

Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung
und Energie
Vorlage Nr. 18/366 (S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 24. April 2014**

Verbesserung der Radroute Innenstadt - Universität

Ausgangslage

Die Radroute zwischen der Innenstadt und der Universität ist eine der wichtigsten Strecken im stadtbremischen Radverkehrsnetz. Täglich nutzen bis zu 7.000 Radfahrerinnen und Radfahrer die ca. 5,2 km lange Strecke. Die Route führt vom Kennedy-Platz über die Rembertistraße, Parkallee, Am Stern, Wachmannstraße, H.-H.-Meier-Allee, Achterstraße (Kleine Wümme) und Bibliothekstraße zur Universität. Sie hat darüber hinaus eine große Bedeutung für den Radverkehr in Richtung Horn-Lehe, Borgfeld und Oberneuland.

Es ist beabsichtigt den Radverkehrsanteil weiter zu steigern. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Entlastung der Umwelt und für ein gesünderes Wohnklima geleistet. Um die Radroute attraktiver und sicherer zu gestalten, wurden im gesamten Verlauf nachfolgende Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. Diese ermöglichen einen Zeit- und Komfortgewinn für den Radverkehr gegenüber der heutigen Radverkehrsführung. Bei der Zielsetzung waren neben der Kostenbetrachtung die örtlichen Randbedingungen, wie Netzfunktion, Verkehrsbelastung und Straßenraumbreiten sowie die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr und die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsarten maßgebend für die Maßnahmen der einzelnen Streckenabschnitte. Damit die Route im gesamten Streckenverlauf für die Radfahrende und andere Verkehrsteilnehmer gut erkennbar wird, ist eine wegweisende Beschilderung vorgesehen.

Sachdarstellung

Rembertistraße

Die Rembertistraße zwischen Präsident-Kennedy-Platz und Rembertiring markiert den Beginn der geplanten Radroute Innenstadt – Universität. Zählungen haben ergeben, dass in diesem Abschnitt der Rembertistraße der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. In den Vormittagsstunden zwischen 6 und 10 Uhr befahren pro Stunde 385 Fahrräder und 154 Kfz diesen Abschnitt der Rembertistraße. Von 15 bis 19 Uhr beträgt das Verhältnis 469 Fahrräder zu 134 Kfz pro Stunde. In diesem ca. 6,00 m breiten Abschnitt der Rembertistraße wurde deshalb im September 2013 nach Zustimmung des Beirates Mitte eine Fahrradstraße eingerichtet. Radfahrer sind in einer Fahrradstraße die bevorrechtigte Verkehrsart und dürfen auch nebeneinander fahren. Die Geschwindigkeit ist auf maximal 30 km/h beschränkt.

Auch im weiteren Verlauf der Rembertistraße zwischen Rembertiring und An der Weide ist vorgesehen eine Fahrradstraße einzurichten, weil der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. In den Vormittagsstunden zwischen 6 und 10 Uhr befahren pro Stunde 422 Fahrräder und 137 Kfz die Rembertistraße, von 15 bis 19 Uhr beträgt das Verhältnis 531 Fahrräder zu 158 Kfz pro Stunde. Die Rembertistraße ist in diesem Abschnitt zum Teil nur 5,80 m breit. Um den Radverkehr auch am Beginn und Ende der künftigen Fahrradstraße auf der Fahrbahn führen zu können und das in einer Fahrradstraße erlaubte Nebeneinanderfahren zu ermöglichen, ist beabsichtigt gleichzeitig eine Einbahnstraßen-Führung in Richtung Rembertiring (stadteinwärts) einzurichten. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs unter Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs für Kfz ist aufgrund von eingeschränkten Sichtbeziehungen nicht möglich. Die Signalisierung über die Kreuzungen Rembertiring sowie An der Weide / Außer der Schleifmühle wird für den Radverkehr so ausgelegt, dass beide Knotenpunkte jeweils in einem Zuge gequert werden können.

