

Untersuchung zu alternativen Erschließungskonzepten des Andreasviertels

Auswertung der Beiträge aus der
Informationsveranstaltung und dem
Internetforum



Impressum



Bearbeitung

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Bereich Verkehrsplanung
Löberstraße 34
99096 Erfurt
Tel. 0361 655-3191
Fax 0361 655-3199
E-Mail verkehrsplanung@erfurt.de
Internet www.erfurt.de

September 2011

Untersuchung zu alternativen
Erschließungskonzepten des Andreasviertels

Auswertung der Beiträge
aus der Informationsveranstaltung und dem Internetforum

UNTERSUCHUNG ZU ALTERNATIVEN ERSCHLIEßUNGSKONZEPTEN DES ANDREASVIERTELS

Auswertung der Beiträge aus der Informationsveranstaltung und dem Internetforum

1	Anlass und Ziel der Untersuchung.....	4
2	Ergebnisse der Untersuchung.....	4
3	Diskussionsbeiträge	5
4	Bewertung der Vorschläge und Maßnahmen.....	7
4.1	Varianten der Verkehrsführung.....	8
4.2	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung	9
4.3	Maßnahmen zum ruhenden Verkehr.....	10
4.4	Beschilderung und Markierung.....	11
4.5	Informations- und Öffentlichkeitskampagnen	11
5.	Fazit	12

1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Auf Grund wiederholt vorgebrachter Bedenken und Anregungen der Anwohner für eine verstärkte Verkehrsberuhigung des Andreasviertels, wurde das Konzept „Untersuchung zu alternativen Erschließungskonzepten des Andreasviertels“ (Juli 2010) erarbeitet. Dieses Konzept wurde mit der Drucksachen-Nr. 0981/10 am 09. September 2010 vom Bau- und Verkehrsausschuss bestätigt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden gemäß des o. g. Beschlusses am 20. Oktober 2010 mit den Anwohnern und Gewerbetreibenden öffentlich diskutiert. Parallel dazu wurde das Konzept im Internet veröffentlicht. Das erarbeitete Konzept sowie neue Vorschläge aus der Wohnbevölkerung konnten im Internet-Forum (forum.erfurt.de) vom 20. Oktober 2010 bis zum 08. November 2010 offen diskutiert werden. Parallel zum Internetforum und darüber hinaus gingen schriftlich bzw. per e-mail noch eine Vielzahl weitere Anregungen und Meinungen ein.

Mit der vorliegenden Drucksache sollen die Ergebnisse der Diskussion vorgestellt, bewertet und daraus abzuleitende Maßnahmen zur Entscheidung vorgeschlagen werden.

2 Ergebnisse der Untersuchung

Die Anwohner des Andreasviertels hatten den als hoch empfundenen Durchgangsverkehr kritisiert und durch die Realisierung aktueller Baumaßnahmen eine Erhöhung des Verkehrs im gesamten Quartier befürchtet. Zur Reduzierung des Verkehrs sollten deshalb die Möglichkeiten für eine veränderte Verkehrsorganisation geprüft werden. Da im Andreasviertel bereits vor der Untersuchung weitgehend alle Möglichkeiten zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs getroffen worden waren, konnte im Ergebnis der Untersuchungen keine wesentliche Verbesserungen der Verkehrsorganisation erreicht werden.

Die wesentlichen Ergebnisse der mit der DS 0981/10 vorgestellten Untersuchungen, welche die Grundlage für die Diskussion mit Anwohnern und Gewerbetreibenden bildeten lassen sich wie folgt kurz dargestellt:

Die Varianten 1 und 2 (Andreasstraße als echte oder unechte Einbahnstraße) und die Variante 5 (Öffnung der Sperre Lehmannsbrücke in Richtung Westen) führen zu ungewolltem Durchgangsverkehr und zu Mehrbelastungen in sensiblen Straßenräumen. Sie können daher nicht für eine Umsetzung empfohlen werden.

