

Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Beirat Schwachhausen

31.8.20

Stichpunkte für eine Stellungnahme des Beirats Schwachhausen zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

Die GRÜNEN / Der Beirat Schwachhausen begrüßt die Teilfortschreibung des VEP, in den Punkten Autofreie Innenstadt, Parken in Quartieren, ÖPNV-Strategien.

Die GRÜNEN / Der Beirat hätte sich ebenfalls eine Fortschreibung des Themenbereiches „Nahmobilität“ gewünscht, um auch mehr Dynamik in die Planungen für Fußgänger*innen, Radfahrende zu bringen. Entwicklungen wie das Fahrradmodellquartier in der Neustadt, die nach dem einstimmigen Beschluss des VEP 2025 angegangen und realisiert wurden, sollten z.B. in ihrer Übertragbarkeit auf andere Stadtteile und Ortsteile überprüft und ggf. dynamischer angewendet werden können.

Offensichtlich sind nur über solche Modell-Maßnahmenpakete (mit Bundesmitteln) Lösungen finanzierbar, die seit Jahrzehnten den Rad- und Fußverkehr (und auch den Autoverkehr) beeinträchtigende Problemstellen angehen wie die Kopfsteinpflaster-Strecken z. B. in der Donandtstraße, Carl-Schurz-Straße, Schubertstraße, Uhlandstraße, Colmarer Straße u.a..

HINWEISE ZUM ANALYSEBERICHT

4. Autofreie Innenstadt,

Punkt 4.3.3.1 Radverkehrsnetz (S. 46 ff)

Im Radverkehrsnetz fehlt eine Analyse/Darstellung der immer stärker auch vom Radverkehr genutzten Beziehung durch die Wallanlagen zum Wall (Forum am Wall/Stadtbibliothek). (Von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden gleichermaßen intensiv genutzt, Steigung, Alternativlosigkeit?)

Die Mängel in der Anbindung zur Innenstadt werden im Text zwar konkret benannt, jedoch nicht die zum Wall (lediglich Bildunterzeile S. 50). Diese Mängel betreffen auch sehr viel Radverkehr aus und nach Schwachhausen.

Wenn der Wall zur Rad-Premiumroute werden und die Anbindung an die zusätzliche Weserquerung gelingen soll sowie der Rad-Durchgangsverkehr aus der Altstadt heraus gehalten werden soll, ist auch eine attraktive Verbindung zwischen Wall und Präsident-Kennedy-Platz (mit der Anbindung Richtung Schwachhausen und weiter Richtung Uni) zu untersuchen, die sicherstellt, dass Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen möglichst minimiert werden. Da dieser fehlende Netzschluss nicht thematisiert wird, ist die Analyse hier lückenhaft und zu ergänzen.

5. Parken in Quartieren

Die hohe Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum insbesondere durch Nicht-Bewohner*innen in innenstadtnahen Quartieren ist anscheinend zuletzt 2013 analysiert worden (Präsentation vom 28.8.20 zum Parken in Quartieren, S.7). Neuere Erhebungen und die Auswirkungen der Trends zu größeren Fahrzeuglängen und Fahrzeugbreiten auf die (Über-)Nutzung des öffentlichen Raumes in den innenstadtnahen Quartieren könnten die Entscheidungsfindungen in den Stadtteilgremien unterstützen. Bei den bereits eingerichteten Bewohnerparkbereichen und den geplanten sind auch die Verdrängungseffekte des „Fremdparkens“ eine Untersuchung wert, um die Dringlichkeit weiterer (flächendeckender) Bewohnerparkgebiete rund um die Innenstadt besser bewerten zu können.

Außerdem sollte in der Analyse stärker berücksichtigt werden, dass es einen wachsenden Bedarf in den Quartieren gibt für Flächen, auch im öffentlichen Raum, für Mobilitäts-Sharing-Angebote (z.B. Lastenräder, E-Roller, Leihräder, Carsharing, ggf. auch Lieferservice-Depots - anbieteroffen!)