

Protokoll**1. Bürgerversammlung zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Osterholz-Scharmbeck****28.10.2019, Rathaus der Stadt Osterholz-Scharmbeck****Sitzungsbeginn: 18.00 Uhr, Sitzungsende: gegen 20:00 Uhr****Thema / Maßnahme**

Begrüßung durch **Herrn Rohde** (Bürgermeister der Stadt Osterholz-Scharmbeck).

Am Eingang wurden die Teilnehmer gefragt, welche Verkehrsart sie genutzt haben, um zur Veranstaltung zu gelangen und welche Verkehrsart im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) betrachtet werden soll. Das Ergebnis der Befragung ist in Abbildung 1 zu sehen.

Die Hälfte der Teilnehmer kam mit dem Auto zur Veranstaltung, die andere Hälfte teilt sich auf das Rad und zu Fuß auf. Keiner nutzte den ÖPNV. Bei der Frage, welche Verkehrsart im VEP besonders betrachtet werden sollte, sehen die meisten Teilnehmer den Handlungsbedarf beim Radverkehr (vgl. Abb. 1).

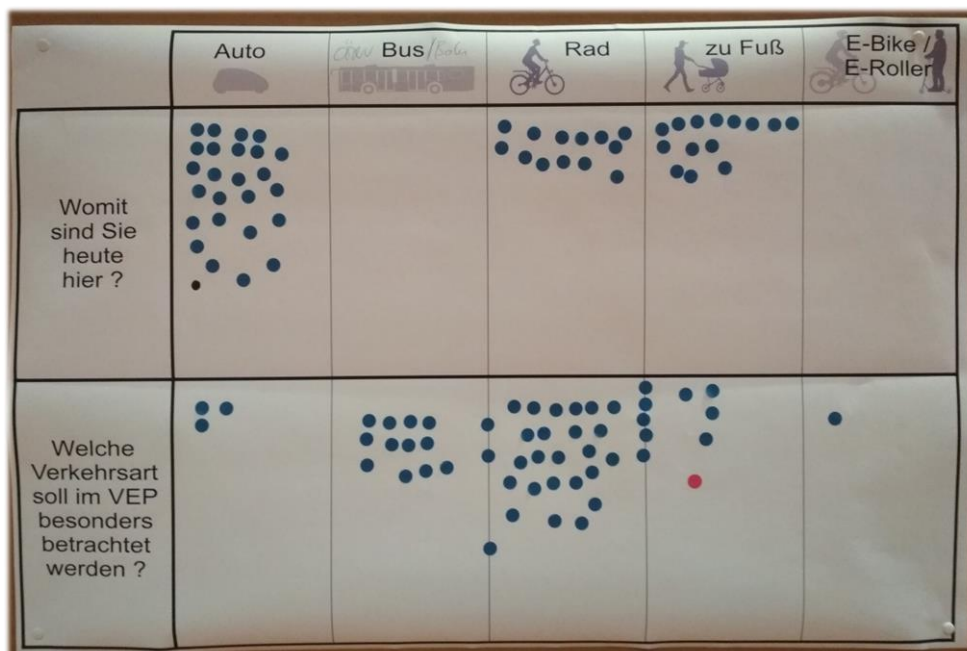


Abb. 1: Befragung der Teilnehmer

Herr Mazur (PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover) führte in die Thematik ein. Wesentliches Ziel des VEPs sei es, die Bedeutung der einzelnen Verkehrsarten herauszuarbeiten und zu entwickeln, um die vielfältigen Chancen, die sich aus der derzeit sehr weit aufgefächerten Diskussion zu verkehrlichen Themen ergeben, örtlich in eine gewinnbringende Konzeption zur städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung in den nächsten ca. 20 Jahre einzubringen.

In der Einführung, die in der anliegenden Präsentation dargestellt ist, werden insbesondere die Entwicklungsnotwendigkeiten der Verkehrsarten Fußverkehr, der Barrierefreiheit, des Radverkehrs und des ÖNPVs herausgestellt und auf Basis einer im Wesentlichen unkritischen Situation im Kfz-Verkehr vorgestellt. Anschließend begann die Themenarbeit an den Stellwänden.

