

Stadt Verden
Herrn Bürgermeister Brockmann
Große Str. 40
27283 Verden

Fraktion im Rat der Stadt Verden

Rasmus Grobe - Fraktionsvorsitzender

Mail: r.grobe@gruene-verden-aller.de

Verden, den 11.01.2026

Antrag: Verkehrskonzept Innenstadt

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen beantragt:

1. Für den Bereich der Verdener Innenstadt wird das beschlossene Mobilitätskonzept durch eine präzisierende Fachplanung ergänzt, die insbesondere zukunftsfähige Lösungen für den fließenden Verkehr betrachtet.
2. Die bereits bestehenden Verkehrsregelungen, Fachplanungen und beschlossenen Konzepte werden bei der Erstellung dieses Innenstadtverkehrskonzept ausdrücklich berücksichtigt und in die Betrachtung einbezogen, insbesondere: ISEK, Mobilitätskonzept Verden, Radverkehrsförderkonzept (Aktualisierung in Erstellung), Masterplan Innenstadt, Neugestaltung Lugenstein und Anita-Augspurg-Platz, Fahrradzonen und Fahrradstraßen.
3. Die Betrachtung sollte unter der ausdrücklichen Zielsetzung erfolgen, die Aufenthaltsqualität der Innenstadt weiter zu erhöhen und folglich das Verkehrsaufkommen aus fließendem Autoverkehr zu begrenzen und in bestmöglicher Form zu lenken.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, das im beschlossenen Mobilitätskonzept vorgeschlagene Pilotprojekt "Umsteigepunkt" anlässlich der Bauphase der neuen Südbrücke vorzubereiten.

Begründung:

1. Mit dem absehbaren Neubau der Südbrücke stellen sich für den Innenstadtverkehr neue Herausforderungen: Die alte Brücke hat derzeit mit ihrer Einspurigkeit und der Ampelschaltung für den Autoverkehr einen regulierenden Effekt - die Brückenüberfahrt ist kein "schneller" Weg nach und aus Verden. Mit dem zweispurigen Neubau könnte sich das ändern, da das ungehinderte Überqueren der Brücke auch eine erhöhte Geschwindigkeit und den subjektiven Eindruck einer nun schnelleren Route mit sich bringen kann. Die Stadt sollte dies vorausschauend antizipieren. Statt politischer Schnellschüsse sollte das künftige Mobilitätsgeschehen fachplanerisch betrachtet werden - dabei können auch Simulationen notwendig werden, denn Verkehrsversuche werden unter aktuellen Bedingungen (Einspurigkeit der Südbrücke) die künftige Realität nicht abbilden können.

2. Es existieren eine Reihe von (aktuellen) Konzepten, die sich (auch) mit der Innenstadt bzw. Mobilität mit Innenstadtbezug beschäftigen. Diese wurden meist mit breiter Mehrheit vom Rat beschlossen:
 - a. Das *Integrierte Stadtentwicklungskonzept* (ISEK) legt dar, wie sich Verden als "Stadt der kurzen Wege" unter den gegebenen strukturellen Bedingungen und der Anforderung der Klimaneutralität weiterentwickeln kann.
 - b. Im *Mobilitätskonzept* werden neben grundsätzlichen Zielen an mehreren Stellen Aussagen zur Mobilität in der Innenstadt gemacht, u.a. Einrichtung einer Mobilitätsstation.
 - c. Im *Radverkehrsförderkonzept* werden verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (für den Autoverkehr) vorgeschlagen, z.B. Aufpflasterungen in der Grünen Straße, sowie Fahrradstraßen (die zum Teil auch so umgesetzt wurden). Derzeit wird das Radverkehrsförderkonzept überarbeitet - bei den öffentlichen Befahrungen wurde insbesondere die konflikthafte Situation in der Oberen Straße thematisiert (überhöhte Geschwindigkeit, Abdrängen auf den Fußweg), die für Radfahrende oft zu gefährlichen Situationen führt.
 - d. Im *Masterplan Innenstadt* werden verschiedene Ideen für nachhaltige Mobilität angesprochen (u.a. Park & Ride-Punkte, Optimierung der Radverkehrswegeführung, Verbesserung der Innenstadtanbindung durch Ausbau der Fahrrad- & Fußwege)

Darüberhinaus - bzw. teilweise als Umsetzung von in den genannten Konzepten vorgeschlagenen Maßnahmen - gibt es bestehende Verkehrsregelungen, die vor allem dem Schutz von Fußgänger*innen und der Förderung des Radverkehrs dienen, eine verkehrsregulierende Wirkung haben und auch der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt dienen, u.a. Fußgängerzone im Bereich des Lugenstein, Anlieger-Regelung in der Oberen Straße ab Schleppenhöfnerstr., Fahrradzone /-straße Stifhofstraße Herrlichkeit / Ostertorstraße. Im Zusammenhang mit letzterer wurde die Ostertorstraße mit erheblichen Fördermitteln umgestaltet, für die es eine entsprechende Zweckbindung gibt.

3. Verdens historische Altstadt ist für ein hohes Autoverkehrsaufkommen nicht ausgelegt. An mehreren Stellen gibt es Engstellen und Konfliktpotential insbesondere mit Fußgänger*innen und Radfahrenden (u.a. Lugenstein und Obere Straße). Einige dieser Bereiche sollen zudem zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung weiter aufgewertet werden (i.B. Neugestaltung Bereich „Lugenstein / Anita-Augspurg-Platz / Domplatz“). Bereits jetzt ist der Lugenstein stark befahren und das Passieren - trotz Fußgängerzone - für Fußgänger*innen zu manchen Tageszeiten problematisch. Herrlichkeit, Ostertorstraße und Stifhofstraße sind ausgewiesene Fahrradstraßen /-zonen mit Zwei-Richtungs Befahrung, bei denen es bereits jetzt zu konflikthafter Situationen mit Autofahrenden kommt. Eine noch weitere Erhöhung des Auto-Durchgangsverkehrs sollte daher zumindest für diese Bereiche vermieden werden. Gemeint ist hier nicht die grundsätzliche *Erreichbarkeit* der Innenstadt zum Zweck von Einkaufen, Freizeitgestaltung etc.
4. Im vom Rat beschlossenen Mobilitätskonzept gibt es verschiedene vorgeschlagene Maßnahmen mit Bezug zur Innenstadt. Neben der Einrichtung eines Mobilitätshubs in der Innenstadt ist ein Vorschlag im Zusammenhang mit dem Neubau der Südbrücke besonders relevant: Mit dem Pilotprojekt "Umsteigepunkt" soll während der Bauphase der neuen Brücke ein provisorischer P&R-Parkplatz in Hönisch erprobt werden. Bei Erfolg könnte daraus eine dauerhafte Lösung zur (Auto-)Verkehrsvermeidung bzw.

Verkehrsträgerverlagerung entstehen. Dieses Projekt müsste allerdings bei vertretbarem Aufwand geplant und vorbereitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Grobe', written in a cursive style.

Rasmus Grobe
im Namen der Fraktion