

**S t e l l u n g n a h m e  
des Beirates Neustadt  
vom 22.04.2021**

**zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)**

Der Beirat Neustadt nimmt zu mehreren Inhalten des VEP, die Auswirkungen auf die verkehrliche Entwicklung im Stadtteil haben, wie folgt kritisch Stellung:

***Kernthesen unserer Kritik***

Die Abschaffung sämtlicher Straßenstellplätze, die Schließung der Parkhäuser Katharina (Dauerparker:innen = Arbeitsplatzpendler:innen) und Dom (Dauerparker und Besucher) führen zur Verdrängung von parkplatzsuchenden Kfz auf den Stadtwerder und in die Alte Neustadt sowie absehbar weit über die Alte Neustadt und den südlichen Buntentorsteinweg hinaus.

Durch die Einbahnstraßenregelung Am Wall Richtung Süden (gesetzt wegen der Schaffung der Radpremiumroute) müssten alle (Durchgangs)Verkehre in Richtung Norden allein über die Martinstraße abgewickelt werden.

Zielsetzung und Maßnahmen gehen aber genau in die entgegengesetzte Richtung (stufenweise Einführung von 30 km/h, Teileinbahnstraße, Rückbau von 4 auf 2 Spuren, Schließung der Unterführung Tiefer, Teilung Martinstraße).

Als Folge werden die Verkehre in beiden Richtungen auf die Achse Bürgermeister-Smidt-Straße – Oster-/Westerstraße – Wilhelm-Kaisen-Brücke – Balgebrückstraße/Tiefer ausweichen. Nach dem vor einigen Jahren erfolgten Um- bzw. Rückbau von Oster-/Westerstraße sind diese nicht mehr für die Aufnahme wachsender Verkehre ausgelegt. Zudem durchqueren sie das neu geschaffene Fahrradmodellquartier. Beide Straßen sind an den Kreuzungen bereits heute, selbst am Vormittag, in den Abbiegern auf der Neustadtseite hoch aus- und z.T. überlastet. Dies würde zu einem weiter ausgreifenden Ausweichen der Kfz-Verkehre in Friedrich-Ebert-Straße, Langemarckstraße, Hohentorsheerstraße, Lahnstraße/Kornstraße und Pappelstraße/Gastfeldstraße führen. Bereits jetzt kommt es in den erwähnten Straßen morgens und am Spätnachmittag zu einer enormen Verkehrsbelastung. Zudem könnte der „neustadtinterne“ Kfz-Verkehr von Huckelriede bis Ho-

hinter zum größten Teil nicht mehr über Oster-/Westerstraße abgewickelt werden, sondern müsste sich auf die o.g. Straßen konzentrieren. Infolgedessen besteht die Gefahr, dass der als Maßnahme des VEP 2025 beschlossene Rückbau der Friedrich-Ebert-Straße ab Buntentorsteinweg bis Wilhelm-Kaisen-Brücke womöglich nicht realisiert werden kann!

Die Fahrradroute Neustadt – Wilhelm-Kaisen-Brücke – Domsheide – Domshof findet keine Erwähnung. Es steht zu vermuten, dass damit das Durchfahren der Domsheide wegen der geplanten Umorganisation der zentralen Haltestelle Domsheide unterbunden werden soll, obwohl diese Verbindung nach wie vor stark in Anspruch genommen wird!

Es steht zu befürchten, dass die pauschale Verdoppelung der ÖPNV-Takte nach dem Gießkannenprinzip wenig zusätzliche Fahrgäste bringen wird. In der Innenstadt würden die sehr hohen Taktfrequenzen dafür sorgen, dass eine Überquerung der Bürgermeister-Smidt-Straße und des Straßenzugs Hauptbahnhof zur Domsheide (Herdentorsteinweg, Schlüsselkorb, Violenstr.) für querende Radler:innen und Fußgänger:innen selten möglich sein wird, wenn es bei der Priorisierung des ÖPNV bleibt. Ähnlich würde es sich bei der Friedrich-Ebert-Straße und der Langemarckstraße verhalten.

### ***Fragen und Prüfaufträge an die Behörde***

Der Beirat fordert die senatorische Behörde dazu auf, Art und Ausmaß der Verdrängungen im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr im Bereich des Stadtteils Neustadt zu bestimmen. Zudem bittet er um Auskunft dazu, wie der Radverkehr zukünftig weiter über die Domsheide bzw. den Markt fahren soll.

Ferner fordert der Beirat die Behörde auf darzulegen, wie sich die Verkehre in der Innenstadt, der Neustadt im o.g. Bereich und in den Ortsteilen rechts der Weser belastungsmäßig umorientieren und welches Qualitätslevel (Kfz-Verkehr, Fußgänger:innen und Radfahrer:innen) sich an den Kreuzungen im Vorher-Nachher-Vergleich einstellt. Ggf. ist das Verkehrsmodell zu verfeinern, um die Maßnahmen prüfen zu können.

Dabei sind die Wirkungen der stufenweisen Einschränkungen des Kfz-Verkehrs in der Martinistraße mit den entsprechenden Umbauten der Kreuzungen gemäß Teilfortschreibung VEP einzeln für die Stufen darzustellen.

Die vollständige Inbetriebnahme der A 281, der Einbahnstraßenverkehr Am Wall einschließlich des Radverkehrs, die heutige Priorisierung des ÖPNV und die Inbetriebnahme der Fußgänger:innen-/Radfahrer:innenbrücke Piepe – Altenwall sind ebenso zu berücksichtigen.

Für den ruhenden Verkehr sind die Auswirkungen der Maßnahmen der Teilfortschreibung VEP für die Neustadt und insbesondere den Stadtwerder bereichsweise darzustellen und Maßnahmen zum Abfangen des Parkens der Pendler:innen und Besucher:innen der Innenstadt mit Wirkungsabschätzung und jährliche Kosten der Anwohner:innen für die Parkprivilegierung zu entwickeln.

Für den ÖPNV sind die Auswirkungen der Angebotsverbesserungen bei den die Innenstadt und die Neustadt im o.g. Bereich durchquerenden Linien für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Kfz-Verkehr darzustellen.

Inwieweit wird der zukünftig steigende Bedarf an E-Ladestationen berücksichtigt?

Wie kann die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer:innen geschützt werden, wenn es durch den Rückbau von Straßen in der Innenstadt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Neustadt kommt. Welche Maßnahmen sind hierzu angedacht?

Inwieweit wird das Car Sharing Angebot, welches immer mehr von Anwohner:innen in der Neustadt genutzt wird, unterstützt und im Rahmen der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs berücksichtigt?

Die Ergebnisse der Wirkungsanalysen und Maßnahmen sind dem Beirat Neustadt mindestens 4 Monate (Ferienzeiten sind herauszunehmen) vor den o.g. Versuchen in der Martinistraße vorzulegen, damit der Beirat nach Vorstellung der Ergebnisse in der Öffentlichkeit ohne Zeitdruck Stellung nehmen kann

*(beschlossen mit 9 Ja-Stimmen bei 5 Enthaltungen)*

*gez. Czichon*

Annemarie Czichon  
(Ortsamtsleiterin)