

Stellungnahme des Beirats Oberneuland zur Teilfortschreibung des VEP 2025

Der Beirat Oberneuland ist aufgerufen, eine Stellungnahme zur Teilfortschreibung des VEP 2025 in den vier Teilstrategien

- Autofreie Innenstadt bis 2030
- Abwicklung der stadtreionalen Mobilitätsbedürfnisse
- Angebots- und Tarifmaßnahmen für Bus und Bahn in Stadt und Region
- Steuerung und Ordnung des Parkens

abzugeben. Es stellt sich die Frage, was die Oberneulander Bürger konkret davon zu erwarten haben?

Kritisch ist anzumerken, dass konkrete Maßnahmen in allen vier Teilstrategien im Beiratsbereich faktisch nicht vorkommen. Als Stadtteil im Randbereich der Stadt Bremen sind auch keine/wenige direkte Berührungspunkte zu den Inhalten der Teilstrategien für Oberneuland zu erkennen. Wobei nicht verkannt wird, dass die Inhalte des VEP 2025, in Abhängigkeit vom Realisierungsgrad natürlich auch die Mobilitätsinteressen der in Oberneuland lebenden Menschen beeinflussen wird.

Oberneuland gilt mit seinen Parkanlagen, Fleeten, Alleen, den Außendeich usw. als „das grüne Herz Bremens“. Dieses trifft in Bezug auf das Erscheinungsbild zwar zu, aber die aktuelle Verkehrsinfrastruktur gibt dieses nicht wieder.

Der Stadtteil Oberneuland ist nur ungenügend auf die Verkehrswende und die älter werdende Gesellschaft eingestellt. Die aktuelle Infrastruktur fördert den motorisierten Individualverkehr, den es in Zeiten des Klimawandels zu vermeiden gilt. Im Gegenzug ist die Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mangelhaft ausgebaut. Das Angebot des ÖPNV ist für die Oberneulander*innen wenig attraktiv und alternative Angebote, z.B. carsharing gibt es gar nicht.

Im Stadtteil Oberneuland muss zügig das gleichberechtigte Miteinander aller Verkehrsteilnehmer*innen sichergestellt werden. Einerseits aus klimapolitischen Gründen und andererseits als Entlastung für das „Dorf“, das in Teilen durch den motorisierten Individualverkehr stark belastet ist.

Auch wenn sich Oberneuland kaum bis gar nicht in den vier Teilstrategien der Fortschreibung wiederfindet, möchten wir uns dennoch zum aktuellen Stand des VEP 2025 äußern. Für den Beirat Oberneuland haben folgende Punkte einen besonderen Stellenwert:

Ausbau des ÖPNV/SPNV:

Zwar existiert mit dem Metronom eine direkte Verbindung vom Bahnhof Oberneuland in die Innenstadt, darüber hinaus sind keine bzw. kaum direkte ÖPNV Linien in die Innenstadt vorhanden. Dies gilt insbesondere für Oberneulands Zentrum. Obwohl der Beirat in den letzten Jahrzehnten eine ganze Reihe von Beschlüssen dazu gefasst hat, ist die Anbindung Oberneulands an den ÖPNV ungenügend. Schnellstens müssen folgende Dinge angepackt werden:

Forderungen des Beirats Oberneuland:

Aktuell ist das Angebot am ÖPNV/SPNV ungenügend, und führt dazu, dass viele Menschen im Stadtteil Oberneuland das Auto nutzen müssen. Der Beirat fordert die Umsetzung der folgenden Maßnahmen:

- **Die geplante Haltestelle am Achterdiek (E19) muss dringend umgesetzt werden.** Damit erhalten viele Horner*innen und Oberneulander*innen eine direkte Verbindung in die Innenstadt. Aktuell ist dieser Bereich völlig ungenügend an den ÖPNV angeschlossen. Des Weiteren können dann Studenten*innen und Schüler*innen (Oberschule Rockwinkel) die Lehrinrichtungen problemlos erreichen. Gemeinsam mit dem Bahnhof Oberneuland wäre diese Haltestelle ein gutes Angebot für die Menschen. Hierbei sind auch Park&Ride und Park&Bike zu berücksichtigen.
- **Parkplätze am Oberneulander Bahnhof für Park&Ride und Park&Bike mit (gesichertem) Fahrradparkhaus müssen erweitert bzw. eingerichtet werden.**
- **Führung der Buslinie 33 über die Rockwinkler Landstraße (wie im VEP 2025 vorgesehen) zur Anbindung der Tobias-Schule und der Sportvereine an den ÖPNV.** Aktuell ist dieser Bereich nicht an den ÖPNV angebunden und die schmale Mühlenfeldstraße mit 2 Buslinien überfordert. Die Anbindung der Tobias-Schule an den ÖPNV muss unbedingt umgesetzt werden. Durch die Umleitung der Linie 33 über die Rockwinkler Landstraße ist sichergestellt, dass sowohl mit der Linie 33 als auch der Linie 34 Schüler*innen die Grundschule Oberneuland erreichen können.
- **Die geplante Linie G im VEP 2025 als Querverbindung zwischen Borgfeld und Sebaldsbrück kann den Individualverkehr durch Oberneuland (Verkehr zum Mercedeswerk) entlasten und muss daher zügig umgesetzt werden.** Zusätzlich bekommen die Menschen an der Oberneulander Landstraße (ab Oberneulander Heerstraße) und am Lehester Deich einen Anschluss an den ÖPNV.
- **Die im VEP 2025 eingetragene Linie E (Linie 31), die aktuell im Büropark Oberneuland endet, muss gemäß den Planungen umgesetzt werden und zur Berliner Freiheit weitergeführt werden.**
- Der Stadtteil Oberneuland wird durch die Bahnlinie verkehrstechnisch in zwei Teile geteilt. Aktuell haben viele Mitbürger*innen das Problem vom Nedderland/Büropark/Achterdiek die Kirchengemeinde und den Friedhof oder Sportvereine oder den neuen Supermarkt in der Mühlenfeldstraße mit dem ÖPNV zu erreichen. Dies fördert den Individualverkehr, den man vermeiden möchte. **Der Beirat fordert daher seit Jahren einen Stadtteilbus, der die Bereiche Nedderland, Alt-Oberneuland und Apfelallee verbindet.**
- **Des Weiteren fehlt eine Schnellbuslinie/Direktbus von Oberneuland in die Innenstadt. Dies wäre eine gute Alternative für das Auto.**
- **Zusätzliche Anbindung der Oberneulander Landstraße an die BSAG Nachtlinien in Richtung Zentrum insbesondere am Freitag und Samstagnacht.** (Bisher ist nur die Rockwinkler mit der N3 angebunden)
- Insgesamt ist eine bessere Anbindung aller Oberneulander Schulen an den ÖPNV gewünscht, u.a. für Schüler*Innen aus Schwachhausen und Bremen-Nord.
- **Zügige Umsetzung der Barrierefreiheit an allen Haltestellen in Oberneuland**

Verbesserung, bzw. Herstellung eines sicheren Radverkehrs:

Die aktuelle Situation in Oberneuland ist katastrophal. Da es an vielen Straßen keine Fahrradwege gibt und die wenigen vorhandenen Fahrradwege in schlechtem Zustand sind, müssen sich die viel zu

engen Fußwege an den Hauptverkehrsstraßen geteilt werden. Die Bereitschaft zukünftig eher mal zugunsten des Rades auf das Auto zu verzichten ist vorhanden, wird aber durch die vermeidliche und tatsächliche Unsicherheit/Gefahr an vielen Stellen im Stadtteil verhindert.

Aus Angst um ihre Kinder lassen daher viele Eltern diese nicht mit dem Fahrrad zur Schule oder in den Sportverein fahren.

