

27.01.2015

Beschlussvorlage Nr. 2015/008

öffentlich

Bezugsvorlage Nr.

**Konzept für eine nachhaltige Mobilität in Neustadt a. Rbge.
- Information über die Maßnahmenempfehlung der Lenkungsgruppe Verkehr
- mindestens sechsmonatiger Testbetrieb der 1. Ausbaustufe**

Beschlussvorschlag

1. Die Maßnahmenempfehlung der Lenkungsgruppe Verkehr vom 13.11.2014 zur nachhaltigen Mobilität in der Kernstadt wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Der Bürgermeister soll einen mindestens sechsmonatigen Testbetrieb für die in der Empfehlung der Lenkungsgruppe Verkehr als „Ausbaustufe 1“ (Einbahnstraßenregelung) bezeichneten Maßnahmen veranlassen.
3. Ein Monitoring (inkl. Auswertung und gutachterliche Empfehlung) soll den Testbetrieb begleiten. Den Auftrag dafür soll die IG Dr. Schubert gemäß Angebot vom 16.12.2014 erhalten.

Anlass und Ziele

Für die Verkehrsentwicklungsplanung in der Kernstadt war zuletzt der im Jahr 2006 vom Rat der Stadt beschlossene Verkehrsentwicklungsplan (VEP) maßgeblich. Bestandteil dieses VEP war die Westverlegung der B 442 mit begleitenden Maßnahmen. Weil dieses Vorhaben auf absehbare Zeit nicht umgesetzt werden wird, hat der Rat der Stadt am 07.02.2013 den Beschluss für eine Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) gefasst.

Finanzielle Auswirkungen

	einmalige Kosten:	jährliche Folgekosten
Betrag:	11.125,75 EUR	
Haushaltsjahr:	2015	

Gremium	Sitzung am	Beschluss		Stimmen			
		Vor-schlag	abwei-chend	einst.	Ja	Nein	Enthal-tung
Ortsrat der Ortschaft Neustadt a. Rbge.	04.02.2015						
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	16.02.2015						
Verwaltungsausschuss	23.02.2015						
Rat	05.03.2015						

Begründung

Hauptziel der Aktualisierung des VEP ist es, ein Gesamtkonzept für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr in den Stadtteilen Neustadt (Kernstadt), Poggenhagen und Empede (Himmelreich) zu erarbeiten. Der Rat der Stadt hat am 08.05.2014 für den Teil 1 – Poggenhagen – die Umsetzung der Vorzugsvariante „Süd 2“ (Verlegung der K 347 und Aufhebung der Bahnübergänge (BÜ) in Poggenhagen empfohlen.

Für Teil 2 – Nachhaltige Innenstadtentwicklung – bestehen folgende Ziele: Es ist eine Konzeption zu entwickeln, um die Wartezeiten an den BÜ im Netzbereich Kernstadt (Siemensstraße und Nienburger Straße) zu verringern oder gar entfallen zu lassen. Darüber hinaus sind Maßnahmen zu entwickeln, um die unbefriedigende Verkehrssituation in der Kernstadt (insbesondere Versatzstück „B 442 zwischen Marktstraße/Landwehr und Herzog-Erich-Allee“) zu beheben und die Straßenseite des neuen ZOB, die Parkplätze auf der Westseite des Neustädter Bahnhofes und – fußläufig - den Bahnhofsbereich an den zentralen Versorgungsbereich (Innenstadt) anzubinden.

Das Gesamtkonzept soll darüber hinaus helfen, die Verkehrssituation am BÜ Himmelreich zu verbessern sowie die im VEP 2006 aufgeführten Überlegungen für die anderen Verkehrsarten (z. B. Radverkehr, ÖPNV) zu überprüfen und ggf. entsprechend anzupassen. Kostenoptimierung und Kostenverantwortbarkeit im Sinne einer Nachhaltigkeit des städtischen Haushalts sowie die sozialen (Lärm) und städtebaulichen Auswirkungen sind wesentliche Bestandteile der Konzeption.

Die Lenkungsgruppe Verkehr hat am 13.11.2014 einstimmig (bei zwei Enthaltungen) eine mehrstufige Maßnahmenempfehlung zur Linderung der verkehrlichen Schwierigkeiten in der Kernstadt verabschiedet. Die drei „Ausbaustufen“ basieren auf der Empfehlung des beauftragten Verkehrsgutachters. Folgende wesentliche Untersuchungsziele liegen zugrunde:

- Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen Bahnhof / ZOB und Innenstadt
- Verbesserung der Situation des Radverkehrs
- Aufhebung der Bahnübergänge Nienburger Straße und Siemensstraße
- Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen Wunstorfer Straße, Herzog-Erich-Allee und Landwehr
- leistungsfähige Anbindung von P+R-Plätzen westlich der Bahn

1. Ausbaustufe

Die 1. Ausbaustufe sieht ein Einbahnsystem im sogenannten „Versatzstück“ und in der Leinstraße vor. Dabei soll die Wunstorfer Straße zwischen Herzog-Erich-Allee und Marktstraße als Einbahnstraße Richtung Norden, die Leinstraße ab der Theodor-Heuss-Straße bis zum Knoten Herzog-Erich-Allee als Einbahnstraße Richtung Süden geführt werden.

Der motorisierte Individualverkehr auf der Wunstorfer Straße würde dadurch nahezu halbiert, von derzeit etwa 17.000 Kfz auf voraussichtlich etwa 9.800 Kfz. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, den Straßenraum im „Versatzstück“ u. a. zugunsten der Fußgänger und Radfahrer

neu zu gestalten. Dies war eine zentrale Anregung des durchgeführten Workshops. Darüber hinaus kann eine sehr viel attraktivere Anbindung des Bahnhofbereiches an die Innenstadt erfolgen. Neben der Entlastung der Wunstorfer Straße im Versatzstück wird es durch die neue Verkehrsführung auch zu einer Entlastung der Landwehr (ca. -2.000 Kfz im östlichen Bereich) und der Herzog-Erich-Allee (ca. -1.300 Kfz im westlichen Bereich) kommen. Eine Mehrbelastung ist auf der Wunstorfer Straße zwischen BÜ Nienburger Straße und Rundeel (ca. +2.000 Kfz), auf der Leinstraße (ca. +3.650 bis +1.600 Kfz) und der Theodor-Heuss-Straße (ca. +4.000 bis +3.000 Kfz) zu erwarten.

Diese Regelung soll zunächst in einer mindestens sechsmonatigen Versuchsphase mit Anpassung der Fahrstreifeneinteilungen und Signalschaltungen sowie einer begleitenden Beschilderung erprobt werden. Mithilfe eines Monitoring (Erhebungen im fließenden Verkehr und Beobachtungen des Verkehrsablaufs) soll eine Bewertung der Verkehrsqualität erfolgen. Diese Bewertung soll Grundlage für die Entscheidung sein, die Regelung – möglicherweise mit Korrekturen – dauerhaft umzusetzen. Für das Monitoring hat die Ingenieurgesellschaft Dr. Schubert mit Schreiben vom 16.12.2014 ein Angebot in Höhe von 4.998,00 EUR vorgelegt. Die veränderte Verkehrsführung hätte sodann eine Änderung der Klassifizierungen des Straßennetzes und eine Umgestaltung des „Versatzstücks“ sowie ergänzender verkehrsbehördlicher Leitmaßnahmen zur Folge.

Die Baulastträger sind über das Vorhaben der Stadt Neustadt a. Rbge. als Teilnehmer an der Lenkungsgruppe Verkehr informiert und haben keine Bedenken gegen eine zunächst auf mehrere Monate begrenzte Testphase erhoben.

2. Ausbaustufe

Die 2. Ausbaustufe sieht eine Aufhebung der BÜ Nienburger Straße und Siemensstraße mit begleitenden Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen vor. Eine Unterführung der Bahnstrecke für Fuß- und Radverkehr in Kombination mit einer Entlastungsstraße westlich der Bahnstrecke (3. Ausbaustufe) soll dabei den BÜ Nienburger Straße ersetzen.

Der heute höhengleiche BÜ an der Siemensstraße soll durch eine höhenbegrenzte Unterführung der Bahnstrecke, die einen Anschluss an die Straße An der Eisenbahn vorsieht, ersetzt werden.

3. Ausbaustufe

Die 3. Ausbaustufe beinhaltet den Bau einer Entlastungsstraße westlich der DB-Strecke zwischen BÜ Nienburger Straße und Siemensstraße mit einer Überführung der Landwehr und einem Anschluss an die Straße An der Eisenbahn (P+R).

Bestandteil der Gesamtüberlegungen ist eine Änderung der Klassifizierungen im Straßennetz der Kernstadt.

Strategische Ziele der Stadt Neustadt a. Rbge.

Die zunächst zeitlich beschränkte Umsetzung der Ausbaustufe 1 dient auch dazu, die strategischen Ziele der Stadt Neustadt a. Rbge. zu unterstützen.

Eine auch für Fußgänger attraktive Anbindung des Bahnhofbereiches an den Hauptversorgungsbereich der Kernstadt berücksichtigt die Auswirkungen des demografischen Wandels und macht die Innenstadt insbesondere auch für Senioren anziehend und leichter erreichbar.

Eine Förderung des Radverkehrs durch eine sicherere und attraktiverere Führung im Bereich des Versatzstücks animiert zum Umstieg auf das Fahrrad und unterstützt so gleichsam die Anstrengungen der Stadt zur Ressourcenschonung.

Bürgerinnen und Bürger konnten bei einem Workshop an der Maßnahmenempfehlung mitarbeiten. Sie konnten sich so aktiv in Beteiligungsprozesse einbringen und die Stadt selbst ein Stück weit mitgestalten. Damit wurde ein wichtiger Beitrag zur Identifikation mit der Stadt geleistet.

Finanzielle Auswirkungen

Für die Anpassung der Fahrstreifeneinteilungen, der Signalschaltungen und der Beschilderung entstehen einmalige Kosten in Höhe von 6.127,75 EUR (inkl. Rückabwicklung). Je nach Entscheidung des weiteren Vorgehens fallen für die dauerhafte Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen erneut Kosten an.

Die Kosten für das begleitende Monitoring (inkl. Auswertung und gutachterliche Empfehlung) gemäß Angebot der IG Dr. Schubert vom 16.12.2014 betragen 4.998,00 EUR.

So geht es weiter

Die Anpassung der Fahrstreifeneinteilungen und Signalschaltungen sowie der begleitenden Beschilderung ist ab Sommer dieses Jahres vorgesehen. Nach sechs Monaten soll die Lenkungsgruppe Verkehr die gewonnenen Erkenntnisse aus dem begleitenden Monitoring erörtern und eine Empfehlung abgeben, ob die Testphase beendet, verlängert oder möglicherweise dauerhaft umgesetzt werden sollte. Diese Empfehlung soll dann den politischen Gremien vorgelegt werden.

Die Erarbeitung des Konzepts für eine nachhaltige Mobilität wird nach Beendigung der Testphase fortgesetzt und den politischen Gremien zum Beschluss als informelles Planungskonzept für die weitere Entwicklung der betroffenen Stadtteile vorgelegt.

Fachdienst 60 - Planung und Bauordnung -