

19.08.2019

Beschlussvorlage Nr. 2019/182

öffentlich

Bezugsvorlage Nr. 2019/061; 2015/008/2

Entwicklungsziele 2030 zur nachhaltigen Mobilität in der Innenstadt von Neustadt a. Rbge.

Gremium	Sitzung am	TOP	Beschluss		Stimmen			
			Vorschlag	abweichend	einst.	Ja	Nein	Enth.
Ortsrat der Ortschaft Neustadt a. Rbge.	09.09.2019 -							
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss	09.09.2019 -							
Verwaltungsausschuss	16.09.2019 -							
Rat	19.09.2019 -							

Beschlussvorschlag

1. Bei der Entwicklung der Innenstadt sind für das Handlungsfeld Mobilität die in den Listen 1 - 8 der Anlage zur Beschlussvorlage Nr. 2019/182 beschriebenen städtebaulichen Ziele und Maßnahmen zu berücksichtigen.
2. Für die städtebauliche, funktionale und ingenieurtechnische Untermauerung der Ziele und Maßnahmen sind Machbarkeitsuntersuchungen zu beauftragen. Dazu werden 150.000 EUR im Haushalt 2020 bereitgestellt.
3. Die in den Listen 1 bis 8 zur Vorlage 2019/182 benannten Ziele und Maßnahmen sind in öffentlichen Bürgerversammlungen, Arbeitskreisen und städtischen Gremien unter Einbeziehung und Abwägung der Interessen von Verbänden und Akteuren der Innenstadt zu erläutern und zu diskutieren. Die Ergebnisse sind dem Rat der Stadt Neustadt a. Rbge. mit der Entscheidung über das Integrierte Innenstadtentwicklungskonzept (InSEK) vorzulegen.
4. Der Bürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob ein bodenordnendes Verfahren beim Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser (ARL) zur Unterstützung der hier aufgeführten oder noch zu entwickelnden Infrastrukturmaßnahmen durchzuführen ist.

Anlass und Ziele

Die anstehenden städtebaulichen, planerischen und baulichen Veränderungen durch mehrere Großbauprojekte in der Innenstadt machen es erforderlich, die damit verbundene Gesamtentwicklung der Innenstadt in den jeweiligen Nutzungssektoren zu analysieren und Entwicklungsziele zu definieren, um die Veränderungen dahingehend regulieren oder steuern zu können. Die Erstellung des integrierten Innenstadtentwicklungskonzeptes (InSEK) und die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen (VU) sind Voraussetzung für die Beantragung der Aufnahme in die Städtebauförderung des Bundes und der Länder beim Land Niedersachsen und für die Beantragung von Fördermitteln für die daraus folgenden konkreten städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen. Das Handlungsfeld Mobilität ist für die qualitätsvolle Entwicklung der Innenstadt das bedeutendste Aufgabengebiet und hier sollen die Ziele dazu entwicklungsleitend vorgegeben werden.

Finanzielle Auswirkungen

Haushaltsjahr: 2020		
Produkt/Investitionsnummer:		
	einmalig	jährlich
Ertrag/Einzahlung	EUR	EUR
Aufwand/Auszahlung	150.000 EUR	EUR
Saldo	150.000 EUR	EUR

Begründung

1. Mobilität als bedeutendes Handlungsfeld im integrierten Innenstadtentwicklungskonzept (InSEK)

Die letzten größeren realisierten verkehrlichen Änderungen in der Kernstadt datieren aus den späten 70er und frühen 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Die deutliche Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in den 80er und 90er Jahren hat dazu geführt, dass die damals realisierten Maßnahmen heute konzeptionell und materiell problembehaftet sind bzw. mindestens dringend der qualitätsvollen Weiterentwicklung bedürfen. So haben die städtebaulichen Entwicklungsprozesse und -ansätze im Süden der Innenstadt in den letzten 10 bis 15 Jahren besonders gezeigt, dass die Anforderungen an die Funktionalität und Gestaltung der **Bewegungs- und Aufenthaltsräume bzw. -flächen** nicht annähernd erfüllt sind oder der Zahn der Zeit sein Werk deutlich erkennbar geleistet hat. Die heutigen Anforderungen an das **Radwegenetz** in der Innenstadt sind nur in Ansätzen erfüllt. Aus den Veränderungen und Weiterentwicklungen der Nutzungen in der Innenstadt haben sich deutliche Rückwirkungen und Ansprüche für die **Weiterentwicklung der Verkehrsarten** ergeben. Aus der autogerechten Stadt der 70er Jahre ist die vernetzte Stadt der **gleichberechtigten Verkehrsarten Schritt für Schritt zu entwickeln**. Dabei ist die Mobilität an sich nicht Selbstzweck, sondern Mittel zur sozial gerechten, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen zeitgemäßen Nutzung und Weiterentwicklung der Angebote der Innenstadt als Lebensraum der Menschen. Sie steht also im konzeptionellen Zusammenspiel der verschiedenen Nutzungssektoren als ein wichtiges Handlungsfeld zum Diskurs.

In den ersten Sitzungen des Arbeitskreises zum **Innenstadtentwicklungskonzept (InSEK)** und in der Auftaktveranstaltung hat sich gezeigt, dass das sehr komplexe und vielschichtige Handlungsfeld nachhaltige Mobilität/Verkehr in der Kernstadt das Thema ist, das die Bürger der Kernstadt am intensivsten betrifft und bewegt.

