



69/124/2022

Mitteilung der Verwaltung

Dienststelle 69 - Amt für Verkehrsangelegenheiten

Beteiligte Bereiche: 61 - Amt für Stadtplanung

Berichterstatter/-in

Art der Beratung öffentlich
Betreff Verkehrsversuch Radachse Innenstadt - Bewertung und weiteres Vorgehen

Beratungsfolge

Gremium	Datum
Ausschuss für Planung, Stadtentwicklung und Mobilität	09.02.2022

Inhalt der Mitteilung:

I. Zusammenfassende Bewertung des Verkehrsversuches

Der Verkehrsversuch ist insgesamt positiv zu bewerten. Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs zeigen, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt durch Förderung nachhaltiger Nahmobilität gewährleistet bleibt und die Aufenthaltsqualität der Innenstadt durch gezielte verkehrsberuhigende Maßnahmen gesteigert werden kann.

Der Verkehrsversuch sollte in modifizierter Form stufenweise umgesetzt werden.

Der Verkehrsversuch der „Radachse Innenstadt“ ist am 01.07.2021 gestartet und umfasst die zentrale Verknüpfung vom Stadionviertel zur Innenstadt über die Drususallee als Fahrradstraße. Nach Querung des Benno-Nußbaum-Platzes wird die Fahrradstraße einerseits über die Hamtorstraße/Michaelstraße sowie über die Sebastianusstraße und Am Glockhammer weitergeführt. Mit Wirkung vom 01.08.2021 wurde die Sebastianusstraße und damit auch die Querung des Hauptstraßenzuges dann zusätzlich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in bestimmten Zeiten gesperrt um einerseits dem Radverkehr mehr Raum zu geben und andererseits durch eine Umnutzung der Stellplätze durch eine temporäre graphische Umgestaltung, Möblierung und Begrünung der Straße eine größere Aufenthaltsqualität und anderes Erscheinungsbild zu geben. Der Verkehrsversuch wurde bis zum 31.03.2022 befristet und von vielfältigen Aktivitäten zur Bürgerbeteiligung begleitet (offene Sprechstunden vor Ort, Gespräche mit Gewerbetreibenden und Anwohnern – digital und persönlich -, Gespräche mit Multiplikatoren sowie eine digitale Umfrage).

Sofern der Rat in seiner Sitzung am 01.04.2022 keinen neuen Beschluss in der Sache herbeiführt, ist die Verwaltung gehalten, den ursprünglichen Zustand, wie er sich vor dem Verkehrsversuch darstellte, wiederherzustellen.

Nach den Erfahrungen des Betriebs soll nun ein Fazit insbesondere aus verkehrlicher Sicht gezogen werden. Dabei sollen auch Handlungsalternativen skizziert werden, wie die Situation nach dem Ende des Testbetriebes am 31.03.2022 fortgesetzt werden kann und wie sich die Maßnahmen stufenweise in den Katalog des in Arbeit befindlichen Mobilitätsentwicklungskonzepts einbinden lassen. Auch einige weitere maßgebliche Faktoren für die Bewer-

tung des Erfolges des Verkehrsversuches (Innenstadtstärkung, Städtebau, Aufenthaltsqualität, Fußgängerfreundlichkeit, etc.) sollen hier berücksichtigt werden.

Die Resonanzen und Beobachtungen der Verwaltung zur Einführung der Fahrradstraßen (Deutsche Straße, Drususallee, Hamtorstraße, Michaelstraße) sind grundsätzlich positiv. In Hinblick auf die Verkehrssicherheit kann zum jetzigen Zeitpunkt auch ein positives Fazit gezogen werden, obwohl die temporäre Kennzeichnung für viele Verkehrsteilnehmer*innen nicht immer erkennbar ist.

Die Mitteilung der Verwaltung soll der fachlichen und politischen Diskussion dienen um dann einen möglichst konsensfähigen Vorschlag in die nächste Sitzungsfolge einzubringen.

Zu den Maßnahmen des Verkehrsversuchs, den Erfahrungen und Konsequenzen wird im Rahmen in den folgenden Kapiteln ausgeführt.

II. Bewertung des Verkehrsversuches

Verkehrlich allgemein:

Die Verbesserungen für den Radverkehr lassen sich vor allem im deutlichen Sicherheitsgewinn für Radfahrerinnen und Radfahrer entlang der Strecke festmachen. Insbesondere auf der Drususallee (Querung Sternstraße; Quirinus-Gymnasium) und am Benno-Nußbaum-Platz (deutlich reduzierte Verkehrsmengen) sind sie signifikant spürbar.

Allerdings ist die Erkennbarkeit der Fahrradstraßen ein wesentlicher Kritikpunkt, dem sich die Verwaltung stellt. Die (doppelseitig aufgestellte) Beschilderung ist nicht ausreichend und die Gelbmarkierungen, die die vorhandenen Radverkehrsmarkierungen außer Kraft setzen sollten, werden nicht ausreichend interpretiert, so dass weiterhin vielfach nur auf den vorhandenen Schutzstreifen bzw. auf dem Radfahrstreifen in der Drususallee gefahren wird.

Andererseits scheint auch für den MIV nicht klar, ob er an den signalisierten Kreuzungen weiterhin die alten Radfahrstreifen freilassen oder beim Abbiegen möglichst weit rechts stehen sollen. Bereits angeordnete Ergänzungen, auch durch zusätzliche Piktogramme, ließen sich in der Winterzeit nicht mehr rechtzeitig auf die Straße bringen.

Bis die Radfahrer*innen die Fahrradstraße für sich als solche in Anspruch nehmen, werden noch einige Monate vergehen. Erkennbar ist aber, dass einige Radfahrer*innen sich schon deutlich stärker in Richtung Fahrbahnmitte orientieren und das ihnen zustehende Vorrecht gegenüber dem Kfz-Verkehr auch für sich reklamieren.



Sebastianusstraße im Besonderen:

Hier ist durch die temporäre Herausnahme des Individualverkehrs der deutlichste Eingriff in das Verkehrsgeschehen erfolgt. Der Taxenstand am Schwatte Päd wurde aufgegeben und an andere Stellen verlegt, Lieferverkehr in der Straße ist nur bis 13.00 Uhr erlaubt, ein Parken in der Straße ist nicht mehr zulässig. Nach 13.00 Uhr wurde ein Poller in die Fahrbahn eingesetzt, der das Befahren nach dem freigegebenen Lieferzeitraum auch tatsächlich verhindert.