Die Variante 3 (Linksabbiegeverbot in die Andreasstraße) trägt zur Beruhigung der Gassen bei. Fraglich ist jedoch die Akzeptanz des Linksabbiegeverbotes und die kaum durchführbaren regelmäßigen Kontrollen. Deshalb wird auch diese Variante nicht empfohlen.

Die Variante 6 (Seitenstraßen als Sackgassen) ist nicht umsetzbar, da Wendemöglichkeiten in den Seitenstraßen nicht realisierbar sind. Im Ergebnis verbleibt nur die Variante 4 (Versetzen der Poller an die Michaelisstraße), die einen vergleichsweise geringen Beitrag zur Konfliktbewältigung leisten kann. Bei dieser Variante können die Anlieger der westlichen Augustinerstraße von Osten erschlossen werden. Dadurch ergibt sich eine als gering einzuschätzende Verkehrsentlastung im Andreasviertel, vorrangig in der Pergamentergasse.

Weitere Möglichkeiten zur Reduzierung negativer Auswirkungen des Verkehrs können in einzelnen Bereichen durch die Ausweitung des Bewohnerparkens, die Anordnung von wechselseitigem Parken, dem Aufstellen von Stadtmobiliar, der Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr und den Einsatz von Asphaltbelägen bei Fahrbahnsanierungen erreicht

werden. Als wesentliche Maßnahmen wurden weiterhin eine regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle und eine konsequente Verkehrsüberwachung herausgearbeitet.

3 Diskussionsbeiträge

In der folgenden Tabelle sind alle Diskussionsbeiträge der Informationsveranstaltung vom 20.10.2010 mit ca. 150 Teilnehmern, des Internetforums mit 32 aktiv beteiligten Gästen und insgesamt 86 Beiträgen sowie weitere Anregungen und Hinweise die schriftlich, telefonisch oder per E-Mail eingegangen sind thematisch zusammengestellt.

Resümierend kann die Diskussion als ausgesprochen konstruktiv und sachlich eingeschätzt werden. Die unterschiedlichen Diskussionsplattformen haben sich bewährt und eine hohe Beteiligung der Anwohner und Anlieger ermöglicht. Die Diskussionsbeiträge können als repräsentativ für die unterschiedliche Wahrnehmung der Problemlagen im Andreasviertel sowie die differenzierten Interessen zur Konfliktbewältigung eingeschätzt werden.

Nr.	Thema	Anzahl Wort-Meldungen	
		ja	Nein
1	Allgemeines		
1.1	Befürwortung der Verfahrensweise mit öffentlicher Diskussion in der Informationsveranstaltung und im Online-Forum	6	
	Die Vor- und Nachteile des Wohnens im Stadtzentrum sind zu akzeptieren und egoistische Lösungen zur Entlastung einzelner Straßen werden nicht umgesetzt.	5	
1.2	Der Hauptverkehrsanteil ist der Quell- und Zielverkehr durch die Anwohner selbst, der durch die zunehmende Bebauungsdichte erhöht wird. Die Anwohner tragen daher selbst die Verantwortung für die Verkehrssituation und sollten eine Vorbildwirkung ausüben.	9	
1.3 und müssen sich auch an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten	3	
2	Verkehrsführung		
	Die momentane Verkehrsführung ist optimal und das Andreasviertel bereits verkehrsberuhigt.	13	
	Die vorhandenen Verkehrsregeln sind einzuhalten.	1	
3	Lösungen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen		
	Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen	16	
	Geschwindigkeitsreduzierung durch die Einordnung von Straßenmobiliar	7	
	Geschwindigkeitsreduzierung durch das Aufbringen von Bodenschwellen in angemessenem Abstand(ev. Vorerst als Test über längeren Zeitraum)	9	2
4	Beschilderung		
	Verkehrsschilder in ausreichender Größe und frei von Informationsüberschuss sind gut sichtbar aufzustellen	16	
	Markierungen auf der Fahrbahn anbringen, statt schlecht sichtbare Beschilderung	7	
	Flächendeckend verkehrsberuhigte Bereiche	6	
	Tonnagebegrenzung im gesamten Gebiet auf 7,5 t	1	1

