

Verkehrsforum Neustadt am Rübenberge
10.12.2024

Nr.	Frage	Thema	Antwort
1	Wenn eine Troglösung vorgesehen wird, wie sind der Bund und/oder die Bahn an der Planung und der Finanzierung beteiligt?	BÜ Nienburger Straße	Finanzierung über Bund, Bahn und Land. Stadt Neustadt trägt keine Kosten.
2	Welche Freiheiten oder Pflichten hat Neustadt bei der Realisierung des Projektes?	BÜ Nienburger Straße	Wahl einer Vorzugsvariante. Teilnahme an Planungsbesprechungen und auch später beim Bau. Wir sitzen mit am Tisch.
3	Welche Alternativen gibt es zu einer Troglösung und wie würde speziell der LKW-Verkehr von und zu der nördlichen B6-Anbindung geführt ? Kommentar: durch Wohngebiete geht das ja wohl nicht.	BÜ Nienburger Straße	Alternative zum Trog ist Sperrung BÜ. Das würde Umleitung der Verkehre und auch LKW durch Wohngebiete bedeuten. Deshalb Empfehlung der Verwaltung zum Trog.
4	Was ist für den Fußgänger- und Fahrradverkehr geplant ?	BÜ Nienburger Straße	Auch für Fuß- und Radverkehre soll ein Trog hergestellt werden.
5	An der Wunstorfer Str. wird die Brücke über die Bahn gebaut. 1.FRAGE zur Verkehrsführung westlich der Bahn: Wie wird die Verkehrsführung sein? Nördlich der Siemensstraße sind Wohngebiete, die für einen Durchgangsverkehr – auch mit LKW - nicht geeignet sind. Auch wurden dort kürzlich Radfahrerquerungen mit Drempel und Vorfahrt eingerichtet.	BÜ Siemensstraße	Verkehre von der neuen Brücke sind hauptsächlich Verkehre aus den Wohngebieten nördlich der Siemensstraße. Sie verteilen sich auf dieses Gebiet. Am meisten zusätzliche Fahrten in der Hans-Böckler-Straße, aber nicht so viele, dass es hier zu Problemen führen würde. Trotzdem Maßnahmen zur Verkehrssicherung. So z.B. die neuen Querungen.
6	2.FRAGE: Westlich der neuen Brücke könnte eine Straßenanbindung nach Poggenhagen (ohne Kunstbauwerke) erstellt werden. Das wäre eine erhebliche Entlastung der südlichen Wunstorfer Str. und würde den Bahnübergang entlasten. Wird diese Verbindung gebaut?	BÜ Siemensstraße	Grundsätzlich möglich, müsste politisch gefordert und beschlossen werden.
7	Unter der Bezeichnung B 442 W-OU Neustadt am Rübenberge gibt es eine Planung zu Einer Westumgehung von Neustadt, (die offenbar für 2030 geplant ist?).	Westumgehung	Eine Westumfahrung von Neustadt am Rübenberge wird im Bundesverkehrswegeplan 2030 unter "Weiterer Bedarf" geführt. Das bedeutet nicht die Realisierung bis zum Jahr 2030. I.d.R. werden Projekte "im weiteren Bedarf" nicht weiter verfolgt. Durch die aktuellen Kennzeichenerfassungen konnte nachgewiesen werden, dass der Durchgangsverkehr in der Nord-Süd-Achse B 442 mit weniger als 1.000 Kfz/24h äußerst gering ist. Quell- und Zielverkehre können i.d.R. gar nicht bzw. nur anteilig auf eine Ortsumgehung verlagert werden.
8	Wie wirkt sich die Umsetzung dieser Planung (bzw. Nichtumsetzung) auf die Planung im Innenstadtbereich aus.	Westumgehung	Nur sehr geringe Auswirkung.
9	Was ist der aktuelle Realisierungstermin.	Westumgehung	Aussage der NLStBV Hannover aus 2023: „Die Aufnahme der Planungstätigkeit ist absehbar nicht vorgesehen.“
10	Wie hoch sind die Realisierungschancen bis zum Zieltermin.	Westumgehung	Aussage der NLStBV Hannover aus 2023: „Die Aufnahme der Planungstätigkeit ist absehbar nicht vorgesehen.“
11	Für wie sicher wird die Umsetzung dieser Planung vor Beginn von Verkehrsänderungen in der Innenstadt gesehen?	Westumgehung	Aussage der NLStBV Hannover aus 2023: „Die Aufnahme der Planungstätigkeit ist absehbar nicht vorgesehen.“
12	Verkehrsfluss: Zum jetzigen Zeitpunkt bilden sich zu Engpasszeiten (morgens, mittags und abends) auf der Wunstorfer Straße teilweise Rückstaus bis zur Berkefeldstraße und der Lindenstraße. Die Ursache scheint mir an der Kreuzung am Bahnhof und zur Landwehr zu liegen.	Versatzstück	Die Knotenpunkte Bahnhof und Landwehr agieren zu den Spitzenzeiten am Rande ihrer Leistungsfähigkeit und verursachen dementsprechend Rückstau.
13	Wie werden diese Rückstauungen bei dem zu erwartenden steigenden Autoverkehr bei den Planungsvarianten aufgelöst?	Versatzstück	Das Versatzstück kann verkehrlich kaum entlastet werden, ohne negative Effekte in sensibleren Straßenzügen zu erzeugen. Netzänderungen wie der BÜ Siemensstraße erzeugen eine leichte Entlastung im Versatzstück, die jedoch u.a. durch zukünftige Flächennutzungen in der Kernstadt verkehrlich nivelliert wird.