In den ersten Monaten wurden die vorhandenen Parkplätze durch Mobiliar des „Zukunftsnetzwerkes Mobilität“ belegt, zwischenzeitlich sind diese Elemente durch mobile Terrassen und Sitzgelegenheiten sowie durch Blumenschmuck der Stadt Neuss ersetzt worden. Diese Elemente können bei Bedarf auch an anderen Orten eingesetzt werden und dienen auch als Vorbild für mögliche Einsätze in den Ortsmittelpunkten.



Durch einen „Kreideteppich“ eines bekannten Graffiti-Künstlers wurde die Straße auch optisch verändert und die formelle Trennung zwischen Fahrbahn und gegenläufigen Radfahr-

streifen aufgehoben. Diese Zielsetzung soll auch zukünftig zum Zwecke der Verkehrsberuhigung bzw. -ordnung in Teilen des Straßenzuges weiterverfolgt werden. Die Bemalung soll sich jedoch nach Beendigung des Verkehrsversuches wie geplant selbst auflösen oder später entfernt werden. Grundsätzlich wird hier eine Lösung für eine optische Umgestaltung, die einen längeren Zeitraum hält, jedenfalls im Falle der dauerhaften Festlegung eines verkehrsberuhigten Bereichs noch entwickelt werden müssen. Hierbei werden Fachgremien und die Öffentlichkeit einbezogen werden. Eine kurzfristige bauliche Umgestaltung ist nicht vorgesehen.



Die Situation auf der Sebastianusstraße ist in der Öffentlichkeit und in verschiedenen Medien breit und zum Teil kontrovers diskutiert worden. Bis Oktober standen die Mitarbeiter*innen der Verwaltung an zwei Terminen in der Woche vor Ort und online zur Verfügung. Von den Gesprächsangeboten wurde reichlich Gebrauch gemacht.

In den Spätsommer-Monaten konnte eine punktuelle Belebung der Sebastianusstraße festgestellt werden. Die neuen Stadtmöbel wurden rege in Anspruch genommen. Während den zeitgleich auf dem Freithof stattfindenden „Mobile-open-days“ verwandelte sich die Sebastianusstraße mit der Aktion „Tanz der Straße“ zeitweise in einen lebendigen „Tanzsaal“. Bei vielen Aufführungen, die zum Mitmachen animierten, wurde Frequenz in die Straße gebracht und die ansässigen Händlerinnen und Händler nutzten teilweise die Gelegenheit zur Präsentation ihrer Waren und Leistungen. Das Potenzial der Einkaufsstraße wurde hier deutlich. Andererseits war insbesondere in den Wintermonaten schon aufgrund der Witterungsverhältnisse kaum ein derart positiver Effekt mehr erkennbar.

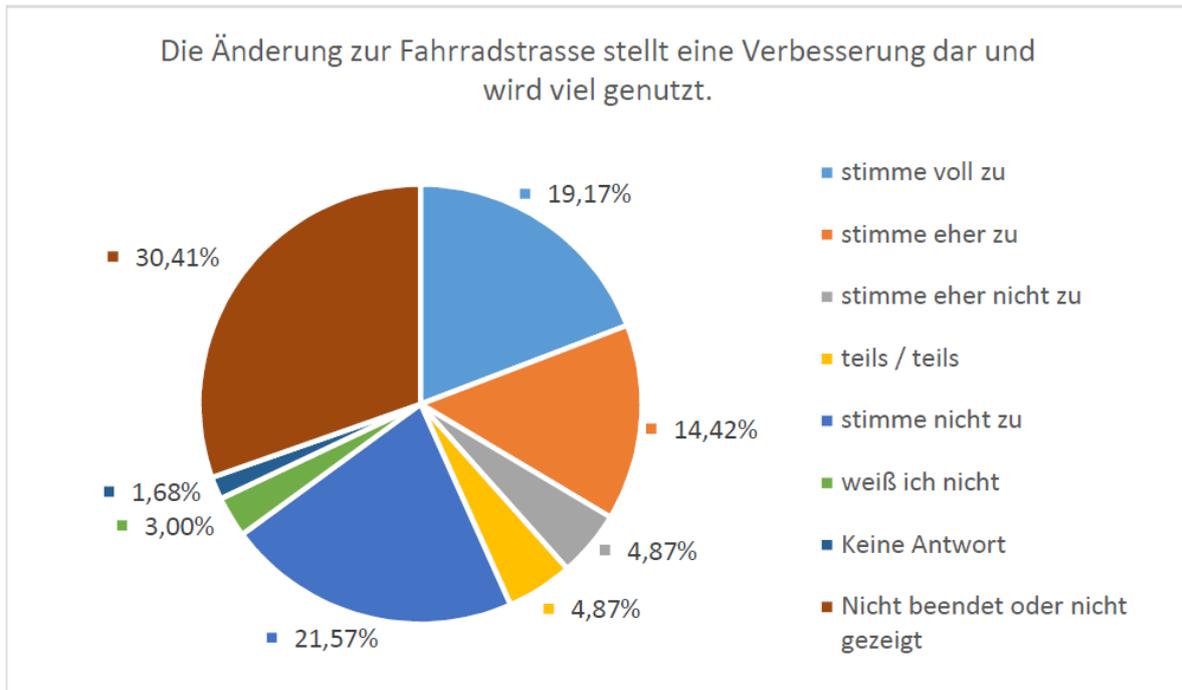


Während die Befürworterinnen und Befürworter der durchgeführten Maßnahmen des Verkehrsversuches in erster Linie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der attraktiven und sicheren Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad und die Klimafreundlichkeit der autofreien Sebastianusstraße lobten, äußerten insbesondere Teile der Einzelhändler*innen erhebliche Bedenken über ausbleibende Kundenfrequenz, fehlende Möglichkeiten mit dem Pkw bis vor den Laden zu fahren und eine wenig belebte Straße. Die Taxeninnung kritisierte den Wegfall des Halteplatzes am Schwatte Päd, seitens des Kaufhofes und Teilen der Händlerschaft wurde Kritik wegen der vermeintlich verschlechterten Anbindung des Parkhauses an der Spulgasse geäußert. Der Betreiber der Tiefgarage Meererhof äußerte diese Bedenken hingegen nicht und zählte zu den Befürwortern der Maßnahme. Kritik kam auch aus der Anwohnerschaft wegen des Wegfalls der Parkmöglichkeiten und Ruhestörungen durch abendliche/nächtliche Benutzer der Stadterrassen.

