



BESCHLUSSVORLAGE

Antragsteller/in

Drucksachen-Nr.: - AZ:

SPD, FW, Bündnis 90/Die Grünen	1541/19 - I/513
--------------------------------	-----------------

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Abstimmungsergebnis
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss		
Bauausschuss		
Finanz- und Wirtschaftsausschuss		
Stadtverordnetenversammlung		

Betreff:

**Wegfall der Hochstraße B 49
Sicherstellung der verkehrlichen Erreichbarkeit der Stadt**

Anlage/n:

ohne Anlagen

Text:

Der Magistrat wird aufgefordert,

A) Maßnahmen im ÖPNV:

A1) im Rahmen der Nahverkehrsplanung mit Blick auf die bevorstehende Neuausrichtung der Fahrzeugflotte der Wetzlarer Verkehrsbetriebe grundsätzlich festzulegen, dass Zug um Zuge klimatisierte Fahrzeuge eingesetzt werden, da der zweifelsohne höhere Energieeinsatz für diese Technik zu einem Komfortgewinn beiträgt, der Voraussetzung dafür sein dürfte, dass zunehmend Menschen vom PKW auf die Nutzung des ÖPNV umzusteigen.

A2) in Abstimmung mit den Gesellschaftsgremien der Wetzlarer Verkehrsbetriebe und der enwag (und hier möglichst unter Berücksichtigung der vielfältigen Expertise des enwag Mitgesellschafters Thüga) eine Konzeptstudie zu erarbeiten, die in Anerkennung des Gebotes der Daseinsvorsorge und unter Berücksichtigung der kommunalrechtlichen Grundsätze zur wirtschaftlichen Betätigung der Stadt insbesondere folgende Aspekte zum Inhalt hat:

- Weiterentwicklung der Wetzlarer Verkehrsbetriebe zu einem umfassenden Verkehrsdienstleister, der neben seinem klassischen Busbedienungsangebot sogenannte „Demand-Lösungen“ anbietet,
- weiterer Ausbau der Verzahnung der einzelnen Mobilitätsarten (Fahrradmitnahme im Stadtbus), Fahrradverleihstationen an zentralen Bushaltepunkten (sowohl hinsichtlich Fahrgastaufkommen als auch der topographischen Gegebenheiten (Tal-/„Berg“-Stationen)
- Aufbau/Betrieb/Steuerung eines auf die E-Mobilität gestützten, mittels App zu buchenden/administrierenden car-sharing-Angebotes, für das seitens der enwag die Ladenetzinfrastruktur bereitzustellen/zu betreiben ist,

A3) zu prüfen, ob die Übernahme der Regelungen des „Landesbediensteten-Tickets“ sowohl für die Bediensteten der Stadtverwaltung und ihrer Beteiligungen als auch für die in der Stadt ansässigen Unternehmungen realisierbar ist und die damit verbundenen Effekte darzustellen.

B) Weiterführende Maßnahmen:

B1) zu prüfen, ob an den Haupteinfahrtsstraßen zur Stadt, gegebenenfalls auch im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen, attraktive Pendlerparkplätze eingerichtet werden können, an denen ein Umstieg auf den ÖPNV und damit eine schnelle Erreichbarkeit der Ziele in der Innenstadt mit regelhaft in der Linie oder aber als Shuttle-Bus verkehrenden Bussen möglich ist.

B2) zu prüfen, ob diesen (unter Ziffer 1 genannten) Verkehrsverbindungen Vorzugsstrecken (in der Regel Wegeverbindungen, die dem Individualverkehr nicht zugänglich sind) eingeräumt werden können und die mit Blick auf die Fahrtzeiten diesen Beförderungsmöglichkeiten klare Vorteile gegenüber dem Individualverkehr mittels PKW einräumen.