Die themenbezogene Arbeit erfolgte durch Kommentierung und Diskussion an Stellwänden, die für die Bereiche „Fußverkehr / Barrierefreiheit“, „Busse und Bahnen“, „Kfz-Verkehr“ sowie „Radverkehr“ aufbereitet waren. Für den Bereich Radverkehr wurde darauf verwiesen, dass bereits ein Radnetzvor-schlag vorliegt, der ebenfalls in der Diskussion zu berücksichtigen sei. Es ergaben sich folgende Anregungen und Ideen:

Fußverkehr / Barrierefreiheit

Querungssicherung

- Ampelschaltung optimieren und fußgängerfreundlich gestalten
- sichere Zebrastreifen und mehr Kontrolle von Tempo-30-Zonen z.B. vor Schulen/Kitas, denn hier wird Tempo 30 oft ignoriert
- Zebrastreifen in der Marktweide wird oft nicht wahrgenommen
- Kreisell: Umgang mit Fußgängern, da nur Zebrastreifen bzw. Fahrbahn-teiler
- Kreuzungsquerungen diagonal anbieten / prüfen

Verträglichkeit vom Fußverkehr und anderen Verkehrsmitteln

- Fußwege müssen „gerade“ sein = keine Schrägen an Grundstücksein-fahrten
- breitere Bürgersteige
- Sicherheit für Fußgänger durch Konflikte mit Radverkehr und Kfz ein-

Radverkehr

Radführung

- Radverkehrsanlagen auf der Straße sichtbar machen, Tempo 30, um das Ausweichen auf Gehwege zu verhindern
- Radwege sollten nicht gegen die Fahrtrichtung genutzt werden
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist (meistens) gut, notwendig sind begleitende Maßnahmen (Markierungen, Streifen, Fahrradspuren mit rotem Belag usw.)
- Radverkehr grundsätzlich auf die Straße legen und nur wenige Ausnahmen zulassen
- Umschalten der Ampel findet bei Radfahrern in der Bahnhofstraße nicht statt (Kontaktauslösung nur mit Gewicht)
- begleitendes Fahren mit Kleinkindern ermöglichen

Netzgestaltung

- Fahrradrouten nicht immer an Hauptstraßen, besser Nebenstrecken
- Durchgängigkeit der Wege (z.B. Kreisel zwischen Sparkasse + Rewe)
- Wiederherstellung des Radweges durch das „Klosterholz“ Bahnhof – Pennigbüttel
- Radschnellwege OHZ – HB und OHZ – Bremerhaven ausbauen

Ortsbezogene Mängel bzw. Verbesserungsvorschläge

- Schulradverkehr entlang der Poststraße (kein Platz – aber Verbesserung zwingend notwendig)
- Schwanewede Straße: Fahrradfahrer auf der Fahrbahn werden angehupt und bedrängt.
- Marktplatz/ Innenstadt: Schrittgeschwindigkeit fürs Rad, hier spielen viele Kinder
- Verbesserung des Radverkehr im Zuge der Bahnhofsstraße z. B. Radspuren mit Piktogrammen und Tempo 30, Entfernen der Parkplätze am Straßenrand zugunsten eines Radwegs
- Verbesserung der Radverkehrssituation im Zuge der Koppelstraße
- Verbesserung Pennigbüttelstraße (Mittelstreifen weg/ Piktogramm)
- Schillerstraße (Bahnhofstr./ Gerdastr.) Radfahrer entgegen der Einbahnstraße zulassen

Weitere Hinweise

- Verbesserung des Gesamtleitsystem (Ausschilderung)
- Zentrale, gesicherte Radabstellanlagen bzw. Fahrradstellplätze mit Bügeln einrichten (z. B. an den Stadteingängen, Haus am Markt)