Nach dem Eindruck der Verwaltung überwog die Zahl der Befürworter und Befürworterinnen zumindest leicht die Anzahl der Kritiker*innen. Die Einzelhändler haben ihre Kritik u.a. auch gegenüber dem Bürgermeister in einem Gesprächstermin am 11.11.2021 im Rathaus allerdings nochmals sehr deutlich zum Ausdruck gebracht.

Parallel zum Verkehrsversuch wurde mit einer Online-Befragung der Verkehrsversuch sehr detailliert abgefragt und bewertet. Die einzelnen Ergebnisse werden gesondert zur Verfügung gestellt. Immerhin nahmen mehr als 1.600 Bürgerinnen und Bürger teil, so dass sich bei der Bewertung ein recht stabiles Bild ableiten lässt, wobei eine Repräsentativität der Befragung nicht konstatiert werden kann:

Für den Teilaspekt, ob die Änderung der Sebastianusstraße zur Fahrradstraße eine Verbesserung darstellt, antworteten 56 Prozent der Teilnehmer*innen, die dazu eine Meinung gebildet haben, mit „stimme voll zu/stimme eher zu“, bei „stimme nicht zu/stimme eher nicht zu“ lag der Anteil bei 44 Prozent.



Hinweis: Die Prozentzahlen 56/44 beziehen sich auf die Zahl der Teilnehmer*innen, die dazu eine Wertung abgegeben haben. Rund 35 Prozent der Teilnehmer*innen haben sich zu dieser Frage nicht oder nicht tendenziell geäußert und wurden damit bei der Auswertung nicht berücksichtigt.

Einbindung in das Verkehrsgeschehen in der Innenstadt:

Die Herausnahme des Individualverkehrs in der Sebastianusstraße hat nach den Auswertungen der Verkehrszählgeräte an mehreren Stellen der Erfstraße und in der Drususallee sowie aufgrund von zahlreichen Beobachtungen der Verkehrssituation vor Ort zu unterschiedlichen Zeiten zu keinen größeren Auswirkungen in den umliegenden Straßen geführt. Eine Verkehrszunahme war lediglich auf der Hamtorstraße/Michaelstraße zu beobachten. Das waren vor allem Pkw-Fahrer*innen, die entweder unverrichteter Dinge vor die Sperre gefahren sind und nun „abfahren“ mussten, beziehungsweise Pkw, die über das Parkleitsystem zu den nächsten freien Plätzen (hier: Rathaus und Sparkasse) geleitet werden.

Der Übergang vom Benno-Nußbaum-Platz über den Hamtorwall als dominante ÖPNV-Achse in die Sebastianusstraße bzw. in Hamtor-/Michaelstraße muss einer kritischen Betrachtung unterzogen werden. Zur Sicherung des deutlich zunehmenden Rad- und Fußverkehrs aufgrund des wachsenden Zulaufs von Radverkehren über die neuen Fahrradstraßen könnten Überlegungen zu größeren Gemeinschaftsplätzen in Neuss angedacht und geprüft werden (siehe auch -> Zielprojektion mittelfristig).

Es wird davon ausgegangen, dass bei Fortbestand einer temporären Sperrung der Sebastianusstraße sich die Situation in den kommenden Monaten in der Hamtor-/Michaelstraße weiter regulieren wird. Allerdings bleibt dieser Straßenzug aufgrund seiner beengten Verhältnisse störanfällig und im Blickfeld von weiteren Maßnahmen. Insoweit empfehlen sich mittelfristig Gedanken über die Reduzierung der Verkehre in dieser Straße, beispielsweise durch eine veränderte Steuerung der Nutzung der heute hoch nachgefragten Rathaus-Tiefgarage (siehe ebenso -> Zielprojektion mittelfristig).

Die Erfstraße hat im Abschnitt zwischen Benno-Nußbaum-Platz und Platz am Niedertorkaum Mehrverkehre aufgenommen. Hier ist die Verkehrssituation (durch die Sperrung bedingt) weiterhin unauffällig. Nach Abschluss der Kanalbauarbeiten in 2023 ff. ist die Ausweisung als Fahrradstraße mit zusätzlichen verkehrsberuhigenden Elementen vorgesehen. Diese sollen zur Bekämpfung der Raser/Poser-Problematik bereits kurzfristig als Provisorium (Baumkübel) eingesetzt werden. Das von der Stadt Neuss erarbeitete Baumkübelkonzept ist

in die Programmbewilligung 2022 des Sofortprogramms zur Stärkung der Innenstädte und Zentren in NRW aufgenommen worden

Einbindung in die Planungen Hafensstraße/Platz am Niedertor:

Die nicht spürbaren Auswirkungen in der Erftstraße bieten damit auch Potenzial für eine denkbare Umgestaltung des Platzes am Niedertor in einen weiteren großzügigen Gemeinschaftsplatz (siehe hierzu auch BU 61/268/2021). Mit dem Umbau der Hafensstraße, deren Planung aufgrund des laufenden Verkehrsversuches noch nicht zur Beschlussfassung vorgelegt wurde, ist vorgesehen, den Abschnitt zwischen Rheinwallgraben und Adolf-Fleckenstraße als Einbahnstraße mit gegenläufigem Radverkehr auszuweisen. Ziel dabei ist, Raum für die beengten Seitenbereiche und Gehwege zu gewinnen.

Bislang war geplant, die Einbahnrichtung für den Kfz-Verkehr in Richtung Platz am Niedertor zu führen. Dies war dem Umstand geschuldet, dass diese Richtung verkehrlich deutlich höher belastet ist (4.000 zu 1.500 Kfz/DTV). Mit der dauerhaften Sperrung der Sebastianusstraße würde aber eine innerstädtische Quermöglichkeit des Hauptstraßenzuges von West nach Ost entfallen. Wenn dann auch die Hafensstraße als Querung nach Osten wegfallen würde, wären negative Effekte auf die Verbindung Schwannstraße/ Königstraße zu befürchten. Dort sind aus Gründen der Verkehrssicherheit keine zusätzlichen Verkehre verträglich. Gleichwohl kann diese Verbindung nicht gekappt werden, weil die Königstraße ansonsten nicht mehr auf legalem Wege erreicht werden könnte.

