

Protokoll
3. Arbeitskreis „Verkehrskonzept Innenstadt Bad Salzuflen“
am Dienstag den 19.01.2010 im Ratssaal

Beginn: 18:30 Uhr – Ende: etwa 20:45 Uhr

Teilnehmer: eingeladene Teilnehmer aus Einzelhandel, Gastronomie, Anliegern, Verbänden, Politik und Verwaltung sowie interessierte „Gäste“, die auf einen Presseartikel und auf Flugblätter des Einzelhandelsverbands reagiert haben.

Anzahl der Teilnehmer: etwa 60

Bürgermeister Dr. Honsdorf begrüßt die Anwesenden und führt kurz in das Thema des Arbeitskreises ein und betont das gemeinsame Ziel einer aktiven und attraktiven Stadt.

Herr Reeker (Fachdienst Stadtplanung und Umwelt) erläutert kurz den Zusammenhang, in dem das geplante Verkehrskonzept Innenstadt mit dem Stadtentwicklungskonzept, dem Masterplan Innenstadt und dem Stadtumbauprogramm „Aktive Innenstadt“ steht und stellt den geplanten Ablauf der heutigen Veranstaltung dar.

Er weist nachdrücklich darauf hin, dass weder eine Totalsperrung der Innenstadt für den Pkw-Verkehr angedacht, noch dass es bereits fertige oder gar beschlossene Konzepte gebe wie dies verschiedentlich vom Einzelhandelsverband in den Raum gestellt worden sei.

Herr Janssen (SHP Ingenieure Hannover) spricht ein kurzes Vorwort um dann an Herrn Strahl weiterzugeben.

Herr Strahl (SHP Ingenieure) hält die anschließende Präsentation mit Darstellung des angestrebten Zielbildes, den Analyse-Ergebnissen und verschiedenen Handlungskonzepten. Die nachfolgenden thematischen Blöcke wurden jeweils durch eine Rückfrage- und Diskussionsrunde abgeschlossen.

Block 1: Ausgangssituation / Vorschlag für ein gesamtstädtisches Leitbild

Herr Dr. Honsdorf stellt zum Abschluss des ersten Blockes fest, dass eine grundsätzliche Kritik an den allgemeinen Zielen des Zielbildes nicht erhoben wird.

Block 2: Wesentliche Ergebnisse der Bestandsanalyse

Herr Detering stellt fest, dass das Thema Verkehr emotional belegt sei. Der Handel sehe eine Reduzierung der Verkehrsmenge anders als andere Bevölkerungsgruppen. Die ermittelten rd. 20 % Durchgangsverkehr sind für den Handel kein Problem, da ja die restlichen 80 % aus Zielverkehr und damit Käufern bestehen würden. Das Augenmerk solle auf die Knotenpunkte gelegt werden. Der Mensch sei bequem und Einschnitte in die Verkehrsabläufe wie in den 1990er-Jahren wären als Negativ-Beispiel noch heute präsent. Im Handel würden Existenzängste geweckt - keine Experimente über Versuch und Irrtum, sonst gerate die Stadt in der Konkurrenz mit anderen Städten ins Hintertreffen.

Herr Dr. Honsdorf weist darauf hin, dass sicher keine extremen verkehrsplanerische Konzepte bei der Stadt verfolgt werden („verkehrspolitische Triebtäter“ gibt es nicht in der Stadt).

Herr Kunkel bezweifelt die festgestellten werktäglich ca. 6.000 Pkw/24 h in der Osterstraße. Er selber habe an der Steege/Wenkenstraße nur bis zu 190-200 Pkw je Stunde feststellen können, dies könne über den Tag nur zu rd. 3.000Kfz/24 h führen. Die ermittelten Zahlen seien zu hoch und nicht schlüssig.

Herr Lüking merkt zur Ausgangssituation an, dass an den Wochenenden viele Gäste – nicht nur Kurgäste – als Fußgänger da sind, in der Woche aber die Straßen leer seien. Eine nur auf Fußgänger ausgerichtete Stadt wäre eine Museumsstadt. Um aktiv und attraktiv zu sein, müsse sie eine Stadt der kurzen Wege sein (Anm.: gemeint sind die Wege vom Kfz-Parkplatz zur Fußgängerzone). Herr Wagner merkt an, die Annahme, dass die Innenstadt vorwiegend der Nahversorgung diene, stimme nicht; sicher 30% der Kunden kämen von auswärts. Eine Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des ÖPNV, wie beabsichtigt, sei seiner Auffassung nach nicht zielgerecht.

