



öffentlich



nichtöffentl.

Datum

Drucksachen Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15.03.2011

36/2011

Beratungsfolge	Termin	Beratungsergebnis				Bemerkungen
		Ein	Für	Geg	Ent	
Hauptausschuss	22.08.2011		7	0	0	verwiesen
Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss	23.08.2011					vertagt
Ausschuss für Wirtschaft und Stadtentwicklung	01.09.2011	J				beraten und bestätigt
Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss	07.09.2011		4	0	0	beraten und vertagt
Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss	20.09.2011		MH			bestätigt
Stadtrat	06.10.2011		MH			beschlossen

Betreff:

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Otto-Dix-Stadt Gera

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt:

die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Gera mit Zielhorizont 2020 einschließlich der Anlagen als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung.

Gera, den 07.10.2011

Dieter Hausold
Vorsitzender des Stadtrates

Sachdarstellung:**1. Problem und Regelungsbedürfnis:**

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) soll als fachliche Grundlage den Handlungsbedarf städtischer Verkehrspolitik aufzeigen und ein Handlungskonzept vorlegen, welches Maßnahmen zur Gestaltung der Verkehrsbläufe unter Beachtung politisch abgesicherter Ziele vorschlägt. Inhaltlich legt der VEP Ziele und Strategien für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fest und dient als Orientierungspunkt für Politiker, Planer und den Bürgern der Otto-Dix-Stadt Gera.

Der im Dezember 1993 von der damaligen Stadtverordnetenversammlung beschlossene Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gera (Beschluss-Nr. 288/93 vom 02.12.1993) stellt ein Gesamtverkehrskonzept dar, das auf die Integration von Verkehr, Städtebau und Umwelt ausgerichtet ist. Ziel des ab dem Jahr 1991 erarbeiteten VEP war die vermehrte Berücksichtigung der Umweltbelange, die stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrsgeschehens sowie die ganzheitliche Betrachtung aller Verkehrsarten.

Der zwischenzeitlich verstrichene Zeitraum sowie die daraus resultierenden veränderten Ausgangsbedingungen (rückläufige Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen, Eingemeindungen), die Vielzahl der in diesem Zeitraum bereits realisierten Verkehrsbaumaßnahmen sowie die modifizierten Zielstellungen zur Entwicklung der Stadt Gera (Leitlinien der Stadtentwicklung, Entwicklungskonzeption Wohnen) erforderten die vollständige Überarbeitung des VEP, die in Teilen einer Neubearbeitung gleicht.

Im Gegensatz zum VEP 93, der durch ein Ingenieurbüro in Begleitung durch die Verwaltung erstellt wurde, erfolgte die Überarbeitung des VEP durch die Verwaltung (Ausnahme Prognosebelegungsplan Straßenverkehr). Aufgrund differenzierter Handlungserfordernisse und Vorbereitungsstände für die einzelnen Verkehrsarten wurde in Abstimmung mit dem zuständigen Fachausschuss des Stadtrates, dem Umwelt- und Verkehrsausschuss zunächst vereinbart, die einzelnen Teile der Überarbeitung des VEP nacheinander zu erstellen und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen. So wurden zunächst der VEP Radverkehr Beschluss-Nr. 246/2005 am 16.03.2006 und der VEP Fußgängerverkehr Drucksachen-Nr.186/2007 am 27.01.2009 separat durch den Stadtrat beschlossen.

Zum im Jahr 2008 ebenfalls fertiggestellten Teilbereich VEP Ruhender Verkehr erfolgte keine separate Beschlussfassung. Die Vorlage Drucksache Nr. 32/2008 wurde zunächst am 18.11.2008 durch den Umwelt- und Verkehrsausschuss beraten und vertagt. Ein Wiederaufruf erfolgte in der damaligen Legislaturperiode nicht. Der Bau und Stadtentwicklungsausschuss bestätigte die Vorlage am 25.11.2008 mehrheitlich. Festlegung durch den BUVA den VEP Ruhender Verkehr sowie alle weiteren sektoralen Teile des VEP gesamtheitlich zu beschließen.

