

16.08.2024

Beschlussvorlage Nr.: 2024/150

öffentlich

Bezugsvorlage Nr.:

**Grundsatzbeschluss zum Versatzstück Wunstorfer Straße zwischen Landwehr und Herzog-Erich-Allee**

Gremium	Sitzung am	TOP	Beschluss		Stimmen			
			Vor-schlag	abweichend	Einst	Ja	Nein	Enth
Ortsrat der Ortschaft Neustadt a. Rbge.	26.08.2024 -							
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung, Feuerschutz und allg. Ordnungsangelegenheiten	26.08.2024 -							
Verwaltungsausschuss	02.09.2024 -							
Rat	05.09.2024 -							

**Beschlussvorschlag**

1. Eine Verkehrsberuhigung auf dem Versatzstück der Wunstorfer Straße zwischen Landwehr und Herzog-Erich-Allee wird nicht weiterverfolgt. Die fußläufige Verbindung zwischen Bahnhof und „Marktstraße Süd“ läuft weiterhin über die Ampelanlagen an den Kreuzungen zu Marktstraße und Herzog-Erich-Allee.

**Anlass und Ziele**

Im Rahmen der Planungen zum Entwicklungsbereich „Marktstraße Süd“ wurden die bisher ange-dachten Konzepte zur Querung der Wunstorfer Straße neu bewertet. Ursprünglich war vorgese-hen, dass zwischen Bahnhof und Rathaus über das „Tor zur Stadt“ eine neue Achse für den nicht motorisierten Verkehr entsteht. Das Verkehrsmodell des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) hat nun die Möglichkeit geboten, unterschiedliche Varianten zur Verkehrsberuhigung des Versatzstü-ckes zu untersuchen.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		
Haushaltsjahr:		
Produkt/Investitionsnummer:		
	einmalig	jährlich
Ertrag/Einzahlungen	EUR	EUR
Aufwand/Auszahlung	EUR	EUR
<b>Saldo</b>	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>

## Begründung

### Vorbemerkungen

Das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) erstellte Verkehrsmodell für Neustadt am Rübenberge wurde für die Untersuchung der Fragestellung zur Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs herangezogen.

Im Mai 2021 wurden mit Hilfe von Videotechnik und Seitenradargeräten dazu umfangreiche Zählungen des Kraftfahrzeugverkehrs als Grundlagenermittlung vorgenommen.

An neun Standorten entlang der Hauptverkehrsstraßen wurden dabei auch automatische Kennzeichenerfassungen durchgeführt, um die Routen des Kfz-Verkehrs durch das Stadtgebiet nachvollziehen zu können. Aus den Ergebnissen wurden die Quell- und Zielverkehre sowie die Durchgangsverkehre abgeleitet und im Verkehrsmodell abgebildet. An allen neun Standorten dienten Seitenradarmessungen über 24 Stunden (h) als Plausibilitätsprüfung.

Ergänzend fanden an 20 Standorten entlang der Hauptverkehrsstraßen Knotenstromzählungen im Zeitraum von 6.00 bis 10.00 und 15.00 bis 19.00 Uhr statt, um einen detaillierten Überblick über die relevanten Fahrtbeziehungen im Stadtgebiet zu erhalten. Zudem lassen sich daraus die Spitzenstunden für weitergehende Detailbetrachtungen der Knotenpunkte bestimmen.

Die Verkehrsmengen wurden richtungsgetreunt aufgenommen und nach Pkw, Lieferwagen, Bussen und Lastkraftwagen in 15-minütigen Zählintervallen differenziert. Als Prognose für das Jahr 2035 wurden die Verkehrsmengen daraufhin (u.a. aufgrund der Ziele der Bauleitplanung der Stadt) angepasst. Da die Aufhebung des Bahnübergangs Siemensstraße politisch beschlossen und auch baulich schon begonnen wurde, ist dies verkehrlich in den Prognosen ebenfalls berücksichtigt. So ergibt sich aus der zukünftigen Verkehrsführung und den zu erwartenden Verkehrsmengen der „Prognosenufall 2035“ als Vergleichsmodell für die Untersuchungen.