14	Wo und wie sollen sich Radfahrende und Zufußgehende zukünftig sicher in und aus der Innenstadt bewegen, wenn die wichtigsten Kreuzungen noch mehr als bisher von Autos, deren Fahrzeugführende die Verkehrsregeln missachten, zugestellt sind?	Versatzstück	Durch den BÜ Siemensstraße (neues Brückenbauwerk) wird die Verkehrsbelastung im Versatzstück annähernd gleich bleiben, da sich Verlagerungen und zusätzliche Belastungen in etwa ausgleichen. Es entsteht dementsprechend nicht mehr Verkehr im Versatzstück. Grundsätzlich sollte davon ausgegangen werden, dass sich alle Verkehrsteilnehmer verantwortungsvoll im Straßenverkehr verhalten.
15	Wie soll bei 30% Verkehrszunahme aus nördlicher Richtung der größte Teil der Einwohnenden aus den westlichen Stadtteilen in vertretbarer Zeit bei PKW-Nutzung aus der Stadt fahren können? Schon heute gibt es morgens täglich Rückstaus bis weit über die Kreuzung Kleiner Tösel/Hans-Böckler-Str./Landwehr hinaus.	VEP allgemein	Die + 30 % Verkehrszunahme sollen sich vermutlich auf den Zuwachs durch ein Trogbauwerk am BÜ Nienburger Straße beziehen, absolut gesehen beträgt der Zuwachs + 1.700 Kfz/24h. Der Zuwachs in Höhe des BÜ setzt sich zusammen aus verlagertem Zielverkehr, der nun zusätzlich diese Achse in die Kernstadt befährt sowie verlagertem Zielverkehr u.a. auch aus der Königsberger Straße. D.h., dass sich auch Fahrten zurück auf das Hauptverkehrsnetz verlagern, die zuvor den BÜ Nienburger Straße durch sensible Wohnstraßen umfahren haben, was aus verkehrsplanerischer Sicht positiv zu bewerten ist. Die Verkehrszunahme im Versatzstück beträgt nur + 5 %, was absolut eine Zunahme um + 800 Kfz/24h ausmacht. Bezogen auf die Nienburger Straße werden ca. 1.000 von 1.700 Fahrten durch die Bürger aus dem westlichen Stadtteil selber verursacht, die sich einfach nur verlagern. Durch den restlichen Zuwachs von ca. 700 bis 800 Fahrten ist keine wesentliche Verschlechterung des Verkehrsflusses zu erwarten, zumal auch die absoluten Verkehrsmengen zwischen 8.000 und 16.500 Kfz/24h für eine Hauptverkehrsachse zulässig sind.

Verkehrsforum Neustadt am Rübenberge
10.12.2024

Nr.	Frage	Thema	Antwort
16	Wie werden die durch Rückstaus eintretenden Folgen wie Verspätungen im ÖPNV, Behinderungen von Radfahrenden und Zufußgehenden verhindert?	VEP allgemein	Die Verspätungen im ÖPNV können zu den Hauptverkehrszeiten nicht verhindert werden, eine Vorrangschaltung hat aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens aus allen Richtungen keinen Mehrwert. Für Fußgänger auf den Seitenanlagen ist der Rückstau im Kfz-Verkehr nicht maßgebend. Für Radfahrer plant die Stadt sichere Radrouten parallel zum Hauptverkehrsnetz.
17	Wird der Stadtbus 801/802 eingestellt, weil eine fahrplanmäßige Durchführung und pünktliche Erreichbarkeit des ZOB (Umstieg auch auf die Bahn) nicht mehr möglich ist? Wie soll dies den o.g. städtischen Zielen dienen?	VEP allgemein	Für den ÖPNV muss zu Spitzenzeiten ggf. ein Puffer eingeplant werden. Zudem dient der Stadtbus nicht ausschließlich als Zubringer zur Bahn, sondern erfüllt auch eine wichtige Erschließungsfunktion im Stadtgebiet. Zu den Nebenzeiten, die den Großteil des Tages ausmachen, herrschen relativ normale Zustände mit i.d.R. stetigem Verkehrsfluss.
18	Warum werden alternative Ideen wie die im Konzept von Jan Linselink (Einbahnstraßenregelungen, mehr Flächen für Radfahrende und Zufußgehende) nicht von der Verwaltung selbst aufgegriffen und geprüft?	VEP allgemein	Alternative Ideen wurden von der Stadtverwaltung äußerst ernst genommen, geprüft, bewertet und teilweise auch im Dialog mit den Erstellern abgestimmt.
19	Eröffnen nicht die aktuellen StVG und StVO der Stadt Neustadt a. Rbge. bessere Möglichkeiten, Mobilität gesamtheitlich und den Bedürfnissen aller entsprechender zu planen und zu regeln?	VEP allgemein	Grundsätzlich gibt es neue Möglichkeiten, Mobilität zu regeln. So z.B. Erleichterung für 30-Zonen, Fahrradstraßen,... Für Themen wie BÜ Nienburger oder den Wunsch, das Versatzstück verkehrlich zu beruhigen bleiben die rechtlichen Möglichkeiten aber weiter limitiert.