Im Jahr 2010 wurde ein weiterer Baustein des Verkehrsentwicklungsplanes VEP- Konzept Schwerverkehr mit enthaltener Analyse zum Schwerverkehr sowie das Zielkonzept mit der Ausweisung eines Vorrangnetzes zum Schwerverkehr fertiggestellt.

Mit der durch den Umwelt- und Verkehrsausschuss ausgegebenen Maßgabe, keine separaten Teilbereiche des VEP mehr, sondern das Gesamtwerk des Verkehrsentwicklungsplanes zu beschließen, erfolgte im Jahr 2010/11 die Bearbeitung des VEP-Kfz und die Bearbeitung zum Verkehrsentwicklungsplan öffentlicher Personenverkehr (VEP-ÖPV) und schließlich der zusammenfassende Gesamtteil des Verkehrsentwicklungsplanes.

2. Lösung:

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan steht sowohl inhaltlich als auch vom Zeithorizont 2020 im Konsens zum genehmigten Flächennutzungsplan Gera 2020. Mit dem zu beschließenden Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gera wurden die Teilbereiche des künftigen VEP erarbeitet. Der Anspruch des Verkehrsentwicklungsplans ist die Ausrichtung am Grundsatz der Nachhaltigkeit und Effizienz von Raum und Transport. In diesem Kontext sind Lebensqualität und Wirtschaftskraft in der Otto-Dix-Stadt Gera zu stärken. Dabei sind die Funktion und der Standort als Oberzentrum in der Metropolregion Mitteldeutschland zu sichern und zu verbessern. Daraus ergeben sich folgende Leitlinien für den Verkehr der Stadt Gera. Diese wurden 20 Verbänden, Initiativen und Institutionen, die im Bereich des Verkehrs wichtige Interessen vertreten, zur Kritik vorgelegt und an Hand deren Stellungnahmen überarbeitet.

Leitlinien Verkehr 2020

„Mobilität effizient und sicher gestalten“

Verkehrsplanung und Stadtplanung integrieren

Höchste Erreichbarkeiten bieten Standorte, die größte Wahlmöglichkeiten an Zielen und Verkehrsangeboten eröffnen. Für einen geringen Verkehrsaufwand vorteilhaft erweisen sich kompakte Baustrukturen mit einer gemischten Anordnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeit. Die Flächeninanspruchnahme für Verkehr ist zu Gunsten von Bauflächen, Grünflächen und Flächen für Aufenthalt zu optimieren. Neu- und Nachpflanzungen von Straßenbäumen verschönern Straßenräume und verbessern das Stadtklima. Eine qualitativ hochwertige Gestaltung der öffentlichen Straßen- und Platzräume steigert die Attraktivität von Innenstadt und Stadtteilzentren. Davon werden Image und Bürgersinn geprägt. Stadtteilzentren mit Nahversorgung sind wichtige Orte der Kommunikation in den Quartieren.

Fußgänger, Fahrrad, Stadtbahn und Bus fördern

Sichere, attraktive und gut vernetzte Fuß- und Radwege sowie ÖPNV-Systeme bilden wichtige Grundlagen, um ein positives Image und das Bewusstsein für die Vorteile umweltfreundlicher Fortbewegung zu etablieren. Zügig und komfortabel erschließt die Stadtbahn die kompakten Stadtquartiere entlang der ausgewiesenen Achsen der Stadtentwicklung. Sie soll unter der Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit weiterentwickelt und ausgebaut werden. Busverkehr und flexible Bedienkonzepte ergänzen das Netz und bewirken eine insgesamt effiziente Auslastung des öffentlichen Verkehrssystems. Bessere Bedingungen für den öffentlichen Verkehr, den Rad- und Fußgängerverkehr tragen zum Klimaschutz bei. Zudem erhöhen Umsteiger vom Kfz-Verkehr auf diese Verkehrsarten die Durchlässigkeit für den notwendigen Kfz-Verkehr einschließlich des Wirtschaftsverkehrs.

