

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2020/2025

1. REGIONALAUSSCHUSS BREMEN - LINKS DER WESER

Beiräte: Neustadt, Woltmershausen, Obervieland, Huchting, Seehausen, Strom
13. Februar 2013



GLIEDERUNG

Bisheriges Feedback aus Beiräten und Bürgerforen

Ausgangslage zur Mobilität in Bremen - Links der Weser

Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse

- Nahmobilität und Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Kfz-Verkehr (Straßennetz, Lkw-Verkehr, ruhender Verkehr)
- Straßenraumverträglichkeit



Bisheriges Feedback aus Beiräten und Bürgerforen

Bereich Bremen - Links der Weser



Bisherige Stellungnahmen der Ortsbeiräte

- **Obervieland**
 - Übersicht problematischer Sachverhalte nach Themen geordnet mit jeweils kurzer Erläuterung auf zwei Seiten.
- **Huchting**
 - Strukturierte Darstellung nach Themen und Straßenabschnitten gegliedert. Zum Teil durch Unterpunkte ausgeführt und detailliert durch Anlagen zu der Thematik ergänzt/beschrieben. Insgesamt acht Seiten.
- **Strom**
 - Äußerung wurde per E-Mail-Text übermittelt. In 2 der 3 angesprochenen Punkte werden Politik und Verwaltungshandeln gerügt (Verschleppung von Planung/Umsetzung B 212Neu und Informationspolitik bezgl. örtlicher Belange) und betreffen damit nicht den VEP

Die Stellungnahmen zeigen Mängel auf, sind aber teilweise schon stark maßnahmenorientiert. Die Gutachter werden aus den Maßnahmenvorschlägen die dahinter stehenden Defizite ableiten und dies in die Mängel- und Chancenanalyse einbeziehen.

Das 1. Bürgerforum Links der Weser

- 85 Teilnehmer
- **Vorträge**
 - Zweck und Ablauf des VEP
 - Erste Ergebnisse der Analysen für "LdW"
 - Online-Beteiligung Zwischenauswertung für "LdW"
- **Posterausstellung:** Themenaufbereitung für "LdW"
- **Diskussion** mit den Gutachtern an 4 Messeständen
- **Abfrage** von Wünschen/Anknüpfungspunkten/Defiziten
- Gute Stimmung und konstruktive Diskussion
- Es war nicht einfach, Zieldiskussion und Maßnahmen-diskussion zu vermeiden (Fokus auf Mängel u. Chancen!)
- **Handout** für alle: Ziele/Unterziele des VEP
- Erwartung einzelner enttäuscht (Diskussion strittiger Maßnahmen); ein Teilnehmer äußert Zweifel an Redlichkeit der planenden Behörden und an der Legitimität der Veranstaltung
- Teilnehmer waren insgesamt überwiegend zufrieden
- **Dokumentation** im Internet verfügbar: www.bau.bremen.de/vep



Vier "Messestände" zur vertieften Diskussion

- Fußverkehr/Straßenraumverträglichkeit
- Radverkehr
- Bus & Bahn
- Kfz-Verkehr/Lkw-Verkehr

Drei Leitfragen an jedem Messestand:

Wunschvorstellungen

Was sollte bis 2020/25 erreicht werden?

Positive Anknüpfungspunkte

Welche Aspekte lassen sich schon heute nutzen?

Defizite

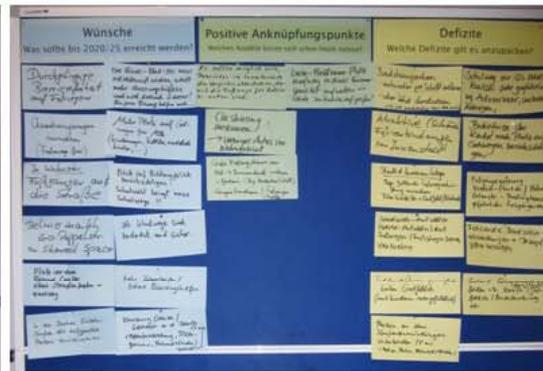
Welche Defizite gilt es anzupacken?



Das Feedback der Teilnehmer/innen Bremen - Links der Weser



Rad



Fuß



ÖV



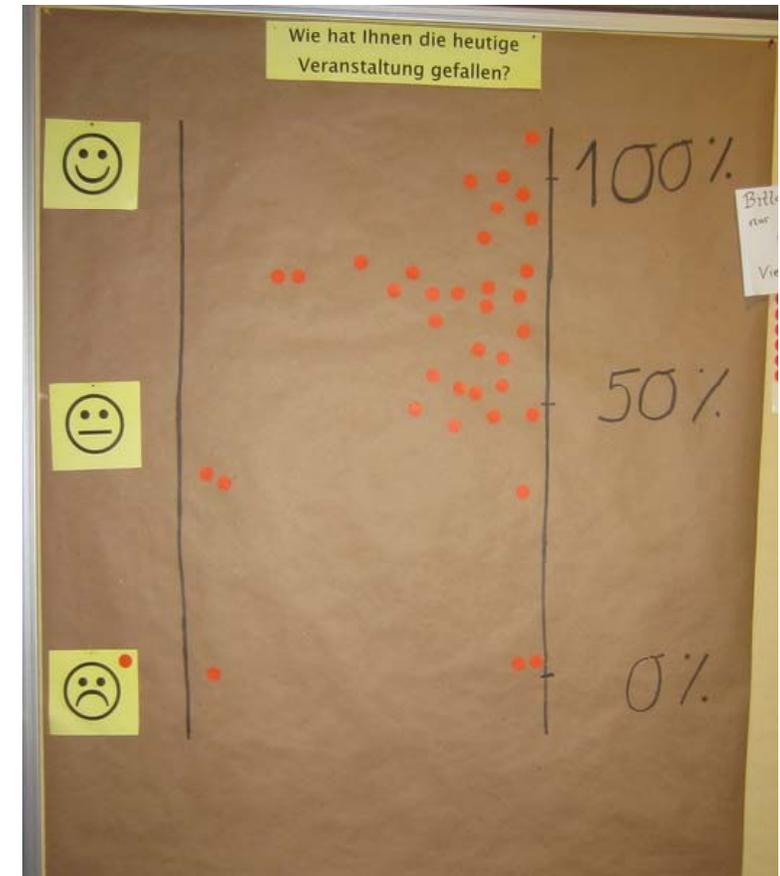
Kfz

- > 79 "Wünsche" (BLAU)
 - > 26 Anknüpfungspunkte (GRÜN)
 - > 54 Defizite (GELB)
-
- zus. 159 Karten

Zufriedenheits-Bewertung ("Smilies")

- beim Verlassen der Veranstaltung konnten die TeilnehmerInnen einen Punkt auf ein am Ausgang platziertes Aushangplakat kleben, mit dem sie ihre Zufriedenheit mit der Veranstaltung ausdrücken konnten.
- Es gab keine Vorgaben zur Definition dessen, worauf sich die Zufriedenheit bezog.
- Etliche Teilnehmer haben mit ihrer Bewertung auch die Intention und das Verfahren der Bürgerforen gemeint. Andere mehr die Veranstaltung als solche.
- Verschiedentlich wurde den Organisatoren zugetragen, dass die eher kritischen Bewertungen sich stärker auf das Beteiligungsverfahren als solches beziehen.