Nr.	Thema	Anzahl Wort-Meldungen	
		ja	Nein
	Gassen mit Durchfahrtsverbot für Anlieger frei beschildern	1	
	Ab 22:00 Uhr gesamtes Viertel ausschließlich für Anlieger freigeben bzw. Zufahrt generell nur für Bewohner und Anlieger freigeben	2	
	In den Gassen an den Einmündungen zur Andreasstraße Fahrspuren für Links-/Rechtsabbieger kennzeichnen	1	
5	Absperrungen		
	Standorte der Absperrungen prüfen und ergänzen	2	
	Gassen mittels Poller sperren, u.a. für nicht erlaubten Parkverkehr	3	3
6	Verkehrsberuhigung und -reduzierung	7	
	Vermeiden von Parksuchverkehr	4	
	Stellplätze für TeilAuto im öffentlichen Straßenraum	1	
	Förderung des Radverkehrs	5	
	Förderung des ÖPNV	2	
	Förderung des Fußverkehrs	1	
	Bewusster Verzicht auf eigenes Auto	3	
7	Varianten		
	Ablehnung aller Varianten	4	
	Variante 3: nicht umsetzen, sondern Linksabbiegen in die Andreasstraße beibehalten	1	
	Variante 4: Umsetzen der Poller	9	3
	Variante 4: Poller nur bis hinter die Zufahrt der TG Drachengasse versetzen	1	
	Variante 5: Öffnung der Lehmannsbrücke Richtung Michaelisstraße	1	
	Lehmannsbrücke öffnen → kürzere Verkehrswege zum Ein- und Ausfahren aus dem Viertel	2	5
	Sperrung der Lehmannsbrücke beibehalten	2	
	Variante 7: Moritzstr.= Einfahrt, alle Gassen zur Ausfahrt	7	3
	Variante 7: Moritzstr.= Einbahnstraße und Einfahrt; alle Gassen zur Ausfahrt	2	
	Variante 8: Zufahrt über Weiße Gasse , Abfahrt über Pergamentergasse	1	
	Umkehrung Pergamentergasse als Einbahnstraße abgelehnt	1	
	Ausfahrt Richtung Süden durch Querung Marktstraße zur Langen Brücke (Poller dort entfernen)	1	
	Maßnahme 6: Freigabe der Gassen für den Radverkehr	2	
	Pflasteroberfläche in Gassen belassen	1	
8	Ruhender Verkehr		
	Ruhenden Verkehr auch in den Abend- und Nachtstunden kontrollieren	10	
	Beschilderung zur Vermeidung von Parksuchverkehr: Nur Bewohner- und Anlieger Parken; Anordnung des Parkens am Quartiersrand	10	
	möglichst kostenlose Alternativen für Fremdarker schaffen (Bsp. Musikschule, Kneipen, etc.)	4	1

Nr.	Thema	Anzahl Wort-Meldungen	
		ja	Nein
	Überarbeitung der Stellplatzsatzung (Fahrradstellplätze statt Autostellplätze)	2	
	Bußgelder für Falschparken deutlich erhöhen	2	
	Überprüfung der Parkordnung an der Moritzstr. Ecke Großer Ackerhofsgasse bzgl. Sichtbeziehungen	1	
9	Sonstiges		
	Fahrrad- und Behindertenfreundlich durch Schaffen von Mischverkehrsflächen in Asphaltbauweise bzw. ebene Oberflächen (ev. Rand pflastern)	4	
	Stadt sollte als offizieller CarSharing-Partner auftreten und öffentliche Stellplätze anbieten	4	
	durch Flyer über Funktionen und Regeln eines verkehrsberuhigten Bereich aufklären; Banner über der Straße als Hinweise (Anwohnerinitiative)	2	
	Informationskampagne zu angrenzenden Parkhäusern durch Gewerbetreibende und Gaststätten	1	
	Andreasviertel als Pilotprojekt "Weniger ist mehr- Es geht auch ohne eigenes Auto"	1	
	Linksabbiegen von der Andreasstraße erlauben, um in das Anwohnerparkhaus (Andreastr.25) zu gelangen	2	
	Park & Ride attraktiver gestalten, z.B. durch Kopplung mit kostenloser ÖV-Nutzung	2	
	Lieferverkehr im Viertel einschränken	1	
	Konflikt: Radfahrer auf den Gehwegen insb. Pergamentergasse	3	
	Radverkehrsführung Andreasstraße	1	
	Gestaltung und Beschilderung müssen übereinstimmen	1	