- Möglichkeiten für Gespanne & Lastenräder (fahren & parken)
- Anhänger verleih anbieten
- Querungshilfe bei Pferdekamp über Westerbecker Straße
- Mülltonnen haben nichts auf Radwegen zu suchen! (u.a. Bahnhofstr./Richtung Aldi)

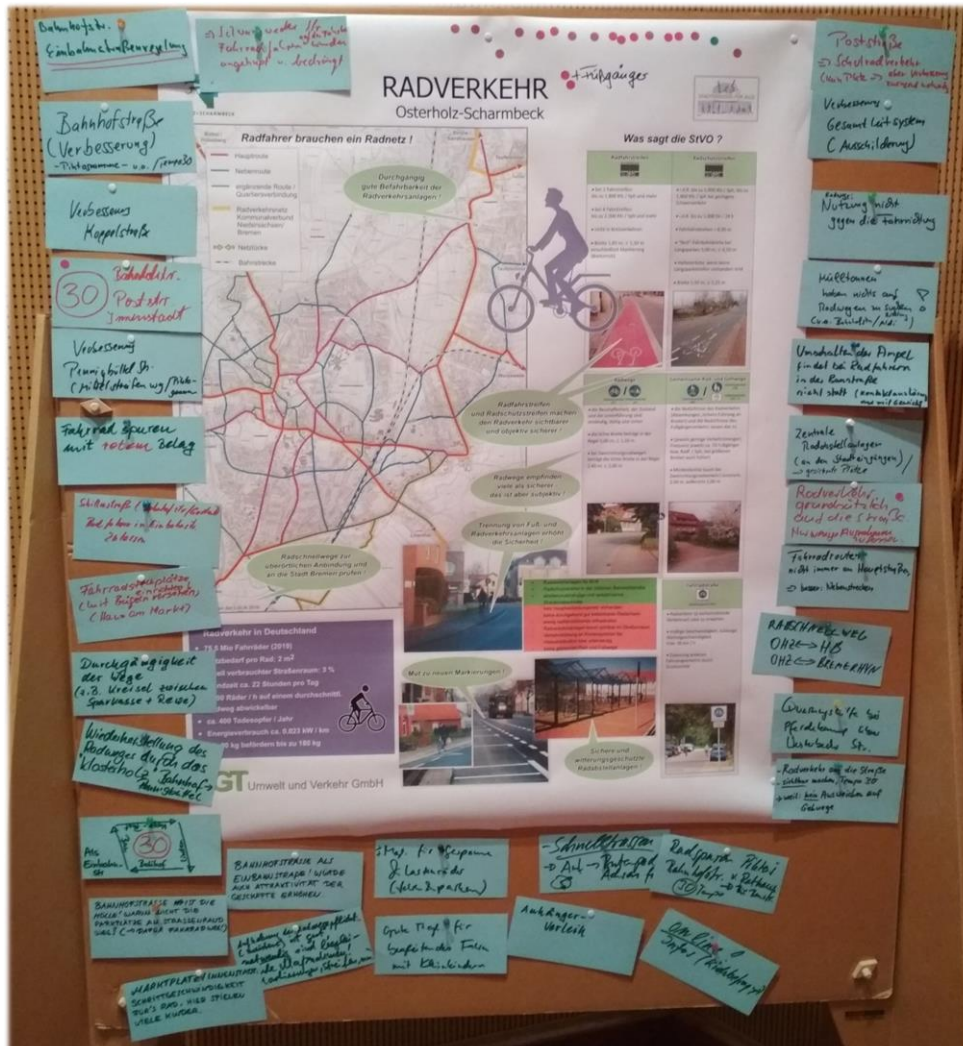


Abb. 3: Anregungen und Ideen zum Thema „Radverkehr“

KFZ-Verkehr

- Verkehrsplanung darf nicht mehr den Pkw-Verkehr in den Mittelpunkt stellen! = langfristiges Ziel!
- Perspektivwechsel: den nicht-motorisierten Verkehr Fußgänger, Radverkehr vor dem (Auto-) Verkehr denken!