Für die großen Verbindungsstraßen, die quer im Stadtteil laufen (Oberneulander Landstraße, Achterdiek, Rockwinkeler Heerstraße und Rockwinkeler Landstraße), braucht es eine umfassende Lösung für ein ganzheitliches Verkehrskonzept für Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und Autofahrer*innen. Dieses gilt auch für die Verbindungen Richtung Innenstadt (Oberneulander Heerstraße und Marcusallee). Die Franz-Schütte-Allee und als Weiterführung die Richard-Boljahn-Allee könnten problemlos für den Radverkehr optimiert werden.

Sollten Premiumrouten aufgrund fehlenden Platzes nicht möglich sein, sollten Fahrradstraßen o.ä. als Alternativen geprüft werden.

Unsere Forderungen

- **Genereller Ausbau der Fahrradwege im Stadtteil, ggf. als farbige Markierung auf der Straße.** Wichtig ist eine einheitliche Führung. Dafür müssen zahlreiche Straßen in Oberneuland saniert werden.
- **Planung einer Fahrrad-Premiumroute im Bremer Osten von Mahndorf über die Oberneulander Landstraße nach Borgfeld/Blockland (Verbindung von D15 und D16 als äußerster Ring),** auch als Weiterführung nach Achim und Verden, bzw. Lilienthal.
- **Planung einer Fahrrad-Premiumroute aus der Innenstadt über D19c, D20 Richtung Oberneuland, ggf. über die Straßen "Nedderland" und "Modersohnweg".**
- **Planung einer Fahrrad-Premiumroute vom Mercedeswerk in Sebalsbrück über den Achterdiek, Am Rüten, Richtung Borgfeld.**
- **Der Beirat fordert von Mobilitätssenatorin Schäfer eine Antwort auf das faktische Überholverbot durch die Einhaltung eines seitlichen Mindestabstandes nach der neuen StVO (1,50m Abstand zwischen Autofahrer*in und Radfahrer*in) beim Passieren eines Radfahrers haben in den vielen engen Straßen in Oberneuland.** Die Einrichtung von Fahrradstraßen oder anderen Konzepten ist ggf. zu prüfen.

Verbesserung, bzw. Herstellung sicherer Fußwege:

In vielen Bereichen Oberneulands ist der Fußwegbelag ungenügend. Dadurch werden Ältere und Menschen mit Beeinträchtigungen stark in ihrer Mobilität eingeschränkt.

Zudem fehlen an den meisten Nebenstraßen Fußwege, an den Hauptstraßen sind sie nur auf einer Fahrbahnseite vorhanden oder so schmal, dass die Verkehrssicherheit für Fußgänger eingeschränkt ist. In der Folge lassen Eltern ihre Kinder nicht selbständig im Stadtteil unterwegs sein. Viele Bereiche sind nicht barrierefrei.

Der Stadtteil ist auf eine älter werdende Gesellschaft, die befestigte und breite Wege benötigt, nicht vorbereitet.

Die Schulwege der Kinder sind nicht sicher. Gerade an den langen Verbindungsstraßen fehlt es an Überquerungshilfen. Die Folge ist, dass die Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden.

Die Fußwege sind an einigen Stellen, z.B. in der Oberneulander Landstraße gerade mal 40-50 cm breit. Viele Menschen fühlen sich dort durch den Autoverkehr bedrängt.

Forderungen des Beirats Oberneuland:

- Seit mehr als 40 Jahren hat die Stadt ein Vorkaufsrecht an der Oberneulandes Landstraße (Nicht Fleetseitig) zum Ausbau der Straße mit Haupt- und Nebenanlagen. Dies ist in weiten Teilen der Straße bereits wahrgenommen worden. **Mit dem Ausbau der Oberneulander Landstraße soweit die Bereiche bereits der Stadt gehören muss zeitnah begonnen werden. Der aktive Ankauf der fehlenden Grundstücke muss vorangetrieben werden.**
- Für weite Teile Oberneulands benötigt man ein völlig neues Verkehrskonzept/-verständnis, das den Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Autofahrer*innen gerecht wird. Dies gilt besonders in den engen Straßen, in denen eine Neuanlage der Fußwege aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht möglich ist. Das Konzept des Shared Space ist hier zu prüfen.
- Durch das Problem der engen Straßen, muss ein paralleles Fußwegkonzept konzipiert werden. Dieses soll einerseits die alten Kirchwege und andererseits neue Wege (z.B. parallel zur Oberneulander Landstraße Richtung Deich) beinhalten. Damit wird punktuell die Sicherheit für die Fußgänger*innen hergestellt. Des Weiteren kann dadurch eine Art Wandernetz entstehen, dass man in den Nachbarstadtteilen weiterführen könnte.
- **Bei Neubebauung ist darauf zu achten, dass Fuß- und Radwege geplant werden. Diese werden in das vorgenannte Wegenetz integriert.**

