

APPENDIX ZUM MASTERPLAN MOBILITÄT DER STADT SALZGITTER

Der Rat der Stadt Salzgitter hat am 15.06.2016 in seiner 52. Sitzung den Masterplan Mobilität beschlossen (Vorlage 4218/16). Die Verwaltung wird beauftragt, unverzüglich mit den folgenden Maßnahmen zu beginnen:

- Beauftragung einer Machbarkeit für eine Ortsumgehung für SZ-Salder unter Berücksichtigung des Trassenvorschlages von ProSal
- Reaktivierung der SPNV-Verbindung nach SZ-Fredenberg auf Grundlage der Ergebnisse der Potentialermittlung
- Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch Bereitstellung von 250.000 € pro Jahr

Zum Thema Fahrradverkehr (Kapitel 5.5.1) soll folgender Text aufgenommen werden:

„Fahrradfreundlichkeit ist ein guter Gradmesser für die Lebensqualität in einer Stadt. Deshalb sollen sich die Bürgerinnen und Bürger auf Salzgitters Radwegen wohlfühlen. Kontinuierliche Radverkehrsförderung spiegelt sich in einem guten Verkehrsklima wieder. Schon mit kleineren Maßnahmen lässt sich die Situation deutlich verbessern. Wir wollen, dass mehr Menschen aufs Rad steigen und damit etwas für ihre Gesundheit und die Stadt tun. In diesem Sinn muss dem Radwegenetz eine größere Bedeutung zukommen, das durch klare Beschlüsse zum Ausdruck gebracht wird.“

Darüber hinaus sollen weitere Inhalte berücksichtigt werden. Die nachfolgenden Ergänzungen aus der Beratung des Masterplans Mobilität sind nach Themenschwerpunkten zusammengefasst und mit einer Stellungnahme der Verwaltung versehen und werden als Appendix dem Masterplan Mobilität hinzugefügt.

ORTSUMGEHUNG SALDER:

„Für mögliche Varianten einer Ortsumgehung Salder ist eine Machbarkeitsstudie mit Vorplanung zu erstellen, die Trassenverlauf- und Straßenplanung, verkehrliche Entlastungs- und Verlagerungsfolgen, städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten, Baukosten, Immissions-, Naturschutz- und Hochwasserbelange ermittelt sowie das Nutzen– Kosten – Verhältnis der Maßnahme darstellt.“

„Die Verwaltung wird gebeten, eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer verkehrsentlastenden Ortsumgehung für Salzgitter-Salder zu beauftragen und die notwendigen Voraussetzungen hierfür zu schaffen.“

„Im Rahmen der Studie sind alle bisher erörterten grundsätzlich für umsetzbar angesehenen Trassenführungen ebenso vorzusehen, wie die von der in Salder aktiven Bürgerinitiative vorgelegten Variante einer Querspange zwischen der L 472 und der Nord-Süd-Straße vor Salzgitter-Gebhardshagen. Insbesondere sind hierbei die Verlagerung von Verkehrsströmen, Aspekte der Stadtentwicklung, die Abwägung von Schutzgütern und die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.“

„Sofern die hierfür benötigten Mittel nicht über den Haushalt 2016 abzubilden sind, sind diese für den Haushalt 2017 zu berücksichtigen.“

Die Ortsumgehung Salder wird bereits nachfolgend weiter untersucht. Der Masterplan Mobilität stellt nur einen ersten Schritt dar, indem ein verkehrlicher Nutzen nachgewiesen worden ist. Eine Vorplanung/Machbarkeit soll Auskunft darüber geben, ob eine Ortsumgehung für SZ-Salder wirtschaftlich darstellbar ist. Dabei wird auch der Vorschlag der BI ProSal berücksichtigt und geprüft. Die Bevölkerung von Salder wird aktiv in den Prozess einbezogen. (vgl. S. 66 – 67, Planfälle 4.1, 4.2, 5, 6, 7.1 und 7.2; Kapitel 7 S.98)

REAKTIVIERUNG VON SCHIENENSTRECKEN NACH FREDENBERG UND DER VPS:

„Die Reaktivierung der Schienenverbindung von der Station SZ-Lebenstedt bis Fredenberg ist auf der Grundlage der Ergebnisse der Potenzialermittlung in den Masterplan Mobilität mit einzubeziehen.“