20	Inwieweit wird der Fahrradverkehr bei den aktuellen Verkehrsplanungen überhaupt berücksichtigt?	Radverkehr	Fahrradverkehr wurde (prioritär und) zeitlich vorgeschaltet im Radverkehrskonzept betrachtet. Hier werden Maßnahmen auch regelmäßig umgesetzt. Bei den Überlegungen zum VEP spielen die Ergebnisse auch eine große Rolle. Es müssen aber genauso die Kfz und wichtige Achsen für diesen Verkehr betrachtet werden.
21	Was tut die Verwaltung für eine deutliche Verbesserung der Radwegesituation zwischen Schützenplatz (Herzog-Erich-Allee) und Bahnhof?	Radverkehr	Planungen umfassen Geh- und Radwegbrücke über Leine, Querung Leinstraße, Fahrradstraße, Umbau LA-Ferté-Mace-Platz und im weiteren Betrachtung zum Lückenschluss Richtung Bahnhof. Auf Rückseite mit der Querung hinterm Bahnhof und dem neuen Weg und den neuen Querungen schon viel passiert.
22	Was tut die Verwaltung für eine deutliche Verbesserung der Radwegesituation auf der Wunstorfer Str. bis zur Nienburger Str. Höhe Aldi (Erika-Najork-Straße) ?	Radverkehr	Trogbauwerk für Geh- und Radfahrende bei Aufhebung BÜ Nienburger, in dem Rahmen auch Betrachtung der Radwegsituation mit Land.
23	Wie werden die Interessen der Radfahrer beim Umbau der Bahnübergänge in Poggenhagen und an der Nienburger Str. gewährleistet?	Radverkehr	Nienburger Straße: Extra Trog für nicht motorisierten Verkehr vorgesehen. Poggenhagen anderes Thema, geben wir aber gerne weiter.
24	Welche Verbesserung ist für Radfahrer auf der Leinstr. bis zum (irgendwann neuen Radweg) an der Moorstrasse geplant?	Radverkehr	Eine Nord-Süd-Achse für Radverkehre ist in Planung.
25	"Fahrradstraße": Trotz aufwändiger Markierung und Beschilderung zugunsten der Vorfahrt des Radverkehrs an der Leinstraße ist das eine Gefahrenstelle für den Radverkehr. Die Leinstraße ist stark frequentiert, auch durch Busverkehr. Die Kfz. haben nur durch extreme Vorsicht eine Chance die Vorfahrt der Radverkehrs zu gewähren.	Radverkehr	Aktuell besonders viel Verkehr auf der Leinstraße durch Baumaßnahme Anschlussstelle Himmelreich. Situation wird aber beobachtet, weitere Maßnahmen nicht ausgeschlossen.
26	Ich bin Viel-Fahrradfahrerin in Neustadt sowie Mitglied in der ADFC-Ortsgruppe Neustadt. Mehrfach wurde in anderen Veranstaltungen der Stadt auf die desolante Verkehrsführung für Fahrradfahrer am Bahnübergang Nienburger Str. Stadt hingewiesen. Beim Überqueren am Bahnübergang der Theodor-Heus-Str. sind mehrfach prekäre Situation aus beiden Fahrtrichtungen zu beobachten, für Fahrradfahrer sowie für Fußgänger. Die Beschilderung von der Theodor-Heus- Str. kommend, mit Hinweis auf Fahrradfahrer oder Fußgänger, ist meines Erachtens unzureichend. Das eine Schild ist viel zu klein und kann sehr leicht über sehen werden. Ich könnte mir eine Signalanlage über der Straße vorstellen. Die Stoppschilder müssten meines Erachtens neu ausgerichtet werden.	Verkehrsrecht	Die Beschilderung wird durch die Verwaltung überprüft. Die Querung der Theodor-Heus-Straße für den Radverkehr ist und bleibt ausschließlich in Fahrtrichtung erlaubt. Alles andere würde zu einer sehr hohen Unfallgefahr führen. Der Bau einer Lichtsignalanlage ist aktuell nicht vorgesehen.
27	Die Fußgängerampel von der Marktstr. kommend (Heinrich- Nülle -Platz) über die Wunstorfer Str. hat eine zu kurze Grün- Phase für Fußgänger. Menschen mit einer Geheinschränkung schaffen es, bei der derzeitigen Grün-Phase, knapp bis zur Mitte der Fahrbahn. Aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens sollte die Fußgänger-Ampelschablone „nur für Fußgänger“ ausgewechselt werden. Für die Fußgänger- Ampelanlage beim Rewe Markt über die Wunstorfer Str. wünsche mir einheitliche Ampelschablonen für Fußgänger und Radfahrer.	Verkehrsrecht	Die Grünphase von Ampeln ist grundsätzlich nicht die Zeit, in der es Fußgänger schaffen müssen, die Straße komplett zu queren. Die Grünphase ist lediglich die Zeit, in der Fußgänger ihren Quervorgang starten dürfen. Zur Grünphase hinzu kommt immer eine ausreichend bemessene Räumzeit, die für die Querung der Straße ausreichend ist. Der Fahrzeugverkehr bekommt an Ampeln nie umgehend Grün, wenn die Fußgängerampel auf Rot schaltet. Die Mitbenutzung der Querung für den Radverkehr ist lediglich in Richtung Innenstadt gestattet. Dies ist ausdrücklich gewünscht, weil Radfahrer die ersten Meter der Fußgängerzone rund um die Uhr mitbenutzen dürfen, um beispielsweise vom Heini-Nülle-Platz aus weiter zum La-Ferté-Mace-Platz und zu der dortigen Fahrradstraße fahren zu können. Die Schablonen der Ampelkreuzung Wunstorfer Straße müssen gesondert übergeprüft werden. Grundsätzlich wird die Mitbenutzung der Querung für den Radverkehr immer nur in Fahrtrichtung des verlaufenden Radweges erlaubt.