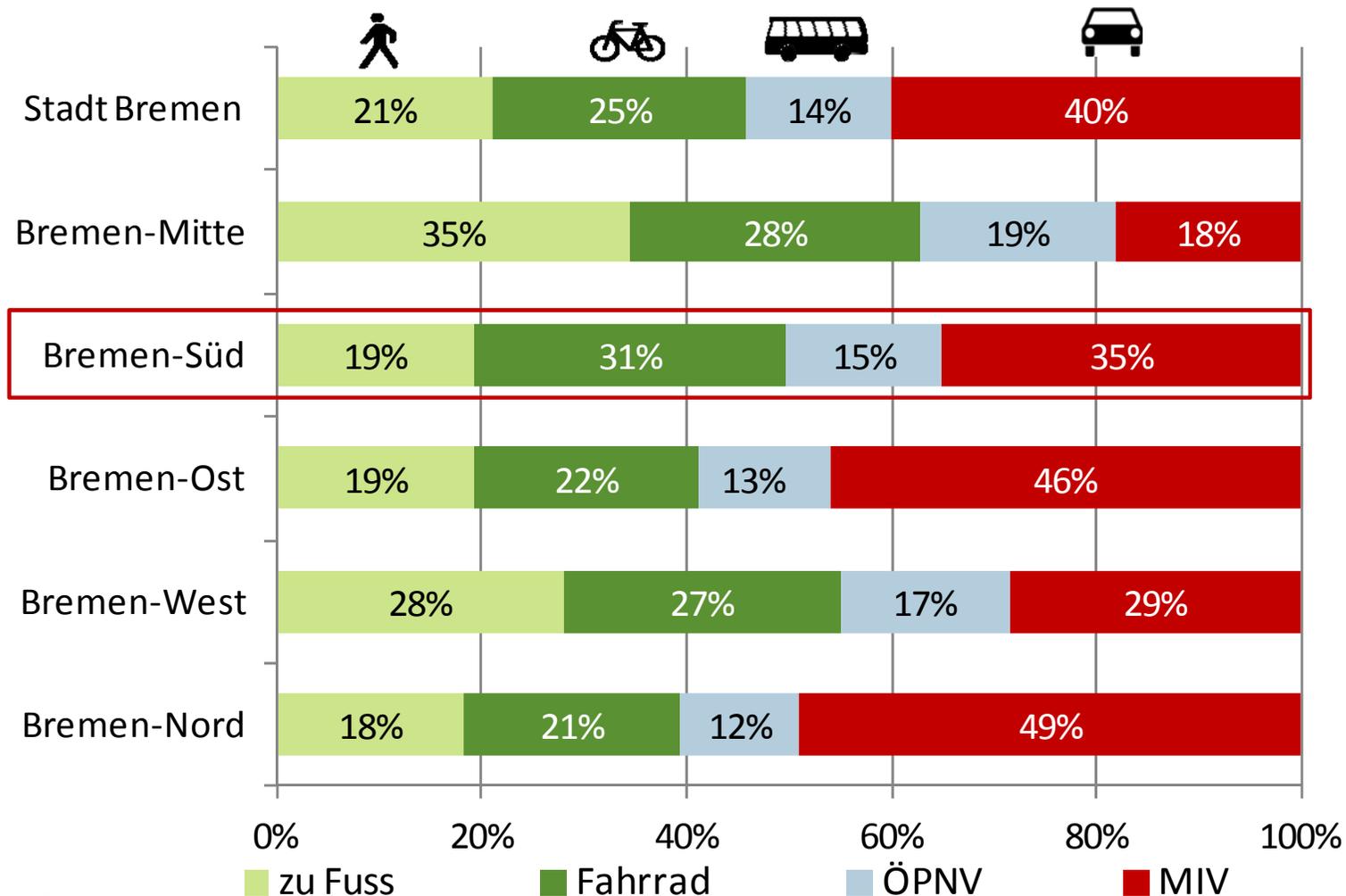
LdW



Ausgangslage zur Mobilität in Bremen - Links der Weser



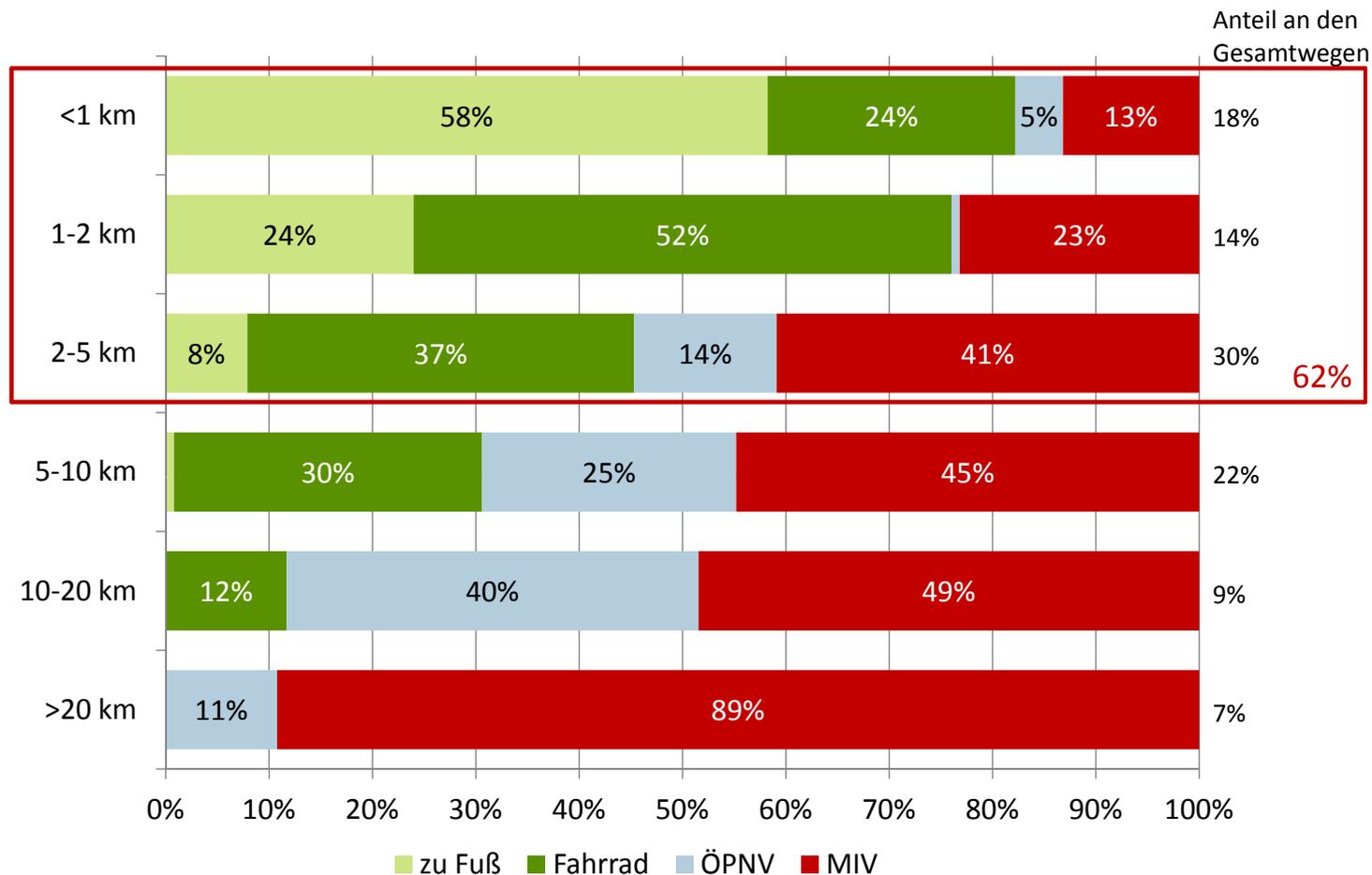
WIE SIND DIE BREMER/INNEN UNTERWEGS? VERKEHRSMITTELWAHL IN BREMEN (WERKTAGS)



Bremen-Süd:

- Die Hälfte der Wege werden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt!
- Höchster Fahrradanteil von allen Bremer Stadtbezirken
- Der Pkw-Anteil liegt etwas unter dem Bremer Durchschnitt von 40%
- Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel ist durchschnittlich

VERKEHRSMITTELWAHL NACH WEGELÄNGEN IN BREMEN-SÜD



- Der Anteil an kurzen Wegen ist sehr hoch: Mehr als drei von fünf Wegen sind kürzer als 5 km.
- Bei diesen Wegen ist der Fahrradanteil relativ hoch, ab 5 km Wegelänge sinkt dieser deutlich. Dafür steigt dann der ÖPNV-Anteil.
- Aber: Es werden auch viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt, z.B. über 40% der Wege 2-5 km.

