

Konzept für eine nachhaltige Mobilität in Neustadt am Rübenberge

Workshop "Nachhaltig mobil in der Innenstadt"

05.06.2014, Mensa der Leine-Schule, 18.00 bis 20.15 Uhr

Ergebnisprotokoll

Ablauf (TOP)

1. Begrüßung, Ablauf und Planungsprozess
2. Kurze Vorstellungsrunde
3. Kurzvortrag: Verkehrsanalyse und erste Maßnahmen
4. Wandelgang-Diskussion 'Nachhaltige Innenstadtentwicklung'
5. Zusammenfassung und Ausblick
6. Abschluss und Verabschiedung

Anhang

- Anhang 1: Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
- Anhang 2: Präsentation von Herrn Müller (als separate Anlage)

1. Begrüßung, Ablauf und Planungsprozess

(Herr Homeier, Stadt Neustadt a. Rbge. und Karolin Thieleking, KoRiS)

Herr Homeier begrüßt die Teilnehmenden zum Workshop "Nachhaltig mobil in der Innenstadt". Die Stadt Neustadt a. Rbge. möchte auf Grundlage eines Ratsbeschlusses den Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 2006 mithilfe eines Konzeptes für eine nachhaltige Mobilität fortschreiben. In dem ersten Teil der Konzepterarbeitung wurden die beiden Bahnübergänge in Poggenhagen behandelt, für die der Rat bereits eine Maßnahmenempfehlung beschlossen hat. Die Region Hannover hat inzwischen die nächsten Planungsschritte eingeleitet.

In dem zweiten Teil des Konzeptes soll es nun um den Verkehr in der Innenstadt gehen. Herr Müller stellt als Diskussionsgrundlage zunächst die Verkehrsanalyse für Neustadt a. Rbge. und erste Lösungsvorschläge aus anderen Kommunen vor. Die Teilnehmenden haben anschließend in einem Wandelgang die Möglichkeit, Hinweise und Fragestellungen zur Analyse zu geben, ihre Sicht der Probleme darzustellen und erste Maßnahmenvorschläge mitzuteilen. Dabei geht es um schwerpunktmäßig um folgende Themenfelder:

- Bahnübergänge
- Parkräume (P+R)
- Verbindung ZOB ↔ Innenstadt
- Fuß- und Fahrradverkehr

Das Ziel des Konzeptes ist es, frühzeitig die Belange aller Bürgerinnen und Bürger einzubeziehen. Der heutige Workshop nimmt Vorschläge auf, die in die nächsten Planungsschritte einfließen sollen. Dabei können sicher nicht alle Ideen umgesetzt werden, sie bieten aber eine Hilfestellung für die Abwägung und Gewichtung einzelner Maßnahmen.

2. Kurze Vorstellungsrunde (Teilnehmerinnen und Teilnehmer)

Unter den Teilnehmenden sind neben Vertretern der Politik und von Institutionen hauptsächlich Bürger der Stadt Neustadt a. Rbge. vertreten, wovon einige auch als Anlieger der Hauptverkehrsachsen in der Innenstadt von der Thematik betroffen sind. Vertreter der Lenkungsgruppe, die den Planungsprozess begleitet, sind ebenfalls zahlreich erschienen.

3. Kurzvortrag: Verkehrsanalyse und erste Maßnahmen

(Thomas Müller, Ingenieurgesellschaft Dr. Schubert)

Herr Müller stellt die Ergebnisse seiner Verkehrsanalyse für die Stadt Neustadt a. Rbge. vor (siehe Anhang 2, separate Anlage).

Die quantitative Belastung durch die Verkehrsströme hat in den letzten zehn Jahren in Neustadt nicht zugenommen. Allerdings führt die ungünstige Straßennetz- und Siedungsstruktur vor allem auf dem "Versatzstück" zwischen Marktstraße, Nienburger / Wunstorfer Straße und Herzog-Erich-Allee zu einer hohen Verkehrsbelastung (Tagesbelastung: 17.000 Fahrzeuge). An diesem "Nadelöhr" bestehen zudem Nutzungskonflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern sowie Hindernisse in den Fußwegbeziehungen vom Bahnhof zur Innenstadt. Ein weiteres Verkehrsproblem stellen die langen Schließungszeiten an den höhengleichen Bahnübergängen im Stadtgebiet dar.

Eine „große“ Lösung wie beispielsweise eine Umgehungsstraße würde in Neustadt a. Rbge. zu wenig Entlastung führen, da der Durchgangsverkehr nur einen Anteil von etwa 10 % hat. Ziel ist es daher, durch eine Kombination mehrerer „kleinerer“ Maßnahmen die Verkehrsentwicklung in der Innenstadt nachhaltiger zu gestalten.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen liegen bereits vor. Um die Wirkung einzelner Maßnahmen zu überprüfen, muss das Verkehrsmodell noch abschließend geeicht werden.