Verkehrsforum Neustadt am Rübenberge
10.12.2024

Nr.	Frage	Thema	Antwort
28	Die Fahrradstr. zwischen dem Runderl und Wallstr. ist eine stark von Autos frequentierte Strecke. In dem Bereich entspricht sie nicht den Vorgaben einer Fahrradstr.. Nach Fertigstellung des La Ferté- Marc� Platzes, wunsche ich mir, dass die Verkehrssituation neu geregelt wird, z. B. Einbahnstr.	Radverkehr	Situation wird nach Fertigstellung La-Ferté-Mace-Platz erneut bewertet.
29	Die Fahrradstr. könnte deutlicher gekennzeichnet werden. Fahrradfahrer, die vom Bahnhof kommen sowie über die Löwenbrücke in /durch die Stadt fahren möchten, fehlt ein entsprechender Hinweis.	Verkehrsrecht	Die Verwaltung wird die Situation überprüfen.
30	Allgemein halte ich es für wunschsenswert, wenn die Beschilderung in der Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer mit Bürgern überprüft werden kann.	Verkehrsrecht	Verkehrsregelungen und die dafür notwendige Beschilderungen werden immer behördlich nach den geltenden Rechtsgrundlagen in Abstimmung mit der Polizei angeordnet. Eine Beteiligung der Bürger ist gesetzlich nicht vorgeschrieben und ist in der Praxis auch nicht händelbar. Im Stadtgebiet wohnen gut 45.000 Menschen. Radfahrer haben beispielsweise andere Wunsche und Bedürfnisse als Autofahrer oder Fußgänger, Kinder haben andere als Erwachsene und der ÖPNV hat andere als der Individualverkehr. Natürlich besteht immer die Möglichkeit, Vorschläge für Verkehrsregelungen bei der Verwaltung einzureichen oder auf fehlerhafte Beschilderung hinzuweisen. Die Vorgänge werden dann geprüft.
31	Ich wunsche mir eine transparente, nachvollziehbare Presseveröffentlichung der Veranstaltung vom 10.12. in den Medien.	VEP allgemein	Die Ergebnisse werden auf unserer Homepage zur Verfügung gestellt.
32	Wie will die Stadt erreichen dass das „Versatzstück“ Wunstorfer Straße zwischen Herzog-Erich-Allee und Landwehr vom PKW-Verkehr in Zukunft entlastet wird? Hierzu sei - so heißt es in der Beschlussvorlage-ein komplexes Bündel an Maßnahmen erforderlich (S.5). Wo ist das Bündel von Maßnahmen, welches eben dieses Ziel erreichen lässt?	VEP allgemein	Das Versatzstück kann verkehrlich kaum entlastet werden, ohne negative Effekte in sensibleren Straßenzügen zu erzeugen. Netzänderungen wie der B� Siemensstraße erzeugen eine leichte Entlastung im Versatzstück, die jedoch u.a. durch zukünftige Flächennutzungen in der Kernstadt verkehrlich nivelliert wird.
33	... dass das Stadttor künftig als Stadttor funktioniert und nicht als Fehlplanung in die Stadtgeschichte eingeht? (S. 3)	Versatzstück	Wir haben neue Erkenntnisse im Vergleich zur Zeit der Planung. Jetzt Prüfung und Empfehlung, wie mit der Situation umzugehen ist. Gebäude an sich funktionieren, Steuerung der nichtmotorisierten Verkehre über bestehende Knotenpunkte funktioniert auch ohne große Umwege.
34	... dass mit dem vorhandenen Verkehrskonzept in der Kernstadt künftig eine höhere ökologische Nachhaltigkeit und damit höhere Aufenthaltsqualität erreicht wird? (S. 12) (die Klimaerwärmung ist leider kein Trugbild)	VEP allgemein	Genau das soll mit den empfohlenen Maßnahmen erreicht werden. Keine Umwegfahrten, stetiger Verkehrsfluss, Aufenthaltsqualität in den (Wohn-)Straßen erhöhen durch Bündelung und Steuerung der Verkehre auf den Hauptachsen.
35	... dass das Grundstück Ecke Wunstorfer-Straße/Herzog-Allee zwecks Wohnungsbau noch verkauft werden kann? Eine Verkehrsberuhigung in diesem Bereich wäre dann förderlich.	Versatzstück	Grundsätzlich eher als Gewerbefläche vorgesehen. Verkauf wird nicht kritisch gesehen.
36	Wie will die Stadtglaubhaft machen, dass es mit der breiten Variante des Trogbauwerks in Zukunft weniger Menschen in der Stadt geben wird, die mit dem Auto unterwegs sein werden? (S. 9)	B� Nienburger Straße	Gar nicht. Ein Trogbauwerk, egal ob 1- oder 2-streifig zieht mehr Verkehr in diese Achse.