Für das integrierte Innenstadtentwicklungskonzept (InSEK), das als Grundlage des Antrages zur **Aufnahme in das Städtebauförderprogramm** des Bundes und der Länder zu erstellen ist, sind die Ziele im Handlungsfeld Mobilität zu definieren und die daraus folgenden Maßnahmen in der Vorbereitenden Untersuchung (VU) zu konkretisieren und aufzulisten.

Das Handlungsfeld Mobilität in der Innenstadt umfasst **sechs Unterpunkte als Aufgabenbereiche**, die sich auf die verschiedenen Verkehrsarten beziehen:

1. Öffentliche Bewegungsräume der Fußgänger
2. Radwegenetz und Qualität der Radwege
3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV, Bus und Bahn)
4. Motorisierter Individualverkehr (PKW und LKW)
5. Ruhender Individualverkehr (Parkplätze und Stellplätze)
6. Nachhaltigkeit bei allen Verkehrsarten

Wenn man die qualitätsvolle Weiterentwicklung der Mobilität in der Innenstadt und der Kernstadt anstrebt, so müssen alle Verkehrsarten vernetzt mit ihren Auswirkungen und Rückwirkungen einbezogen werden. Dabei wird der **10-Jahres-Zeitraum bis 2030** betrachtet. Der für das Ende des Jahres 2030 angestrebte und zu planende Ausbauzustand der Verkehrsarten wird skizziert und die aufeinander folgenden Entwicklungsschritte werden in einem Masterplan erfasst und geplant. Nachfolgend wird in Kurzbeschreibungen die Erforderlichkeit der Zielsetzungen aufgezeigt.

1.1 Öffentliche Bewegungsräume für Fußgänger

Als **öffentlicher Raum** wird eine räumliche Konstellation bezeichnet, die aus einer öffentlichen Verkehrs- oder Grünfläche und den angrenzenden privaten oder öffentlichen Gebäuden gebildet wird. Das Zusammenwirken dieser Elemente bestimmt den Charakter und die **Qualität** des öffentlichen Raumes. Voraussetzung ist, dass die Fläche einer Gemeinde oder einer Körperschaft des öffentlichen Rechts gehört und der Öffentlichkeit frei zugänglich ist, und von der Stadt bewirtschaftet und unterhalten wird. Im Allgemeinen fallen öffentliche Verkehrsflächen für Fußgänger, Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr, aber auch Parkanlagen und Platzanlagen darunter. Im allgemeinen Sprachgebrauch bezeichnet der Begriff einschränkend „städtische öffentliche Räume“ und findet überwiegend Anwendung in der Stadt- und Verkehrsplanung. Nach der Wiederentdeckung des öffentlichen Raums als zentrales Element der über Jahrhunderte gewachsenen „Idee eines identitätsstiftenden Gemeinwesens“ werden seine Elemente verstärkt als Steuerungsinstrumente von der Stadtplanung genutzt. Durch eine nutzungsgerechte Aufteilung und **Gestaltung öffentlicher Räume** sollen Stadtviertel in ihrer Lebens- und Aufenthaltsqualität aufgewertet werden und Brach- und Bauflächen für private Investoren attraktiv gemacht werden. Der öffentliche Raum wird als Bindeglied privater Flächen gesehen, unterliegt aber auch der besonderen politischen Aufmerksamkeit. (Definition nach Wikipedia).

Öffentliche Räume sollen uns helfen, uns in der Stadt zurechtzufinden. Dafür ist die Gestaltung der öffentlichen Räume wichtig, aber auch, wie Freiräume und Gebäude einen Raum gliedern. Zum Beispiel ermöglichen Freiräume Blickbeziehungen zu weiter entfernten Orten. Stehen an den Knotenpunkten markante Gebäude, können wir uns an ihnen gut orientieren.

Öffentliche Räume müssen ebenso eingerichtet werden wie Wohnungen oder Klassenräume, Bodenbeläge, Sitz- und Spielgelegenheiten, Blumen, Rasen und Bäume, Mülleimer, Beleuchtung - all das sind Elemente, mit denen öffentliche Räume ausgestattet werden können.

Als wichtigster Bereich wird dazu die städtebaulich-funktionale Gestaltung **des Umfeldes am neuen Rathaus** benannt, das für die Fußgänger barrierefrei erreichbar sein muss. Die damit verbundene **Wegebeziehung vom Bahnhof/ZOB über den Bereich „NeuStadtTor“ zum Rathaus** und weiter in die Fußgängerzone/Marktstraße ist entsprechend in den Planungsüberlegungen und der öffentlichen Diskussion genauso zu berücksichtigen. Dabei sind die **sicheren Querungen** der Wunstorfer Straße, der Herzog-Erich-Allee in Höhe der Einmündung Entenfang, und der Leinstraße/Schloßstraße in Höhe des Marktplatzes zu lösende neuralgische Punkte der Planung, für die es mehrere funktionale und gestalterische Lösungsansätze geben kann. Dabei sollte auch die Sicherheit der vom und zum Bahnhof/ZOB führenden **Schulwege** mit den Betroffenen in Varianten erarbeitet werden. Die **zeitgemäße Neugestaltung** des Marktplatzes und des La-Ferté-Macé-Platzes mit der Berücksichtigung von Veranstaltungsmöglichkeiten und einer sicheren Radwegführung könnten ebenfalls qualitative Möglichkeiten der Entwicklung sein, die beraten, geplant und entschieden werden sollten.