Herr Pick sieht die formulierten Ziele der Reduzierung der Verkehrsbelastung um unnötigen Durchgangs- und Parksuchverkehr und einer Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs durchaus positiv. Wichtig sei vor allem eine gezielte Lenkung des Parksuchverkehrs, insbesondere in die innenstadtnah gelegenen Parkhäuser wie am „Herforder Tor“.

Block 3: Handlungsempfehlungen Fußgängerverkehr / Handlungsempfehlungen Radverkehr

Herr Lüking bezeichnet die Planung als „Konzept für Radfahrer“. Dabei sei die Altstadt nur von ansteigenden Straßen umgeben und daher für Radfahrer ungeeignet. Er fordert daher „keine Radwege zu Lasten von Kurzzeitparkplätzen“.

Herr Schuster trägt vor, dass seine Kunden in der Brüderstraße fast durchgängig nicht mit dem Rad kämen. Den Vorschlag eines breiteren Bürgersteigs und eines Radfahrstreifens zu Lasten der Kurzzeitparkplätze sehe er daher sehr negativ.

Herr Wagner führt aus, dass Fußgänger in seinen Augen als Kunden nachrangig sind. Radfahren ist mehr ein Thema für die Freizeit und als Hobby aber nicht für seine Kunden.

Herr Reeker stellt fest, dass gerade auch Kinder und Jugendliche auf ihren Schulwegen die Innenstadt mit dem Rad queren müssen, um eine sichere Wegeverbindung zu haben. Das Thema Radfahren ist daher nicht nur auf Kunden zu beziehen. Die meisten Kunden und Gäste kämen aber als Fußgänger in die historische Innenstadt. Dies habe auch die durchgeführte Passantenbefragung bestätigt.

Herr Lüking stellt fest, dass man Radfahrern ruhig Parkplätze in peripheren Bereichen anbieten solle. Die Aufenthaltsqualität muss seiner Ansicht nach in den Vordergrund treten. Die Verkehrssituation ist seinem persönlichen Empfinden nach nicht kritisch, da sich der Verkehrsfluss aus der Osterstraße bereits bevor er den Marktplatz/Post erreiche aufsplittet und verteilt.

Herr Detering geht auf den Vorschlag einer Umgestaltung der Brüderstraße ein und vermerkt, dass eine Verbreiterung z. B. der Bürgersteige dort und eine „Verlagerung“ der Parkmöglichkeiten in das nahegelegene Parkhaus „Herforder Tor“ vielleicht in 15-20 Jahren ein Thema seien, heute aber Anderes wichtiger wäre. Den Vorschlag einer Verbreiterung des Gehweges Am Herforder Tor betrachte er angesichts der engen Straßenverhältnisse auf der Zufahrt zum einzigen zentral gelegenen Parkhaus der Stadt als völlig unangebracht. Er stellt fest, Radfahrer und Fußgänger sind als Kunden als zweitrangig anzusehen. Seiner Einschätzung nach kämen 9 von 10 Kunden des gehobenen Publikums mit dem Auto zum Einkaufen. Der Bus als „Randgruppenbeförderungsmittel“ sei ebenfalls als nachrangig zu betrachten.

Herr Pick merkt an, dass eine Förderung der Fußgänger und Radfahrer dennoch kein Widerspruch sein müsse, solange anderen nicht zu viel weggenommen werde. Möglicherweise können sogar zusätzliche Kurzzeitparkplätze im Bereich der angrenzenden Anwohnerparkzonen geschaffen werden. Die Ziele sollten parallel verfolgt werden.

Frau Ludwig merkt an, dass Bad Salzuflen sicher nicht als fahrradfreundliche Stadt gelten kann. Als Beispiel führt Sie u.a. die Brüderstraße auf. Diese ist z. B. für Mütter mit kleinen Kindern die vielleicht gerade das Radfahren gelernt haben als „Angstraum“ zu bezeichnen und wird dementsprechend gemieden.

Herr Kunkel beobachtet an Wochenenden das 3 bis 4-fache Radverkehrsaufkommen in der Innenstadt. Die Radfahrer würden zum Teil auch in Gruppen auftreten. Dies dürfe keinesfalls zu Lasten der Kurzzeitparker gehen.