37	... mit der Maßnahme eines breiten Trogbauwerks, welches zu einem Anstieg des KFZ-Verkehrs auf der Nienburger Straße um 30% und auf dem Runderl um 47% führen wird, erreichen, dass die Staubildung auf der Landwehr nicht noch größer wird, und dass die Kreuzungen Runderl/Nienburger Straße + Landwehr/Wunstorfer Straße zum Stress-Point aller Autofahrer wird. Wie will die Stadt dieses kompakte Verkehrsgedr�nge handeln?	B� Nienburger Straße	Die + 30 % Verkehrszunahme bedeuten absolut gesehen einen Zuwachs von + 1.700 Kfz/24h. Der Zuwachs in Höhe des B� setzt sich zusammen aus verlagertem Zielverkehr, der nun zusätzlich diese Achse in die Kernstadt befährt sowie verlagertem Zielverkehr u.a. auch aus der Königsberger Straße. D.h., dass sich auch Fahrten zurück auf das Hauptverkehrsnetz verlagern, die zuvor den B� Nienburger Straße durch sensible Wohnstraßen umfahren haben, was aus verkehrsplanerischer Sicht positiv zu bewerten ist. Die Verkehrszunahme im Versatzstück beträgt nur + 5 %, was absolut eine Zunahme um + 800 Kfz/24h ausmacht. Bezogen auf die Nienburger Straße werden ca. 1.000 von 1.700 Fahrten durch die Bürger aus dem westlichen Stadtteil selber verursacht, die sich einfach nur verlagern. Durch den restlichen Zuwachs von ca. 700 bis 800 Fahrten ist keine wesentliche Verschlechterung des Verkehrsflusses zu erwarten, zumal auch die absoluten Verkehrsmengen zwischen 8.000 und 16.500 Kfz/24h für eine Hauptverkehrsachse zulässig sind. Die Zunahme im Runderl resultiert aus dem Abhängen der Theodor-Heuss-Straße bedingt durch das Trogbauwerk.
38	... die (Todes)Kreuzung Wunstorfer Straße/Herzog-Erich-Allee sicherer machen?	B� Nienburger Straße	Der Knotenpunkt entspricht den gültigen Regeln der Technik und den aktuellen Richtlinien. Die Verkehrssicherheit wird dementsprechend gewährleistet, dennoch sind Unfälle nicht auszuschließen, da der Knotenpunkt von allen Verkehrsteilnehmern stark frequentiert wird.
39	.. eine problemlose und sichere Querung für Radfahrerverkehr vom Bahnhof in Richtung Sch�fergasse/Lindenstraße realisieren? (S. 4)	VEP allgemein	Querung über die Bahnhofskreuzung auf den vorgesehenen Furten, alternativ Querung in Höhe Landwehr in Kernstadtbereich. Eine mittige, höhengleiche Querung im Versatzstück ist verkehrlich nicht sicher umsetzbar.

Verkehrsforum Neustadt am Rübenberge

10.12.2024

Nr.	Frage	Thema	Antwort
40	<p>Wo ist mit dem vorhandenen Verkehrskonzept zu erkennen, dass ...</p> <p>... die deutliche Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in den 80-er und 90-er Jahren auf einmal (oder künftig ...?) nicht mehr „problembehaftet“ ist bzw. sein wird? Wie findet hier eine sichtbare, spürbare, dringende und qualitätsvolle Weiterentwicklung statt? (S.2)</p>	VEP allgemein	Die Stadt Neustadt ist u.a. ein Zielpunkt aus dem Umland, zudem nimmt der Verkehr auch heute noch durch aktuelle Ziele der Bauleitplanung zu. Das Zusammenspiel zwischen Flächennutzungen, Verkehr und Verkehrsnetz ist dabei von besonderer Bedeutung. In Neustadt ist das Verkehrsnetz nicht mit dem zunehmenden Verkehr gewachsen, auch wurden keine Alternativrouten geplant. Alles bündelt sich in der Kernstadt im Versatzstück, Trassenalternativen sind i.d.R. durch die heutige Bebauung nicht mehr durchsetzbar.
41	<p>die Lebens- und Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Innenstadt an der Herzog-Allee und am Rande des Naturschutzgebietes sich künftig verbessern wird? (S.3) + (S. 10). Wir befinden uns hier mitten in einem Bereich identitätsstiftender Elemente: Wasserfall, Leinewiesen, Schloss Landestroost, Amtsgericht, Pius, Storchennest, Liebfrauenkirche, Fachwerkhäuser + Löwenstandort).</p>	VEP allgemein	Die Herzog-Erich-Allee ist eine verkehrswichtige Achse zwischen Kernstadt, Ortsumgehung B 6 und Gewerbegebiet Ost. Es gibt nur diese eine Straßenverbindung, alternative Lösungsansätze wie z.B. ein Einbahnsystem auch in diesem Abschnitt führen zu Mehrverkehr in sensibleren Streckenabschnitten und verringert dort die Lebens- und Aufenthaltsqualität immens (u.a. Leinstraße), was verkehrlich und städtebaulich nicht zielführend ist. Besser: Neue Brücke für Fußgänger und Radfahrer nördlich der Löwenbrücke zwischen Schützenplatz und Zwischen den Brücken.