Die Rembertistraße befahren in nördlicher Richtung (stadtauswärts) von 6 bis 10 Uhr lediglich 36 Kfz /h und von 15 bis 19 Uhr 45 Kfz/h. Die Einschränkungen und möglichen Umwege, die durch die Einbahnstraßenregelung entstehen, sind aufgrund der niedrigen Kfz-Zahlen für den Kfz-Verkehr als vertretbar anzusehen. Der Beirat Mitte hat dem Vorhaben zugestimmt. Die Umsetzung soll zeitnah erfolgen.

Kostenschätzung: 5.000 €

Parkallee

Derzeitige Situation:

Die Parkallee zwischen der Straße An der Weide und Am Stern besteht aus einer zweibahnigen Fahrbahn mit einer Breite von 5,75 m je Fahrtrichtung. Im Bereich des Rembertitunnels ist die Fahrbahn auf 7,00 m eingengt. Die einmündenden Straßen sind durch Hochpflasterungen vorfahrtsmäßig untergeordnet. Die Kfz-Belastung beläuft sich in diesem Abschnitt auf ca. 3.500 Kfz am Tag. Eine Radverkehrszählung vom Juni 2013 hat eine durchschnittliche Tagesbelastung von ca. 7.000 Radfahrenden je Tag ergeben.

In der Parkallee herrscht überwiegend Wohnnutzung in Mehrgeschossbauten vor, mit kleineren Geschäften, die sich hauptsächlich stadtauswärts hinter der Bahnunterführung befinden. An der Einmündung Am Barkhof befindet sich eine Oberschule.

Auf beiden Seiten der Parkallee befinden sich Längsparkstreifen mit insgesamt 78 Parkmöglichkeiten. Die tatsächliche Parknutzung findet teilweise durch widerrechtliches Schrägparken und Parken in der 2. Reihe statt, wodurch zusätzlich ca. 26 Parkmöglichkeiten genutzt werden. In diesem Bereich der Parkallee ist Bewohnerparken angeordnet.

Auf beiden Seiten befinden sich nicht benutzungspflichtige Radwege mit einer Breite zwischen 1,30 m und 1,60 m. Diese weisen im Bereich von Bäumen durch Wurzelwuchs einen stark welligen Belag auf. Die Gehwege haben eine Breite von 2,00 m bis 2,30 m.

Variantenuntersuchung:

Es wurden mehrere Varianten zur Verbesserung der Radverkehrsführung untersucht.

In der ersten Variante würde das Aufbringen von zusätzlichen Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn angeordnet. Dadurch soll die bereits vorhandene und zulässige Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr gestärkt werden. Bei dieser Variante muss allerdings durch Überwachung dafür

Sorge getragen werden, dass durch das vermutlich weiterhin stattfindende widerrechtliche Parken die Piktogramme nicht verdeckt werden.

Kostenschätzung: 5.000 €

In einer zweiten Variante würden auf den Fahrbahnen Schutzstreifen angeordnet. Am Beginn und Ende der Strecke werden Überleitungen von den vorhandenen Radwegen auf die Schutzstreifen hergestellt. Die vorhandenen nicht benutzungspflichtigen Radwege bleiben überwiegend bestehen. Auch hier müsste durch ausreichende Überwachung darauf geachtet werden, dass der ruhende Verkehr nicht verkehrswidrig auf dem Schutzstreifen parkt und damit die Nutzbarkeit erheblich eingeschränkt wird.

Kostenschätzung: 50.000 €

Darüber hinaus wurden weitere Varianten untersucht, die den Umbau der Nebenanlagen (Umbau der Längsparkstreifen, der Sicherheitsstreifen und der vorhandenen Radwege zu Schrägparkstreifen) beinhalten bzw. das Schrägparken auf dem Längsparkstreifen ermöglichen. Diese Varianten wären aber vergleichsweise teuer (450.000 bzw. 200.000 €) und werden daher aus Kostengründen nicht empfohlen.