In Neustadt am Rübenberge laufen alle Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich zusammen. Das sogenannte Versatzstück - der Abschnitt der Wunstorfer Straße zwischen Landwehr und Herzog-Erich-Allee - östlich des Bahnhofs spielt dabei eine besondere Rolle als „Verteiler“ des Kfz-Verkehrs, insbesondere als „Bindeglied“ zwischen westlichem und östlichem Stadtgebiet über Landwehr und Herzog-Erich-Allee sowie in der Zuführung der Zielverkehre von Süden zum nördlichen Kernstadtbereich. Durch die Grundlagenermittlung zum VEP wurde festgestellt, dass nur ca. 18 % des gesamten Kfz-Verkehrs im Stadtgebiet dem Durchgangsverkehr zuzuordnen ist, wodurch sich wenig Verlagerungspotenzial u.a. durch die Ausweisung großräumiger Umfahungsstrecken ergibt. Der wesentliche Anteil des innerstädtischen Verkehrs wird dementsprechend aus Quell- und Zielverkehren sowie dem Binnenverkehr generiert, die u.a. das Versatzstück durchfahren. Bezogen auf das Versatzstück der Wunstorfer Straße zwischen Landwehr und Herzog-Erich-Allee, das im Prognosenufall 2035 von ca. 15.750 Kfz/24h genutzt wird, beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs nur ca. 11 %, also ca. 1.700 Kfz/24h. Im Folgenden werden



Anteil an Fahrten von 1.850 Kfz/24h bis 2.150 Kfz/24h verlagert sich auf die Ortsumfahrung B 6. Hier wäre eine höhere Verkehrsverlagerung wünschenswert, die aber aufgrund des eher geringen Durchgangsverkehrsanteils nicht erreicht werden kann. Die Sperrung des Versatzstücks führt dementsprechend dazu, dass ein ohnehin verkehrlich geprägtes und notwendiges sowie weniger sensibles Teilstück des innerstädtischen Straßennetzes verkehrsberuhigt wird und u.a. Straßenzüge wie die Leinstraße, die schmaler, sensibler und heute schon verkehrlich ausgelastet sind, durch den Kfz-Verkehr überproportional mehrbelastet werden.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Sperrung des Versatzstücks der Wunstorfer Straße zwischen Landwehr und Herzog-Erich-Allee nicht zu empfehlen.

### Einrichtung einer Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr im Versatzstück

Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße ergeben sich ähnliche Effekte wie bei einer Sperrung des Versatzstücks, wenn auch mit abgeschwächter verkehrlicher Wirkung. Im Prinzip treten im Stadtgebiet anteilig etwa die halben Be- und Entlastungseffekte im Vergleich zu einer kompletten Sperrung auf. So wird bei einer Einbahnrichtung der Wunstorfer Straße im relevanten Teilabschnitt nach Norden u.a. die Verkehrsbelastung der Leinstraße von zukünftig ca. 7.150 Kfz/24h um ca. 4.450 Kfz/24h auf insgesamt 11.600 Kfz/24h ansteigen, was einer Verkehrszunahme von über 60 % entspricht.



Abbildung 2: Differenzbelastung Prognosenullfall zu Prognose Einbahnstraße Versatzstück [Kfz/24h]

Die Verkehrszunahme in der Hans-Böckler-Straße weist mit ca. 1.100 Kfz/24h einen geringeren Umfang auf, jedoch fällt auch die Verlagerung auf die B 6 mit ca. 950 Kfz/24h bis 1.400 Kfz/24h geringer aus.

Grundsätzlich ergeben Einbahnstraßen Umwegfahrten, was insbesondere im Kernstadtbereich entlang von Hauptverkehrsachsen schwer gegenüber den Verkehrsteilnehmern und Anliegern zu vermitteln ist. Auch kann das Versatzstück dabei nur in einer Richtung vom Kfz-Verkehr entlastet werden und weist dann immer noch ca. 7.200 Kfz/24h und damit eine Trennwirkung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Kernstadt und Bahnhof auf. Ähnliche Aussagen ergeben sich für die Umkehr der Einbahnrichtung im Versatzstück in südlicher Richtung. In beiden Fällen trägt die Leinstraße mit gut 60 % Anstieg die Hauptlast der Verkehrszunahme.