Herr Detering verweist auf die nach wie vor bestehende Belastung der Brüderstraße mit (Schwer-)Lastverkehr, der insbesondere in den Nacht- und Morgenstunden besser unterbunden werden müsste als bisher.

Block 4: Handlungsempfehlungen Ruhender Verkehr / Handlungsempfehlungen Fließender Verkehr

Herr Dr. Honsdorf und auch die übrigen Teilnehmer unterstreichen, dass aus Sicht der Stadt die Post unbedingt an ihrem angestammten Platz bleiben muss.

Herr Obenhaus vermerkt, dass aus seiner Sicht die Diskussion in vielen Punkten einer „Geisterdebatte“ gleiche. Bad Salzuflen besitze mit drei Parkhäusern in wenigen Minuten Distanz zur Innenstadt eine hervorragende Situation, die in kaum einer anderen Stadt gegeben ist. Die prognostizierte Abwanderung der Kunden in andere Städte kann er nicht nachvollziehen. Der ZOB liege auch sehr zentral. Man könne sicher noch etwas verbessern wie etwa das Parkleitsystem zu verknüpfen. Parkplätze aber gäbe es genug. Hätte sich der Einzelhandel vor 10 –15 Jahren besser der Situation gestellt, wären heute weniger Probleme da.

Herr Kunkel lehnt eine Sperrung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr, z. B. während des Marktes – der an drei Tagen in der Woche stattfindet - ab. Die Parkhäuser seien seinerzeit für die vielen Kur-