Die ersten beiden Varianten (Piktogramme, Schutzstreifen) bringen Verbesserungen für den Radverkehr zu relativ geringen Kosten. Widerrechtliches Parken könnte ihre Wirksamkeit einschränken und muss durch ausreichende Überwachung so weit wie möglich eingeschränkt werden.

Dem Beirat Schwachhausen wurden die Varianten in der öffentlichen Sitzung am 20. März 2014 vorgestellt. Der Beirat verwies das Thema für eine eingehende Befassung in den Fachausschuss Verkehr. Dieser tagt am 23. April 2014.

Am Stern

Im Zusammenhang mit der geplanten Verbesserung der Verkehrssicherheit Am Stern ist eine Anpassung der Radverkehrsführung geplant. Diese ist nicht Bestandteil dieser Vorlage.

Wachmannstr.

Die Wachmannstraße ist seit 2011 zwischen Schubertstraße und Schwachhauser Ring als Fahrradstraße eingerichtet und hat sich bewährt. Nach Auswertung der Radfahrzählstelle in der Wachmannstraße wurden in der warmen Jahreshälfte zwischen April und Oktober 2013 zwischen 5.000 und 6.600 Radfahrer/innen am Tag gezählt.

H.-H.-Meier-Allee

Ausgangssituation

Die H.-H.-Meier-Allee ist eine ca. 900 m lange Wohnsammelstraße mit einer durchschnittlichen Verkehrsmenge von 5.100 Kfz/24 Stunden. Das Radverkehrsaufkommen ist mit ca. 4.800 Rädern / 24

Stunden (Zählung aus April 2010) relativ hoch. Das Unfallaufkommen mit Radfahrbeteiligung der Jahre 2010 bis 2012 ist grundsätzlich unauffällig. Insgesamt gab es 19 Unfälle mit Radfahrbeteiligten davon sieben bei Abbiege- oder Querungsvorgängen und zwischen Radfahrern und Fußgängern einen Unfall. Der Rest bezieht sich auf sonstige Unfälle mit Radfahrbeteiligung. Die Erfahrungen zeigen, dass es in Verbindung mit Schutzstreifen und Radfahrstreifen geringere Verkehrsunfallzahlen mit Radfahrerbeteiligungen gibt.

Die Straßenbahn in Mittellage auf besonderem Bahnkörper teilt die H.-H.-Meier-Allee in zwei Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen. Daran schließen sich jeweils der nicht benutzungspflichtige 0,75 bis 1,60 m breite Radweg und ein 1,20 bis 2,50 m breiter Gehweg an. Zwischen Emmastraße und Wätjenstraße wird die Allee von insgesamt 50 Bäumen flankiert. Der Radweg entlang des Baumstreifens befindet sich in einem schlechten Zustand. Aufgrund des starken Wurzelwuchses musste bereits in einigen Bereichen herausstehendes Pflaster gegen einen unbefestigten Belag ausgetauscht werden.

Das Umfeld der Straße ist durch Mehrgeschosswohnungsbauten geprägt, entlang der stadteinwärtigen Fahrbahn liegen Geschäfte des täglichen Bedarfs sowie in Höhe Baumschulenweg der Wochenmarkt. Der ruhende Verkehr parkt überwiegend am Fahrbahnrand.

Für die Führung des Radverkehrs wurden vier Varianten untersucht. Ziel dabei war es, eine Lösung zu finden, die für die Verkehrsteilnehmer/innen begreifbar, kontinuierlich, sicher und kostengünstig ist, die alle Verkehrsarten berücksichtigt und bei der der Parkplatzbestand weitestgehend erhalten bleiben kann. Die vier Varianten waren:

- Anordnung von Schutzstreifen (b = 1,75 m) mit umfassendem Umbau der Nebenanlagen,
- Anordnung von Schutzstreifen mit teilweise Umbau der Nebenanlagen,
- Sanierung der vorhandenen Radwege,
- Einrichtung einer Fahrradstraße.