Carsharing

Auch Oberneuland benötigt Carsharing-Stützpunkte, um den Menschen ein Angebot zu machen. Es eignen sich folgende Punkte:

- Neuer Supermarkt in der Mühlenfeldstraße
- Büropark Oberneuland
- Oberneulander Karree (Ecke Apfelallee/Oberneulander Heerstraße)

Die Einrichtung von Carsharing im Freefloating ist hierbei zu prüfen und umzusetzen. **Die Senatorin ist aufgefordert die Möglichkeit von Car Sharing und Freefloating in Oberneuland aktiv mit den Anbietern zu erörtern und eine Einrichtung vorhaltlos zu unterstützen.**

Sanierung der Straßen Oberneulands und Straßenverkehr

Der aktuelle Zustand vieler Oberneulander Straßen ist schlecht. Schlaglöcher und Unebenheiten behindern den Verkehr und gefährden viele Verkehrsteilnehmer*innen, besonders in den engen Straßenzügen.

Forderung des Beirats

- **Mit der Planung und Umsetzung eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes müssen die Straßen dringend saniert werden.**
- Vor allem die Oberneulander Landstraße besteht nur noch aus Schlaglöchern, die nicht nur den Autoverkehr, sondern vor allem den Radverkehr extrem gefährden. An dieser Straße liegen zwei Kindergärten und eine Schule. **Wir fordern dringend eine Sanierung.**
- **Wir fordern eine Rechtsabbieger-Spur (grüner Pfeil) von der Rockwinkeler-Landstraße in die Tunnelleinfahrt zur Entlastung des Verkehrs**
- **Konsequente und zügige Umsetzung von Tempo 30 vor allen Seniorenheimen, Kindergärten und Schulen in Oberneuland.**
- **Zügige Umsetzung von Tempo 30 auf der Oberneulander Landstraße und Mühlenfeldstraße.**

Parken in Quartieren

Dieser Fortschreibungsschwerpunkt hat nach Auffassung des Beirats Oberneuland kaum Relevanz wie in den zentrumsnahen Statteilen. In Oberneuland werden in der Regel sowohl PKW als auch Fahrräder auf dem eigenen Grundstück geparkt. Parkdruck entsteht nur vereinzelt.

Eine allerdings sehr regelungsbedürftige Situation betrifft die Mühlenfeldstrasse. Schmale Gehwege, nicht vorhandene Radwege, der Begegnungsverkehr von Bussen der BSAG auf einer ebenfalls unterdimensionierten Fahrbahn für Zweirichtungsverkehr, die fehlende Übersichtlichkeit des Verkehrsgeschehens aufgrund des Trogbauwerkes sowie die aktuelle Praxis des Parkens bedürfen noch **vor Inbetriebnahme des Vollsortimenters einer Bewertung und eines Maßnahmenkataloges zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.**

Abschließend ist der Beirat irritiert, wie oft in den jeweiligen Sachstandsinformationen Hinweise mit folgendem oder ähnlichem Wortlaut aufgeführt sind:

Die Projekte, die bereits hätten begonnen oder abgeschlossen werden sollen, konnten aufgrund von nicht vorhandenen Personalkapazitäten (...) oder unzureichender finanzieller Mittel (...) nicht umgesetzt werden.

Der Beirat Oberneuland