Mit der Umdrehung der geplanten Einbahnrichtung bliebe bei einer dauerhaften Sperrung für den MIV ein Ersatz für die Sebastianusstraße erhalten, gleichwohl würden sich die innerstädtischen Verkehre sicherlich reduzieren. Der Platz am Niedertor würde weniger Verkehr aufnehmen müssen, die Verflechtungen verliefen dort einfacher, was nicht zuletzt der Schulsicherung zur Janusz-Korczak-Gesamtschule dienen würde. Dort könnte mit dem Wegfall einer dann nicht mehr benötigten Fahrspur sogar die Chance für einen Schul-Campus entstehen.

Glockhammer und Spulgasse:

Auf dem Glockhammer erscheint grundsätzlich eine dauerhafte Etablierung einer Fahrradstraße mit Maßnahmen zur Reduzierung der Individualverkehre erstrebenswert, wenn gleich die durch die Sperrung Sebastianusstraße verursachten Mehrverkehre sich (noch) in Grenzen halten. Dies könnte auch an einer verminderten Auslastung der Parkhäuser (Meerhof) und Galeria Kaufhof liegen.

Eine temporäre oder dauerhafte Sperrung des Glockhammers für den Kfz-Verkehr setzt optimalerweise voraus, dass eine Gegenläufigkeit der Spulgasse zur Erschließung der anliegenden Parkbauten, Garagen und Lieferzonen hergestellt wird. Welcher Aufwand damit verbunden ist und ob provisorische, ggf. testweise zu nutzende Lösungen möglich sind, muss noch im Detail geprüft werden. Grundsätzlich erscheint die Erschließung dieser Parkbauten ausschließlich über den Rheinwallgraben denkbar und birgt ein nicht unerhebliches Potenzial zur Reduzierung der Durchgangsverkehre auf Sebastianusstraße und Glockhammer.

Einbindung in die Planungen zum Radschnellweg:

Bei (grundsätzlicher) Beibehaltung des Verkehrsversuches entsteht für den Radverkehr eine sichere und attraktive Führung aus dem Stadionviertel über die Innenstadt mit direkter Anbindung an den Radschnellweg nach Düsseldorf und umgekehrt. Neben Drususallee und Sebastianusstraße kommt dem Glockhammer mit seiner Abfahrtsrampe zur Batteriestraße eine zentrale Rolle zu. Mittelfristig ist ein Neubau der Rampe (nach erfolgten Arbeiten an einem unterirdischen Regenklärbecken) sowie eine Grunderneuerung der Batteriestraße mit Errichtung einer Querungshilfe am Rampenfuß vorgesehen. Weitere Optimierungen an der Hessentorkreuzung sind im Rahmen des Projektes „Wendersplatz“ zu erwarten. Kurzfristig sollen an der Rampe aber auch jetzt schon komfortverbessernde Maßnahmen für die Befahrbarkeit mit dem Rad umgesetzt werden.

Die Sicht- und Wahrnehmbarkeit dieser neuen Radverkehrsachse durch Piktogramme und farbliche Bodenmarkierungen sind Gegenstand von intensiven Überlegungen der Verwaltung, die zum Teil kurzfristig, zum Teil im Laufe des ersten Halbjahres zu veranlassen wären.

Innenstadtring:

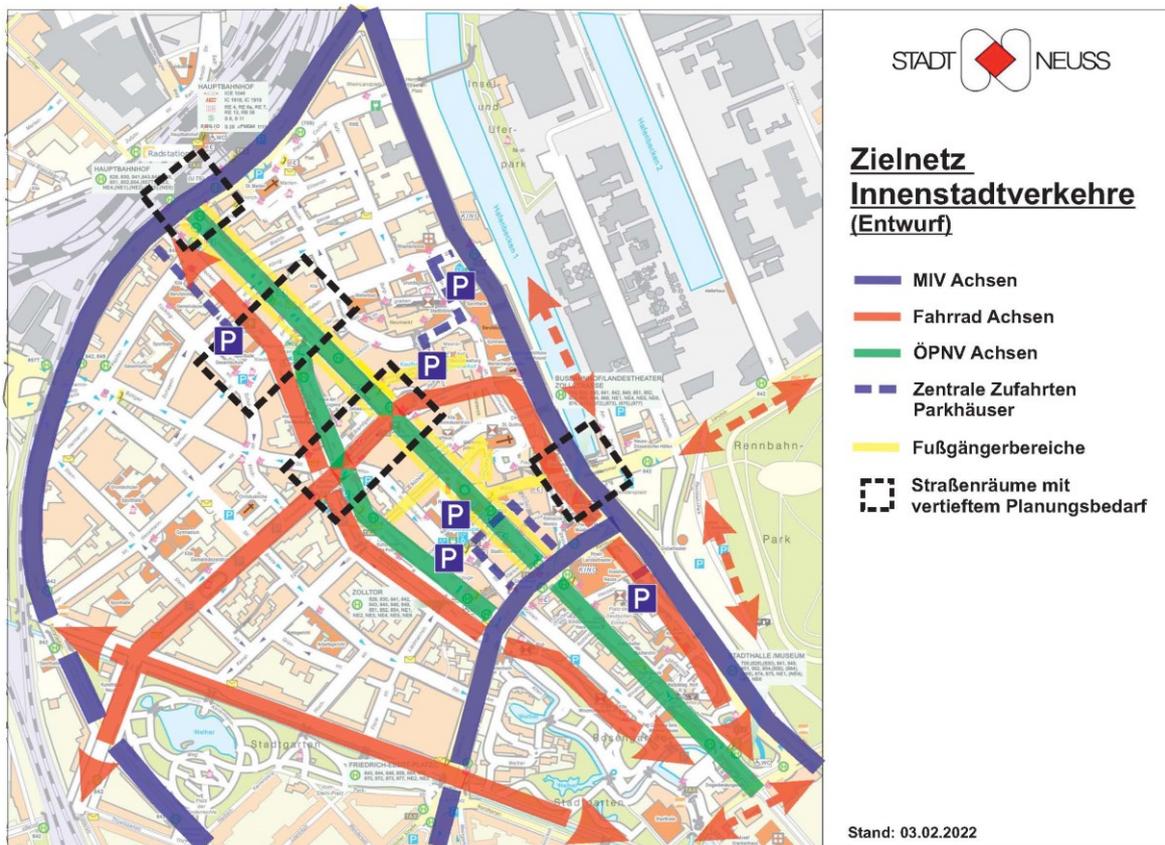
Mit einer Verringerung der Durchlässigkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr wird die Verkehrsbelastung auf dem Innenstadtring Theodor-Heuss-Platz; Gielenstraße; Schorlemerstraße, Dreikönigenstraße, Schillerstraße; An der Obererft; Selikumer Straße; Europadam; Hessentordamm; Batteriestraße; Rheintorstraße voraussichtlich steigen. Neben den kurzfristig bereits beschlossenen bzw. noch anzuordnenden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung bzw. großflächigem Umbau (Hessentor; Wendersplatz) sind auf der Gielenstraße, Rheintor- und Batteriestraße Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs erforderlich. Dabei bestehen gewisse Abhängigkeiten in der Umsetzung (Gielenstraße -> Umbau Theodor-Heuss-Platz; Rheintorstraße -> Realisierung B-Plan 456 Werhahn; Batteriestraße -> Umbau Hessentorkreuzung/Wendersplatz).