„Reaktivierung der Bahnstrecke Lebenstedt/Fredenberg bis Bosch“

„Die Reaktivierung der VPS-Strecke Salzgitter-Bad – Calbecht - Gebhardshagen nach Lebenstedt, Lengede und Peine soll geprüft werden.“

Die vom Aufgabenträger ZGB beauftragte Potentialanalyse wird über das weitere Vorgehen zur Reaktivierung der Bahnstrecke nach SZ-Fredenberg entscheiden. Die Stadt Salzgitter ist in erster Linie an einer schnelleren Verbindung und einem dichteren Takt von SZ-Bad und SZ-Lebenstedt nach Braunschweig interessiert. Sollten die Ergebnisse der Potentialanalyse für eine Verlängerung der Strecke nach SZ-Fredenberg positiv ausfallen, wird das Projekt weiter vorangetrieben. Die VPS-Strecke von SZ-Bad über SZ-Calbecht, SZ-Gebhardshagen und SZ-Lebenstedt nach Peine ist bereits in der ersten Bewertungsstufe des Landes nicht mehr berücksichtigt worden. Die Stadt Salzgitter ist nicht Träger des Schienenpersonennahverkehrs und hat daher nur begrenzten Einfluss. (vgl. Kapitel 5.4.2, S. 74 und Kapitel 7 S. 94)

ÖPNV (KAPITEL 5.4):

„In einer Arbeitsgruppe mit der KVG ist sofort zu prüfen, welche differenzierten Bedienungsformen zur Ergänzung des ÖPNV- Angebotes eingeführt und wie die Bedienungszeiträume des ÖPNV- Angebotes verbessert und miteinander verknüpft werden können.“

„Dort, wo Anrufsammeltaxen zur Verfügung stehen, soll dies durch große Schilder kenntlich gemacht werden – ist bisher nicht zu erkennen.“

Der Masterplan Mobilität spricht sich für eine Ausweitung differenzierter Bedienungsformen in den Schwachverkehrszeiten aus, wo dieses wirtschaftlich und betrieblich möglich ist. Dies ist als Ergänzung des bisherigen Linienangebots zu sehen. Im Detail sind weitere Untersuchungen in Abstimmung mit der KVG notwendig. Der Wunsch, dass AST-Haltestellen deutlicher kenntlich gemacht werden sollen, wird an die KVG in diesem Zusammenhang weitergeleitet.
(vgl. Kapitel 7 S. 98)

„Taktierung der KVG-Linien 616 und 619 soll auf 30 Minuten geändert werden“

Im Masterplan Mobilität wird für das zukünftige Liniennetz ein 30'-Takt auf den KVG-Linien 616 und 619 vorgeschlagen.

(vgl. Kapitel 5.4.3, Tabelle 19, S. 78 – 79)

„Behindertengerechte Umbauten für den ÖPNV-Bereich in Salzgitter sind als Verpflichtung in den Masterplan aufzunehmen“

Ein Hinweis auf das Bushaltestellenprogramm der Stadt Salzgitter erfolgt auf S. 94. Im Zuge der Straßenerneuerung schreitet der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen voran, wobei die finanzielle Haushaltssituation der Stadt Salzgitter zu berücksichtigen ist. Eine Verpflichtung zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr ergibt sich durch das novellierte Personenbeförderungsgesetz (vgl. § 8 Abs. 3, S. 3 PBefG). Das Bushaltestellenprogramm der Stadt Salzgitter sieht daher die Umgestaltung von 8 Bushaltestellen pro Jahr bis zum Jahr 2022 vor. Dieses erfolgt in der Kombination aus Eigen- und Fördermitteln des Landes. In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen werden bis 2022 alle relevanten Bushaltestellen umgerüstet sein.