FEEDBACK AUS BÜRGERFOREN

- Die Teilnehmer erkennen in den Darstellungen zum Verkehrsverhalten "ihren Stadtteil" (ihre Region) wieder und sehen z.B. im hohen Radverkehrsanteil eine positive Qualität, die erhalten und auch noch weiter akzentuiert werden soll
- Der hohe Radverkehrsanteil spiegelt sich in der Teilnehmerschaft durch hohe Erfahrungskompetenz und verbreitete eigene Betroffenheit als Fahrradnutzer im Verkehr
- Die deutliche Abnahme des Fuß- und Fahrradverkehrsanteils an den Wegen zwischen 2 und 5 km und der hohe Anteil der Autonutzung in diesem Entfernungsbereich wird von vielen Teilnehmern als Indiz dafür gesehen, dass sich durch gezielte Förderung noch weitere Potentiale im Fuß- und Radverkehr erschließen lassen



Erste Ergebnisse der Bestandsanalyse



NAHMOBILITÄT UND FUSSVERKEHR

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart: alle Verkehrsteilnehmenden sind immer auch Fußgänger/innen.

Mängel

- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen
- Unzureichende Flächen für den Fuß- und Radverkehr führen zu Konflikten.
- Behinderungen durch abgestellte Kfz, Fahrräder, Warenauslagen etc.
- Barrierefreiheit muss im Zuge einer alternden Gesellschaft weiter ausgebaut werden.

Chancen

- Attraktive Wegeverbindungen und hohe Straßenraumqualität fördern das Zufußgehen.
- Fußverkehr schafft Urbanität und Belebung der Städte: Stadtteilzentren leben von hohen Aufenthaltsqualitäten und einer guten Nahmobilität.



FUSSWEGENETZ: CHANCEN UND MÄNGEL IN DEN STADTTTEILZENTREN

Neustadt

- Lebendiges Quartier
- Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr

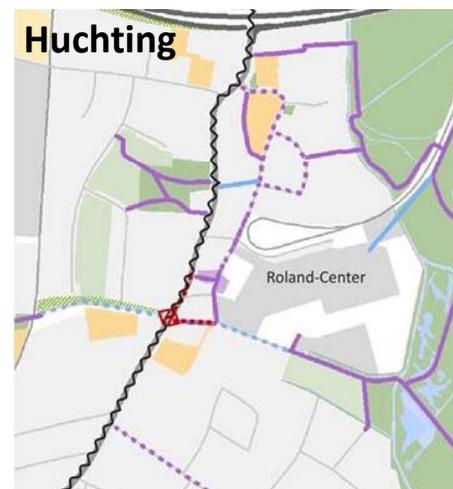


- ~ Trennwirkung Straßenraum
- belebter Straßenzug, Einzelhandel
- Fußgängerunfreundlicher Knotenpunkt
- ◀▶ Querungsbedarf, keine Querungshilfe
- ◀▶ Verbesserungsbedarf Querung
- ⋯ Konflikte mit Radverkehr
- ↔ Tunnel



Huchting

- Roland-Center mit wichtigem Umsteigepunkt
- wenig Aufenthaltsqualität an Hauptverkehrsstraßen, aber nahmobilitätsfreundliche Nebenstraßen/Wegen



Woltmershausen

- Orientierung an der Kfz-geprägten Woltmershauser Straße
- Gestaltungsansätze aber Verbesserungsbedarf
- Nähe zur Weser mit Potential



FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM

- Stärkung der gutachtlichen Einschätzungen! Aktive Förderung des Fußverkehrs findet Rückhalt!

Wünsche

- Durchgängige Barrierefreiheit und mehr Platz auf Gehwegen
- Mehr Zebrastreifen und sichere Querungen
- Schulwege (Sicherung, Querungshilfen, auch auf "neuen Wegen" infolge" geänderter Schulwahl)
- Shared Space: Pappelstraße; attraktive Fußwegeverbindung zur Innenstadt
- Entlastung der Wohnstraßen von ruhendem Verkehr durch Einrichtung von Quartiersgaragen
- aufgesetztes Parken in Einbahnstraßen zurücknehmen
- Entschleunigung Fr.-Ebert-Str., Platz vor Roland-Center ohne Straßenbahnquerung

Positive Anknüpfungspunkte

- Carsharing-Ausbau
- Förderung von Hauptströmen des Fuß- u. Radverkehrs durch längere Grünphasen
- lokale Initiative zur Aufwertung der Freiraumqualität des Lucie-Flechtmann-Platzes

Defizite

- Fehlende Durchsetzung der Regelungen zum Bordsteinparken
- Fehlende Freihaltung von Sichtbereichen an Einmündungen
- Störungen durch sog. "Sandwichaufsteller" (Werbeaufsteller) auf Geh- u. Radwegen (Verbot)
- Es werden einzelne Gefahrenstellen für Fußgänger an Straßen benannt, v.a. auch an Schulwegen



Stellungnahme Ortsbeiräte - Fußverkehr

Barrierefreiheit

Huchting

- Straßen- und Kreuzungsgenaue Nennung von:
 - Fehlenden Absenkungen
 - Fehlenden akustischen LSA-Signalen
 - Nicht nutzbaren Rampen für Rollstuhlfahrer/innen
 - Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen
 - Bedarf an Querungshilfen

Verbindungsrouen

Obervieland

- Rad- und Fußweg-Verbindung über die Weser Richtung Hemelingen/Sebaldsbrück, sowie im Fellendsweg
- Querung der A281 für Radfahrer und Fußgänger (Autobahnzubringer)

Huchting

- Schaffung einer Ersatzverbindung für Radfahrer und Fußgänger für Verbindungsweg Ortkampsweg / Bauerland

