



Stadt Nienburg/Weser  
Der Bürgermeister

Beschlussvorlage

Nr.: 6/008/2017

öffentlich

**Datum:** 27.01.2017

**Produkt:** 60200 Informelle räumliche  
Planung / Stadtentwicklungsplanung

**Stadtentwicklung**

*Auskunft erteilt:* Ewest, Manfred

**Beratungsfolge:**

<b><u>Datum:</u></b>	<b><u>Gremium:</u></b>
02.03.2017	Ausschuss für Stadtentwicklung
13.03.2017	Verwaltungsausschuss

**Sachbetreff:**

**Teilöffnung der Leinstraße**

**Beschluss über den Antrag zur versuchsweisen Öffnung der Leinstraße**

**Finanzielle Auswirkungen:**

- Keine                       Mittelbedarf < 10.000 € u. planmäßig verfügbar
- Mittelbedarf > 10.000 € (s. Anlage Finanzierung)
- Teilauftrag für eine beschlossene Gesamtmaßnahme; der festgelegte Finanzrahmen wird nicht überschritten (daher ohne Anlage Finanzierung)
- \_\_\_\_\_

**Beschlussvorschlag:**

Die Leinstraße wird für den Kfz-Verkehr für eine Zeitspanne von zunächst mindestens 6 Monaten in Nord-Süd-Richtung geöffnet.

## Sachdarstellung:

Im Zuge der Leitbildentwicklung der Stadt Nienburg/Weser, wurden in der Sitzung des Wirtschafts- und Marketingausschusses (WuM) am 07.10.2015 zur Stärkung der Innenstadt, drei Anträge der CDU/FDP-Gruppe vorgestellt, von denen der Antrag 3 zur weiteren Behandlung in den Stadtentwicklungsausschuss verwiesen wurde.

Folgender Wortlaut zu Antrag 3:

Der WuM befürwortet die im Cima-Gutachten gemachten Vorschläge für die teilweise Öffnung der Leinstraße sowie eventuell der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße für den motorisierten Verkehr. Im Jahre 2016 sollte eine mehrmonatige Versuchsphase erprobt werden. Die nähere Ausgestaltung der Öffnung der beiden Straßen erfolgt im Rahmen des Verkehrskonzeptes durch den Stadtentwicklungsausschuss.

Verwaltungsseitig wurde ergänzend empfohlen, durch die Verkehrsbehörde einen Vorschlag zur Verkehrsführung zu erstellen. Grundlage sollten zudem mindestens 10 Kurzzeitparkplätze sein.

Daher hat die Verwaltung die Varianten 1 bzw. 1a bis 4 erarbeitet, die eine Teilöffnung der Leinstraße für den Kundenverkehr schrittweise vorsehen und als weiteres Ziel auch Maßnahmen in der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße ansprechen, die im Zuge der geplanten Gesamtneugestaltung der Innenstadt zu berücksichtigen sein werden.

Da im Allgemeinen die Angebotssituation in einer Fußgängerzone eindeutig mit dem wirtschaftlichen Erfolg korrespondiert, dürfte hier u. a. eine zentrale Ursache für Probleme liegen, die sich in einigen Fußgängerzonen (auch anderer Städte) seit Jahren verstärkt haben.

Eine große/lange Fußgängerzone ist, gemäß einer Untersuchung der IHK Hannover, kein Garant für wirtschaftlichen Erfolg. Es wird vielmehr Anlass zu der Vermutung gegeben, dass zumindest größere Fußgängerzonen – je nach Ausprägung der jeweiligen Situation – zu einem Problem für die wirtschaftliche Entwicklung werden können bzw. bereits bestehende Probleme verstärken können.

Gemäß dem Entwicklungskonzept für den Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt der Stadt Nienburg/Weser durch die CIMA Beratung + Management GmbH, von 2013, sind zu dem Thema „Leinstraße“ folgende Kernaussagen/Empfehlungen vakant:

Der Straßenraum der Leinstraße wirke aufgrund der breiten asphaltierten Busspur und abgegrenzten Gehwege nicht wie eine Fußgängerzone. Der verkehrliche Status der Fußgängerzone entspräche damit weder den funktionalen, noch den städtebaulichen Gegebenheiten.