42	<p>es für alle, die mit dem Rad unterwegs sind, künftig mehr Platz und deutlich mehr Sicherheit auf unseren Straßen in der Kernstadt gibt? (S. 6)</p> <p>Die Leinstraße ist mit „orange“ (mit Nutzbarkeitsstufe „mittel“) eingezeichnet, was schwer nachvollziehbar ist. (damit sind wir auch wieder bei der ersten Frage) A44</p>	Radverkehr	An den Hauptverkehrsstraßen ist es nicht generell unsicher mit dem Rad zu fahren. Einbahnstraßen erhöhen i.d.R. nicht die Verkehrssicherheit, sondern führen zu mehr Verkehr und höheren Geschwindigkeiten. Ansatz: Radverkehr auf Nebenrouten parallel zum Hauptverkehrsnetz.
43	<p>Ausbau/Neubau B6</p> <p>Wird / wurde in diesem Zusammenhang geprüft, die neue Leinebrücke der B6 auf südlicher Seite so breit zu bauen, dass dort ein Fuß-/Radweg über die Leine angelegt werden kann? Mit Nordstraße – Heinrich-Heine-Straße – Lönsstraße – neuer Fuß/Radweg parallel zur B6 über die Leine würde dann eine „Nordspange“ entstehen, die das Baugebiet Auenland, KGS, Balneon, Wohngebiet Großer Weg und Gewerbegebiet verbindet.</p>	B6-Neubau	Maßnahme der Landesregierung. Wurde aber geprüft und ist wirtschaftlich nicht darstellbar.
44	<p>Radwegbrücke über die Leine als Verlängerung Fahrradstraße „An der kleinen Leine“</p> <p>Bis die Radwegbrücke fertiggestellt ist, könnte der nördliche Fuß-/Radweg der Löwenbrücke in beide Richtungen für Radfahrer freigegeben werden. Ein kombinierter Fuß-/Radweg erfordert Rücksicht von den Radfahrern, ggf. kann darauf auch extra hingewiesen werden („Radfahrer Schrittgeschwindigkeit“). Vor dem Verbot des Radfahrens Richtung Osten auf der nördlichen Seite kam es zu keinen Gefährdungen. Das Verbot des Radfahrens Richtung Osten führt dazu, dass die Mecklenhorster Straße von Radfahrern 2x gequert werden muss.</p>	Radverkehr	Radverkehr entgegen der Richtung grundsätzlich Gefahrenquelle. Zweirichtungsradweg auf Brücke kann so nicht angeordnet werden.
45	<p>Ausbau Landwehr</p> <p>Wird auch nach dem Ausbau der Landwehr auf dieser Tempo 30 gelten? Die Regelung von Tempo 30 führt dazu, dass Fuß- und Radfahrer die Landwehr – auch ohne Kreuzungshilfen – deutlich besser queren können.</p>	Beschilderung	Als Kreisstraße ist die Landwehr für den überregionalen Verkehr vorgesehen. Grundsätzlich gilt an Ortsdurchfahrten in Deutschland generell Tempo 50. Die Ausweisung von 30 km/h ist an für überregionalen Verkehr vorgesehenen und klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) nur bedingt möglich, beispielsweise vor Schulen oder Kindergärten. An der Landwehr gibt es jedoch keine Grundlage für eine derartige Temporegelung. Die derzeitige zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Verlauf der K 347 Landwehr/Hüttendamm ist ausschließlich aus versicherungsrechtlichen Gründen aufgrund des dortigen schlechten Straßenzustandes angeordnet worden. Nach einer Sanierung gilt dort wieder Tempo 50. Lediglich im Bereich der Unterführung und in Teilen bis zur Einmündung in die Hans-Böckler-Straße ist die 30 km/h-Reglung aufgrund anderer Kriterien, beispielsweise der dort erhöhten Unfalllage, dauerhaft angeordnet.
46	<p>Aufhebung Bahnübergang Nienburger Straße</p> <p>Gibt es Planungen, den Bahnübergang Nienburger Straße für PKW ersatzlos aufzuheben? Dies würde zu Ausweichverkehren über die Königsberger Straße und damit durch das dortige Wohngebiet führen. Wurden diese Auswirkungen untersucht?</p>	BÜ Nienburger Straße	Ja, wurde untersucht. Siehe Vortrag.
47	<p>Wurde geprüft, das Versatzstück aufzulösen, indem die Landwehr nach (östlich) der Unterführung nach Süden, über das Gelände des ZOB direkt zur Bahnhofskreuzung geführt wird? Damit gäbe es nur noch eine Kreuzung Wunstorfer Straße – Landwehr – Herzog-Erich-Allee. (Diese Prüfung und ggf. Umsetzung hätte natürlich am besten vor 15 Jahren vor dem Neubau von ZOB und Neustadt Tor stattgefunden.)</p>	Versatzstück	Kreisverkehr um Neustadttor. Neue Barriere in der Stadt, ZOB nicht mehr funktionsfähig.
48	<p>Wurde geprüft, das Versatzstück aufzulösen, indem ein „großer“ Kreisverkehr um das Gelände von „Tommys Irish Pub“ (Marktstraße 22) und Neustadt Tor eingerichtet wird? (Diese Prüfung und ggf. Umsetzung hätte natürlich am besten vor 15 Jahren vor dem Neubau von ZOB und Neustadt Tor stattgefunden.)</p>	Versatzstück	Kreisverkehr um Neustadttor. Neue Barriere in der Stadt, ZOB nicht mehr funktionsfähig.