RADFAHREN

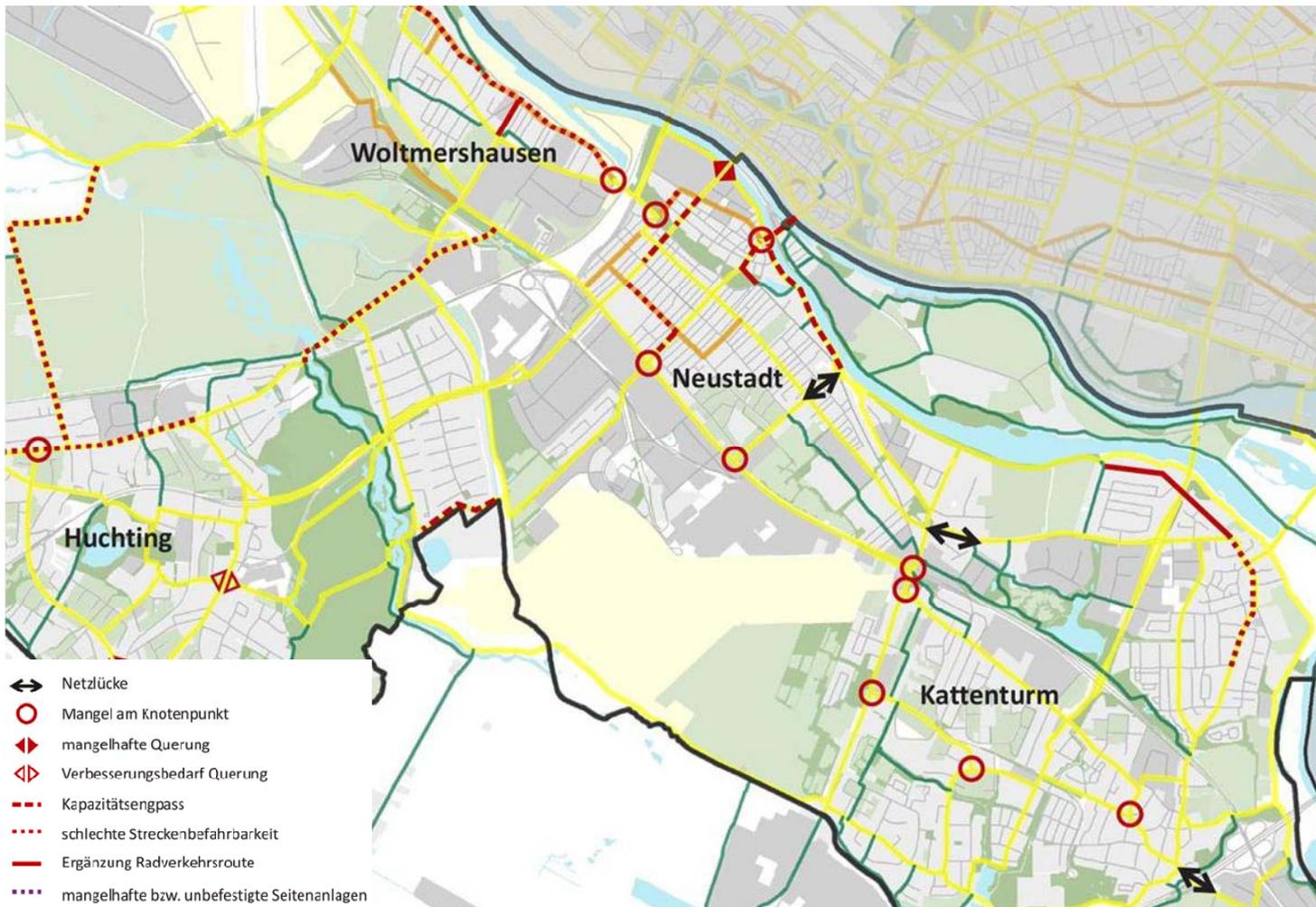
- 60% aller Bremer/innen nutzen das Fahrrad täglich bzw. mehrmals die Woche (in anderen Großstädten ca. 41%).
- Radfahren ermöglicht vielen eine eigenständige und günstige Mobilität.
- Radfahren ist gesund und umweltfreundlich.
- Auf Wegen bis 5 km ist das Fahrrad konkurrenzfähig zum Auto.
- Pedelecs und E-Bikes erleichtern das Radfahren bei längeren Strecken insbesondere für ältere Menschen.
- Zunehmende Geschwindigkeitsdifferenzen innerhalb des Radverkehrs



Radfahren ist heute auch Lifestyle

Fahrräder für jeden Bedarf und jeden Geschmack ...

RADVERKEHRSNETZ: CHANCEN UND MÄNGEL



Radverkehrsnetz²⁾

- Hauptroute
- Ergänzungsrouten
- Freizeitroute

- z.T. Ergänzungsbedarf
- Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Routen

Anbindung Wilhelm-Kaisen-Brücke zum Leibnizplatz



RADVERKEHR: CHANCEN UND MÄNGEL

Mängel

- Kapazitätsengpass an der Kleinen Weser und Konflikte mit Fußgänger/innen
- Verbesserungsbedarf an Knotenpunkten und Querungen, Streckenbefahrbarkeit
- Bedarf zur Ertüchtigung durchgängiger, schneller Verbindungen
- weitere Abstellanlagen und Ausbau der Verknüpfungspunkte sinnvoll

Chancen

- Radfahrer/innen prägen das Stadtbild von Bremen:
Der Radverkehrsanteil ist mit 31% schon hoch, hat aber noch „Luft nach oben“.
- Attraktive Verbindungen mit Potential auch für längere und gleichzeitig schnelle Strecken, z.B. an der Kleinen Weser oder durch den Park Links der Weser
- „Kultur des Bordsteinradweg-Fahrens“:
auch ohne Benutzungspflicht werden die Radwege zu 99% genutzt.
Radfahren auf der Fahrbahn stärken.
- Radförderung sollte in Bremen mit Blick auf andere Fahrradstädte couragierter und innovativer werden.



FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM

- Stärkung der gutachtlichen Einschätzungen! Aktive Förderung des Radverkehrs findet Rückhalt!

Wünsche

- Schulwegsicherung: Berücksichtigung der freieren Schulwahl (neue Wege, quer zu Hauptachsen)
- Berücksichtigung der Bedürfnisse und Situation von Kindern
- Entwicklung einer durchgängigen Hauptachse Neustadt - Innenstadt
- Unterstützung und Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn; Entwidmung einzelner Radwege
- Optimierung Deichkronenwege für Radverkehr
- Städtisches Leihradsystem
- Politik u. Medienlandschaft soll bitte "radlerfreundlicher" werden (z.Z. Imageproblem)
- Fahrradförderung auf Niveau wie Kopenhagen
- Fahrradführerschein mit Malus-Regelung
- Es werden etliche straßengenaue Vorschläge für neue Radwegverbindungen/Routen gemacht

Positive Anknüpfungspunkte

- Umbau der Hamburger Straße ist vorbildlich - bitte so weitermachen
- Verbindungen zwischen Stadtteilen durch Lückenschluss verbessern (z.B. Neustadt-Woltmershausen, Huchting/Grolland-Kattenturm); auch Verbindungen ins Umland (Niedervieland-Huchting-Dreye)
- Bremen hat Potential zur "Fahrradhauptstadt"

Defizite

- Mangelnde Berücksichtigung von Strom und Seehausen
- Mangel an Disziplin bei den Radfahrern (reinsten Horror)
- Es werden etliche Gefahrenstellen und Sanierungsbedarfe straßengenaue benannt und ein Abbau der "vielen kleinen Hemmnisse" eingefordert, die eine Qualitätseinbuße für den Radverkehr darstellen



Stellungnahme Ortsbeiräte - Radverkehr

Verbesserungsfähige Infrastruktur

Obervieland

- Radverbindungen Richtung Innenstadt (Berufs(rad)verkehr) und Huchting
- Fernradweg nach Leeste (Radverbindung Richtung Süden)
- Radweg am Ochtumdeich (Bereich Kattenesch)

Huchting

- Separater Geh- und Radweg an der Brockhuchtinger Landstraße
- Ausbau des Geh- und Radweges an der Huchtinger Straße stadtauswärts