In der folgenden **Liste 1** sind die Ziele aufgeführt, die in der Innenstadt von Neustadt a. Rbge. für die Fußgänger- und Vernetzung der öffentlichen Flächen und Räume von grundlegender Bedeutung sind.

Liste 1:

- Schaffung von städtebaulich-funktional und gestalterisch konsistenten Wegen vom Bahnhof/ZOB in die Innenstadt
- Schaffung eines städtebaulich funktionalen und gestalterisch ansprechenden Umfeldes am neuen Rathaus
- Schaffung funktionaler und sicherer Schulwege vom und zum Bahnhof/ZOB
- Einrichtung einer sicheren Querung der Wunstorfer Straße für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Schäfergasse/Lindenstraße zur Schaffung eines neuen Hauptzugangs zur Innenstadt
- Querungshilfen bzw. Verbesserungen an der Leinstraße und der Herzog-Erich-Allee
- Zeitgemäße Sanierung des Marktplatzes/Kirchplatzes unter Berücksichtigung von Veranstaltungsmöglichkeiten
- Sanierung des La-Ferté-Macé-Platzes unter Berücksichtigung einer Radwegeachse



Abb. 1 – Gestaltungsbereiche in den Öffentlichen Bewegungsräumen für Fußgänger

1.2 Durchgängiger und sicherer Radverkehr in der Innenstadt

Der Radverkehr stellt einen wichtigen und im Modal-Split deutlich wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen dar. Darüber hinaus liefert er mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität sowie die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund muss der Förderung des Radverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems ein hoher Stellenwert zugerechnet werden.

Die Förderung des Radverkehrs kommt allen Menschen zugute, auch denjenigen, die überwiegend das Auto nutzen oder zu Fuß gehen. Denn der Radverkehr ist als umweltfreundlicher Verkehr weder mit Lärm noch mit schädlichen Emissionen verbunden. Sein Flächenbedarf ist gering. Zusammen mit dem ÖPNV und dem Fußverkehr bietet er die Möglichkeit, insbesondere die Innenstadt vom Kraftfahrzeugverkehr und damit vom Stau sowie von Schadstoffen und Lärm zu entlasten. Nicht zuletzt aus diesem Grund werden Städte, Gemeinden und Regionen mit hohen Radverkehrsanteilen meistens als besonders lebendig und lebenswert bewertet.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für einen Umstieg bzw. Wechsel auf das Fahrrad ist eine gute Radverkehrsinfrastruktur, die die Nutzung des Fahrrades komfortabel und sicher macht. Das ist in Neustadt, besonders auch in der Innenstadt, nicht gegeben.

Eine aktuelle Untersuchung der Radverkehrsführung in Neustadt zeigt die Nutzbarkeit im Innenstadtbereich (Abb. 2).

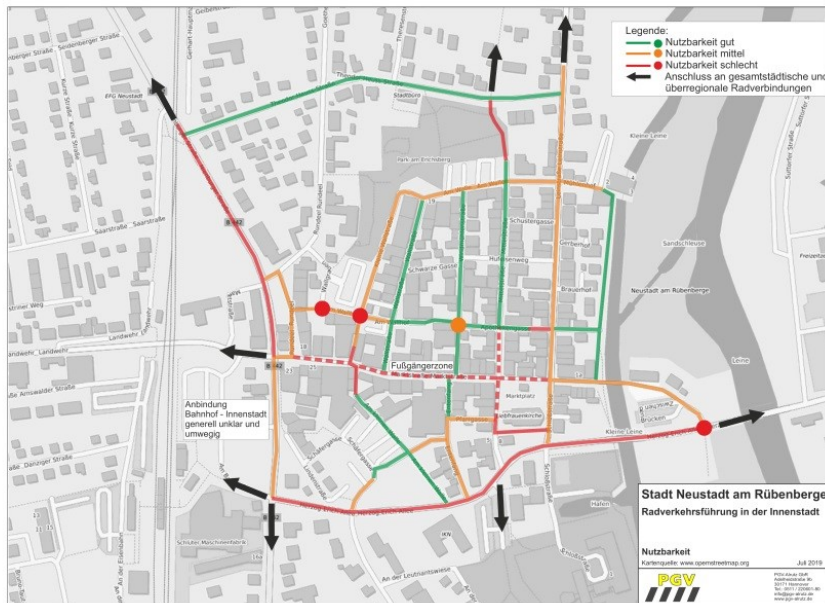


Abb. 2 – Bestandserfassung zur Radverkehrsführung in der Innenstadt

Trotz vereinzelt gut nutzbarer Streckenabschnitte sind zu viele Bereiche mangelhaft, ferner fehlt die übergeordnete Durchgängigkeit.

Im Weiteren muss geprüft werden, wo und wie der Radverkehr auf akzeptablen und mit anderen Belangen verträglichen Achsen durch die Innenstadt geführt werden kann. Darauf aufbauend müssen Maßnahmen abgeleitet werden, die zur Ertüchtigung der aufgezeigten Radachsen nötig sind. Ergänzend ist die generelle Stärkung bzw. Förderung des Radverkehrs in Neustadt erforderlich.

Hier in der nachfolgenden **Liste 2** sind die Ziele aufgeführt, die für die Entwicklung des Radverkehrs in der Innenstadt von Neustadt a. Rbge. wichtig sind, und somit auf städtebaulich-planerische und ingenieurtechnische Realisierungsmöglichkeiten, sowie für die Aufnahme als Maßnahme des integrierten Innenstadtentwicklungskonzeptes (InSEK) weiter vertiefend geprüft werden müssen.