4 Bewertung der Vorschläge und Maßnahmen

Die Untersuchungsergebnisse der Verwaltung wurden in der Diskussion aufgegriffen und teilweise mit weiteren neuen Vorschlägen ergänzt. Im Grundtenor der Diskussion wurden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung durch die Anwohner weitgehend bestätigt.

In der Diskussion haben sich folgende Themenbereiche als Schwerpunkte heraus kristallisiert:

1. Grundsätzliche Änderungen der Verkehrsorganisation im Andreasviertel
2. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung
3. Steuerung des Parksuchverkehrs durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung verbunden mit ausgeweiteter Parkraumüberwachung
4. kleinteilige Veränderungen von verkehrsorganisatorischen Elementen wie Beschilderung und Markierung
5. Informations- und Öffentlichkeitskampagnen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrsreduzierung

4.1 Varianten der Verkehrsführung

Die Diskussionsergebnisse decken sich hier mit den Empfehlungen der Verwaltung, wo einzig in der Variante (Versetzen der Poller) mögliche aber in ihren Wirkungen zur Verkehrsberuhigung begrenzte Effekte gesehen werden.

Vorteile	Nachteile
prognostizierte Verkehrsentlastung von ca. 250 Kfz/Tag, die sich vor allem auf die Pergamentergasse und Moritzstraße verteilen	Durch Mehrlängen vor allem für Ziele im Norden und Westen erhöhter Verkehrsaufwand von durchschnittlich 1,5 - 1,8 km/Fahrt in der Innenstadt für Anlieger der Augustinerstraße
weniger Verkehr in sensiblen Straßenräumen des Andreasviertels	Erhebliche Attraktivitätsverluste für Mieter der Tiefgarage Drachengasse aus dem Andreasviertel
Mehrbelastung auf Straße Am Hügel vertraglich abwickelbar	Keine Wendemöglichkeit westlich der Lehmannsbrücke bzw. Verlust von Stellplätzen in der Augustinerstraße
Stärkere Konzentration der verlagerten Verkehre auf Hauptnetzstraßen	Tonnagebeschränkung der Brücke auf 12 t
	Erfordert veränderte Nutzergewohnheiten für Anwohner Augustinerstraße (Einkauf)
<p>Fazit:</p> <p>Maßnahme wird zur Umsetzung empfohlen, weil die Anzahl der betroffenen Anlieger mit positiven Wirkungen größer ist als die vergleichsweise geringe Anzahl von Anliegern, die tatsächlich nachteilige Wirkungen erfährt</p>	

Durch die Bürger wurde in der Informationsveranstaltung und im Forum eine weitere Variante der Verkehrsführung vorgeschlagen, welche die Moritzstraße als einzige Zufahrt in das Gebiet vorsieht und alle Gassen ausschließlich die Ausfahrt aus dem Gebiet ermöglichen. Dazu müsste auch die Pollersperre auf der Lehmannsbrücke beseitigt werden. Als Untervariante wurde dazu auch die Moritzstraße als Einbahnstraße vorgeschlagen.