B3) unter Einbezug der IHK, des Stadtmarketings, der IG Altstadt und weiterer Institutionen zu prüfen, ob ein Programm „Shutteln und Shoppen“ aufgelegt werden kann, das die Attraktivität des Wetzlarer Einzelhandels während der Zeit der Baumaßnahmen und insbesondere an Wochenenden bestärkt und womöglich gar als „Alleistellungsmerkmal“ für nachhaltige Aktivitäten des Stadtmarketings genutzt werden kann.

B4) die unterschiedlichen Effekte der einzelnen Maßnahmen/Prozessschritte, so gerade auch die finanziellen Folgen zu untersuchen, zu dokumentieren und soweit erforderlich, im weiteren Prozess den sich verändernden Rahmenbedingungen anzupassen.

B5) Es ist zu prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen die Möglichkeit besteht, angesichts der besonders herausfordernden Situation für die Stadt Wetzlar Fördermittel für das Vorhaben bzw. einzelne Prozessschritte einzuwerben.

B6) Um dieses Projekt mit seinen vielfältigen Verästelungen und Beteiligungen angemessen steuern zu können, ist zu prüfen, ob es sinnvoll ist, eine auf das Vorhaben bezogene Magistratskommission einzurichten und sie im weiteren Verlauf des Gesamtvorhabens mit einer Projektorganisation innerhalb der Stadtverwaltung zu unterstützen.

Christa Lefèvre
Thorben Sämman

Begründung:

Die (uneingeschränkte) Nutzbarkeit der das Stadtgebiet durchziehenden Hochstraße der Bundesstraße 49 ist nach dem heutigen Stand der Kenntnis auf das Jahr 2027 begrenzt. Eine ähnlich Ausgangssituation stellt sich für die inzwischen in der Baulast der Stadt Wetzlar stehende Bahnüberführung im Verlauf der Hermannsteiner Straße dar. Die zeitliche Perspektive der Nutzbarkeit dieses Ingenieurbauwerkes ist unwesentlich länger. Planungen zum Ersatzneubau dieser städtischen Verkehrsanlage sind von Entscheidungen der Bundesrepublik Deutschland zum künftigen Trassenverlauf der Bundesstraße 49 abhängig.

Unabhängig davon, welche der derzeit in der Diskussion befindlichen Varianten zur Lösung der Herausforderungen im Bereich der B 49 am Ende zum Tragen kommen wird (wiewohl die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wetzlar sich im Wege einer zum jetzigen Zeitpunkt zu treffenden Vorfestlegung für die Variante Dalheim-Umfahrung mittels eines bergmännisch geführten Tunnels ausgesprochen hat), dürfte es sehr herausfordernd sein, zum Ablauf der derzeit errechneten Nutzungsdauer der Hochstraße bereits das Planungsrecht für einen Neubau geschaffen, geschweige denn, diesen realisiert zu haben. Folglich wird es zu spürbaren, über einen längeren Zeitraum andauernden Beeinträchtigungen in der Erreichbarkeit der Stadt als Arbeitsstätte, als Schul- und Studienstandort, als Einzelhandelsstandort und als Begegnungs- und Erlebnisraum kommen.

Angesichts der Tatsache, dass es für den lokalen Verkehr sehr herausfordernd werden wird, die Stadt insbesondere in Nord-Südrichtung, u.a. gerade auch mit einem PKW, zu durchqueren, muss (nicht nur mit Blick auf die anstehenden Baumaßnahmen) die Attraktivität des ÖPNV und sein Anteil am Transportaufkommen (Modal split) gesteigert werden.

Um diesen erwartbaren Auswirkungen zu begegnen, wird der Magistrat aufgefordert, frühzeitig tätig zu werden und sich gestützt auf externe fachkundige Expertisen, korrespondierend mit den einschlägigen städtischen Fachplanungen (Nahverkehrsplan, Integriertes Fußgänger- und Radverkehrskonzept etc.) mit den im Antragstext genannten Fragestellungen auseinanderzusetzen und die erforderlichen organisatorischen und finanziellen Vorkehrungen (letztere beginnend mit dem Doppelhaushalt 2020/2021) zu treffen.