Liste 2:

- Durchgängige Ost-West-Radfahrachsen südlich und nördlich der Fußgängerzone
- Durchgängige Nord-Süd-Radfahrachse
- Sichere Querung der Wunstorfer Straße im Bereich des Versatzstückes der Wunstorfer Straße
- Sichere Querung der Herzog-Erich-Allee zwischen dem Amtsgerichtsparkplatz und der Innenstadt
- Erkennbarkeit der Radfahrwege im öffentlichen Raum
- Anschluss der Kernstadt an die Bereiche östlich der Leine, z. B. mithilfe einer neuen Geh- und Radwegbrücke über die Leine

1.3 Harmonisiertes Angebot von Bus und Bahn mit den anderen Verkehrsarten

Intermodale Mobilität meint, dass innerhalb eines Weges unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden, also auf dem Weg das Verkehrsmittel gewechselt wird.

Wenn die Optimierung des Verkehrs durch intermodale Angebote erreicht werden soll, steht die Vernetzung der Verkehrssysteme im Mittelpunkt. Dabei geht es sowohl um gebaute Infrastruktur (z. B. Park & Ride-Angebote, Fahrradstellplätze an Bahnstationen), um die Vernetzung von Fahrplänen und gemeinsame Tarife, wie auch um verkehrssystemübergreifende Informationsangebote. Einen besonderen Schub bekommt das Thema über die rasante Entwicklung der mobilen Informations- und Kommunikationstechnik, die eine immer flexiblere Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsformen ermöglicht.

Will man die Vernetzung der Verkehrssysteme in Neustadt a. Rbge. optimieren, so ist das Ziel dabei, neben der deutlichen Stärkung des Radverkehrs, möglichst viele Verkehrsteilnehmer auf Busse und Bahnen zu bringen.

Dazu trägt die durch den ÖPNV-Träger Region Hannover vorgeschlagene Veränderung des Stadtverkehrs bei, die die Vernetzung mit dem Regionalverkehr der Bahn in beide Fahrtrichtungen herstellt und auch die ausgeweitete Anbindung des Baugebietes Auenland vorsieht. Diese Änderung soll im Jahre 2020 realisiert werden, was dann eine deutlich verbesserte Frequentierung erwarten lässt (s. Vorlage 2019/163).

Weitere Steigerungen der Nutzerzahlen können durch die in der nachfolgenden **Liste 3** aufgeführten Maßnahmen erreicht werden. Deshalb sind diese als Ziele für das Konzept zur nachhaltigen Mobilität zu konkretisieren und in das integrierte Innenstadtentwicklungskonzept (InSEK) aufzunehmen.

Liste 3:

- Stetige Verbesserungen beim ÖPNV-Netz
- Digitalisierte mobile Information und Buchung der vernetzten Verkehrssysteme
- Einführung Jobticket
- Optimierung der Standorte für Bushaltestellen in der Innenstadt
- Barrierefreiheit an Bushaltestellen
- Verbesserung der Fußwege im Haltestellenumfeld
- Verbesserung der Sicherheit an Bushaltestellen
- Gestaltungskonzept für Bushaltestellen



Abb. 3 – Jobticket-Beispielbild

1.4 Mit Auto und Lieferfahrzeugen zu den kommerziellen und kulturellen Hotspots der Innenstadt

Der motorisierte Individual- und Güterverkehr stellt in der Kernstadt eine große Herausforderung dar.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) definiert sich über die persönliche Nutzung von Pkws oder Motorrädern und nimmt den größten Raum im Verkehrsgeschehen ein. Daneben prägt aber auch der Straßengüterverkehr das Verkehrsbild in erheblichem Umfang.

Beide Verkehrsarten beeinträchtigen die Lebensqualität durch Platzbedarf, Lärm, Luftverschmutzung und Unfallgefahr. Negative Wirkungen auf die Verkehrssicherheit treten dabei vor allem dann auf, wenn die Verkehrsdichte den kritischen Schwellenwert (für den jeweiligen zur Verfügung stehenden Raum) überschreitet und es durch Überlastung zur Verringerung des Verkehrsflusses kommt.

Betrachtet man die verkehrliche Situation in Neustadt (Abb. 4) fällt auf, welche Faktoren hier besonders negativen Einfluss nehmen. Wohngebiete, Innenstadt und Gewerbegebiet liegen räumlich voneinander getrennt. Es gibt nur zwei Hauptverkehrsachsen, sämtlicher Verkehr muss das Versatzstück dieser beiden Achsen in Bahnhofs- und Fußgängerzonennähe passieren. Hier behindern sich alle Verkehre aufgrund der räumlichen Verhältnisse (zu kurze Aufstellflächen, zu kurzer Abstand zwischen den Ampeln) gegenseitig. Die Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht zu jeder Zeit gegeben. Des Weiteren werden die Hauptachsen auch noch durch Bahn, Leine und B 6 gequert und dadurch verkehrstechnisch zusätzlich stark eingegrenzt.