Vorteile	Nachteile
unattraktiv für gebietsfremden Durchgangsverkehr (nach Richtung Auenstraße)	erhebliche Mehrlängen zur Erschließung des lateinischen Viertels (Gebiet mit zunehmende EW-Entwicklung, geplante Sperrung Meister Eckehardt-Straße)
spürbare Verkehrsreduzierung in der Pergamentergasse	erhöhte Verkehrsbelastungen in Bereichen Moritzstraße, Michaelisstraße, große Ackerhofgasse, Andreasstraße

kürzere Wege durch bessere Ausfahrtmöglichkeiten nach Richtung Nord und Ost infolge des Wegfalls der Sperre Augustinerbrücke	teilweise Mehrlängen zur Erschließung des Andreasviertels aus Richtung Süden und Westen
	Gefahr der Missachtung Einbahnregelung im Bereich Lehmannsbrücke
	erhöhte Havarie und Störanfälligkeit durch Reduzierung auf eine Zufahrt für 2.700 EW, Handel, Gewerbe und Besucher,
	Untervariante Moritzstraße als Einbahnstraße wirkt Zielen der Verkehrsberuhigung entgegen
	widerspricht bewährter Verkehrsorganisation während des Weihnachtsmarktes
<p>Fazit:</p> <p>Maßnahme wird nicht zur Umsetzung empfohlen, weil Verbesserungen nur für geringen Teil des Gebietes zu erwarten sind und Mehrbelastungen sowie und nachteilige Auswirkungen für das gesamte Andreasviertel in der Summe überwiegen, zudem wird die Maßnahme vom Amt für Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz abgelehnt.</p>	

4.2 Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Die Mehrzahl der Diskutierenden forderte regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen.

Die Ausweitung von Geschwindigkeitskontrollen ist grundsätzlich wünschenswert und in ihrer Wirksamkeit zur Geschwindigkeitsreduzierung positiv einzuschätzen. Auf Grund der personellen Situation sowohl im Bürgeramt als auch bei der Polizei ist eine wirksame Ausweitung gegenwärtig nicht umsetzbar. Bewährt hat sich die öffentlichkeitswirksame Geschwindigkeitskontrolle der Polizei in der Weißen Gasse mit Einbindung der lokalen Presse, die regelmäßig fortgesetzt werden sollte.

Geschwindigkeitsanzeigen wurden im Andreasviertel in der Vergangenheit bereits mehrfach 14 tägig in der Moritzstraße, Webergasse, Weißen Gasse und Glockengasse durchgeführt. Auch zukünftig werden Standorte im Andreasviertel regelmäßig im Einsatzplan für derartige Anzeigen des Amtes 66 berücksichtigt werden. Durch die öffentliche Darstellung der gefahrenen Geschwindigkeit entfalten diese Maßnahmen eine verkehrserzieherische Wirkung, die einen Baustein zur Geschwindigkeitsreduzierung darstellt.

Mehrfach diskutiert wurden Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung durch den Einbau von Bodenschwellen und ähnlichen Elementen. Derartige fahrdynamisch ausgebildete bauliche Maßnahmen sind in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen als Plateauaufpflasterungen oder

Teilaufpflasterungen benannt und werden als wirksam eingeschätzt. Die gefahrlose Befahrbarkeit für Zweiradfahrer ist beidseits des Plateaus gegeben.

Mehrere Hersteller bieten kombinierbare Module zum nachträglichen Einbau solcher Elemente (z. B. Berliner Kissen, Groninger Rampe u. ä.) mit reflektierender Kennzeichnung an.

Gegen solche Lösungen im Andreasviertel sprechen vor Allem der problematische Einbau auf Pflasterdecken, Störwirkungen durch Rollgeräusche infolge kurzer Materialwechsel sowie die Störung des städtebaulichen Erscheinungsbildes in den historisch geprägten Gassen. Neben möglichen Problemen der Reinigung, Entwässerung und Schneeberäumung entsteht aus der Verkehrssicherungspflicht auch die Notwendigkeit auf derartige Einbauten mit einer entsprechenden Beschilderung (Z.112 unebene Fahrbahn) hinzuweisen. Dies führt in den sensiblen Altstadtbereichen zu einer Vergrößerung des „Schilderwaldes“, was kontraproduktiv zu diesbezüglichen Forderungen der Anwohner zu bewerten ist.