Geschwindigkeiten

- Tempo 30 überall, für eine „wirkliche Verkehrswende“ (statt Antriebs-/Auto-Wende) und zur Verringerung der Lärm- und Feinstaubbelastung
- Tempo 30 sollte zumindest im Innenstadtbereich umgesetzt werden!
- Tempo 30 und/oder „shared space“ im Innenstadtbereich
- Tempo 30 in der Bahnhofstraße und Poststraße
- 30-Zonen erfordern auch bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeits-senkung, bspw. versetzte Stoppmarkierungen (optische Sperren)
- Huckel vor Zebrastreifen werden extrem häufig missachtet

Ampeln und Kreisverkehre

- mehr „schwarz“-/Anforderungsampeln
- zu kurze Ampelphase im Bereich Marktweide für Linksabbieger Schwaneweder Straße!
- Kreisel statt Ampel (2 mal)
- Unfallschwerpunkte durch Kreisel entschärfen! Pro Verkehrsfluss, Überholverbote und Geschwindigkeitsbegrenzung!

Straßenbau

- einheitliches Bild für Verkehrsführung - bauliche Standards sollten nachhaltig und flexibel sein
- Weg zur Innenstadt mit Straßen und Parkplätzen besetzt, Geschäfte zur Straße raus sind dadurch unattraktiv
- Schluss mit Plänen für Ringverkehr (Ringe 1-3)
- keine neuen Bundesstraßen im Stadtgebiet
- Stadtteil Osterholz in den Fokus nehmen. LKW-Verkehr überwiegt! Durchgangsverkehr reduzieren.

Einbahnstraßenregelung

- Einbahnstraßen im Innenstadtbereich inkl. Fahrradwege einrichten (z.B. Bahnhofstraße – Baustraße – Keppepost – Lindenstraße)
- schmale Straßen als Einbahnstraßen
- Bahnhofstraße als Einbahnstraße! Würde auch Attraktivität der Geschäfte erhöhen.

Parken

- öffentl. Parkraum muss kosten (keinen Parkverkehr ziehen)
- konsequente Parkraum-Bewirtschaftung
- Lenkungswirkung durch Reduzierung von Parkplätzen

Innovative Maßnahmenvorschläge

- autofreie Innenstadt, Busse gratis - Beispiel Templin!