Mobilitätschancen für alle gewährleisten

Das Verkehrssystem muss in seiner Gesamtheit auch künftig allen Bevölkerungsgruppen in der Stadt angemessene und sichere Möglichkeiten für die individuelle Mobilität bieten. Dabei sind die Anforderungen von Kindern, Senioren und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an eine barrierefreie Gestaltung des Verkehrssystems zu berücksichtigen. Die hohe Relevanz dieser Aspekte ergibt sich vor dem Hintergrund der bereits nachgewiesenen und voraussehbaren demografischen Entwicklung. Diese ist geprägt durch eine Zunahme des Durchschnittsalters, starken Rückgang bei Kindern, Jugendlichen und der Bevölkerung im Erwerbsalter und die Rückbesinnung auf die Qualitäten innenstadtnaher Lagen.

Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs verbessern

Der Kfz-Verkehr ist insgesamt sicherer, leiser und umweltfreundlicher abzuwickeln. Dafür sind die Chancen zu nutzen, die sich mit der aktiven Gestaltung des Verkehrssystems und des Stadtumbaus bieten. Der vorrangige Schutz der Funktionen Wohnen und Aufenthalt im öffentlichen Straßenraum ist mit dem Ziel eines leistungsfähigen und flüssigen Kfz-Verkehrs in Einklang zu bringen. Konzepte zur umweltfreundlichen Verstetigung des Verkehrsflusses wie die „Grüne Welle“ sind auf die Bevorrechtigungen zeitsensibler Stadtbahn- und Busverkehre abzustimmen ohne den Fußgänger- und Radverkehr zu benachteiligen.

Ruhenden Verkehr umfeldverträglich organisieren

Priorität besitzt die kurzweilige Erreichbarkeit von Zielen zum Zweck der Andienung für Laden und Liefern. Das Abstellen von Fahrzeugen in den Straßenräumen ist mit dessen Nutzung als Fläche für Radverkehr, Fußgänger und den wohnortnahen Aufenthalt im Freien in Einklang zu bringen. Die Attraktivität von Stellplatzkonzepten ist durch qualitativ hochwertige und behindertengerechte Gestaltung, ökonomische Anreize, Einbindung in Fußwegnetze und Informationssysteme zu verbessern.

Wirtschaftsverkehr direkt und flüssig führen

Das leistungsfähige Netz der Hauptverkehrsstraßen dient der direkten und flüssigen Erschließung der dezentralen Unternehmensstandorte im Stadtgebiet. Die Wegweisung ist darauf abzustimmen. Für weitere Ansiedlungen ist eine optimierte Anbindung der industriellen und gewerblichen Entwicklungsflächen anzustreben.

Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig erhalten und entwickeln

Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Ressourcen erwächst die Notwendigkeit, die Effizienz des Mitteleinsatzes für die gesamte Verkehrsinfrastruktur zu optimieren. In diese Betrachtungen sind die Kosten von Investition und Unterhaltung einzubeziehen. Ausbaustandards sind an die Nutzungsansprüche anzupassen. Der Umfang der Straßenfläche ist entsprechend des Bedarfes zu reduzieren. Maßnahmen zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit kommt eine zunehmende Bedeutung zu. Für eine Verbesserung der Kostenbilanz der Verkehrsangebote sind zukunftsfähige Systeme effizienter Bewirtschaftung zu entwickeln die sowohl die Kosten für den städtischen Haushalt als auch die Kosten der Benutzer betrachten. Langfristig von Vorteil ist die Stärkung von umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Verkehrsarten. Die Stadt Gera unterstützt technische und organisatorische Innovationen, wie zum Beispiel zur Förderung emissionsarmer Antriebe.

Lokal und überregional vernetzen

Anbindung und Einbeziehung in großräumige Verkehrsnetze auf der Straße und auf der Schiene ist auf allen politischen und administrativen Ebenen einzufordern. Das städtische Verkehrssystem ist damit zu vernetzen. Die Integration der Verkehrssysteme erfolgt durch die optimierte Gestaltung von Schnittstellen. Zwischen dem öffentlichen Verkehr der Stadt Gera und dem Eisenbahnverkehr sind die Bahnhöfe hinsichtlich Infrastruktur und Vertaktung abzustimmende Schnittstellen. Für den Kfz-Verkehr sind Pendlerparkplätze an Bahnhöfen, ausgewählten Stadtbahnhaltestellen und Autobahnabfahrten relevant. Kleinräumig ist die Verbesserung der Zugänglichkeit von Haltestellen für Fußgänger und Radfahrer sowie die Aufenthaltsqualität von Bedeutung.