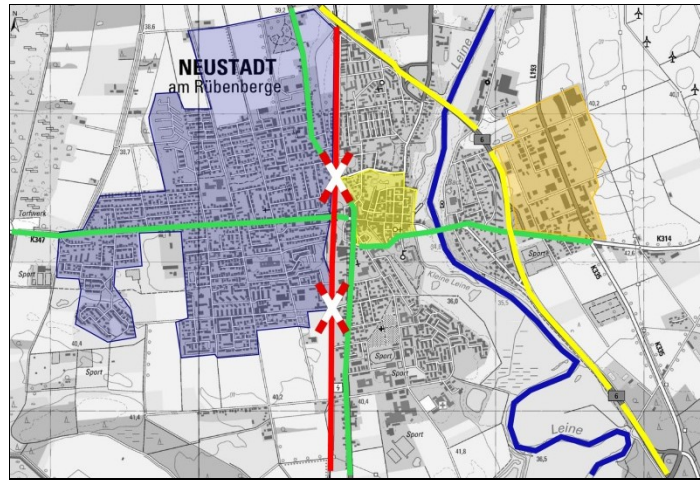


Abb. 4 – Verkehrliche Rahmenbedingungen in Neustadt am Rübenberge

Zur Verbesserung des motorisierten Verkehrs ist es erforderlich, eine Vielzahl von miteinander verknüpften Maßnahmen im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes zu untersuchen, zu bewerten und aufeinander abzustimmen.

Die hier in der nachfolgenden **Liste 4** aufgeführten Ziele sind auf ihre planerische und ingenieurtechnische Realisierbarkeit zu prüfen und den Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

Liste 4:

- Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs der B 442 auf die B 6 und die Herzog-Erich-Allee mit oder ohne Schließung des Bahnübergangs Nienburger Straße.
- Eine Verkehrsberuhigung durch Einbahnstraßenregelung oder Schließung des Versatzstückes zwischen Herzog-Erich-Allee und Landwehr.
- Ggf. Bau eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Herzog-Erich-Allee/Wunstorfer Straße
- Eine neue Abfahrt von der B6 direkt in das Gewerbegebiet Ost.
- Die Aufhebung des höhenungleichen Bahnüberganges Siemensstraße durch ein Brückenbauwerk.
- Ein Verbindungsweg zwischen der neuen Brücke im Bereich Siemensstraße und Poggenhagen.
- Ein Anlieferungskonzept (LKW) für die Marktstraße/City unter Berücksichtigung der bis 2030 zu erwartenden hochbaulichen und verkehrsplanerischen Entwicklungen.

1.5 Gutes Parkplatz- und Stellplatzangebot

Durch die städtebaulichen Veränderungen (Neubau ZOB, Neubau Westflügel des Schlosses, Umnutzung Kaufhaus, Abriss Wunstorfer Straße 6 - 10) der vergangenen Jahre und die aktuellen Planungen für die Standorte Marktstraße-Süd und NeuStadtTor, sowie für weitere Grundstücke im Umfeld, die bereits erworben werden konnten, fallen Parkplätze oder als solche genutzte Flächen weg und werden kurz- bis mittelfristig einer neuen Nutzung zugeführt. Durch diese neuen angedachten oder bereits in Planung befindlichen Nutzungen (VHS, Stadtbibliothek, Rathaus, Büronutzungen, Läden, Praxen, Kanzleien, Cafés) entstehen jeweils mit der Inbetriebnahme Parkplatz- und Stellplatzbedarfe für Nutzer der neuen Gebäude, für Besucher der Innenstadtbereiche, und vor allem auch für die Kunden der dort neu angesiedelten Läden, Betriebe und Dienstleister. Zusätzlich gibt es seit langer Zeit einen großen Bedarf an P+R-Parkplätzen westlich des Bahnhofes. In direkter Verbindung mit dem neuen Parkhaus ist südlich angrenzend angedacht, gewerbliche Nutzungen und eine Jugendeinrichtung zu kombinieren, die ebenfalls Parkplatzbedarfe auslösen.

Eine ausreichende Anzahl, gute Qualität und Nutzerakzeptanz der Plätze kann durch die Zielvorgaben erreicht werden, die in der nachfolgenden **Liste 5** aufgeführt werden. Diese sind durch plankonkretisierende Voruntersuchungen und Prüfungen zu verifizieren.

Liste 5:

- Neubau Parkplatz am Schloss/VHS
- Errichtung Parkhaus West für Park & Ride-Nutzung und weitere öffentl. Parkplätze
- Tiefgarage und Außenparkplätze am neuen Rathaus
- Sanierung oder Neubau der Parkpalette Wallgraben/Rundeel
- Privat betriebene Tiefgarage im Gebäude NeuStadtTor (Wunstorfer Straße 4 – 10)
- Bestückung öffentlicher Parkplätze mit Ladestationen
- Ausreichende Größe der Parkplätze für heutige Fahrzeugmaße
- Barrierefreiheit und Sicherheit der Parkplätze
- Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge
- Überprüfung, wo und wieviel Parkgebühren erhoben werden