- Eine Wiederbelebung der Leinstraße als Verlängerung der Haupteinkaufslage sei unter den gegebenen Rahmenbedingungen unrealistisch. Im Vergleich zu anderen Bereichen der Fußgängerzone verfügt die Leinstraße über deutliche Lagenachteile, welche sie als Standort für Einzelhandelsbetriebe kaum attraktiv machen. Auch bei anderen gewerblichen Nutzungen eigne sie sich nicht für Betriebe, welche auf bereits vorhandene Passantenfrequenzen angewiesen seien.
- Zentraler Ansatzpunkt müsse eine Umkehr des begonnenen Niedergangprozesses und die Schaffung von Nutzungsperspektiven für die leer stehenden Laden-

lokale sein. Dazu müsse die Leinstraße eigenständige Lagequalitäten bieten, welche sich von der Haupteinkaufslage unterscheiden. Aus Sicht der CIMA biete sich dafür vor allem die Möglichkeit einer verkehrlichen Erreichbarkeit an.

- Da sich die Fußgängerzone trotz diverser Anstrengungen (u. a. QiN) in der Vergangenheit nicht bewährt hat, sollte möglichst kurzfristig eine Öffnung für den PKW-Verkehr erfolgen. Dadurch könne die Leinstraße für Einzelhandelsbetriebe interessant werden, welche eine Nähe zum Haupteinkaufsbereich schätzen, jedoch zwingend auf eine unmittelbare Anfahrbarkeit des Geschäfts durch die Kunden angewiesen seien.

Im Folgenden die erarbeiteten Varianten 1 bzw. 1a bis 4:

### **Variante 1 (Öffnung der Leinstraße in Süd-Nord-Richtung)**

Einfahrt aus Richtung Mindener Landstraße

Beschilderung der Fußgängerzone als verkehrsberuhigter Bereich – Schrittgeschwindigkeit, Parken nur in gekennzeichneten Abschnitten, Fußgänger haben Vorrang

Durchfahrt werktags nur zwischen 6 und 20 Uhr – Poller wird nachts und sonntags hochgefahren.

Qualitativ hochwertige Parkplätze könnten mittels Parkscheibe oder Parkautomaten bewirtschaftet werden. Rabattierungen wie früher möglich.

Unechte Einbahnregelung ab Kleine Kirchstraße (Ausnahmen vom Einfahrtsverbot nur für Radfahrer und Grundstückszufahrtsverkehr)

Verkehrsberuhigter Bereich bereits ab Zebrastreifen Leinstraße – hätte auch Vorteile für die Fahrbahnquerungen im Bereich City-Treff

#### Vorteile:

- Es werden 24 neue Parkplätze gewonnen.
- Falls kein Parkplatz benutzbar ist, können immer noch die TG Burgmannshof oder der P Neumarkt angefahren werden.
- Mit geringem Eingriff könnten Erfahrungen für ein künftiges innerstädtisches Gesamtkonzept gesammelt werden.

#### Nachteile:

- Während der Brückensanierung in 2018 oder 2019 müsste die Regelung aufgehoben werden, sofern die Versuchsphase dann noch nicht abgeschlossen ist.
- Höhere Verkehrsbelastung und damit auch mehr Immissionen für die Anwohner

- Höheres Gefährdungspotential durch Kfz. für die Passanten – vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit wird nach allgemeinen Erfahrungen oft nicht eingehalten.
- Abkürzungsverkehre wären zu erwarten.
- Rückstauende Fahrzeuge vor der LZA Friedrichstraße könnten den Stadtlinienverkehr behindern.

### **Variante 1 a (Öffnung der Leinstraße in Nord-Süd-Richtung)**

Umgekehrte Verkehrsführung wie Variante 1 – entspricht Vorschlag CIMA-Gutachten

#### Vorteile:

- Ebenfalls 24 weitere Parkplätze
- Falls Parkplätze belegt, könnte auf die Parkschwerpunkte Theater und Rathaus ausgewichen werden.
- Während der Brückensanierung könnte die Maßnahme grundsätzlich bestehen bleiben.
- Kein Rückstau an der LZA Friedrichstraße und somit weniger Behinderungen für den Stadtlinienverkehr
- Weniger Abkürzungsverkehre als Variante 1 im Zusammenhang mit den nachfolgenden Varianten
- Mit geringem Eingriff könnten Erfahrungen für ein künftiges innerstädtisches Gesamtkonzept gesammelt werden.