Einbindung in das Mobilitätsentwicklungskonzept:

Alle beschriebenen Maßnahmen tragen den (noch zu beschließenden) Zielsetzungen des Mobilitätsentwicklungskonzeptes Rechnung, insbesondere steht hier die Förderung der Nahmobilität, des Radverkehrs, die Reduzierung von (unnötigen und störenden) Kfz-Verkehren in und durch die Innenstadt im Fokus. Gleichwohl bleibt die immer wieder positiv bewertete Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten mindestens erhalten und wird für den Radverkehr deutlich verbessert. Zudem ist mit den Maßnahmen eine erhebliche Steigerung der Aufenthaltsqualität verbunden.

Zielprojektion (mittelfristig):

Die Verwaltung entwickelt auf Basis dieser Erkenntnisse und als Bestandteil des MEK eine mittelfristige Zielprojektion, in der definiert werden soll, welche Straßen in der Innenstadt welche Verkehrsfunktion künftig übernehmen sollen und welche Verkehrsart Vorrang/Priorität genießen soll. Die Verwaltung wird hierzu im Rahmen der Beratungen zum MEK der Politik berichten und weitere Vorschläge unterbreiten.



III. Konzept für jetzt umzusetzende Maßnahmen

Die Verwaltung beabsichtigt, in der Beratungsfolge UAM 09.03.2022, APSM 29.03.2022 und Rat 01.04.2022 einen Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten, der im Kern folgende Punkte mit den wesentlichen Handlungsalternativen beinhalten:

1. Die „Radachse Innenstadt“ mit Fahrradstraßen Preußenstraße (Teil Unterführung); Deutsche Straße, Drususallee; Sebastianusstraße, Glockhammer sowie der Abzweig Hamtorstraße/Michaelstraße bleibt auf Dauer bestehen.

Die Sicht- und Wahrnehmbarkeit dieser Radverkehrsachse soll möglichst auch durch Piktogramme sowie Bodenmarkierungen sichergestellt werden. In einem ersten Schritt sollen auf der Sebastianusstraße und dem Glockhammer in den jeweiligen Eingangsbereichen große vollflächige Einfärbungen und Piktogramme die Fahrradstraße ausweisen und weitere durchgängige Linienmarkierungen die Fahrradstraße als solche klar erkennbar ausweisen.

Alternative: Die Sebastianusstraße wird als „Verkehrsberuhigter Bereich“ nach Zeichen 325 StVO ausgewiesen, in dem alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt den Straßenraum nutzen. Die Sebastianusstraße wird dem entsprechend mit Bodenmarkierungen und Piktogrammen ausgewiesen. Der Kreidetepich soll vorübergehend erhalten bleiben und durch eine dauerhafte optische Gestaltung ersetzt werden.

2. Die temporäre Sperrung der Sebastianusstraße für den MIV wird in modifizierter Form fortgesetzt und weiterentwickelt. Die Sperrung soll sich zunächst auf Zeiten außerhalb der üblichen Geschäftszeiten des Einzelhandels und Anlieferzeiten (zwischen 19.00 Uhr und 6.00 Uhr werktags, samstags ab 16.00 Uhr und sonntags ganztägig) sowie aus besonderem Anlass (Durchführung von Märkten, Festen etc.) beschränken.

Die festen Sperrzeiten der Sebastianusstraße sollen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zur Erschließung der Neusser Innenstadt ausgeweitet werden, insbesondere wenn eine Erschließung der Parkbauten Meererhof über den Rheinwallgraben gesichert ist oder die weitere Entwicklung z.B. durch hohe Frequentierung der neuen Radverkehrsachse dies erfordert.

Alternativen: Die Sperrzeiten können aus sachlichen Gründen verlängert werden, z. B. auf die Zeiten außerhalb der üblichen Anlieferzeiten (ab 13.00 Uhr werktags), und auch insgesamt jeglichen Individualverkehr gänzlich oder temporär ausschließen.

3. Der Kreuzungsbereich Büchel/Niederstraße/-Glockhammer wird in einen verkehrsberuhigten Bereich nach Zeichen 325 StVO beschildert. Die Stadtmöblierung wird in Abstimmung mit der Händlerschaft und den Anwohner*innen entsprechend neu angeordnet bzw. ergänzt, die Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr werden ausgeweitet (Ladestation E-Bikes, Reparaturstation etc.).

4. Bewirtschaftetes Parken mit Parkscheinautomaten oder Bewohnerparkplätze werden in der Straße nicht wieder eingerichtet. Die Bewohnerparkplätze sollen – soweit wie möglich – in die nähere Umgebung (Hamtorparkplatz, Rheinwallgraben, Parkhaus etc.) verlagert werden. Die nicht von anderen Nutzungen betroffenen Seitenräume werden lediglich als Taxi-stand, Anliefermöglichkeiten für den Einzelhandel (z.B. REWE) sowie für eine Kurzzeitparker-Zone („Kiss+Go“) ausgewiesen. Die Ladestation für E-Fahrzeuge soll mittelfristig in das unmittelbare Umfeld verlagert oder in eine Ladestation für E-Bikes umgenutzt werden.

5. Die Verwaltung wird beauftragt, umfassend zu prüfen, wie als Pilotprojekt für die Innenstadt eine elektronische Abpollerung am Eingang der Sebastianusstraße/Hamtorwall installiert werden kann und wie sie zu installieren ist, damit erforderlichenfalls den Anliegern und Taxen eine Zufahrt auch in den Sperrzeiten ermöglicht werden kann. Bis zur Installation einer elektronischen Abpollerung soll Anliegern und Taxen durch andere geeignete Maßnahmen eine Zufahrt ermöglicht werden, soweit die Sperrzeiten dies noch erfordern.