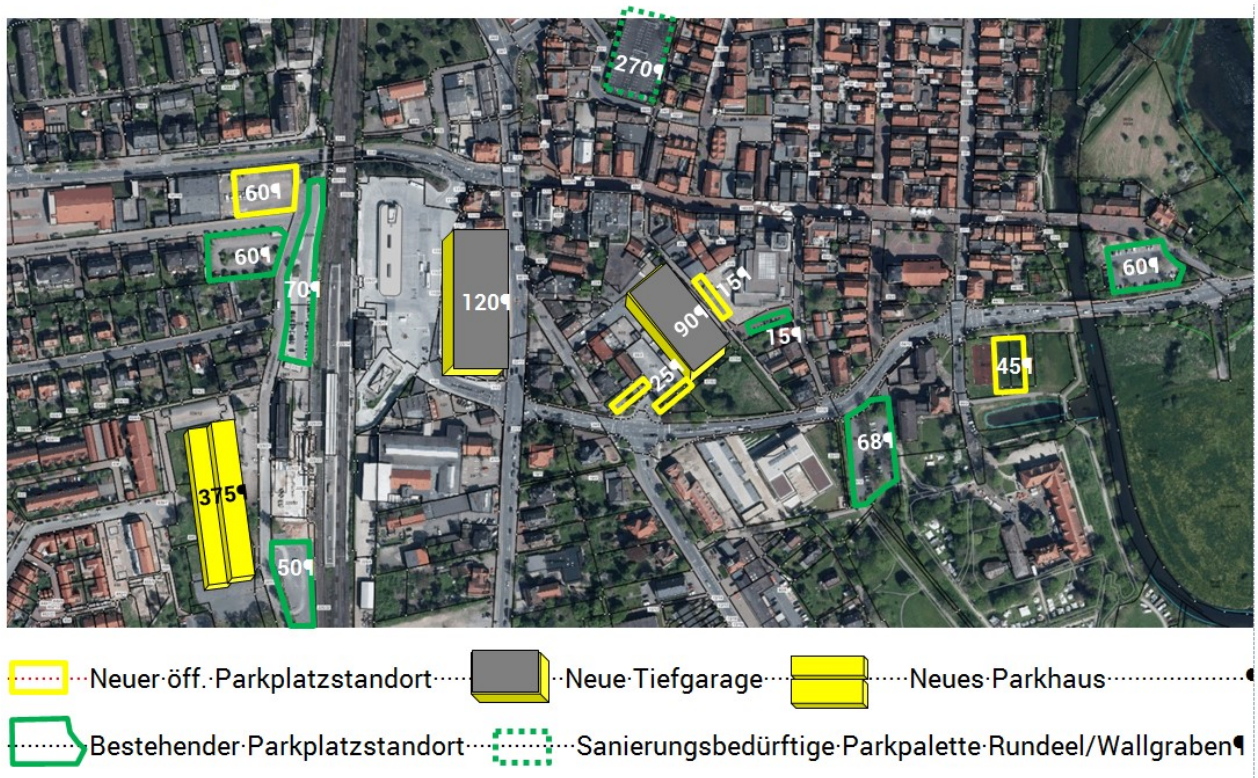


Abb. 5 – Öffentl. Parkplatzstandorte mit Zahl der Plätze

1.6 Nachhaltigkeit in allen Verkehrsarten

Das Verkehrsministerium in Baden-Württemberg hat in seiner Studie «Klimaschutzszenario 2030» deutlich gemacht, was die Klimaschutzziele praktisch bedeuten. Die Expert/innen haben vier Handlungsfelder identifiziert, bei denen das Land und die Kommunen auch handlungsfähig sind. Folgende operative Ziele sollen bis 2030 erreicht werden:

- Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs (ÖVT).
- Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in Städten.
- Jedes dritte Auto wird klimaneutral angetrieben.
- Die Hälfte aller Wege wird zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.

Notwendig für Nachhaltigkeit in allen Verkehrsarten sind ein erweitertes und qualitativ hochwertiges Angebot des ÖPNV sowie Car-, Bike- und Ridesharing, eine sichere und gut ausgebaute Infrastruktur für den Radverkehr und der Einsatz digitaler Technologien zur Verknüpfung verschiedener Angebote. Was in dieser Hinsicht möglich ist, hat auch eine Studie des International Transport Forum zu Tage gefördert: In manchen größeren Städten würden sogar die überwiegende Zahl der Pkw-Fahrten überflüssig, Energieverbrauch und CO₂-Emissionen würden sinken und Mobilität würde billiger.

Aber nicht nur die ökologische oder ökonomische Nachhaltigkeit ist zu beachten, sondern auch die soziale und kulturelle Nachhaltigkeit spielt insbesondere in den öffentlichen Räumen der Stadt eine wesentliche Rolle.

Werden die allgemeinen Nachhaltigkeitsziele auf die Neustädter Innenstadt übertragen, so sind hier bis 2030 die in der **Liste 6** folgenden Schwerpunkte vorrangig zu berücksichtigen.

Liste 6:

- Barrierefreie visuell leitende öffentliche Bewegungsräume
- Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Modal-Split durch bauliche und informative Attraktivierungsmaßnahmen
- Reduzierung von CO₂-Emissionen durch klimaneutrale Mobilität, Förderung der Elektromobilität als die effektivste klimaneutrale Antriebsart
- Realisierung von Ladestationen für Fahrräder, E-Scooter, PKW und LKW
- Mehr Car- und Bike-Sharing-Angebote
- Verlagerung auf Bus und Bahn durch ein attraktives Jobticket-Angebot

2. Erforderliche Klärungen zur Machbarkeit

Für verschiedene Ziele sind schon einzelne gutachterliche Vorklärungen erfolgt oder Fragen zur Grundstücksverfügbarkeit geprüft worden. Je umfangreicher allerdings eine Aufgabe ist, umso mehr Vorprüfungen müssen dann ggf. erfolgen. So gibt es unterschiedliche Varianten oder Trassenverläufe für Radfahrachsen zu prüfen, deren Vor- und Nachteile vergleichend betrachtet werden müssen. Auch die Auswirkungen der Bahnübergangsaufhebungen durch Brücken oder Unterführungen auf den Verkehrsfluss und die Sicherheit unter Berücksichtigung der sonstigen Maßnahmen ist zu klären, ggf. auch durch eine Simulation. Und es sollte mit Vorgabe des Zieles für das Jahr 2030 ein Masterplan zu den Realisierungsschritten und deren Umsetzung festgelegt werden. Die konzeptionellen Festlegungen, die aufgrund der Untersuchungen getroffen werden, werden auch bei allen weiteren Fördermittelanträgen als Grundlage von den Fördermittelgebern gefordert.