- „shared space“ im Innenstadtbereich – Bahnhofstraße

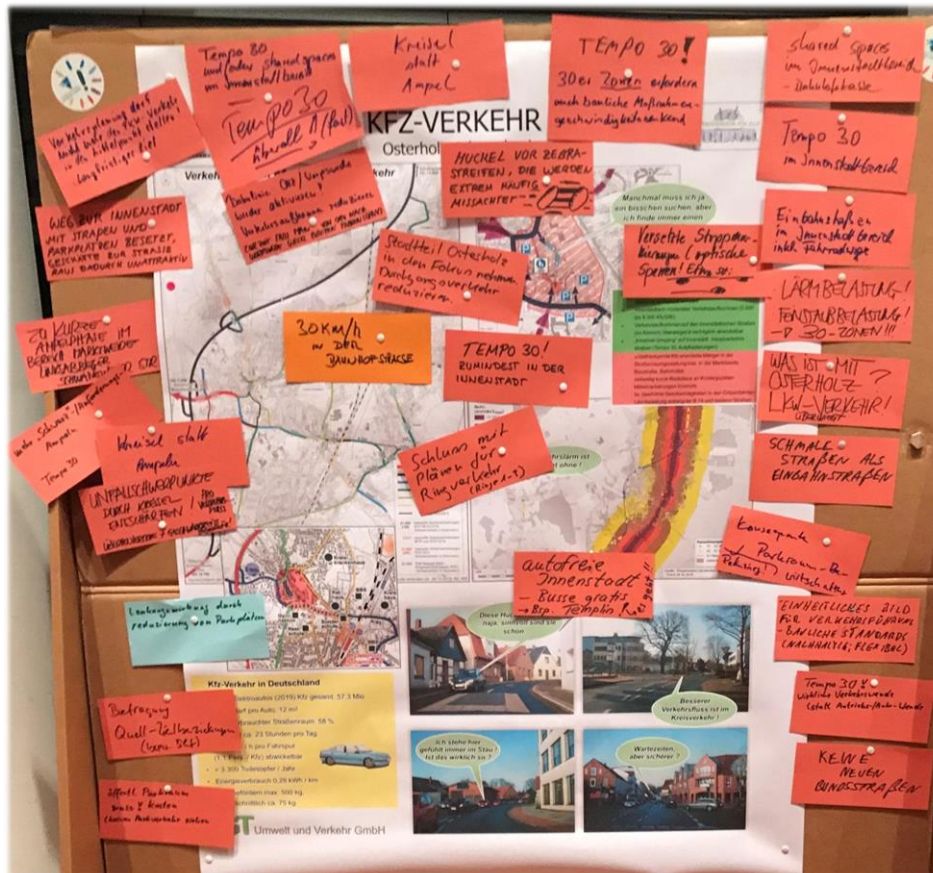


Abb. 4: Anregungen und Ideen zum Thema „Kfz-Verkehr“

Busse und Bahnen

Bahnen:

- Zugverkehr Bremen – Bremerhaven: spät abends unzureichend zwischen 22 und 24 Uhr, Takt verstärken!
- mehr Züge von und nach Bremen, z. B. 3 Verbindungen pro Stunde per Bahn HB – OHZ
- innovative Gleisstrasse OHZ-HB (zusätzlich)
- Bahnlinie OHZ/Worpswede wieder aktivieren! Verkehrsaufkommen reduzieren, zurzeit muss man von OHZ nach Worpswede über Bremen fahren (ÖPNV)

Busverkehr

- kürzere Taktung einrichten
- Einrichten eines Innenstadtbuses: eine Linie, die pausenlos befahren

wird, z.B. in Form einer 8 (auf den Stadtplan übertragen)

- Anbindung Bus/Bahn verbessern
- Bushaltestellen optisch aufwerten. Kein Verstecken mit grünem Anstrich. Haltestelle Steintor Hannover als Beispiel
- Buslinien nicht ins nirgendwo, sondern z.B. zur Uni Bremen, da viele Studenten und Mitarbeiter in OHZ wohnen

Fahrrad im ÖPNV

- ÖPNV mit Fahrradmitnahme erleichtern
- Radmitnahme im Zug muss günstiger werden!

Tarifierung

- ÖPNV muss kostengünstiger werden! Andere Finanzierungsform z.B. über Steuern
- „Zonenirrsinn“ der VBN auflösen! (Minizonen = Abzocke)
- Skandal: ab 14 Jahre = Erwachsenentarif
- Preisgestaltung der Bahn an HB anpassen HB-Vegesack 2,60 €, HB-OHZ 6,15 €, es ist nicht sinnvoll, dass mit dem Auto nach Bremen zu fahren und teuer zu parken günstiger ist als mit dem Zug zu fahren.

Anbindung

- Wie die Ortschaften anbinden?
- Einsatz von Anruf Sammeltaxis, Förderung analog Landkreis Cuxhaven
- Die Betrachtung des Verkehrs vernachlässigt den Ortsteil Osterholz!
- Die Bremer Straßenbahn AG sollte auch in OHZ Stadt wie in Schwanevede den Busverkehr übernehmen und erweitern.