Verkehrsforum Neustadt am Rübenberge
10.12.2024

Nr.	Frage	Thema	Antwort
49	Wurde betrachtet, welche Auswirkungen der Bau des Leinesprungs in Kombination mit dem Bau einer Nord-West-Verbindung und einer West-Süd-Verbindung auf den Verkehr in Neustadt hätten?	VEP allgemein	In der Nord-Süd-Relation (B 442) befindet sich relativ wenig Durchgangsverkehr, was die schlechte Auslastung einer Nord-West-Trasse erklärt. Gleiches gilt dementsprechend für eine Süd-West-Trasse. Beide "Westumfahrungen" sind relativ uninteressant für Quell- und Zielverkehre, da sich die Fahrten auf die Kernstadt, die B 6 sowie das Gewerbegebiet Ost ausrichten. Durch die Kombination mit dem Leinesprung gäbe es leichte Synergieeffekte, die jedoch nicht maßgebend für ein "Gesamtprojekt" sind.
50	Wann wäre an der Nienburger Straße auf Höhe des Bahnübergangs mit einer Fertigstellung einer möglichen Unterführung/eines Troges zu rechnen?	BÜ Nienburger Straße	Abhängig vom politischen Beschluss zu einer Vorzugsvariante, hier dem Trog als Ersatz für den höhengleichen Bahnübergang, wäre eine Fertigstellung in 2030 bis 2035 möglich.
51	Drängt die Bahn auf eine Auflösung des Bahnübergangs Nienburger Straße und würde sie sich an den Kosten beteiligen?	BÜ Nienburger Straße	Die Bahn drängt nicht auf die Aufhebung des Bahnübergangs sondern hat sich an die Stadt Neustadt mit Bitte um eine Vorzugsvariante gewendet. Finanzierung über Bund, Bahn und Land. Stadt Neustadt trägt keine Kosten.
52	Welche Möglichkeiten gibt es im Verkehrskonzept, den Verkehr im Stadtgebiet zu minimieren?	VEP allgemein	Das Stadtgebiet kann verkehrlich kaum entlastet werden, ohne negative Effekte in sensibleren Straßenzügen zu erzeugen. Netzänderungen wie der BÜ Siemensstraße erzeugen eine leichte Entlastung im Versatzstück, die jedoch u.a. durch zukünftige Flächennutzungen in der Kernstadt verkehrlich nivelliert wird. Der Leinesprung als bauliche Maßnahme zeigt eine spürbare verkehrliche Wirkung und kann zu einer Entlastung beitragen, die Umsetzung ist jedoch mehr als fraglich. Damit verbleiben i.d.R. vorerst nur "weiche" Maßnahmen, um den Kfz-Verkehr weiter zu reduzieren, wie z.B. die Förderung des Radverkehrs, ein Parkraummanagement (Verkehrsvermeidung) sowie u.a. ein Shuttlebus zwischen relevanten Standorten im Stadtgebiet.
53	Ein Verkehrskonzept muss langfristige Entwicklungen berücksichtigen. Wo ist die Vision dieses Verkehrskonzeptes?	VEP allgemein	Die Stadt Neustadt ist u.a. ein Zielpunkt aus dem Umland, zudem nimmt der Verkehr auch heute noch durch aktuelle Ziele der Bauleitplanung zu. Das Zusammenspiel zwischen Flächennutzungen, Verkehr und Verkehrsnetz ist dabei von besonderer Bedeutung. In Neustadt ist das Verkehrsnetz nicht mit dem zunehmenden Verkehr gewachsen, auch wurden keine Alternativrouten geplant. Alles bündelt sich in der Kernstadt im Versatzstück, Trassenalternativen sind i.d.R. durch die heutige Bebauung nicht mehr durchsetzbar. Ein Verkehrsentwicklungsplan kann nicht umkehren, was in den letzten Jahrzehnten versäumt wurde. Das im ISEK geforderte Leitziel der Verkehrsvermeidung bzw. -reduzierung mit Beruhigung der Kernstadt steht u.a. im Widerspruch zum Bau des neuen Rathauses mit Tiefgarage im Stadtzentrum sowie des direkt nebenan geplanten Einkaufszentrums mit vielen weiteren Kfz-Stellplätzen.
54	Wurde das Verkehrskonzept ganzheitlich betrachtet und umfasst es auch die Belange von Radfahrern, Fußgängern und Menschen mit körperlichem Handicap?	VEP allgemein	Das Verkehrskonzept ist eigentlich ein Verkehrsentwicklungsplan, der sich mit den grundlegenden verkehrlichen Problemen und Schwachstellen im Stadtgebiet befasst und dafür Lösungsansätze bereitstellt. Ein Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet dementsprechend keine Detailplanungen. Diese sind in separaten Konzepten zu finden, u.a. besitzt die Stadt Neustadt am Rübenberge ein aktuelles Radverkehrskonzept.
55	Wurde im Verkehrskonzept mitbedacht, welche Auswirkungen beispielsweise ein Stau auf der A2 auf das Verkehrsgeschehen in Neustadt hat und wie kann der Verkehr dann flüssiger gehalten werden?	VEP allgemein	Ein Verkehrsnetz wird auf einen Normalwerktag bemessen, so dass Stauerscheinungen an Autobahnen nicht für die Bemessung der Straßenzüge oder der Knotenpunkte herangezogen werden. Selbst in Autobahnnähe werden Umleitungsstrecken auf den "Normalverkehr" dimensioniert, sonst müssten auch dort mehrstreifige Straßen gebaut werden, die i.d.R. an den meisten Tagen überdimensioniert sind. In Neustadt am Rübenberge selber sind i.d.R. kaum Rückstauungen bzw. Mehrverkehr bei Stau auf der A 2 zu erwarten. Schon das Normalverkehrsaufkommen im Kernstadtbereich ist jedoch hoch und u.a. im Versatzstück störend.