Der Einbau der genannten Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung wird in den Gassen des Andreasviertels deshalb auch aus stadtgestalterischer Sicht nicht zur Umsetzung empfohlen.

Als dritter wesentlicher Bestandteil der Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung wurde die Möglichkeit bzw. erweiterte Aufstellung von Stadtmobilar im öffentlichen Straßenraum diskutiert. Diese in privater Verantwortlichkeit zu realisierenden Maßnahmen wurden bereits im vorliegenden Konzept als wirkungsvoll eingeschätzt.

Im Zuge der weiteren Bearbeitung wird die Verwaltung deshalb einen Festlegungskatalog - in Anlehnung an vergleichbare Festlegungen der Sondernutzungssatzung - erarbeiten, der Mindestdurchfahrtsbreiten, die Freihaltung von Grundstückszufahrten und Gefahrenpunkten sowie die Notwendigkeit von Reflektoren und Abweisern u. ä. regeln wird. Dazu liegen bereits erste Ergebnisse vor.

4.3 Maßnahmen zum ruhenden Verkehr

In der Diskussion konnte herausgearbeitet werden, dass der Hauptverkehrsanteile im Andreasviertel überwiegend den Anwohnern selbst zugeordnet werden kann, Dennoch bleibt der ruhende Verkehr und schwerpunktmäßig der Park-Suchverkehr in den Abend und Nachtstunden ein entscheidendes Thema für die Störwirkungen im Gebiet.

Um hier nachhaltige Lösungen herbei zu führen, sollten die Zielstellungen des Verkehrsentwicklungsplanes Teil Innenstadt für die darin vorgeschlagenen Begegnungszone umgesetzt werden. Vorgeschlagen wird darin u. a.:

- Das Bewohnerparken unter Anwendung des Mischungsprinzips oder des Trennungsprinzips zur Sicherung und Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort zeitlich und räumlich ausweiten.

Innerhalb der Begegnungszone, die das Andreasviertel einschließt, sollen öffentliche Parkplätze nur noch für Bewohner und zur Belieferung zur Verfügung stehen. Dazu ist eine Neustrukturierung aller Bewohnerparkgebiete im Rahmen einer noch zu erarbeitenden Parkraumkonzeption für die Innenstadt erforderlich. Zur Umsetzung dieser Ziele ist ebenso eine Ausweitung der Verkehrsüberwachung deutlich über das heute bestehende Maß hinaus erforderlich, die jedoch mit der aktuellen Personalsituation des Bürgeramtes nicht leistbar sein wird.

4.4 Beschilderung und Markierung

In diesem Themenbereich wurde vor Allem die Problematik der Sichtbarkeit und Begreifbarkeit von Verkehrsschildern (Größe, Standorte, Informationsüberschuss) diskutiert. Sinnfälligkeit und Standorte von Verkehrszeichen sind immer im konkreten Einzelfall von der Straßenverkehrsbehörde zu prüfen bzw. anzuordnen. Insofern können hier keine verallgemeinerungsfähigen Aussagen getroffen werden. Im unmittelbaren Ergebnis der Informationsveranstaltung fand ein entsprechender Ortstermin statt, der z. B. zu einer deutlichen Reduzierung des überladenen Schilderbaumes am Eingang der Pergamentergasse führte. Diese Maßnahme ist mittlerweile umgesetzt.

Die Problematik von Markierungen auf der Fahrbahn anstelle schlecht sichtbarer Beschilderung ist nach dem geltenden Verkehrsrecht nicht zulässig. Insofern können Markierungen nur ergänzend bzw. unterstützend zur Beschilderung wirken. (StVO untersagt Doppelungen) Hinzuweisen ist hier weiterhin auf die Problematik des Aufbringens von Markierungen auf Pflasterflächen sowie die Sichtbarkeit bei Dunkelheit und Schnee. Weiterhin können StVO konforme Längsmarkierungen kontraproduktiv zu den Zielen eines verkehrsberuhigten Bereiches wirken.

