

Drucksache Nr.: 218/2016

Dezernat I

Federführend: Stadtentwicklung und
Bauwesen

Anlagen:

Az.: 220 ba

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Innenstadtbeirat	07.07.2016	Ö	zur Vorberatung
Ausschuss für Bau und Planung	07.07.2016	Ö	zur Vorberatung
Stadtrat	14.07.2016	Ö	zur Beschlussfassung

Untersuchungsergebnisse "Verkehrsführung B 39 / Bahnhofsumfeld"

Antrag:

Aufbauend auf die verkehrlichen und städtebaulichen Empfehlungen der Büroarbeitsgemeinschaft R+T und AgenceTer beschließt der Stadtrat:

1. Im Zuge der weiteren Umbauplanungen für die B 39 (im Abschnitt zwischen Viadukt Landauer Straße im Osten und Einmündung Obere Hauptstraße im Westen) soll ein Konzept weiterverfolgt und in Zusammenarbeit mit dem LBM weiterentwickelt werden, welches folgende Bausteine beinhaltet:
 - Einführung eines streckenbezogenen Tempo 30 (im Wesentlichen aus Lärmschutzgründen),
 - Beibehaltung der vorhandenen Lichtsignalanlagen, aber Installation einer aktualisierten und leistungsfähigeren Signalsteuerung; Sicherstellen einer „grüne Welle“-Lösung auf der B 39,
 - Ergänzung von Radverkehrsanlagen auf der *gesamten* Streckenlänge,
 - Verbreiterung des Querschnitts im Bereich zwischen Gaststätte „Ambiente“ und Einmündung Schillerstraße,
 - Wegfall der Linksabbiegespur von Westen (B 39) kommend in die Exterstraße; zuvorige Ausleitung der Fahrzeuge über die Bahnhofstraße; Auffächerung der drei Fahr- bzw. Abbiegebeziehungen in der Bahnhofstraße vor der LSA an der B 39,
 - Umbau der zuvor genannten Linksabbiegespur zu einer breiten Mittelinsel zur ebenerdigen, barrierefreien Querung der Straße; Ergänzung einer Lichtsignalsteuerung als Fußgänger-Bedarfsampel, die dann „grün“ freigibt, wenn der Linksabbieger aus der Bahnhofstraße in die B 39 „grün“ erhält,
 - Rückbau der heutigen Unterführung an dieser Stelle,

- Prüfung, ob die Platzverhältnisse bei Einführung der o.g. Radverkehrsanlagen die Aufrechterhaltung des kleinen Linksabbiegestreifens (zwei Fahrzeuglängen) in die Gutenbergstraße zulassen oder nicht,
 - Unterbinden des Linksabbiegens von der B 39 in die Bahnhofstraße am Knoten mit der Schillerstraße,
 - Ergänzung eines schmalen Gehwegs auf der Seite des Saalbau-Geländes; Verbreiterung von sonstigen Gehwegen, wo möglich.
2. Beim Saalbau-Anbau soll geprüft werden, ob ein Teilabbruch von 2-3 Gebäudesegmenten an der Ostseite eine wirtschaftliche Weiternutzung des Gebäudes zulässt.
 3. Alle übrigen Vorschläge aus der Ideenmesse 2014 für diesen Bereich der B 39 werden zurückgestellt.

Begründung:

Der Stadtrat hat im November 2014 und März 2015 den Vorschlag der Verwaltung mitgetragen, die Um- und Ausbautorschläge zu B 39 und Bahnhofsvorplatz in räumliche Teilabschnitte zu zerlegen, die (je nach Planungsfortschritt, Handlungsdruck und Bereitstellung von Fördermitteln) parallel vorangetrieben werden können. Zu den Bereichen „Winzinger Spange“ und „Bahnhofsvorplatz“ gibt es mittlerweile einstimmig getragene Planungslösungen und entsprechende Ratsbeschlüsse.

Im vorliegenden Abschnitt der B 39 gab es die größte Fülle an Vorschlägen aus der Ideenmesse. Am 18.06.2015 hat der Bauausschuss die zu untersuchenden Planungsvarianten definiert und am 23.07.2015 hat der Rat den entsprechenden Prüfauftrag an die Büros R+T (Verkehrsplanung) und AgenceTer (Freiraumplanung) vergeben.

Zwei Bürgerveranstaltungen wurden am 06.10.2015 und am 20.04.2016 (unter Hinzuladung des Stadtrates) abgehalten. Als Zwischenschritt verabschiedete der Bauausschuss am 10.12.2015 einen Zielkatalog, der in der Folge der Variantenprüfung zu Grunde gelegt wurde. Im Bauausschuss vom 07.07.2016 haben bzw. hatten die Gremienmitglieder ein weiteres Mal die Gelegenheit, die Verkehrsfachleute anzuhören.