Die Details:

Maßnahmen in der Unterführung Preußenstraße:

Die Fahrbahn der Preußenstraße wird an beiden Einstiegen der Unterführung auf einer Länge von ca. 10 Metern komplett eingefärbt und mit großflächigen Piktogrammen ausgestattet. Zusätzlich wird aufgrund der beengten Verhältnisse das Verkehrszeichen 277.1 (Überholverbot für einspurige Fahrzeuge) angeordnet.



Maßnahmen in der Deutschen Straße und Drususallee:

Die vorhandenen Schutzstreifen für Radfahrer werden demarkiert, im Kreuzungsbereich Schorlemerstraße erfolgt eine geänderte und radfahrerfreundliche Aufteilung der Fahrspuren für die Abbiegeverkehre. Eine vollflächige Einfärbung der Straße erfolgt jeweils auf einer Länge von 5 - 10 Metern am Beginn der Straßen und hinter den jeweiligen Einmündungen. Der Radfahrstreifen in der Drususallee wird demarkiert, der rechte Breitstrich der Markierung bleibt aber als Sicherheitstrennstreifen zum Parkverkehr erhalten und wird mit einer durchlaufenden Linienmarkierung zur Ausweisung als Fahrradstraße ergänzt.



Maßnahmen in der Sebastianusstraße

Die Verwaltung hat aufgrund der Reaktionen auf den Verkehrsversuch Alternativen geprüft, wie Kraftfahrzeugverkehr in der Straße bzw. in der Querung des Hauptstraßenzuges stad- und straßenverträglich und temporär bzw. für bestimmte Nutzergruppen wieder zugelassen werden kann und welche Vor- und Nachteile damit verbunden sind. Eine weitere Erkenntnis aus dem Verkehrsversuch ist auch, dass ein Zurück zum Status vor dem Verkehrsversuch nicht zielführend ist. Veränderungen sind hier sinnvoll und notwendig – sollen aber auch die unterschiedlichen Aspekte berücksichtigen.

Wenn die „Radachse Innenstadt“ mit Fahrradstraßen Preußenstraße (Teil Unterführung); Deutsche Straße, Drususallee; Sebastianusstraße, Glockhammer auf Dauer bestehen bleibt, sollte in einem ersten Schritt auf der Sebastianusstraße und dem Glockhammer in den jeweiligen Eingangsbereichen große vollflächige Einfärbungen und Piktogramme die Fahrradstraße ausgewiesen und die Ein- und Ausgangsbereiche der Fahrradstraßen mit durchlaufenden Markierungen verbunden werden. Es muss durchgängig sichtbar sein, dass hier eine „besondere“ Straße mit Radverkehr im Vorrang existiert.

Soweit die Sebastianusstraße alternativ nicht auch als Fahrradstraße, sondern als „Verkehrsberuhigter Bereich (siehe unten) ausgewiesen wird, ist die Bodenmarkierung durch entsprechende Piktogramme und flächige Markierungen anzupassen.

Die temporäre Sperrung der Sebastianusstraße für den MIV soll in modifizierter Form fortgesetzt und weiterentwickelt werden. Die Sperrung kann auch aus Gründen der allgemeinen

Akzeptanz zunächst auf Zeiten außerhalb der üblichen Geschäftszeiten des Einzelhandels und Anlieferzeiten (zwischen 19.00 Uhr und 6.00 Uhr werktags, samstags ab 16.00 Uhr und sonntags ganztägig) sowie aus besonderem Anlass (Durchführung von Märkten, Festen etc.) beschränkt sein. Die festen Sperrzeiten der Sebastianusstraße können im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zur Erschließung der Neusser Innenstadt jedoch stufenweise ausgeweitet werden, insbesondere wenn eine Erschließung der Parkbauten Meererhof über den Rheinwallgraben gesichert ist oder die Inanspruchnahme der neuen Radverkehrsachse dies erfordert. Alternativ dazu können auch schon jetzt die Sperrzeiten für den allgemeinen Individualverkehr oder auch auf den Anlieferverkehr enger gefasst werden.

Letztlich könnten die den Individualverkehr gänzlich ausschließenden Sperrzeiten auch wie im Verkehrsversuch dauerhaft festgelegt werden. Dies wird von der Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgeschlagen und soll im Rahmen der Zielprojektion eines Gesamtkonzeptes für die gesamte Innenstadt weiterverfolgt werden (siehe oben).

Die Sebastianusstraße könnte im Grundsatz Fahrradstraße (s.o.) bleiben oder sie wird wie der Kreuzungsbereich Büchel/Niederstraße/-Glockhammer in einen verkehrsberuhigten Bereich nach Zeichen 325 StVO beschildert. Diese beiden Möglichkeiten haben folgende Vor- und Nachteile:

Möglichkeit 1:



Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich

Verkehrsberuhigte Bereiche nach Zeichen 325 StVO – im Volksmund auch wegen den Abbildungen in den Verkehrszeichen auch „Spielstraße“ genannt, kommen überwiegend in den Wohngebieten zum Einsatz. Alleine in Neuss sind mehr als 150 Straßen so ausgewiesen, Neubauprojekte orientieren sich an diesen Vorgaben, die zwingend einen Mischverkehr

auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche in Schrittgeschwindigkeit (auch für Radfahrer) vorsieht. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt.

Alle Verkehrsarten sind im Grundsatz erlaubt.

Vorteile:

- Alle Verkehrsteilnehmer*innen sind gleichberechtigt, diese Alternative lehnt sich deutlich an „Shared-Space“ bzw. Gemeinschaftsplätze an;
- Schrittgeschwindigkeit ist für alle Verkehrsarten vorgeschrieben (auch für den Radverkehr);
- Die Beschilderung fördert das „Miteinander“ im Straßenverkehr und kommen im Innenstadtbereich einer Einkaufsstraße nahe.

Nachteile:

- Schrittgeschwindigkeit wird bei der Geradlinigkeit der Straße auf der Gesamtlänge nicht unbedingt eingehalten (ggf. trügerische Sicherheit; Beschwerden, Ruf nach Sanktionen); Beschleunigung bei „grüner“ Ampel, etc.
- Schrittgeschwindigkeit ist kein Mittel der Radverkehrsförderung; kann von dieser Verkehrsart nicht wirklich gefahren werden und dürfte bei den Radfahrenden auch zu Akzeptanzproblemen führen.