Verkehrssicherheit besitzt stets höchste Priorität

Alle verkehrlichen Maßnahmen sind auf ihren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zum Beispiel im Zusammenhang mit der Sicherheit auf Schulwegen zu überprüfen. Die Einhaltung der Grundregel „Ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht als Teilnehmer am Straßenverkehr“ ist durch die Gestaltung einfach verständlicher Verkehrslösungen zu unterstützen. Ein niedriges Geschwindigkeitsniveau besitzt Potential die gegenseitige Aufmerksamkeit zu verbessern. Im Umfang auf das notwendige Maß beschränkte Verkehrsregelungen erleichtern und erhöhen die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer. Im Gegenzug kommt der Überwachung der Verkehrsregeln und Ahndung von Verstößen ein wichtiger Beitrag zu.

3. Alternativen:

Die Ausweisung inhaltlicher Alternativen zu dem vorgelegten Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gera kann unter Berücksichtigung der langjährig durchgeführten Bearbeitung (Analysen und den daraus abgeleiteten Maßnahmekonzepten) nicht empfohlen werden. Ein Verzicht auf den VEP würde die Handlungsunfähigkeit in fachlicher Hinsicht nach sich ziehen.

Vielmehr wird in einer konsequenten Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes und deren rechtzeitiger Fortschreibung eine Verbesserung der Gesamtsituation im Verkehrsgeschehen gesehen.

4. Finanzielle Auswirkungen:

Da die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Gera mit Ausnahme der Prognoseberechnung des Straßennetzes (Ahner&Münch) durch die Stadtverwaltung erfolgte, traten dafür lediglich Personalkosten und Vervielfältigungskosten auf.

Etwaige Kosten bei der Umsetzung von Maßnahmen aus dem VEP sind über Fördermöglichkeiten zu prüfen. Darüber hinaus ist rechtzeitig vor der Realisierung von Maßnahmen der zuständige Fachausschuss (BUVA) einzubeziehen.

5. Zuständiges Beschlussgremium

Gemäß der Geschäftsordnung des Stadtrates der Stadt Gera und seiner Ausschüsse Abschnitt 1 § 2 Absatz 2 kann die Beschlussfassung zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gera (VEP) nicht auf einen beschließenden Ausschuss übertragen werden, so dass der Stadtrat für die Beschlussfassung zuständig ist.

Anlage

VEP der Stadt Gera mit folgenden Anlagen:

1. VEP Radverkehr, Beschluss-Nr. 246/2005, durch den Stadtrat beschlossen am 16.03.2006
2. VEP Fußgängerverkehr, Drucksachen-Nr 186/2007, durch den Stadtrat beschlossen am 27.01.2009
3. VEP Ruhender Verkehr, Drucksachen-Nr.32/2008, wurde am 18.11.2008 im Umwelt und Verkehrsausschuss beraten und vertagt. Wiederaufruf erfolgte in der damaligen Legislaturperiode nicht. Der Bau und Stadtentwicklungsausschuss bestätigte die Vorlage am 28.11.2008 mehrheitlich. Festlegung durch den BUVA den VEP Ruhender Verkehr sowie alle weiteren sektoralen Teile des VEP gesamtheitlich zu beschließen
Anmerkung: Der Plan Anlage 14 „Einzugsbereiche Parkhäuser und Vorschlag zur Anpassung und Modifizierung von Gebührenzonen im Umfeld der Parkhäuser“ wurde im April 2011 angepasst und geändert. (liegt der Vorlage bei)
4. VEP Schwerlastverkehr (liegt der Vorlage bei)
5. VEP Kfz-Verkehr (liegt der Vorlage bei)
6. VEP Öffentlicher Personenverkehr (liegt der Vorlage bei)