Verbindungsrouen

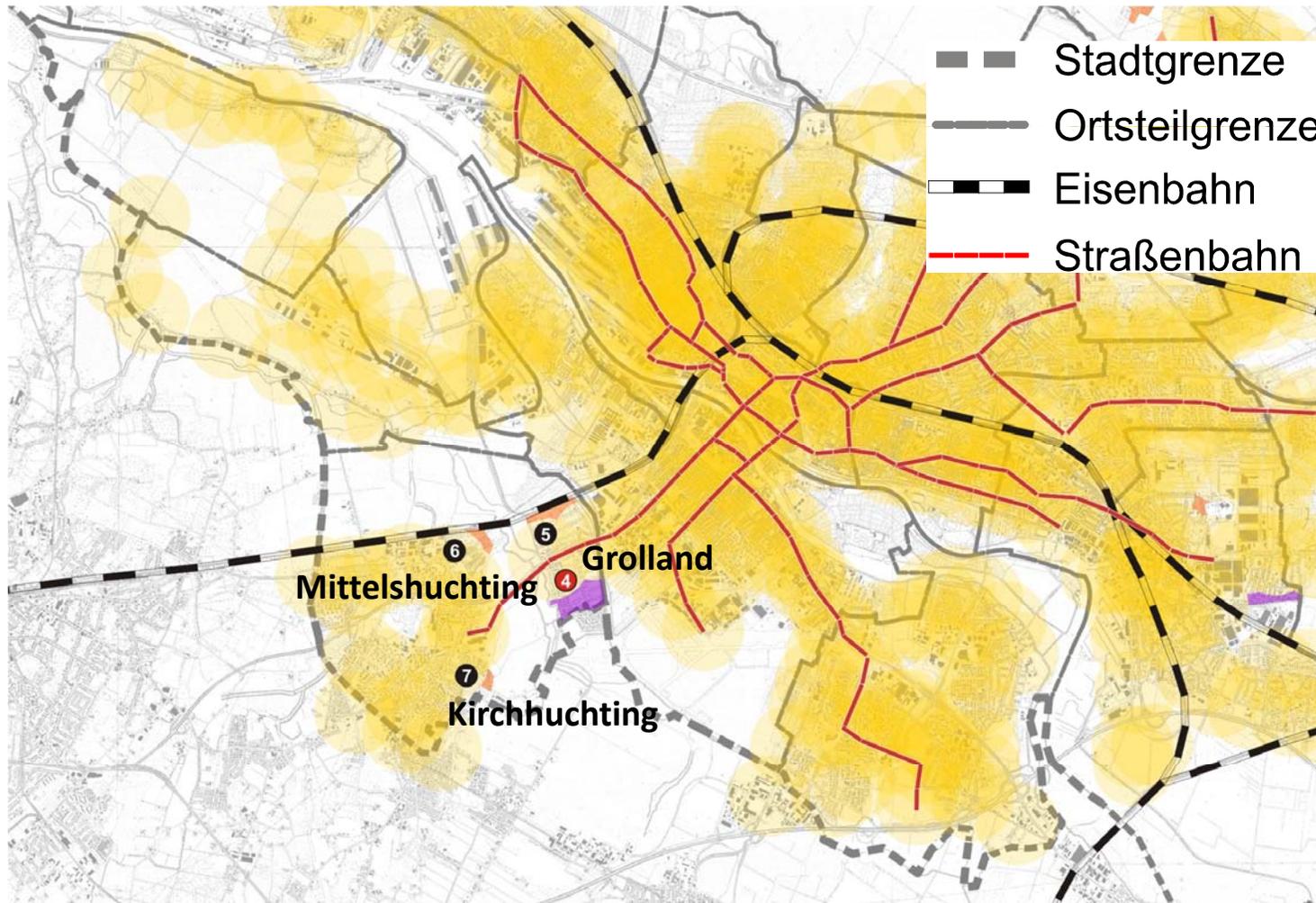
Obervieland

- Rad- und Fußweg-Verbindung über die Weser Richtung Hemelingen/Sebaldsbrück, sowie im Fellendsweg
- Querung der A281 für Radfahrer und Fußgänger (Autobahnzubringer)

Huchting

- Schaffung einer Ersatzverbindung für Radfahrer und Fußgänger für Verbindungsweg Ortkampsweg / Bauerland

ÖFFENTLICHES LINIENNETZ (ÖV) – Haltestellen mit Einzugsbereichen



- dichtes Straßenbahn- und Busnetz in Bremen Links der Weser
- Geplanter Ausbau des Straßenbahnnetz (Linien 1 und 8)
- Erschließung von Bremen Links der Weser durch ÖV fast flächendeckend (mit 600m Einzugsbereich)

ÖV: CHANCEN UND MÄNGEL

Chancen

- ÖPNV-Anteil der Bremer Bevölkerung ist mit 14 % zwar eher durchschnittlich, aber der Anteil von 26 % am gesamten motorisierten Verkehr (Kfz und ÖV) ist vergleichsweise hoch.
- ÖPNV-Anteil der Bremer Bevölkerung in Bremen Links der Weser liegt mit 15 % leicht über dem Bremer Mittel.
- Das Straßenbahnnetz der BSAG bildet das zentrale Rückgrat der Erschließung in Bremen Links der Weser.
- Nahezu flächendeckende Ergänzung durch das Busliniennetz der BSAG.
- Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt für die Verkehrszellen aus Bremen Links der Weser, die mit der Straßenbahn erschlossen sind, kann als gut eingestuft werden.

Mängel

- Reisezeiten im öffentlichen Linienverkehr für die Verkehrszellen, die per Bus erschlossen sind, zur Bremer Innenstadt aber auch zu den lokalen Stadtteilzentren ist vergleichsweise hoch.
- Reisezeit für die Verkehrszellen aus Arsten und Kattenturm zu den lokalen Stadtteilzentren ist auf Grund von deren Lage vergleichsweise hoch.



Quelle: BSAG

FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM

- Stärkung der gutachtlichen Einschätzungen! Aber auch sehr viel Pro und Contra zu Straßenbahnplanungen 1 und 8, S-Bahn via BTE-Trasse, Bus-Ringverkehr Huchting (L57/58)

Wünsche

- ÖPNV-Netz stärker auch auf periphere Stadtteile orientieren
- Reisezeitgewinn durch Optimierung der Anschlüsse von Regio-S-Bahn , Straßenbahn und Bus
- Regio-S-Bahn ins GVZ, Straßenbahn für Woltmershausen, ÖPNV-Verbindung Woltmershausen-Huchting
- S-Bahnhalt in Brokhuchting
- Temporäre ÖPNV-Anbindung für das Gebiet Hohentorshafen
- Integration von Fähren (neu/existent); Weserfähre ab Hanseaten Kampfbahn
- Straßenbahn auf rückgebauter Neuenlander Straße nach Fertigstellung A281)
- Elektrobusse und dafür Induktionsschleifen in der Fahrbahn

Positive Anknüpfungspunkte

- Regio-S-Bahn weiter verbessern, v.a. Bedienungshäufigkeit im Umland
- Vollendung der Sanierung des Bhf. Neustadt (barrierefrei, angstfrei, bessere Anbindung BSAG, Info für Umstieg zur Hochschule)

Defizite

- Rotes Ampellicht bei Querung zur Haltestelle W.-Kaisen-Brücke wird von vielen Autos stadteinwärts ignoriert
 - Fehlender Anschluss Habenhausens an das Straßenbahnnetz



Stellungnahme Ortsbeiräte - ÖPNV

Erreichbarkeit

Obervieland

- Anbindung der Straßenzüge östlich der Autobahn A1 (Fahrenhorster Str. usw.)