Am 20. Februar 2014 wurden diese 4 Varianten im Beirat Schwachhausen vorgestellt. Nach umfangreicher Diskussion hat der Beirat eine Variante mit einem 1,75m breiten markierten Schutzstreifen und umfassendem Umbau der Nebenanlagen (Umbau des Radwegs zum Parken) mehrheitlich beschlossen. Die Kosten für diese Variante würden sich auf ca. 900.000 € belaufen. Um dem Wunsch des Beirats nach einer Schutzstreifenlösung nachzukommen, aber zugleich auch die haushalterischen Restriktionen Bremens zu berücksichtigen, soll nun bei gleichem Führungsprinzip nur ein Teilumbau im Straßenseitenraum erfolgen. Diese Variante soll wie folgt gestaltet werden:

Es wird ein ca. 1,75 m breiter Schutzstreifen angeordnet und markiert. Um ein höheres Maß an Komfort und Sicherheit für die Radfahrenden sowohl im Verhältnis zu den parkenden als auch zu den fahrenden Fahrzeugen zu erreichen, wird das Parken in den Seitenraum verlagert, d.h. es wird aufgesetztes Parken auf dem bisherigen Radweg angeordnet. Um die Bäume nicht zu gefährden, ist im Bereich der Wurzeln ein tragfähiger Unterbau unverzichtbar und es sind Baumschutzbügel zu installieren. In dem Abschnitt ohne Bäume kann der Austausch des Radwegpflasters auf die Knotenpunktbereiche beschränkt werden, um die Aufhebung des Radwegs zu verdeutlichen.

Kostenschätzung: 300.000 €

Im Zuge des Umbaus der H.-H.-Meier-Allee ist der Knotenpunkt am Schwachhauser Ring an die neue Radverkehrsführung mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn anzupassen und für die Radroutenführung zur Wachmannstraße zu optimieren. Dazu ist die Lichtsignalanlage umzubauen. Die Kosten hierfür sind in den oben genannten Kosten enthalten.

Zusätzlich wird die Führung des Zweirichtungsradwegs im Anschlussbereich des Schwachhauser Rings begradigt und eindeutiger hergestellt. In der Wachmannstraße kann hierdurch die Aufstellfläche für den Radverkehr näher an den Knotenpunkt gerückt und vergrößert werden. Dadurch wird insgesamt die verkehrliche Abwicklung des Knotenpunkts verbessert. Im Bereich der Wätjenstraße werden kleine bauliche Maßnahmen wie Bordabsenkung und Pflasteranpassungen durchgeführt.

Kostenschätzung für die Maßnahmen in den beiden Knotenpunkten: 80.000 €.

Riensberg

Zur Komplettierung der Uni-Radroute wird neben der Verbesserung der Fahrradführung in der H.-H.-Meier-Allee auch das Teilstück zwischen dem Ausbauende der H.-H.-Meier-Allee (ab Wätjen-Straße) und dem Bahnübergang (BÜ) der Straßenbahnlinie 6 auf Höhe der Haltestelle Riensberg in die Betrachtung einbezogen.

Aktuell wird der stadteinwärtsfahrende Radverkehr von dem östlich zur Gleistrasse gelegenen gemeinsamen Geh- und Radweg an den BÜ auf den westlich zur Gleistrasse gelegenen Radweg geführt. Dieser Radweg (rd. 1,80m breit) verläuft rund 240 m parallel zur Gleistrasse bis zum heutigen Ausbauende der H.-H.-Meier-Allee.