Nach derzeitigem Vorprüfungsstand sind die in der folgenden **Liste 7** aufgeführten Untersuchungen zu erwarten, dieser Bedarf wird mit der Ziffer 2 des Beschlussvorschlages berücksichtigt.

Liste 7:

- Bereitstellung von 150.000 EUR für die Klärungen, Machbarkeitsuntersuchungen und den Masterplan Verkehr 2030
- Studie zum MIV in der Innenstadt: Einbahnregelung oder Schließung der Wunstorfer Straße
- Studie zur Machbarkeit der Bundesstraße 442 auf der Herzog-Erich-Allee
- Studie zur Machbarkeit der Querungen für Fußgänger und Radfahrer und zu möglichen Shared-Space-Bereichen in der Wunstorfer Straße, der Herzog-Erich-Allee und der Leinstraße
- Konkretisierung der Radverkehrsführung und Ausgestaltung der Radwege in der Innenstadt
- Fortschreibung des Verkehrskonzeptes durch Zusammenführung der Maßnahmen zum MIV
- Studie zur Machbarkeit einer Geh- und Radwegbrücke über die Leine
- Masterplan zur schrittweisen Umsetzung der Mobilitätsziele bis 2030
- Zahl der Bedarfes an P & R-Parkplätzen westlich des Bahnhofes
- Vorabstimmung der Maßnahmen mit den betroffenen Baulastträgern Bund, Bahn, Land und Region Hannover und förmliche Beteiligung in der VU

3. Beteiligung der Öffentlichkeit

Straßen, Radwege, Fußwege, Plätze, Märkte, Kreuzungen, Überwege, etc. geben als öffentliche Räume einem Ort gemeinsam mit dem vorhandenen Rahmen der privaten Gebäude eine Identität, einen besonderen Charakter. Als Beobachter kann man diese Besonderheit eines Ortes mit allen Sinnen wahrnehmen.

Identifikation entsteht aber erst, wenn man einen persönlichen Bezug zu einem Ort aufbaut, ihn selbst mitnutzen kann, oder sogar den jeweiligen Ort wie das eigene Haus oder die eigene Wohnung mit gestaltet hat. Die Akteure der Innenstadt, also die Grundstückseigentümer, Händler, Mieter, Bewohner, Arbeitende, Besucher, Kunden, Mandatsträger, Verwaltungsmitarbeiter, Planer, Architekten, etc. sind Nutzer der öffentlichen Räume und können sehr gut beurteilen, was man verbessern kann oder neu entwickeln kann, um die funktionale und gestalterische Qualität der öffentlichen Räume positiv zu entwickeln. Daher macht es Sinn, die Akteure der Innenstadt in den Entwicklungs- und Planungsprozess intensiv einzubeziehen.

Dazu besteht die Möglichkeit, die Mobilitätsziele in den **Arbeitskreisen** unter Einbeziehung von Fachleuten und in **öffentlichen Bürgerversammlungen** mit den Akteuren im Rahmen des Entwicklungsprozesses zum integrierten Innenstadtentwicklungskonzept (InSEK) zu diskutieren, um schließlich das städtebaulich, funktional und gestalterisch für Neustadt a. Rbge. beste Entwicklungspaket für die nachhaltige Mobilität zu erarbeiten.

Dieses Paket muss dann abschließend dem **Rat der Stadt zur Entscheidung** vorgelegt und die Ziele in das InSEK eingefügt werden (Beschlussvorschlag Ziffer 3).

4. Landentwicklung durch Bodenordnung, Bodenmanagement und Verbesserung der ländlichen Infrastruktur

Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz haben in Niedersachsen eine lange Tradition als Instrument zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse im ländlichen Raum. Entsprechend der sich stetig ändernden Rahmenbedingungen haben sich auch die Ziele gewandelt, die mit der Durchführung der Verfahren verfolgt werden.

Eine Hauptaufgabe von Flurbereinigungsverfahren ist die Bodenordnung, um divergierende Nutzungsansprüche an Grund und Boden zu entflechten, bedarfsgerechte Grundstücke auszuweisen und landeskulturelle Nachteile zu beheben.

Flurbereinigungen werden im Sinne der agrar- und umweltpolitischen Ziele der Landesregierung und zur nachhaltigen Regionalentwicklung eingesetzt. Sie dienen einer integrierten Landentwicklung und durchlaufen bis zu ihrer Anordnung eine intensive Vorbereitungsphase. Dabei werden die Verfahren unter breiter Beteiligung der Akteure und der Öffentlichkeit vor Ort entwickelt, um am Ende der Vorbereitungsphase hinreichend konkrete Aussagen über die Ziele sowie die zu erwartenden Kosten und Wirkungen der zukünftigen Flurbereinigungsverfahren treffen zu können.