4. Wandelgang-Diskussion: Nachhaltige Innenstadtentwicklung

(Teilnehmerinnen und Teilnehmer)

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutieren in einem Wandelgang Inhalte der vier Themenbereiche Bahnübergänge, Parkräume, Verbindung ZOB ↔ Innenstadt sowie Fuß- und Fahrradverkehr. Auf Übersichtskarten (siehe Anhang 3, separate Anlage) verorten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Problembereiche und Anregungen mit Klebpunkten.

Bahnübergänge

Probleme	Anregungen
<p><i>Himmelreich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei geschlossener Schranke keine Linksabbiegemöglichkeit 	<p><i>Himmelreich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linksabbiegerspur von Norden ▪ Rückhaltung des gleisekreuzenden Verkehrs, vor dem Übergang

Probleme	Anregungen
<p><i>Nienburger Straße</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Seitenwechsel Radfahrer von Norden kommend (Südseite Bahnübergang) 	<p><i>Nienburger Straße</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rechtsabbiegerspur Nienburger Straße von Süden kommend ▪ Trogbau ▪ Trogbau nur für Rad- und Fußwege ▪ Unterführung schaffen (Kreuzung Theodor-Heuss-Straße)
<p><i>Siemensstraße</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schülerradverkehr und Fußweg 	<p><i>Siemensstraße</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorrangfläche Radverkehr an Bahnübergängen ▪ Trogbau nur PKW
	<p><i>Versatzstück</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linksabbiegerspur Landwehr (von Westen) ▪ Kein Linksabbieger im Landwehr, dafür zwei Spuren bis Herzog-Erich-Allee ▪ Von Norden parallel zur Bahn bis P+R-Plätze → keine Schranke an der Nienburger Straße → Tunnel für Fuß- und Radwege ▪ Löwenbrücke: Einbahnstraßenregelung
	<p><i>Bunsenstraße / Südstraße</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trogbau für Fuß- und Radwege sowie Rettungsfahrzeuge
	<p><i>Kornstraße/Eckernkamp</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Straßenverlängerung zum Bahnübergang Moordorfer Straße (tonnenbeschränkt)

Parkräume

Probleme	Anregungen
<p><i>P+R-Anlagen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ P+R-Parkpalette darf das Versatzstück nicht zusätzlich belasten ▪ Zufahrt über Bahnübergang Siemensstraße ▪ Parkhauszufahrt von Landwehr 	<p><i>P+R-Anlagen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pendlerströme erfassen ▪ P+R-Plätze dicht am Bahnhof schaffen ▪ Zufahrt P+R von Norden über Nienburger Straße → Landwehr → Saarstraße → An der Eisenbahn (Fußgängerüberweg Landwehr für Kfz ausbauen) ▪ Neubau Parkhaus auf dem alten Busbetriebshof ▪ P+R-Parkhaus an der Wunstorfer Str. → gute Erreichbarkeit und geringere Empfindlichkeiten gegen Immissionen (Gewerbe-Gebiet) ▪ P+R Plätze in Hagen und Eilvese erweitern → Entlastung P+R in Neustadt

Verbindung ZOB ↔ Innenstadt

Probleme	Anregungen
<p><i>Innenstadt</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewerbegebiet "zieht" Besucherströme aus der Innenstadt ▪ Innenstadt für MIV "nicht zu erfassen" (Beschilderung) ▪ Parkhaus Wallgraben: geringe Nutzung 	<p><i>Innenstadt</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklungsbereich südlich der Marktstraße → Chancen ▪ Überführungen für Rad- und Fußverkehr ▪ Innenstadt-Ringlinie vom Bahnhof ("Shuttle-Bus")
<p><i>Fahrrad- und Fußwege</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auch von Osten schwierige Anbindung (an Nord-Süd-Achse) ▪ Unterführung Landwehr: "Kürzester Weg wird gewählt" vs. "Unterführung meiden" ▪ Fußgängerüberweg Herzog-Erich-Allee/Lindenstraße: Ampel ohne Halteknopf 	<p><i>Fahrrad- und Fußwege</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rampe auf der Westseite für den Radverkehr → entsprechend anbinden (attraktiv): An der Eisenbahn (Westseite) → Rampe → Am Bahnhof → Wunstorfer Straße ▪ Fahrradwege im Versatzstück ausbauen (Grundstück westlich der Wunstorfer Straße noch unbebaut → Chance!)
<p><i>Versatzstück</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ "Nadelöhr" (Erhebung für die ZOB-Planung: ca. 5.000 Fußgänger) ▪ Innenstadt vom Bhf-Vorplatz "nicht zu erfassen" → Hinführung zur Fußgängerzone (Leitlinie?) 	<p><i>Versatzstück</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abgängige Bausubstanz (Nienburger Straße 1) → Abriss? ▪ Besser Kreisel inkl. Zebrastreifen? ▪ Kreisel als Chance ▪ Weitere Fußgängerquerung in der Mitte des Versatzstückes realisieren

