird kontinuierlich zählen und eine Validierung der Daten durch PGT GmbH durchführen lassen.

Dessen ungeachtet wird für die Umstellung auf den Zweirichtungsverkehr insbesondere vor dem Hintergrund der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte von einer Maximalprognose ausgegangen, die - je nach örtlicher Maßnahmenabstimmung - für die Maßnahmen Am Markt bzw. am südlichen Stadteingang auch deutlich niedriger ausfallen kann.