Grundvoraussetzung für die Einleitung eines Verfahrens ist eine ausreichende Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen u. a. bei der Verfahrensvorbereitung, ein Arbeitskreis ist zu bilden. Die Vorbereitungszeit beträgt durchschnittlich 2 Jahre.

Maßnahmen der Flurbereinigung werden in Niedersachsen durch Mittel der EU, des Bundes und des Landes Niedersachsen gefördert. Die konkreten Fördertatbestände und die zugehörigen Fördersätze sind in der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE) geregelt.

Derzeit werden in Flurbereinigungsverfahren rd. 75 % Zuschuss auf die Ausführungskosten (durchzuführende Maßnahmen wie z. B. ländlichen Wegebau) des Verfahrens gewährt. Die Verfahrenskosten werden grundsätzlich zu 100 % vom Land übernommen.

Vor Einleitung ist ein detaillierter Finanzierungsplan, der die Zuschüsse aber auch die Aufbringung der Eigenleistungsanteile verbindlich festlegt, aufzustellen.

Der zu untersuchende Raum ist der Abbildung 6 zu entnehmen. Dabei ist anzumerken, dass bebaute Teile auszuschließen sind. Maßnahmen, die eventuell von einem bodenordnenden Verfahren profitieren können, sind hier in der **Liste 8** zusammengefasst, und werden mit der Ziffer 4 des Beschlussvorschlages als Prüfauftrag zur Entscheidung vorgelegt.

Liste 8:

- Leine-Heide-Radweg (Bereich Apfelallee)
- Entwicklungsgebiet Östlich an der Leine (ehem. Freibad, Veranstaltungszentrum Leinepark, Schützenplatz, Suttorfer Straße)
- Verbindungsweg Siemensstraße – Poggenhagen
- Gewerbegebiet Moorgärten
- Radfahrbrücke über die Leine
- B 6-Abfahrt ins Gewerbegebiet Ost

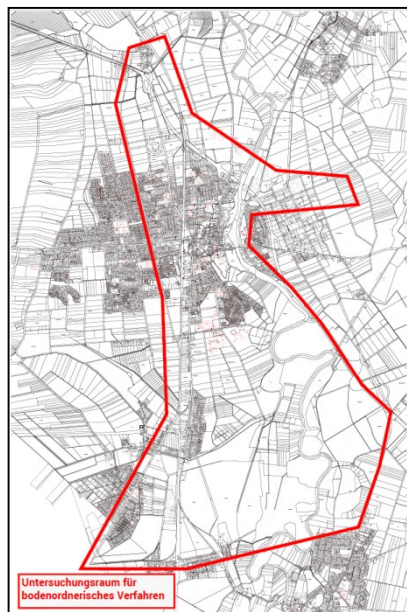


Abb. 6 – Untersuchungsraum für bodenordnende Maßnahmen

Bei der Zusammenstellung der Listen 1 - 8 wird **nicht von der Vollständigkeit** der zu berücksichtigenden Ziele ausgegangen, sondern es sind die aus Sicht der Verwaltung derzeit besonders wichtig scheinenden Ziele genannt. Es wird erwartet, dass sich im Laufe der öffentlichen Diskussion einzelner Themenfelder, Varianten und Aufgaben, sinnvolle **Änderungen und/oder Ergänzungen der Ziele** ergeben, oder aufgrund der gutachterlichen Prüfungen Punkte entfallen könnten.

Strategische Ziele der Stadt Neustadt a. Rbge.

Bei der Innenstadtentwicklung und damit auch bei deren Handlungsfeld Nachhaltige Mobilität werden die meisten strategischen Ziele der Stadt, also die ökonomische, soziale und ökologische Nachhaltigkeit der Entwicklung, die Schaffung von Arbeitsplätzen, die Schaffung öffentlicher Räume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität, die Stadt als Vorbild bei der Energieeinsparung, Bürgerbeteiligung, angemessene Standortentwicklung und Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung, sowie die Schaffung gesunder Arbeitsbedingungen angestrebt

Auswirkungen auf den Haushalt

Die Studien zur Machbarkeit einiger Konzepte, Varianten und Maßnahmen verursachen im Haushaltsjahr 2020

zusätzliche Kosten in Höhe von geschätzt ca. 150.000 EUR.

So geht es weiter

Nach dem hier vorliegenden Grundsatzbeschluss zu den Zielen der Mobilitätsentwicklung werden die erforderlichen Klärungen (durch Studien, Machbarkeitsuntersuchungen und Masterplan) beauftragt und durchgeführt. Über die Ergebnisse werden die städtischen Gremien jeweils zu gegebener Zeit und regelmäßig informiert. Parallel werden die Ziele und Arbeitsergebnisse in den Bürgerversammlungen und Arbeitskreisen zum Integrierten Städtebaulichen Innenstadtentwicklungskonzept (InSEK) und der Vorbereitenden Untersuchung (VU) vorgestellt, erläutert, diskutiert und Anregungen und Bedenken protokolliert und in die Abwägungen einbezogen.

Die resultierenden Ziele werden in das Integrierte Innenstadtentwicklungskonzept (InSEK) im Handlungsfeld Mobilität aufgenommen, mit dem der Antrag auf Aufnahme in das Städtebauförderprogramm der Länder und des Bundes beim Amt für regionale Landentwicklung (ArL) gestellt wird.

Projektleitung Koordinierung Innenstadtentwicklung

Anlage

Zielelisten 1 – 8 zur nachhaltigen Mobilität in der Innenstadt von Neustadt a. Rbge.