- Das sicherlich zu erwartende (zu befürchtende) Parken in 2. Reihe oder neben den Gastro-Flächen auf der Fahrgasse kann im Regelfall mit gerade einmal 10,00 € Verwarngeld (und das auch nur nach einer Wartezeit von fünf Minuten) belegt werden.

Möglichkeit 2:



Ausweisung als Fahrradstraße

Die **Fahrradstraße** spiegelt wider, dass hier der dominierenden oder künftig vorherrschenden Verkehrsart (=Radfahrer*innen) Vorrechte gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer*innen eingeräumt werden. Andere Verkehrsarten können nur per Zusatzzeichen zugelassen werden. Für diese und andere Verkehrsteilnehmer*innen gilt dann eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Vorteile:

- Plausibilität: Es wird eine durchgängige Radverkehrsachse zwischen der westlichen und östlichen Innenstadt geschlossen (mit künftig kurzer Anbindung über die Rampe Glockhammer zur Batteriestraße/Radschnellweg).
- Kausalität: Die Ausweisung trägt der Bedeutung des Fahrrads gegenüber Fußgänger*innen (und natürlich auch dem MIV) als dominierenden Verkehrsart in den beiden Straßen Rechnung.
- Glaubwürdigkeit: Der Verkehrsversuch wurde sehr stark als fahrradfreundliche Maßnahme und als Beitrag zum Modal Shift beworben. Einen Schritt jetzt zurückzugehen und andere Verkehre temporär bzw. für bestimmte Nutzer*innengruppen wieder zuzulassen, ist angesichts der gewonnenen Erkenntnisse sicherlich vertretbar, ein Verkehrsberuhigter Bereich mit kompletter Aufhebung der heutigen Fahrradstraße wäre hingegen ein Rückschritt für den Radverkehr.
- Falschparken auf der Fahrradstraße wird (ohne Wartezeit) mit 50,00 Euro aufwärts sanktioniert.

Nachteile:

- Der Radverkehr wird mit der rechtlichen Rückendeckung als zu dominierend gegenüber den anderen Verkehrsarten betrachtet;
- Die Dominanz des (motorisierten) Individualverkehrs wird durch Radverkehr ersetzt wodurch insbesondere Fußgänger*innen weiter zurückgedrängt werden;
- Der Vorrang des Radverkehrs lässt keine Verweilatmosphäre entstehen.

Für beide Varianten gilt, dass der MIV über die Sebastianusstraße temporär weiterzugelassen wird. Das bedeutet:

- Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird grundsätzlich zu den üblichen Geschäftszeiten für alle Verkehrsarten sichergestellt;
- Taxen können, insbesondere wegen ihrer Funktion als Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs wieder zu den meisten Zeiten die Sebastianusstraße befahren

und die Erreichbarkeit besonders für ältere oder mobilitätsbeschränkte Personen sichern;

- Kunden und Kundinnen können (zumindest eingeschränkt) zu den üblichen Geschäftszeiten auf den „Kiss-and-Go“-Zonen wieder (kurz) vor die Geschäfte zu Be- und Entladen fahren;
- Die Erschließung der Parkbauten in der Spulgasse wird verbessert, wobei mittelfristig diese „Verbesserung“ der Erschließung zugunsten einer Reduzierung der Durchgangsverkehre wieder aufgegeben werden könnte;

Nachteile:

- Die Straße wird temporär wieder mit mehr Verkehren belastet;
- Probleme zwischen ÖPNV, MIV und Radverkehr am Benno-Nußbaum-Platz bzw. Einmündung Sebastianusstraße müssen einer kritischen Überprüfung unterzogen werden;
- Falschparken auf der Fahrbahn mit Behinderung des Radverkehrs ist außerhalb der Sperrzeiten zu befürchten;

Eine Kombination aus beiden Möglichkeiten ist aus Sicht der Verwaltung auf der neuen Fahrradachse zielführend, d.h. grundsätzliche Ausweisung als Fahrradstraße jedenfalls bis zur Sebastianusstraße in Kombination mit einem verkehrsberuhigten Bereich auf der Sebastianusstraße, jedenfalls für den Kreuzungsbereich Büchel/Niederstraße. Hier soll als differenzierte Lösung die zentrale Aufenthaltsfunktion der „Platzfläche“ mit großer Außengastronomie und anschließendem Wartebereich für die Taxen besonders betont werden. Perspektivisch soll auch der Verkehrsknoten „Hamtorwall/Sebastianusstraße/Michaelstraße“ in den Blick für eine Entwicklung als Gemeinschaftsplatz genommen werden.