Infrastruktur

Obervieland

- Zeitliche Einhaltung des Fahrplans durch Stau auf Habenhauser Brückenstraße – Karl Carstens-Brücke häufig nicht gewährleistet

Huchting

- Ablehnung einer Straßenbahnverlängerung in und durch Huchting
- Einzelaspekte bei anders ausfallender Planung:
 - Haltestelle RC muss eine Verbindung zum Roland-Center haben; Trasse durchgehend in Mittellage im gesamten Verlauf der KHL; Gestaltung Huchtinger Dorfplatz; Begrünung der Lärmschutzwand im Bereich Willakedamm; Lärmschutzwand im Bereich ehemaliges Schulareal; 3 Spuren in der Haltestelle Auf den Kahlken; Akustisches Signal an den Querungen; auf der HPA soll die Trasse in Mittellage verlaufen; Verlängerung der Trasse bis hinter die Varreler Bäke; Busverkehr innerhalb des Stadtteils

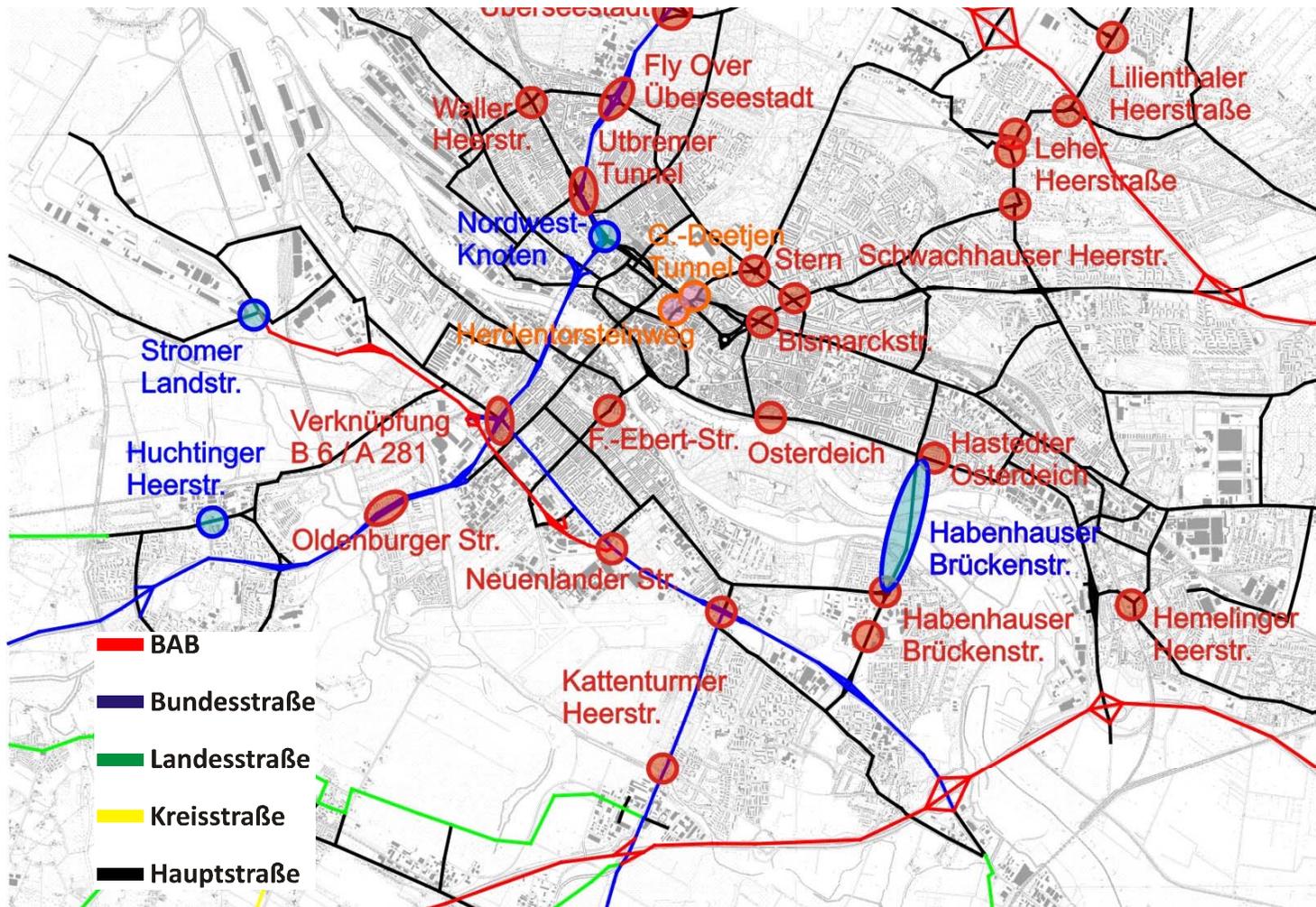
Stellungnahme Ortsbeiräte - ÖPNV

DB-Strecke – Güterverkehr zum/vom GVZ

Huchting

- Entlastung durch kürzere Wegestrecken
- Lärmschutz an den hier vorhandenen Stahlbrücken
- Anpassung des Gleisbettes
- Zunehmende Zugfrequenz macht eine begegnungsfreie Querung notwendig

STRASSENNETZ UND LKW-/SCHWERVERKEHR – stauanfällige Bereiche



Stauanfällige Bereiche mit Art des Staus

- regelmäßig festgestellt
- ereignisbezogen
- störanfällig

Basis:
Auswertung der Störmeldungen der
Verkehrsmanagement Zentrale (VMZ)

- gut abgestuftes Straßennetz aus Autobahnen, Bundesstraßen und Hauptverkehrsstraßen
- Lkw-Führungsnetz ist Teil des Hauptstraßennetzes

STRASSENNETZ UND LKW-/SCHWERVERKEHR (SV): Chancen und Mängel

Chancen

- Pkw-/Motorrad-Anteil der Bremer Bevölkerung ist mit 40 % vergleichsweise niedrig, aber höher als in Frankfurt (Main), Düsseldorf oder Hannover. Schwerverkehrs-Aufkommen (Lkw >3,5t) von Bremen ist mit einem Anteil von ca. 10 % am Kfz-Aufkommen wegen der spezifischen Wirtschaftsstruktur überdurchschnittlich hoch.
- Pkw-/Motorrad-Anteil der Bremer Bevölkerung in Bremen Links der Weser ist mit 35 % leicht geringer als im Bremer Mittel.
- Mit der Erstellung und Ausweisung des Lkw-Führungsnetzes nimmt Bremen eine Vorreiterrolle in Deutschland ein.
- Bündelung der Kfz-Belastungen erfolgt i. d. R. auf dem gut ausgebauten Hauptstraßennetz.
- Der Schwerverkehr (Lkw >3,5t) konzentriert sich auf den Bundesfernstraßen und die überörtlichen bzw. örtlichen Hauptverkehrsstraßenzüge. In Bremen Links der Weser gibt es Schwerverkehrs-Belastungen von mehr als 2.000 [SV/Tag] auf der A 1, A 281, B 6/B 6n, B 75, GVZ-Anbindung sowie Teilen der Neuenlander Str. und der Kirchhuchtinger Landstr.