Fuß- und Fahrradverkehr

Probleme	Anregungen
<p><i>Allgemeine Infrastruktur/Radwegenetz</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein zusammenhängendes Radwegenetz (VEP 2006) ▪ Neue Achse "Meerweg" → überregional wichtig, v.a. im Zuge der "Rampe-West" am Bahnhof ▪ Wegebeschaffenheit Poggenhagen ↔ Bordenau ▪ Querneigung der wassergebundenen Decken/Schotterwege → Pflege ▪ Ost-West- sowie Nord-Süd-Verbindung problematisch 	<p><i>Allgemeine Infrastruktur/Radwegenetz</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Profilierung als "fahrradfreundliche Stadt" ▪ Attraktives Wegenetz & Ziele entwickeln ▪ Touristische Wegeföhrung wie auch "Alltagsverkehr", Beschilderung ▪ Freizeitwege "Meerweg" → Info direkt am ZOB ▪ Fähre über die Leine?
<p><i>Schutzstreifen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erfahrung Landwehr: zu eng ▪ Keine Verkehrssicherheit, "Angst" 	<p><i>Schutzstreifen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Radwegebenutzungspflicht ist aufzuheben → aktuelles Regelwerk ▪ Weitere Schutzstreifen prüfen: <ul style="list-style-type: none"> – Herzog-Erich-Allee, Theodor-Heuss-Straße (Föhrungsformen klären) – ↻ Platz fehlt – ↻ Zielkonflikte, z.B. mit Senioren – auch Fahrradstraßen als Alternative

Probleme	Anregungen
<p><i>Versatzstück</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzungskonflikte Rad- und Fußweg 	<p><i>Versatzstück</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rampe am Bahnhof für Radverkehr öffnen → breit (ausbauen?) → Alternative zum Bahnübergang Siemensstraße ▪ Verbreiterung Radweg auf Flächen der Wirtschaftsbetriebe → Historische Chance!
<p><i>Schulwege</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein sicherer Schulweg aus Richtung Norden / Nordstraße wegen Feuerwehrausfahrt (<i>Nienburger Straße</i>) ▪ Fahrradampel zum SZ Süd: Schaltung zu kurz ▪ Siemensstraße: Schülerverkehr – Busse zusätzlich 	<p><i>Schulwege</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrrad-/Fußgängerbrücke über die Leine (Höhe Theodor-Heuss-Straße) ▪ Unterführung für den KGS-Schulverkehr (Bollriede / Gerhart-Hauptmann-Straße)
<p><i>Weitere Problembereiche</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamte Nienburger Straße nur Radweg auf Ostseite ▪ <i>Siemensstraße</i>: Aufstellflächen vor Bahnübergang nicht ausreichend ▪ <i>Mecklenhorster Straße</i>: Kein Radweg auf der Nordseite 	<p><i>Rahmenbedingungen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsentlastung vom MIV <ul style="list-style-type: none"> – Innerstädtischen Kreisverkehr initiieren – Verkehrslenkung über B6 ▪ Wunsch: Maßnahmen umsetzen (VEP, KAP)

Vorstellung der Ergebnisse

- Neben Trogbaulösungen sind an den Bahnübergängen auch kleinere Maßnahmen wie eine veränderte Verkehrsführung und größere Aufstellflächen für Fahrradfahrer denkbar.
- Damit P+R-Anlagen die Verkehrsbelastung reduzieren, müssen sie entsprechend in das Verkehrsnetz integriert werden.
- Die Innenstadt, speziell das "Versatzstück" und die Löwenbrücke, muss vom MIV entlastet werden, um Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern zu reduzieren. Eine Lösung könnten Kreisverkehre sein. In diesem Zuge muss auch eine bessere Anbindung von Bahnhof und Innenstadt gelingen.
- Das Wegenetz insbesondere für Radfahrer sollte erheblich ausgebaut und attraktiver gestaltet werden. Erste Maßnahmen hat die Stadt bereits initiiert. Wünschenswert ist es, weitere umzusetzen, damit Neustadt a. Rbge. fahrradfreundlicher wird. Nach kontroversen Diskussionen ist die Anlage von Schutzstreifen, wo Verkehrsaufkommen und Straßenquerschnitt es erlauben, weiter zu prüfen. Priorität sollten weiterhin sichere Schulwege haben.

5. Zusammenfassung und Ausblick (Herr Homeier, Stadt Neustadt a. Rbge.)

- Herr Homeier bedankt sich für das Interesse und den intensiven Austausch. Die zahlreichen Ideen und Anregungen werden in den nächsten Schritten sondiert und geprüft, wie sie in das Konzept für eine nachhaltige Mobilität in Neustadt am Rübenberge einfließen können.
- Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind bereits jetzt herzlich zur öffentlichen Vorstellung des Konzeptentwurfes eingeladen, die voraussichtlich im Herbst 2014 stattfinden wird.

(Lahner/Müller/Thieleking, 06/2014)