#### Nachteile:

- Teilaufhebung während der Brückenmaßnahme notwendig
- Höhere Verkehrsbelastung und damit auch mehr Immissionen für die Anwohner
- Höheres Gefährdungspotential durch Kfz. für die Passanten – vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit wird nach allgemeinen Erfahrungen oft nicht eingehalten.
- Abkürzungsverkehre wären zu erwarten.

### **Variante 2 (Öffnung Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße mit Sackgasse Bisquitstraße)**

#### Vorteile:

- Zusätzlich könnten bis zu 9 Parkplätze gewonnen werden.
- Kein Fahrzeugverkehr in den angrenzenden Wallanlagen.

### Nachteile:

- Problematische Wendemanöver in der Bisquitstraße wären zu erwarten.
- Keine Wendemöglichkeiten für Lkw in der verkehrsberuhigten Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße und Bisquitstraße
- Lkw-Verkehr nur in den aktuellen Lieferzeiten aus Richtung Lange Straße möglich.

### **Variante 3 (Variante 2 mit Durchfahrt Wallanlagen)**

#### Vorteile:

Der Fahrzeugverkehr könnte in Richtung Goetheplatz ohne Wendemanöver abfließen.

#### Nachteile:

Zerschneidung der Ruhezone Wallanlagen durch Kfz.- Verkehre

Höheres Gefährdungspotential der Radfahrer und Fußgänger im Zuge des Bgm.-Stahn-Walls

Hohes Verkehrsaufkommen durch attraktive Abkürzungsfahrten (4 Ampelanlagen könnten ausgespart werden) wäre zu erwarten – jedoch nur im Zusammenhang mit Variante 1

### **Variante 4 (Öffnung Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße einschl. Lange Straße)**

#### Vorteile:

Ganztägiger Lieferverkehr weil verkehrsberuhigter Bereich

Belebung der Jahnstraße durch den Kfz-Verkehr

#### Nachteile:

Grundsätzlich keine weiteren Parkmöglichkeiten

Ein Teil der gut funktionierenden Fußgängerzone Lange Straße wird der Nutzung entzogen

Lieferverkehr aus Richtung Film-Eck müsste auch für den Nordteil (verkehrsberuhigter Bereich) zeitlich eingeschränkt werden.

Abkürzungsverkehre wären zu erwarten (3 LZA könnten im Zusammenhang mit Variante 1 umfahren werden).

**Die zuvor beschriebenen Varianten wurden am 11.01.2017 mit der Werbegemeinschaft und der Polizei erörtert. Danach schlug die Werbegemeinschaft folgende Maßnahmen vor:**

Leichte Tendenz zur Öffnung der Leinstraße im Zuge der Variante 1, Öffnung der Leinstraße in Süd-Nord-Richtung (als Testphase).

Beschränkung der Durchfahrtszeiten von 9<sup>00</sup> bis 20<sup>00</sup> Uhr.

Ein Hinweis (für die betroffenen Friedrich-Ludwig-Jahn-Straßen-Anlieger), dass weitere Maßnahmen in der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße geplant werden.

Als langfristiges Ziel werde die Variante 4 gesehen.

**Die Verwaltung schlägt ein schrittweises Umsetzen vor, um motorisierten Verkehr möglichst gesteuert in die Stadt hineinzubringen. Die zukünftige geplante Gestaltung der Verkehrsflächen und die Verkehrsführung müssen hierbei deckungsgleich sein. Eine begleitende Evaluierung ist erforderlich.**

**Die Straßenverkehrsbehörde sieht, insbesondere mit Blick auf eine behinderungsfreiere Abwicklung des Stadtlinienverkehrs am City-Treff / LZA Friedrichstraße, Vorteile bei der Variante 1a und spricht sich dafür aus, im ersten Schritt die Leinstraße in Nord-Süd-Richtung (als Testphase) zu öffnen.**

Daher wird vorgeschlagen, über einen Zeitraum von zunächst mindestens 6 Monaten, den Versuch mit einer Einbahnregelung durchzuführen. Versuchsweise werden auch Kurzzeitparkplätze (mit Parkscheibenregelung/30 Minuten – erlaubt Parkvorgänge bis zu 59 Minuten) angeboten.

#### **Anlagen:**

Varianten 1 bzw. 1a bis 4