- gäste so groß angelegt worden, daher stehen Sie heute Wochentags leer. Für die Kunden der Innenstadt sei es zu un bequem in die Parkhäuser zu fahren. Die Innenstadt möglicherweise gerade an Samstagen dicht zu machen lehnt er klar ab.
- Herr Detering bezieht sich auf die erwähnten 4.800 zahlenden Kunde und fragt sich, wo diese parken. Ein dynamisches Parkleitsystem wäre da gut aber es kostet auch viel Geld. Die Relevanz von Kurzzeitparkplätzen ist groß, sie sind seiner Meinung nach ein "Pfund", das viel Frequenz bringt. Der Kunde nehme nur kurze Wege in Kauf. Früher seien 16.000 Fahrzeuge durch die Wenkenstraße gefahren, mit den Planungen 1994 seien Kunden dauerhaft verprellt worden.
- Frau Kaufmann merkt an, die Leute haben es heute eilig und keine Zeit mehr – gerade auch am Wochenende. Hochwertige Dinge würden eh nur von Kunden, die mit dem PKW kämen, erworben. Mehr Verkehr ist aus Ihrer Sicht daher sogar besser. Diese Menschen aus der Innenstadt zu drängen ist schlecht.
- Herr Dr. Honsdorf merkt an, das es gerade an Wochenenden in der Stadt voll sei und andere vergleichbare Städte wesentlich schlechter dastehen würden.
- Herr Pick sieht in einer Neuregelung des Anwohnerparkens eine Chance Verkehr in die Stadt zu bringen. Er findet auch die Auslastung der Parkhäuser insbesondere das in der „Sophienstraße“ mit nur 10-12% sehr gering, zumal es nicht weit von der Fußgängerzone entfernt liegt und attraktive Wegebeziehungen bestehen. Er empfiehlt über eine gezielte Preisstaffelung der Parkmöglichkeiten hierauf Einfluss zu nehmen. In der Mauerstraße könnten beispielsweise wesentlich höhere Tarife genommen werden, als in der Sophienstraße. Die Brüderstraße liege gefühlsmäßig eher im „Hinterhof“ der Innenstadt, ihre Anbindung an die Fußgängerzone ist derzeit schlecht.
- Herr Dr. Honsdorf vermerkt, Bad Salzuflen ist die einzige Stadt mit Parkplatzgarantie, man solle auch mal die positiven Aspekte ins Blickfeld stellen und sich nicht unter Wert verkaufen.
- Frau Schuster führt aus, dass Leute Scheu haben ins Parkhaus zu fahren, für viele ist die Parksituation dort zu eng.
- Herr Kaufmann bemängelt die Diskrepanz zwischen der Kundenfrequenz an Wochenenden und in der Woche. In Bielefeld seien in letzter Zeit positive Entwicklungen erfolgt. Das Ziel muss es sein, auch in Bad Salzuflen gute Strukturen zu schaffen.
- Herr Lüking greift die „Parkplatzgarantie“ auf und sagt hier sei das Stadtmarketing gefragt – Parkplätze müssten attraktiver ausgestaltet sein. Die Kunden stimmen mit den Füßen ab. Entscheidend ist die Entfernung zum Zentrum.
- Herr Meinardus verweist auf die Haushaltssituation und auf die nur bedingte Umsetzbarkeit vieler Maßnahmen. Eine Beachtung der Zeitschiene und eine Prioritätensetzung der Maßnahmen sei im Auge zu behalten. Ein Parkleitsystem ist da nur eine Alternative. Er betrachtet auch die diskutierte stationäre Möglichkeit einer flexiblen Sperrung der Innenstadt kritisch, bislang reichten auch mobile Lösungen. Wenn einmal die Anlagen bestehen, würden Sperrungen irgendwann auch häufiger ins Auge gefasst werden. Seiner Auffassung nach war das Konzept von 1994 zu statisch angelegt gewesen. Eine regelmäßige Reflexion bzw. Überprüfung der vorgesehenen Maßnahmen hält er generell für erforderlich.
- Frau Fahnenbruck meint, dass die gezeigten Verbotsschilder die verkehrten Signale vermitteln, sie zeigen eine abwehrende Symbolik. Ein Willkommenszeichen sei da besser. Zu bestimmten Zeiten sei z. B. ein Schild mit dem Hinweis Innenstadt keine Kurzzeitparkplätze eher geeignet.
- Herr Obenhaus bemerkt, dass das Konzept nicht nur allein für den Einzelhandel erstellt wird. 400 m Laufweg über eine gar nicht unattraktive Osterstraße oder gut 20 m vom Herforder Tor in die Fußgängerzone sollten eigentlich akzeptabel sein. Auch der Weg von der Sophienstraße über den Roten Platz ist nicht gerade unattraktiv oder zu weit. Die Verbesserung des Parkleitsystems könne hier weiterhelfen.
- Herr Schuster verweist darauf, dass zahlende Kundschaft und nicht Besucher wichtig seien und dass keiner Taschen bis ins 1. oder 2. Obergeschoss eines Parkhauses tragen mag. Die 20 % Durchgangsverkehr würden ihn im Hinblick auf die übrigen 80 % des Verkehrs in der Innenstadt nicht weiter stören.
- Herr Reeker betont, dass für ihn unabhängig von Kurzzeitparkplätzen in der Innenstadt, die problematische Anbindung der Fußgängerzone in der Langen Straße an den Salzhof größere Bedeutung habe. Regelungen über positive Formulierung auf Schildern würde er ebenfalls vorziehen – man muss sich auch entsprechend verkaufen, mit einem positiven Blick, als Unterscheidung zu Mitbewerbern. Das Ziel müsse sein, die großen Qualitäten der Innenstadt herauszuarbeiten und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu verbessern.
- Herr von Langenn fragt, ob nicht zum Beispiel elektrische Kleinbusse als Shuttle vom Parkhaus Sophienstraße aus und ein Shared-Space-Konzept eine Lösung seien
- Herr von Langenn verweist in dieser Beziehung auf eine mögliche Finanzierung über Werbung.
- Frau Heimes sieht in der Kreuzung Salzhof / Lange Straße (sie wohnt dort) ebenfalls einen neuralgischen Punkt, an dem es fast täglich zu Beinahe-Kollisionen kommt. Die Lange Straße ist tagsüber immer voll und für sie ist nicht nachvollziehbar, warum für 15 Kurzzeitparkplätze die Attrakti-

vierung der Fußgängerzone fallen gelassen werden soll. Wie auch Ihre Gäste aus anderen Städten feststellen, ist die Innenstadt sehr attraktiv. Man solle nicht vergessen, man lebt in einem relativen Paradies in Bad Salzuflen mit hervorragenden Parkmöglichkeiten in den zentralen Parkhäusern. Eine denkbare Lösung wäre für sie eine Wendekreis-Ausbildung vor der Post.