Insgesamt sind von diesen Maßnahmen nur kleinteilige und lokal begrenzte Korrekturen zu erwarten. Nicht diskutiert wurden bislang die Wirkungen sonstiger nicht StVO konformer Markierungen etwa in Verbindung mit ausgeweiteter Straßenraummöblierung zum Zweck der Geschwindigkeitsreduzierung. Beispiele sind hier aus Pilotprojekten zu Begegnungszonen bekannt. In den historisch geprägten Gassen des Andreasviertels sprechen allerdings denkmalpflegerische und städtebauliche Argumente gegen solche Anwendungen. Zudem sind zusätzliche Markierungsleistungen aktuell finanziell nicht darstellbar.

4.5 Informations- und Öffentlichkeitskampagnen

Ein wesentlich neues Element im Ergebnis der Bürgerbeteiligung waren die Pilotprojekte zu einem umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten im Andreasviertel. Sie wurden im Rahmen der Bürgerbeteiligung zwar deutlich weniger als die o. g. Maßnahmen genannt, können jedoch zu einem, den konkreten Verkehrsverhältnissen im Andreasviertel angepassten, Mobilitätsverhalten führen.

Durch derartige Projekte werden in starkem Maße die Eigenverantwortung der Anwohner und Gewerbetreibenden für einen Gewinn an Lebensqualität in ihrem Viertel befördert.

Denkbar sind hier Maßnahmen wie Straßenbanner an Einfahrtsituationen (Beispiel Johannesstraße), Streetbranding, werbewirksame Informationsflyer, Karten und Aufkleber auch unter Einbeziehung von Aktivitäten ansässiger Gewerbetreibender (z. B. Kneipen). Da derartige Projekte eine Beispielwirkung auch für andere Stadtgebiete entfalten kann, werden diese als Umsetzungsoption empfohlen. Erreichte Ergebnisse sind zu evaluieren.

Diese Maßnahmen stehen, sofern entstehende Kosten (wie etwa für Werbeagenturen) nicht von Gewerbetreibenden und Anwohnern selbst getragen werden können unter Haushaltsvorbehalt.

5. Fazit

In wesentlichen Punkten wurden im Rahmen der Bürgerdiskussion die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung der Verwaltung bestätigt.

Eine veränderte Verkehrsführung zur Erschließung des Andreasviertels wird mehrheitlich abgelehnt. Das Viertel wird als bereits weitgehend verkehrsberuhigt eingeschätzt und die aktuelle Verkehrsführung unter einer Sichtweise, die das gesamte Andreasviertel und nicht Vorteile für einzelne Straßenzüge präferiert, als die beste Variante bewertet.

Zum Abbau der zweifelsfrei bestehenden verkehrlichen Störwirkungen im Gebiet, wurden Maßnahmen unterschiedlicher Einflussbereiche diskutiert und durch die Verwaltung hinsichtlich ihrer Wirksam- und Umsetzbarkeit bewertet.

Im Ergebnis wurden für eine verbesserte Durchsetzung der bestehenden Verkehrsorganisation folgende Maßnahmen empfohlen:

1. Versetzen der Pollersperrre im Bereich Lehmannsbrücke zur begrenzten Minderung der Gesamtverkehrsbelastung im Andreasviertel
2. Fortsetzung von Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen unter den gegebenen personellen und materiellen Voraussetzungen
3. Aufstellung von Stadtmobilar im öffentlichen Straßenraum gemäß der Anforderungen eines zu erarbeitenden Festlegungskataloges mit dem Ziel der Geschwindigkeitsreduzierung
4. Umsetzung des gegenwärtig im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Innenstadt erarbeiteten Zielkonzeptes Parken innerhalb der "Begegnungszone Innenstadt" zur Verkehrsreduzierung auf das notwendige Maß
5. Unterstützung von Pilotprojekten zu umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten im Andreasviertel

Die weiteren Maßnahmen des mit der DS 0981/10 erarbeiteten Maßnahmenkataloges werden auch weiterhin positiv eingeschätzt und zur Umsetzung empfohlen.