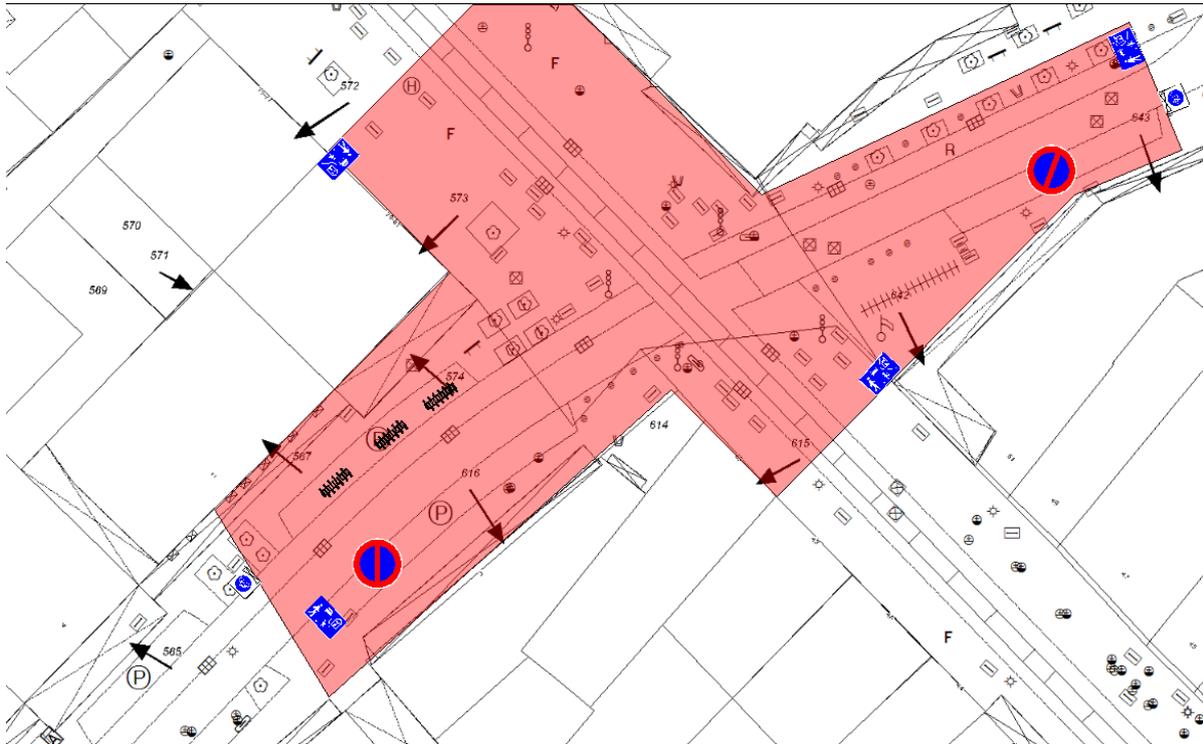
Um die neue Qualität der Verkehrsfläche in der Sebastianusstraße zu sichern, wird im Falle der Festlegung als Fahrradstraße die temporäre Bemalung mit einem „Kreideteppich“ wie vorgesehen entfernt werden und in den jeweiligen Eingangsbereichen sollen große vollflächige Einfärbungen und Piktogramme die Fahrradstraße ausweisen, die mit durchlaufenden Markierungen ergänzt werden. Im Falle, dass die Festlegung als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt, soll der Kreideteppich vorübergehend erhalten bleiben, bis sich dieser selbst auflöst oder später entfernt wird, soweit eine Lösung für eine optische Umgestaltung, die einen längeren Zeitraum hält, entwickelt wird. Hierbei werden Fachgremien und Öffentlichkeit einbezogen werden. Eine kurzfristige bauliche Umgestaltung ist nicht vorgesehen.

Auch soll die signifikante Farbgestaltung die besondere Funktion der Straße deutlich gemacht werden. Die „Seitenflächen“ als Flächen für den Aufenthalt sollen erhalten und in Abstimmung mit der Händlerschaft und Anlieger*innen ggfs. neu angeordnet, ergänzt oder umgestaltet werden. Die Händler*innen sind aufgerufen, Teile dieser Flächen aktiv mitzugestalten und einen attraktiven, modernen sowie urbanen Straßenraum von hoher Aufenthaltsqualität mit Entwicklungspotenzial zu schaffen. Es ist dann offensichtlich, dass es sich hier nicht um eine klassische Durchgangsstraße, sondern eine besondere Stadtstraße für Radverkehr, Aufenthalt und den temporären Zielverkehr für den Handel, Gastronomie und Dienstleistungen der Innenstadt handelt.

Ob der Verkehrsberuhigte Bereich auch ohne Signalanlage funktionieren kann, wird geprüft, unterliegt aber wegen des gesetzlichen Vorranges des Schienenverkehrs und Aspekten der Verkehrssicherheit besonderen Herausforderungen und müsste ggf. zuvor getestet werden. Alternativ wird auch ein Sondersignal für die Straßenbahn und eine LSA mit der Farbfolge Rot-Gelb-dunkel für den Fahrverkehr geprüft.

Die vorhandene Ladesäule in der Straße entfällt langfristig und wird in räumlicher Nähe (Brandgasse; Rheinwallgraben, etc.) wieder als Maßnahme zur Förderung des Elektroverkehrs aufgebaut. Bis zur Schaffung des neuen Standortes kann sie wieder in Betrieb ge-

nommen werden und ggfls. in eine Ladestation für E-Bikes mit Reparaturstation umgewandelt werden. Für den Radverkehr sollen zusätzliche Abstellflächen geschaffen werden.



Pilotprojekt „Elektronische Hubpoller“ am Eingang Sebastianusstraße

Im Wege eines Pilotprojekts soll die Verwaltung beauftragt werden, eine elektronische Abpollerung am Eingang der Sebastianusstraße/Hamtorwall umfassend zu prüfen, um bei Bedarf Anlieger*innen und Taxen eine individuelle Zufahrt auch innerhalb der Sperrzeiten zu ermöglichen, sofern hierfür eine besondere Dringlichkeit besteht und die Sperrzeiten dies noch erfordern.



Bis zur möglichen Installation einer elektronischen Abpollerung, die mit Planung, Ausschreibung und Vergabe sowie Bau durchaus einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen kann, soll bei Bedarf durch andere geeignete Maßnahmen eine Zufahrt zur Sebastianusstraße in den Sperrzeiten ermöglicht werden. Hierzu findet derzeit eine Prüfung statt.

Maßnahmen im Glockhammer:

Auch hier sollen die vorhandenen Parkmöglichkeiten bis auf Zonen für den Lieferverkehr entfallen. Dort können zusätzliche Angebote für Aufenthalt und Gastronomie sowie Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden. Die Sicht- und Wahrnehmbarkeit dieser Radverkehrsachse soll durch gut wahrnehmbare Piktogramme sowie zum Teil großflächige Bodenmarkierungen sichergestellt werden. Auf dem Glockhammer in den jeweiligen Eingangsbereichen große vollflächige Einfärbungen und Piktogramme die Fahrradstraße ausweisen und mit durchlaufenden Markierungen (z.B. unterbrochene Linie) die Fahrradstraße durchgängig optisch klar und deutlich ausweisen.

Die sanierungsbedürftige Rampe Glockhammer zur Batteriestraße wird im Vorgriff auf den geplanten Neubau ertüchtigt und insbesondere die Anbindung an die Batteriestraße komfortabler als bisher gestaltet. Auch hier werden Piktogramme und Bodenmarkierungen ergänzend zum Einsatz kommen.



Für den Wegfall der rund 15 Parkmöglichkeiten für Bewohner in den Abendstunden und am Wochenende im Glockhammer und in der Sebastianusstraße werden in nahezu gleicher Anzahl Kompensationsmöglichkeiten (Beschränkung der Parkscheinautomatenplätze in den Abendstunden für Bewohner) im Rheinwallgraben oder auf dem ansonsten bewirtschafteten Hamtorparkplatz angeboten. Zudem plant Galeria-Kaufhof seine Tiefgarage als „Quartiersgarage“ umzustrukturieren und hier in den Abendstunden und am Wochenende Angebote für Bewohnerinnen und Bewohner einzuführen.