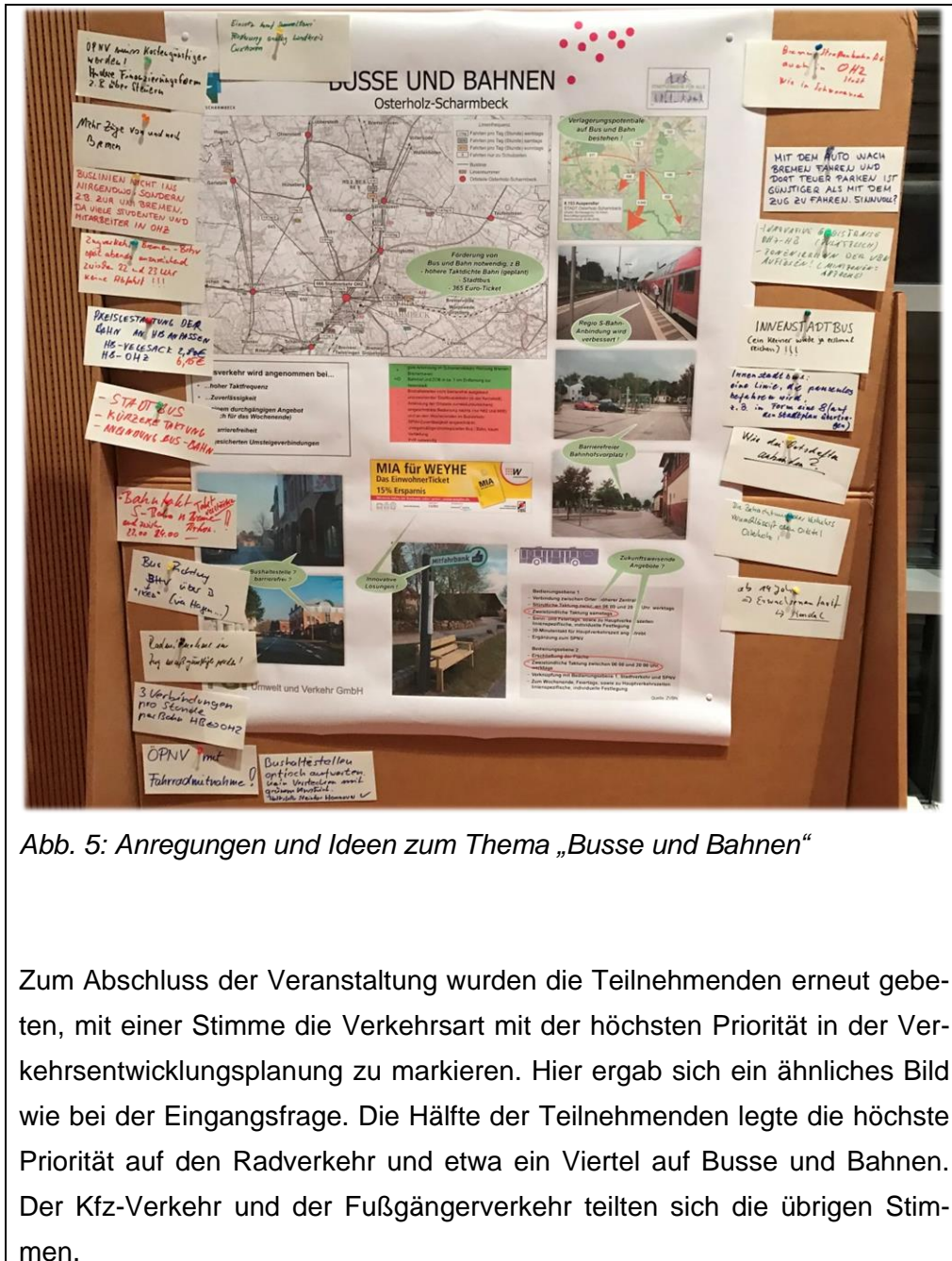


Abb. 5: Anregungen und Ideen zum Thema „Busse und Bahnen“

Zum Abschluss der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden erneut gebeten, mit einer Stimme die Verkehrsart mit der höchsten Priorität in der Verkehrsentwicklungsplanung zu markieren. Hier ergab sich ein ähnliches Bild wie bei der Eingangsfrage. Die Hälfte der Teilnehmenden legte die höchste Priorität auf den Radverkehr und etwa ein Viertel auf Busse und Bahnen. Der Kfz-Verkehr und der Fußgängerverkehr teilten sich die übrigen Stimmen.

Hannover, 11.11.2019

Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -