

11.02.2015

Beschlussvorlage Nr. 2015/008/1

öffentlich

Bezugsvorlage Nr. 2015/008

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. Die Leinstraße (Schloßstraße) soll dabei nur zwischen Markstraße und Herzog-Erich-Allee als Einbahnstraße geführt werden.
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
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	16.02.2015						
Verwaltungsausschuss	23.02.2015						
Rat	05.03.2015						
Ortsrat der Ortschaft Neustadt a. Rbge.							

Begründung

Der Ortsrat der Ortschaft Neustadt a. Rbge. hat in seiner Sitzung am 04.02.1015 nachfolgenden empfehlenden Beschluss gefasst:

„Der Bürgermeister soll einen mindestens dreimonatigen Testbetrieb für die in der Empfehlung der Lenkungsgruppe Verkehr als „Ausbaustufe 1“ (Einbahnstraßenregelung) bezeichneten Maßnahmen veranlassen. Rechtzeitig vor Ablauf dieses Testbetriebes entscheidet der Verwaltungsausschuss über eine eventuelle Verlängerung.“

Die Durchführung eines dreimonatigen Testbetriebes ist theoretisch möglich, jedoch allein aus praktischen Erwägungen nicht sinnvoll, da die Entscheidung des Verwaltungsausschusses über eine eventuelle Verlängerung auf Grundlage einer Beschlussvorlage erfolgen wird, die Aussagen über die Erreichung der abgestimmten Ziele beinhaltet. Wird der allgemeine Vorlauf der Beschlussvorlage und die Auswertung des Monitoring berücksichtigt, ergibt sich eine evaluierbare Testbetriebsdauer von lediglich 2 Monaten. Dieser Zeitraum ist jedoch für eine auskömmliche Bewertung der Maßnahme auch aus Sicht des beauftragten Verkehrsgutachters nicht angemessen. Die Verwaltung plädiert daher für einen mindestens viermonatigen (besser sechsmonatigen) Testbetrieb, um eine ausreichend lange Zeitdauer in das Monitoring einfließen lassen zu können.

Darüber hinaus hat der Ortsrat einige offene Fragen formuliert, die hier kurz beantwortet werden sollen:

- Was passiert mit der Bushaltestelle in der Leinstraße stadtauswärts?
Es ist vorgesehen, die Belange des ÖPNV mit den zuständigen Trägern im Detail abzustimmen, sobald klar ist, ob ein Testbetrieb eingerichtet werden soll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Bushaltestelle in der Leinstraße verlegt werden muss.
- Liegen bereits abschließende Angaben zu den Gesamtkosten der Maßnahme vor?
Bislang wurden lediglich die Kosten für den Testbetrieb ermittelt, die sich wie angegeben auf ca. 11.200 EUR (inkl. Monitoring) belaufen. Eine mögliche dauerhafte Umsetzung wurde noch nicht kalkuliert, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich durch die gewonnenen Ergebnisse des Testbetriebes noch Änderungen ergeben können.
- Mit der Testphase sollten auch die Ampelschaltungen in der Innenstadt optimiert und aufeinander abgestimmt werden.
Die Optimierung der Ampelschaltungen in der Testphase wird selbstverständlich angestrebt.
- Bei dauerhafter Umsetzung des Konzeptes sollte die rechte Spur der B6-Auffahrt Richtung Norden im Gewerbegebiet nur für auffahrende Fahrzeuge reserviert werden.
Es ist vorgesehen, die Detailausführung mit den zuständigen Trägern im Detail abzustimmen, sobald klar ist, ob ein Testbetrieb eingerichtet werden soll. Da es sich hier um eine Bundesstraße handelt, kann die Stadt diese Maßnahme nicht ohne Zustimmung des Straßenbaulastträgers umsetzen.
- Die ausstehende Evaluierung der früheren verkehrlichen Maßnahmen im Bereich Markstraße soll vorgelegt werden.
Die ausstehende Evaluierung der früheren verkehrlichen Maßnahmen im Bereich der Markstraße wird vom FD Tiefbau zeitnah vorgelegt werden.
- Vor Eintritt in die Testphase soll sichergestellt werden, dass für Fahrzeuge des Rettungsdienstes eine Möglichkeit besteht, die neue Regelung zu umgehen.

Es ist vorgesehen, auch die Belange des Rettungsdienstes und der Feuerwehr mit den zuständigen Trägern im Detail abzustimmen, sobald klar ist, ob ein Testbetrieb eingerichtet werden soll. Denkbar wäre z. B. eine Nutzung des ZOB als „Umfahrung“ der Einbahnstraßenregelung.

- Die Einrichtung eines grünen Pfeils an der Herzog-Erich-Alle/Leinstraße soll überprüft werden.
Die Einrichtung eines grünen Pfeils an der Herzog-Erich-Alle/Leinstraße wird im Zuge der Einrichtung der Maßnahme geprüft.
- Die Leinstraße soll erst ab der Straße "Am Walle" als Einbahnstraße geführt werden (nicht wie auf S. 2 der Vorlage beschrieben ab Theodor-Heuss-Straße).
Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es lediglich erforderlich, dass die Einfahrt in die Leinstraße (Schloßstraße) von Süden kommend unterbunden wird. Damit jedoch am Knoten Leinstraße (Schloßstraße)/Herzog-Erich-Allee ausreichend Aufstellflächen für Links- und Rechtsabbieger verbleiben, sollte mindestens dieser Abschnitt als Einbahnstraße geführt werden. Durch die Minimierung der Einbahnstraßenregelung in der Leinstraße wäre zudem sichergestellt, dass die Anlieger bis Höhe Markstraße weiterhin die Leinstraße in beiden Richtungen nutzen könnten und die Straße Am Walle ebenfalls aus beiden Richtungen angefahren werden könnte. Diese Variante ist als Beschlussvorschlag aufgenommen worden.

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 vier (bzw. 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 -