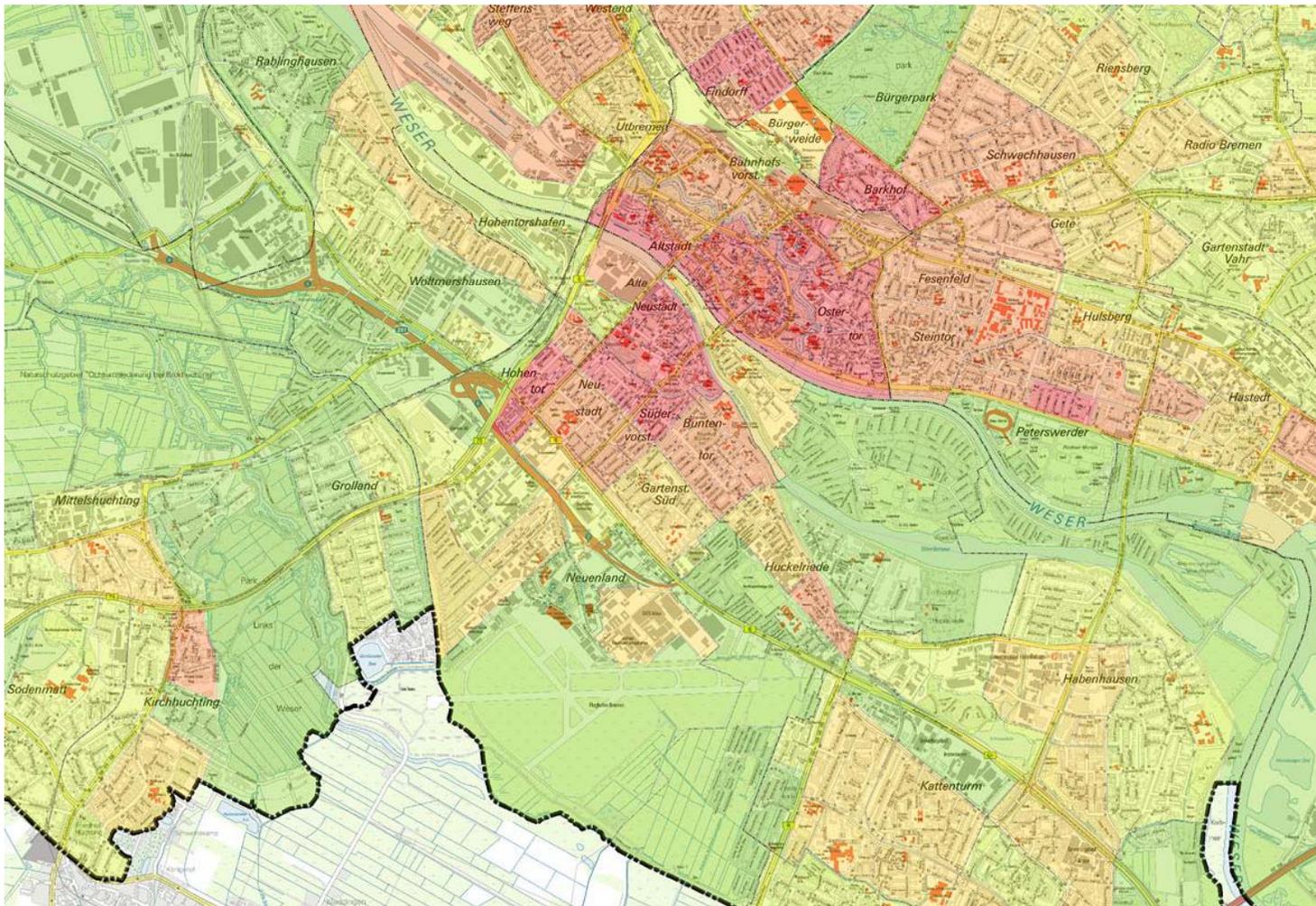


Mängel

- Stauanfälligkeit im Hauptstraßennetz konzentriert sich auf einzelne Kreuzungen. In Bremen Links der Weser in den Bereichen: Neuenlander Str., Verknüpfung B 6 / A 281, Oldenburger Str., Kattenturmer Heerstr., F.-Ebert-Str., Habenhauser Brückenstr. sowie die Kreuzungen: Stromer Landstr./ A 281 und Huchtinger Heerstr./Harriersand.
- In Bremen Links der Weser weisen auch einige der untergeordneten Straßen Kfz-Belastungen von mehr als 3.000 Kfz/Tag aus. Es sind dies u. a.: Buntentorsteinweg, A.-Faust-Str., Norderländer Str.
- Erfüllung der differierenden Nutzungsansprüche von Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr auf Grund des vorhandenen Platzangebotes oft schwierig.



RUHENDER KFZ-VERKEHR



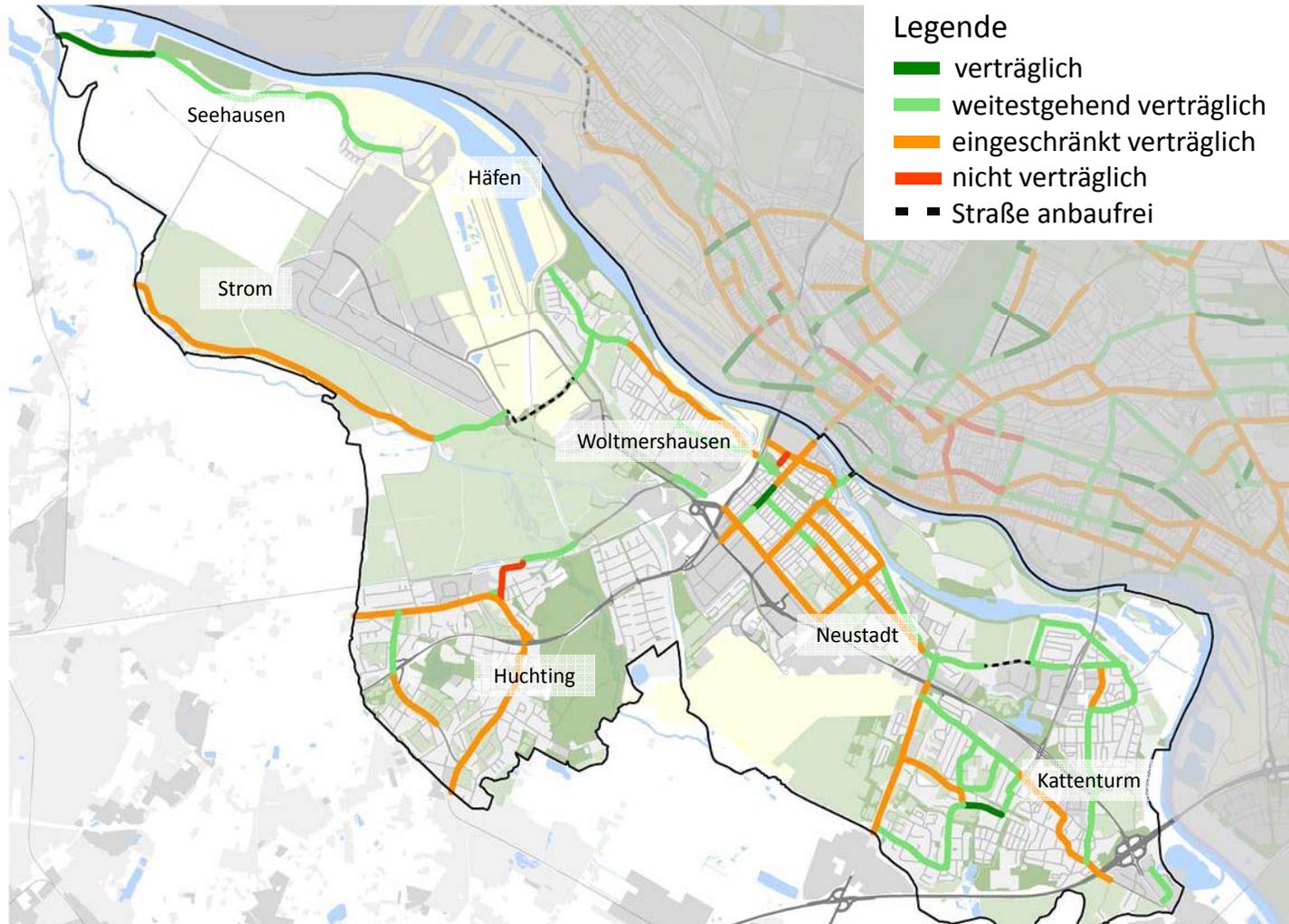
- Links der Weser sehr unterschiedliche Bereiche:
- Sehr hoher Parkdruck in der Neustadt
- Eher geringe Stellplatznachfrage in den umliegenden Stadtteilen
- Handlungsbedarf in Gebieten mit hohem Parkdruck

ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT

- Bewertung der Hauptverkehrsstraßen vor dem Hintergrund der jeweiligen Nutzeranforderungen, der Straßenraumaufteilung und -gestaltung sowie der möglichen Konflikte
- Wesentliche Themenfelder:
 - die Umfeldnutzung und Art der Bebauung
 - der motorisierte Verkehr
 - Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
 - Straßenraumgestaltung und -qualität
- 50 % der Straßenräume sind verträglich bzw. weitestgehend verträglich
- Bei 50% der Straßenräume besteht gewisser Handlungsbedarf



ANALYSE ZUR STRASSENRAUMVERTRÄGLICHKEIT



Negatives Beispiel:

Buntentorsteinweg (Neustadt)

- Stark Kfz-geprägter Straßenraum
- Fehlende Querungshilfen, hohe Trennwirkung
- teilweise zu schmale Fußwege, keine Radverkehrsmarkierungen

Gutes Beispiel:

Alfred-Faust-Straße (Kattenturm)

- Ausgewogenes Verhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenräumen
- Hohe optische Qualität
- Gute Querungsmöglichkeiten, keine Trennwirkung

FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM

- Überwiegend Stärkung der gutachtlichen Einschätzungen.
- Forderung nach Planungsabschluss für B212N, Vorschläge zu A281 und Anbindungen (alle Aspekte)

Wünsche

- Cambio-Station am Sielhof, Carsharing flächendeckend, Carsharing + ÖPNV auf einer Karte
- Anregungen für eine stärkere Nutzung von P&R, z.B. am Sielhof
- City-Maut
- Parkraumbewirtschaftung auf allen öffentlichen Straßen
- Reduzierung der Pkw-Parkräume in der Neustadt durch zentrales Parkhaus
- Durchgangs- u. Verdrängungsverkehr in Wohnstraßen von Kattenturm und Kattenesch verringern (Bsp. Robert-Koch-Str.)
- Pendlerverkehre aus Wohngebieten raushalten (Huchting, Grolland, Kattenturm, Neustadt)
- Besseres Verkehrsmanagement und -info zur Führung des Pendlerverkehrs in Obervieland
- Abstufung Fr.-Ebert-Str., Querschnittsgestaltung im Interesse der Fußgänger/Stadtteilentwicklung
- Ausdehnung des Nachtfahrverbots für schwere Lkw in der Kirchhuchtinger Landstraße auch auf die Tageszeit
- Generelle Gewichtsbeschränkung für Lkw in der Stadt auf 4,5t (toter Winkel, Unfallrisiko)
- Reduzierung des Pkw- und Lkw-Verkehrs in der Hohentorsheerstraße
- Woltmershausen (Hermann-Ritter Str.) T30-Zone
- Tempo 30 als Regel - 50 km/h als Ausnahme
- 60 km/h Innerorts (Pkw wirtschaftlich fahren)



FEEDBACK AUS BÜRGERFORUM

Positive Anknüpfungspunkte

- Nutzung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf der A1 zum Lärmschutz durch Geschwindigkeitsreduzierung bei Wind aus südlicher Richtung)
- Carsharing generell bei Planung neuer Baugebiete; mehr Mobilpüktchen einrichten; Carsharing nicht nur in der Neustadt sondern auch in Arsten und Habenhausen
- Geplanter Rückbau der Neuenlander Straße (Bereich Langemarkstr.) soll schon jetzt begonnen werden (keine Luxusvariante - Funktionalität vorrangig)
- Rückbau Westerstraße mit einfachen Mitteln
- Brücken-Verbindung von Erdbeerbrücke zum BAB-Zubringer Arsten (Wiederaufgreifen einer Idee)

Defizite

- Belastung der Neustadt durch parkende Autos von Flughafenbenutzern; Parksuchverkehr am linken Weserufer; fehlende Quartiersgaragen
- Kostenpflichtiges Anwohnerparken in Straßen mit hohem Parkdruck. (Kein Grundrecht auf Parkflächen)
- Fehlende Aufklärung der Autofahrer über Unzulässigkeit des Bordseiteinparkens und darüber, dass viele Radwege nicht benutzungspflichtig sind
- Straßengenaue Benennung von Lärmbelastungen, überlasteten Straßen/Staustrecken, Gefahrstellen, Sanierungsbedarf, Schleichverkehren)
- Stromer Landstr. soll nicht Bestandteil des Lkw-Netzes sein
- Mangel an polyzentrischer Stadtentwicklung zur Förderung von Verkehrsvermeidung



Stellungnahme Ortsbeiräte - Kfz-Verkehr

Lärmschutz

Obervieland

- Hinreichender Lärmschutz muss gewährleistet sein (A 1, A 281, Arster Zubringer)

Lkw-Führungsnetz

Huchting

- Straßenzüge Wardamm, Zum Huchtinger Bahnhof, Alte Heerstraße, Kirchhuchtinger Landstraße sowie Heinrich-Plett-Allee herausnehmen
- Lkw-Sperrung Kirchhuchtinger Landstraße südl. der Einmündung Heinrich-Plett-Allee

Stellungnahme Ortsbeiräte - Kfz-Verkehr

Verbesserungsfähige Infrastruktur

Obervieland

- Habenhauser Brückenstraße und Karl-Carstens-Brücke (erhöhtes Stauaufkommen)
- Schleich- und Verdrängungsverkehr nehmen aufgrund der Gesamtstruktur der Verkehrsführung zu

Huchting

- Verkehrssituation Friesland- und Emslandstraße
- Verkehrslenkung bei Bauarbeiten auf der B 75
- Beruhigung der Verkehrslage in der Norderländer Straße
- Wiederherstellung von Hochpflasterungen
- Verkehrsgerechte Lösung im Mündungsbereich (Huchtinger Heerstraße / Brokhuchtinger Landstraße)
- Geschwindigkeitsreduzierung und Herstellung alter Straßenbreite (Am Sodenmatt)
- Anbringung eines Spiegels zur Einsicht in die Landstraße (Stuhrer Landstraße / Hermannsburg)

Strom

- Mangelnde Breite der Wiedbrokstraße

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN KOMMEN AUF UNS ZU UND WIE KÖNNEN WIR UNS DARAUF EINSTELLEN?



Danke für die Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Planersocietät

Ingenieurgruppe IVV

www.planersocietaet.de

www.ivv-aachen.de