Somit ist auch die Einrichtung einer Einbahnstraße im Versatzstück der Wunstorfer Straße zwischen Landwehr und Herzog-Erich-Allee aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zu empfehlen.

### Umverlegung über Saarstraße

Auch eine Umverlegung der B442 über die Saarstraße wurde untersucht. Durch eine Verlängerung über die Landwehr (Brückenbauwerk) trifft diese Trasse dann westlich vom Bahnhof auf die Straße An der Eisenbahn. Dabei wäre aber auch eine optimierte Anbindung an die Landwehr erforderlich, da ein Großteil des Verkehrs in diesem Bereich die Kernstadt als Ziel hat. Im Süden führt die Trasse dann über das neue Brückenbauwerk Siemensstraße zurück an die B 442.

Wird das Versatzstück gesperrt, verlagern sich die Verkehre auf die Straße An der Eisenbahn und auf die Ortsumgehung B 6. Im südwestlichen Wohnquartier findet eine stärkere Umverteilung statt, was insbesondere die Kornstraße sowie das anschließende (östliche) Teilstück der Siemensstraße betrifft. Auch die Achse über die östliche Landwehr - Runderel - Theodor-Heuss-Straße und Leinstraße wird als Anbindung und Umfahrung der Kernstadt deutlich stärker genutzt. Insbesondere die Verkehrszunahme in der Leinstraße ist nicht zu vertreten.

Eine bauliche Realisierung der hier beschriebenen Maßnahme ist als äußerst schwierig einzustufen. Eine Begehung der beschriebenen Trasse sowie erste Messungen der zur Verfügung stehenden Verkehrsraumbreiten haben gezeigt, dass der vorhandene Raum zwischen Bebauung und Bahntrasse als kaum ausreichend einzuschätzen ist.

Auch der Bau einer Brücke für den motorisierten Verkehr über die Landwehr ist als mindestens ambitioniert anzusehen.

Darüber hinaus würde eine solche Umverlegung vermutlich als nicht kreuzungsbedingt angesehen, sodass die Kostentragung einer solchen Trassenführung aller Voraussicht nach bei der Stadt Neustadt am Rübenberge läge.

### Empfehlung der Verwaltung

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung wurden verschiedene Varianten der Verkehrsberuhigung für das sogenannte Versatzstück betrachtet. Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen, dass das Versatzstück als verkehrswichtige Achse für den Kfz-Verkehr erhalten bleiben sollte, da es keine zielführenden Alternativrouten im Kernstadtbereich gibt und eine Verlagerung höherer Anteile des Kfz-Verkehrs u.a. auf die B 6 nicht möglich ist.

Die negativen Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung in diesem Bereich sind dabei zu weitreichend. Ziel sollte nun die Optimierung der bestehenden, gesicherten Querungsmöglichkeiten für Fußgehende und Radfahrende zwischen Bahnhof und Innenstadt sein. Eine zusätzliche Lichtsignalanlage oder Querungshilfe (Insel) zwischen den bestehenden Ampeln ist verkehrstechnisch nicht umsetzbar und wird von der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr abgelehnt.

### **Strategische Ziele der Stadt Neustadt a. Rbge.**

Neustadt ist gut versorgt. Wir fördern die Mobilität für alle.

### **Auswirkungen auf den Haushalt**

Mit dem Grundsatzbeschluss sind keine Auswirkungen auf den Haushalt verbunden.

### **So geht es weiter**

Nach erfolgtem Beschluss muss geprüft werden, welche Planungen auf eine verkehrliche Beruhigung des Versatzstückes aufbauen. Es müssen Lösungen dafür erarbeitet werden, wie die Wunstorfer Straße in diesem Bereich zukünftig sicher und komfortabel durch den nichtmotorisierten Verkehr gequert werden kann.

Fachdienst 66 - Tiefbau -