Bei dem heutigen Verlauf des Radweges mit einer engen Kurvenführung zur Umfahrung einer Altglas und Altkleidersammelstelle im Anschlussbereich zur H.-H.-Meier-Allee ist nur eine eingeschränkte Sichtbeziehung zwischen MIV und Radfahrenden gegeben. Des Weiteren ist die Qualität des Radweges in der jetzigen Ausbauf orm (Betonrechteckpflaster mit Fase) und den bodennahen Einwüchsen und Sträuchern für die Radfahrer/innen nicht besonders hoch.

Es wird angestrebt den Anschluss an die H.-H.-Meier-Allee durch die Verlagerung der Wertstoff-sammelstelle zu verbessern. Die Befahrbarkeit soll durch den Austausch des Oberflächenbelages in Asphaltbauweise verbessert werden.

Kostenschätzung: 70.000,-€

Gleisquerung Linie 6/Achterstraße und Furt Universitätsallee

Der Bahnübergang der Straßenbahnlinie 6 im Zuge der Achterstraße ist aus Sicherheitsgründen mit einem Umlaufgitter ausgestattet. Die Aufstellflächen vor der Lichtsignalanlage bei der Furt über die Universitätsallee und die Ein- und Ausfahrbereiche im Bereich der Umlenkgeländer des Bahnübergangs überlagern sich, was zu Problemen führt. Das zügige Verlassen des Gleisbereichs wird Radfahrenden erschwert, weil Fußgänger und Radfahrer sich an der Furt Universitätsallee aufgestellt haben und dort den Weg versperren.

Insbesondere für Radfahrende mit Anhänger, angekoppeltem Kinderrad oder Liegefahrrädern ist die Gleisquerung mit dem Umlenkgeländer nur schlecht passierbar. Deshalb wird gelegentlich auch quer über den Gleisbereich und weiter auf die nahe gelegene Überfahrt zum ehemaligen Rechenzentrum ausgewichen.

Verfolgt wird nun ein zwei Stufenplan, der das Ziel hat die Aufstellflächen zu vergrößern und zu verschieben und so von den querenden Verkehrsströmen zur Achterstraße/Kleine Wümme zu entkoppeln.

Die kombinierte Fußgänger- und Radfahrerfurt soll um die Breite der jetzigen Furt nach Osten verlegt werden. Dadurch wird ein wesentlich größerer Aufstellraum erreicht und auf eine große Nebenverkehrsfläche gelenkt. Auf beiden Seiten soll das Umlenkgeländer versetzt werden um einen besseren Durchgang für die oben beschriebenen Nutzergruppen zu erreichen. Aus Sicht des Betriebsleiters der BSAG kann auf ein Umlenkgeländer nicht verzichtet werden.

Der Ersatz der Umlenkgritter durch Schranken (Kostenschätzung 150.000 bis 200.000 €) würde dazu führen, dass sich die Schließzeiten des Überganges gegenüber heute verlängern. Bei der hohen Taktfrequenz des Straßenbahnverkehrs, in Spitzenzeiten 3 Minuten, würde diese Maßnahme zu einer Verschlechterung des Verkehrsablaufes führen. Zu befürchten ist auch, dass die langen Schließzeiten von den Radfahrenden nicht akzeptiert werden.

Für den geplanten Umbau der Furt muss ein Lichtsignalmast verlegt, die Markierungen geändert und die Bordabsenkung angepasst werden.

Kostenschätzung: 25.000 €

Achterstraße

Vor der Gleisquerung mit der Straßenbahnlinie 6 wird die Radroute über den Geh- und Radweg Achterstraße entlang der Kleinen Wümme bis zur Bibliothekstr. weitergeführt.

Um den Radverkehr auf der Achterstraße zu bevorzugen wird geprüft, ob die Querungen über die Lise-Meitner-Straße und die Otto-Hahn-Allee mit einer Hochpflasterung versehen werden können. Über beide Straßen wird künftig ein Gewerbegebiet erschlossen. Die möglichen Einschränkungen für die Erschließung sind noch abschließend zu untersuchen. Ggf. kann nach Abschluss der Erschließung eine Hochpflasterung erfolgen.