Die Verwaltung empfiehlt nunmehr in Würdigung dieser Ergebnisse, die B 39 im vorliegenden Streckenabschnitt grundsätzlich zu belassen und eine umfeld- und stadtbildverträglichere Einbettung des Verkehrs anzustreben. Alternative Überlegungen zur Verlegung des gesamten Verkehrs in die Bahnhofstraße oder zur „Umkreisung“ des Saalbaus werden als nicht zielführend fallen gelassen. Zum Thema der „umfeldverträglichen Einbettung“ zählen v.a. Aspekte wie Tempo 30, Einführung von Schutzräumen für Radfahrer, Verbreiterung von Gehwegen und Verzicht auf eine Dreistreifigkeit, wo möglich.

Die vor diesem Hintergrund grundsätzlich wünschenswerte Platzierung von Zebrastreifen ist aufgrund der herrschenden Verkehrsmengen rechtlich unzulässig. Bei den bürgerseits vorgeschlagenen Kreisverkehrsplätzen mangelt es mal am räumlichen Platzangebot (Einmündung Schillerstraße) und mal an der Leistungsfähigkeit in den Spitzenzeiten des Tages – unter Berücksichtigung der intensiven dortigen Fußgängerquerungen (Knoten Exterstraße / B 39 / Bahnhofstraße).

Einen großen städtebaulichen Qualitätsgewinn versprechen sich Verwaltung und Planungsbüros von der Realisierung der ebenerdigen und barrierefreien Mittelinsel-Querung der B 39 in Verlängerung der Achse von der Fußgängerzone Friedrichstraße zum Hauptbahnhof. Die dort befindliche Unterführung soll zurückgebaut werden. Der LBM sieht diese Querungslösung grundsätzlich eher kritisch und lehnt eine unsignalisierte Fußgängerquerung, auch bei Tempo 30, kategorisch ab. Er gibt zu bedenken, dass die bestehende Unterführung einen städtebaulichen Missstand darstellen mag, aber unter Sicherheitsaspekten sehr vorteilhaft ist. Unter der Voraussetzung der Signalisierung der Querung ist man allerdings durchaus gesprächsbereit. Die Signalisierung muss dabei zwingend in eine zu installierende „grüne Welle“ für die B 39 eingebunden werden, so dass kein zusätzliches Anhalten nötig wird.

Abweichende Lösungen zur Absenkung und Überdeckung der B 39 an dieser Schnittstelle sind zu verwerfen, da die Einbindung der langen Auf- und Abfahrtsrampen in das weitere Verkehrsnetz platzmäßig nicht gelingt. Ebenso ist die Anhebung des Saalbau-Vorplatzes mit „Brückenschlag“ über die B 39 nicht zielführend, weil dies auf dem Hetzelplatz eine sehr große Treppen- bzw. Rampenanlage nach sich zöge und wichtige Blickbeziehungen zum Hauptbahnhof verstellt wären.

Zum Thema „Tempo 30“ kann noch ergänzt werden, dass sich die Planer hiervon mehr Lärmschutz und eine höhere Verkehrssicherheit versprechen. Eine Durchsetzung dieser Maßnahme wird jedoch voraussichtlich nur über den Begründungszusammenhang „Schallschutz“ möglich sein.

Beim Saalbau sei ergänzt, dass im Planungsprozess von Bürgern zahlreich der Wunsch herangetragen wurde, den Anbau gänzlich abzureißen. Nach intensiven Gesprächen mit der TKS muss jedoch festgehalten werden, dass der Anbau zu mindestens 80% aus unverzichtbar betriebnotwendigen Küchen,- Lager-, Tagungs- und Technikflächen besteht. Für diese Räumlichkeiten gibt es im Saalbau selbst keinen Ersatz. Ein neuer Anbau an anderer Stelle ist nicht zielführend. Daher wird lediglich angeregt, sich nochmals mit einer Teilabbruch-Lösung an der Ostseite auseinanderzusetzen.

Die vorliegende Beschlussfassung dient der Zukunftsorientierung und Flächenvorsorge für einen späteren Ausbau der B 39 im genannten Bereich. Die Umsetzung des Konzeptes wird erst mit dem Vollausbau des betreffenden Streckenabschnittes in zwei (oder drei) Etappen möglich sein.

Neustadt an der Weinstraße, 04.07.2016

Oberbürgermeister