„An die E-Bus-Route Braunschweig – Wolfsburg muss der Verkehr aus Lebenstedt angebunden werden, so dass es eine Route Lebenstedt – Braunschweig – Wolfsburg gibt.“

Der Status einer E-Bus-Route zwischen Wolfsburg, Braunschweig und Salzgitter liegt bisher in einer Projektidee. Der Masterplan Mobilität nennt daher auf S. 98 als Ziel die „Prüfung zur Einführung und Förderfähigkeit einer innovativen E-Bus Expressroute zwischen Wolfsburg – Braunschweig – Salzgitter“.
(vgl. Kapitel 7, S. 98)

RADVERKEHR: (Kapitel 5.5.1):

„Zum Thema Radfahren ist folgender Text aufzunehmen:

Fahrradfreundlichkeit ist ein guter Gradmesser für die Lebensqualität in einer Stadt. Deshalb sollen sich die Bürgerinnen und Bürger auf Salzgitters Radwegen wohlfühlen. Kontinuierliche Radverkehrsförderung spiegelt sich in einem guten Verkehrsklima wieder. Schon mit kleineren Maßnahmen lässt sich die Situation deutlich verbessern. Wir wollen, dass mehr Menschen aufs Rad steigen und damit etwas für ihre Gesundheit und die Stadt tun. In diesem Sinn muss dem Radwegenetz eine größere Bedeutung zukommen, das durch klare Beschlüsse zum Ausdruck gebracht wird.“

„Für die Instandsetzung und Verbesserung des vorhandenen Radwegenetzes sind ab 2017 jährlich 250.000 € in den Haushaltsplänen bereitzustellen.“

Das Radverkehrskonzept der Stadt Salzgitter ist bereits 2014 politisch beschlossen worden. Darin wird eine jährliche Investition in das System Radverkehr in der Höhe von 250.000 € vorgeschlagen. Vorbehaltlich der haushaltlichen Lage sollen die empfohlenen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes umgesetzt werden. Dazu zählen auch kleinere Maßnahmen der Radverkehrsförderung.
(vgl. Radverkehrskonzept)

FUßVERKEHR (KAPITEL 5.5.2):

„Eine Nord-Süd-Verbindung in Salzgitter-Bad vom E-Center in die Altstadt soll in Form einer Fußgängerbrücke aufgenommen werden.“

Für SZ-Bad nennt der Masterplan Mobilität insgesamt vier nicht höhengleiche Querungsmöglichkeiten der Eisenbahntrasse (S. 22), die teilweise nicht barrierefrei ausgebaut sind. Gleichzeitig wird im „Städtebaulichen Rahmenplan Altstadt Salzgitter-Bad“ von 2010 trotz der beiden Querungsmöglichkeiten Bahnhofstunnel und Breslauer Straße ausgeführt, dass diese die Trennwirkung durch die Bahnlinie nicht nachhaltig vermindern.

STRASSENNETZ (KAPITEL 5.5.3):

„Die Ortsumgehung Lobmachersen ist unerwünscht und soll nicht umgesetzt werden“

Der Vorschlag einer Ortsumgehung für SZ-Lobmachersen ist nachrichtlich aus dem RROP 2008 und dem Flächennutzungsplan entnommen worden. Ebenfalls ist die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Eine notwendige vertiefende Untersuchung ist in den nächsten Jahren bisher nicht vorgesehen und damit eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahme unwahrscheinlich.

GESTALTUNG VON VERKEHRSANLAGEN (KAPITEL 6):

„Zukünftig sollen Kreisverkehrsplätzen (KVP) der Vorrang vor Lichtzeichenanlagen eingeräumt werden. An zentralen Verkehrsknotenpunkten soll geprüft werden, ob Lichtzeichenanlagen gegen Kreisverkehrsplätze sukzessive ausgetauscht werden können.“

„Der Rückbau „freier Rechtsabbieger“ ist nur im Fall erhöhter Unfallzahlen vorzunehmen. Auch hier ist der Bau von KVP´s vorzuziehen.“

Zu den möglichen Umgestaltungsmaßnahmen von 3- oder 4-armigen signalgeregelten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen werden im Masterplan Mobilität Aussagen hinsichtlich einer grundsätzlichen Eignung getroffen. Eine detaillierte Untersuchung ist für jeden Fall noch erforderlich. Freie Rechtsabbieger – insbesondere außerorts – stellen grundsätzlich eine Gefahrenquelle für Fahrradfahrer oder Fußgänger dar. Nach der novellierten StVO ist die Sicherheit höher zu bewerten als die Leichtigkeit des Verkehrs. Allerdings ist auch hier eine detaillierte Prüfung notwendig.

(vgl. S. 84 ff, Tabelle 20 u. 21; Kapitel 7, S.93)