Kostenschätzung: Für beide Hochpflasterungen ca. 50.000 €

Bibliothekstraße

Optimierung der Radverkehrsführung und Verbesserung der Aufstellflächen am Knotenpunkt Bibliothekstraße durch Markierungsarbeiten und bauliche Anpassungen an die vorhandenen Signalanlagen.

Kostenschätzung: 11.000 €.

Universität Zentralbereich

Seitens der Universitätsverwaltung wird kein Bedarf für eine Fahrradabstellfläche im Zentralbereich gesehen, da die Abstellflächen an den einzelnen Instituten benötigt werden und dort zur Verfügung stehen. Punktuelle dezentrale Abstellflächen könnten in Betracht gezogen werden, aber auch hier sieht die Universität keinen besonderen Handlungsbedarf.

Kostenschätzung für ca. 40 Fahrradbügel: 5.000 €

Gesamtroute

Eine Beschilderung ist grundsätzlich bereits über eine grün-weiße Radfahrwegweisung vorhanden. An einigen Standorten ist vorgesehen Schilder nachzurüsten.

Kostenschätzung: 15.000 €

Der Winterdienst wird im Bereich der Radroute ab Winter 2014 / 2015 sichergestellt.

Termine

Die Einrichtung und Maßnahmen zur Umsetzung der Radroute Innenstadt – Universität sollen bis Ende 2014 realisiert sein.

Finanzierung

Baumittel

Rembertistraße	Markierung, Beschilderung	5.000 €
Schwachhauser Ring	Umbau und Anpassung Radverkehrsführung, Markierung	80.000 €
H.-H.-Meier-Allee Variante 2a	Markierung, Beschilderung, teilw. Rückbau Radwegpflaster	300.000 €
Riensberg	Anpassung Radwegverlauf, neuer Belag	70.000 €
Gleisquerung Linie 6/ Achterstraße und Furt Universitätsallee	Verlegung Fußgänger- und Radfahrerfurt, Anpassung Umlenkgerüst	25.000 €
Achterstr.	2 Hochpflasterungen	50.000 €
Bibliotheksstraße	Markierung; Anpassung Signalanlage	11.000 €
Universität Zentralbereich	Fahrradbügel	5.000 €
Gesamtroute Ausschilderung	Planung und Ausführung	15.000 €
Summe		561.000 €

Nachrichtlich:		
Parkallee Variante 1 oder 2	Markierung, Beschilderung, Rückbau Radwegpflaster	5.000 - 50.000 €

Die Durchführung der Maßnahme soll in 2014 im Sondervermögen Infrastruktur/ Teilbereich Verkehr erfolgen. Die Gesamtkosten in Höhe von 561.000 € sind nach dem Entflechtungsgesetz zu 75 % GVFG-förderungsfähig (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Daraus ergibt sich folgende Finanzierung:

Gesamtkosten (ohne Parkallee)	561.000 €
Brem. Mittel	140.250 €
GVFG	420.750 €

Die Mittel für die Parkallee sind hier nicht berücksichtigt.

Die bremischen Mittel in Höhe von 140.250 € stehen im Wirtschaftsplan des Sondervermögen Infrastruktur bei der Maßnahme „Zielplanung Fahrrad, verbesserte Sicherheit“ zur Verfügung. Die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) in Höhe von 420.750 € werden bei der Haushaltsstelle 0687/891 10-4 „An öffentliche Unternehmen, Finanzhilfen nach dem GVFG (Bremen)“ eingeplant.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Kosten zur Kenntnis und stimmt der Einrichtung und Finanzierung der Fahrradroute mit Ausnahme des Teilstücks Parkallee zu. Die Radverkehrsführung in der Parkallee wird nach Vorlage der Stellungnahme des Beirates Schwachhausen erneut in der Deputation beraten.