Herr Detering: Von Bad Salzuflen als Paradies könne man nicht reden. Von den vorgestellten Varianten geht die Variante C seiner Auffassung nach nicht. Für den Handel bedeutet Verkehr Kunden. Die Wenkenstraße in eine Fahrradstraße umzuwidmen gehe ebenfalls nicht, sie sei nach wie vor eine Hauptverkehrsstraße. Beim Thema Straßenführung – Verkehrslenkung sei er eher für eine Vergrößerung der Vielfalt bei den Ein- und Ausfahrmöglichkeiten. Man solle auch eine Umfahrung des Marktes zulassen, insbesondere für Postkunden ist dies positiv – „wildes“ Parken sollte aber dort unterbunden werden. Für die Umsetzung des Wettbewerbes zum Salzhof fehle nach wie vor ein Investor und das Geld. Sein Vorschlag sei, auf dem Salzhof Kurzzeitparken mit einem Parkautomaten in der Woche zuzulassen. Die Situation mit den Taxen würde sich so auch entspannen. Denn es seien mit mehr als 7 Taxen doch oft mehr als zugelassen vor Ort anzutreffen. Ein weiterer Vorschlag seinerseits sei, die Ahornstraße für den Verkehr wieder zu öffnen und nicht weiter voll zu sperren.

Herr Kannapin bemängelt die Verkehrsführung des ÖPNV, die eigene Busspur Am Markt und die zwei Knotenpunkte mit ZOB und dem Rendezvous-Platz am Rathaus. Wenn daraus entstehende Probleme gelöst werden könnten wäre auch eine Wendepplatzgestaltung für Pkw im Bereich der Steege seiner Auffassung nach denkbar.

Herr Kunkel vermerkt, die Einzelhändler würden nicht nur für den Erhalt der Kurzzeitparkplätze kämpfen, sondern für mehr Kurzzeitparkplätze. Für den Liefer- und Schwerlastverkehr ist außerdem eine Umfahrung des Salzhofes erforderlich.

Frau Ludwig betont, dass nicht noch mehr Verkehr in die ruhigen Wohnlagen der Innenstadt geleitet werden darf. Die Schießhofstraße dürfe nicht befahrbar gemacht werden. Die Konsequenz währe Wegzug und auch Wohnungsleerstand. Das wäre für das Ziel mehr Familien in die Innenstadt zu ziehen kontraproduktiv.

Herr Detering führt aus, dass zwei Knotenpunkte für den ÖPNV ungünstig seien und der ZOB besser am Bahnhof platziert werden solle, wie das bei anderen Städten auch der Fall wäre. Eine bessere Harmonisierung der Taktzeiten auch zwischen Bus und Bahn ist zu fordern. Der ZOB an der derzeitigen Stelle sei für die Verkehrsführung problematisch. Er persönlich halte nichts von Bussen in der Innenstadt und die im Masterplan vorgesehene Schwarzdecke im Bereich der Busstrecke passe nicht in die Stadt. Statt der früher verwendeten Busse mit Hybridtechnik würden derzeit auch wieder Fahrzeuge mit Dieselantrieb mit entsprechenden Abgasen in der Innenstadt fahren.

Herr Dr. Honsdorf fasst als Ziel zusammen, dass eine nachhaltige Aufwertung und Stärkung der Innenstadt für alle Nutzer das Ziel sei. Der Standort der Post soll auf jeden Fall erhalten werden und die Kurzzeitparkplätze ebenfalls. Außerdem sollen trotz Platzmangels Lösungen bei der Verkehrsführung ggf. mit Wendemöglichkeit im Bereich Post, Steege und Am Markt gesucht werden. Bei einer Beschilderung ist auf eine „positive“ Symbolik bzw. Aussage Wert zu legen.

Herr Reeker führt zum weiteren Vorgehen aus, dass geplant ist, die beiden Teile der Verkehrskonzeptes noch vor der den Sommerferien in Bürgerversammlungen vorzustellen und auch als Beschluss zu verabschieden. Vorgesehen ist zunächst ein 4. Treffen des AK Verkehrskonzept Innenstadt wieder als größere, öffentliche Runde am Dienstag, den 2. März 2010 ebenfalls im Ratssaal

Hinweis:

Auf Wunsch des Planungs- und Stadtentwicklungsausschusses am 26.01.2010 sollen zur nächsten öffentlichen Versammlung am 02.03.2010 über die Presse alle interessierten Bürgerinnen und Bürger eingeladen werden, damit auch die Belange anderer Interessengruppen zur Sprache kommen können.

gez.:
Jochen Heimann

Arnold Reeker
(Fachdienstleiter)

Anlage: Teilnehmerliste (nicht vollständig)