56	Die Qualität vieler Bestandradwege im Stadtgebiet ist mangelhaft. Wurde dies im Verkehrskonzept betrachtet und wann werden diese saniert?	Radverkehr	Dies wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes betrachtet. Jedes Jahr werden Maßnahmenvorschläge aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt.

Verkehrsforum Neustadt am Rübenberge

10.12.2024

Nr.	Frage	Thema	Antwort
57	Wurde geprüft, die Moorstraße nach Mardorf komplett zu schließen und zu einer reinen Fahrradstraße umzugestalten, damit weniger Verkehr nach und durch Neustadt fährt?	VEP allgemein	Die Moorstraße nach Mardorf weist im heutigen Bestand gut 3.300 Kfz/24h auf, davon beträgt der Durchgangsverkehr ca. 1.000 Kfz/24h. Die restlichen Fahrten sind Quell- und Zielverkehre und haben einen Bezug zwischen Mardorf und Neustadt am Rübenberge und umgekehrt. Mit der Schließung lassen sich dementsprechend nur wenige Fahrten bezogen auf die Kernstadt verlagern (vermutlich ca. 1.500 Kfz/24h), was keine wesentliche verkehrliche Wirkung entfaltet. Dafür können Anlieger aus dem Bereich Mardorf dann nicht mehr in Neustadt einkaufen und Neustädter Bürger könnten nur noch mit dem Fahrrad (oder vielleicht einem Shuttle-Bus) zum Steinhuder Meer als Naherholungsziel gelangen. Die Sperrung der Moorstraße ist dementsprechend nicht zielführend, zudem handelt es sich um eine Kreisstraße, die grundsätzlich erstmal dem überregionalen Verkehr zu dienen hat.
58	Die Löwenbrücke in Neustadt ist schon sehr alt. Wenn parallel dazu eine neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke gebaut werden soll, wäre es dann nicht sinnvoller, die bestehende Brücke einfach zu verbreitern?	VEP allgemein	Der Bau einer gesonderten Brücke für Fuß- und Radverkehre wäre rechtlich deutlich einfacher umzusetzen und hat ein höheres Potential, umgesetzt zu werden. Die Löwenbrücke wurde 2003 erneuert und wird regelmäßig in Stand gesetzt, eine Erneuerung ist auch langfristig nicht erforderlich.
59	Soll die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke beleuchtet werden? Wenn diese auf Höhe der Mühle gebaut wird, wäre es dort sehr dunkel und wenig attraktiv.	VEP allgemein	Der genaue Standort wurde noch nicht festgelegt. Grundsätzlich ist eine Beleuchtung vorgesehen.
60	Wie lang müsste die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke sein, wenn sie auf Höhe der Mühle gebaut wird? Dort ist bei Hochwasser immer viel überflutet.	VEP allgemein	Die Länge der Brücke hängt vom Standort ab.
61	Warum wurde die B6 in das Verkehrskonzept nicht eingebunden? Als die Löwenbrücke vor einigen Jahren aufgrund von Bauarbeiten voll gesperrt war, gab es in Neustadt keinen Stau und die Menschen sind über die B6 gefahren.	VEP allgemein	Die B 6 ist im Verkehrskonzept eingebunden und im Verkehrsmodell dargestellt. Ein Ausbau mit breiteren Fahrstreifen und besseren Aus- und Einfädelungsfahrstreifen zieht nicht mehr regionalen Verkehr an. Die B 6 wird auch heute schon in den relevanten Relationen genutzt und ist i.d.R. zu umwegig, um wesentliche Fahrten aus dem Stadtgebiet heraus u.a. zum Gewerbegebiet Ost zu verlagern, egal welchen Ausbaustandard die B 6 besitzt.
62	In der Zeitung stand, dass die Unterführung am Ziegeleiberg geschlossen werden soll. Dann macht doch der Bau einer neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke auf dieser Höhe keinen Sinn.	VEP allgemein	Die Unterführung am Ziegeleiberg wird im Rahmen der B6-Sanierung neu hergestellt.
63	Die Kreisverkehre im Gewerbegebiet sind nicht sicher für Radfahrer und Fußgänger und an der gesamten Justus-von-Liebig-Straße gibt es keine Fußgängerquerung (Zebrastrreifen). Ist im Verkehrskonzept dazu etwas vorgesehen?	VEP allgemein	Kreisverkehre sind i.d.R. sichere Verkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer, wenn sie richtlinienkonform gestaltet sind. Es gibt deutlich weniger Konfliktpunkte als an normalen Kreuzungspunkten, zudem ist das Geschwindigkeitsniveau insbesondere im Kfz-Verkehr gering. Die Kreisverkehre im Gewerbegebiet Ost sollten richtlinienkonform ausgebaut werden, u.a. gehören dazu innerorts Zebrastrreifen in Verbindung mit ausreichend dimensionierten Aufstellflächen. Weitere Standorte für Zebrastrreifen im Gewerbegebiet Ost sind zu prüfen.