

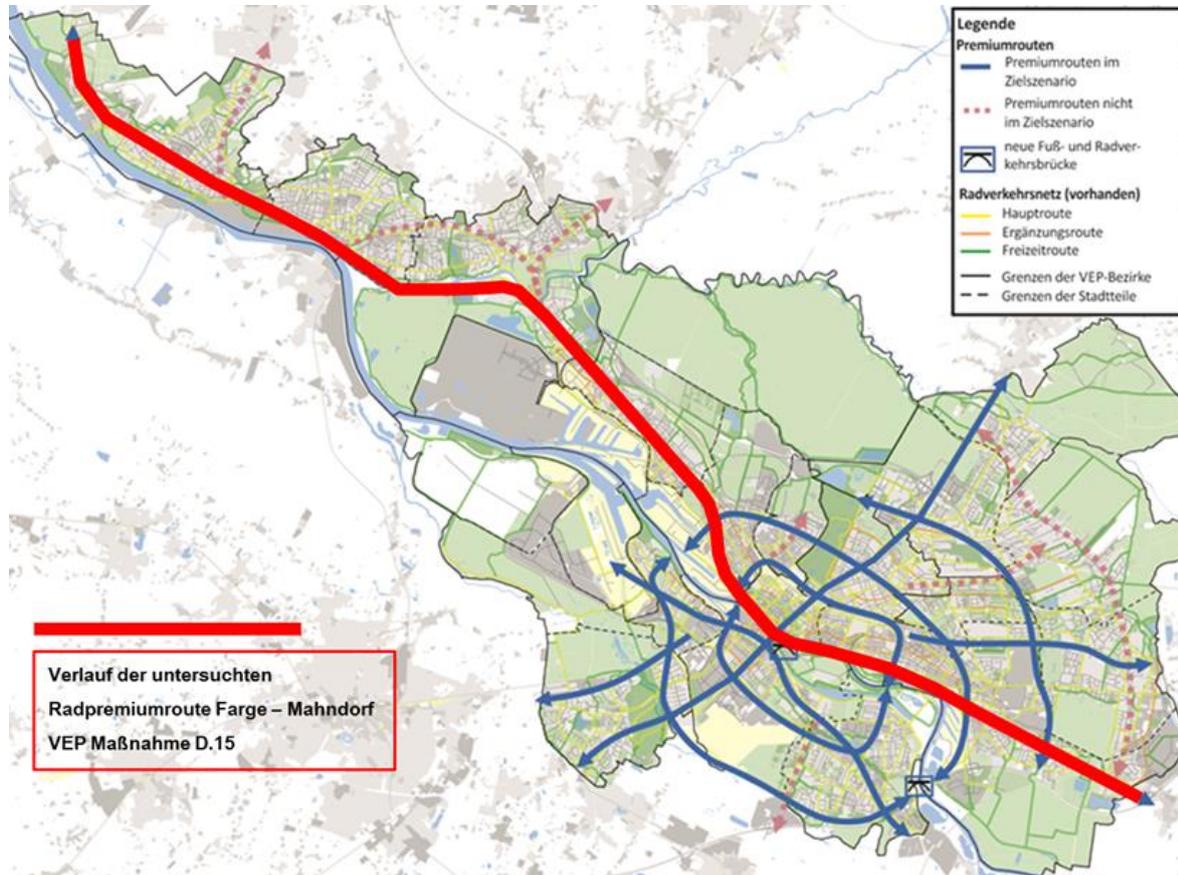
Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
Vorlage Nr. 19/423 (S)

Vorlage
für die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 19. April 2018

VEP Maßnahme D.15: Radpremiumroute Bremen-Nord – Innenstadt – Hemelingen Sachstand der Abstimmung und Schritte zur Umsetzung

Sachdarstellung:

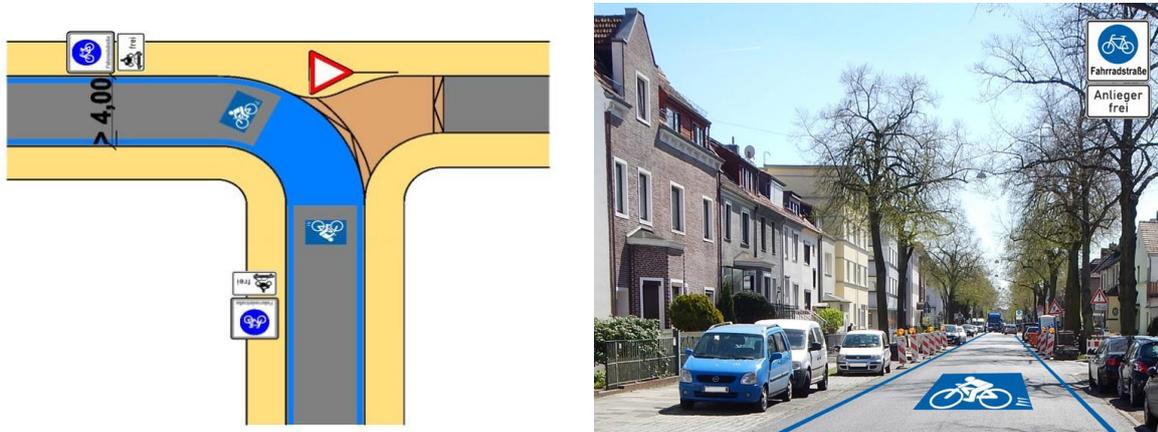
Im beschlossenen Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (VEP) sind auf wichtigen Korridoren im Stadtgebiet Premiumrouten für den Fahrradverkehr enthalten. Diese sind zu entwickeln und als neues Netzelement im Radverkehr einzuführen.



Rad-Premiumroutennetz im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Hierdurch soll auch das Zielfeld 4 des VEP (Verbesserung der Verkehrssysteme im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region) Beachtung finden. Eine Weiterführung der Route sowohl in Richtung Achim als auch nach Neuenkirchen wird angestrebt. Mit Achim wurde bereits im Zuge der Fahrrad-Netzplanung des Kommunalverbunds Kontakt aufgenommen.

Im Rahmen einer fachplanerischen Untersuchung konnte die Machbarkeit einer solchen für Bremen neuen Form der Radverkehrsführung für die Strecke Farge-Mahndorf gutachterlich nachgewiesen werden. Im Routenverlauf wird vorgeschlagen, alle Streckenabschnitte mit einer blauen Randmarkierung sowie durch ebenfalls blau unterlegte Fahrradpiktogramme zu kennzeichnen, um die Orientierung zum Verlauf der Route für die Radfahrenden zu erleichtern, für andere Verkehrsteilnehmer – insbesondere Kfz - zu verdeutlichen und damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit im Routenverlauf zu leisten (vgl. nächste Abb.). Der Bund-Länder Arbeitskreis Radverkehr hat in Anlehnung an bereits realisierte Teilstrecken im Bundesgebiet die blaue Farbgebung mit dem Ziel vorgeschlagen, eine einheitliche Kennzeichnung für dieses Segment der Radverkehrsführung zu erreichen. Eine eigenständige Wegweisung für die Premiumrouten wird angestrebt, grundsätzlich ist aber auch die Einbeziehung in die vorhandene Wegweisung möglich.



Beispiel für eine mögliche Kennzeichnung der Premiumroute

Bei der Planung und Umsetzung ist die Kontinuität der bisherigen Beteiligung von Bedeutung, um andere Fachplanungen und Gremien rechtzeitig einzubeziehen und um parallel laufende Planungen bestmöglich miteinander zu koordinieren. Dies wird im weiteren Planungsprozess sichergestellt.

Auf Ihrer Sitzung am 14.9.2017 wurde die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Einrichtung einer Fahrradpremiumroute von Frage nach Hemelingen (VEP-Maßnahme D.15) informiert.

Die Deputation hat den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis genommen und den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr um erneute Berichterstattung zur Priorisierung der für eine Umsetzung vorgesehen Abschnitte gebeten. Hierzu kann wie folgt berichtet werden:

Information der Beiräte, Trägerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Am 13.09.2017 hat Herr Senator Dr. Lohse die Presse über das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung informiert und das komplette Gutachten mit allen Anlagen auf der Internetseite des Ressorts allen Gremien und Verbänden sowie der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt.

Auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist am 16.10.2017 eine schriftliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange einschließlich der von der Planung betroffenen Ortsämter erfolgt, um die für das weitere Vorgehen wichtigen Themenfelder sowie Optimierungs- und Risikofaktoren eingrenzen zu können. Wichtig waren beispielsweise Informationen zu Leitungstrassen oder geplanten Baumaßnahmen in bzw. an den Streckenabschnitten. Damit wurden auch die betroffenen Ortsbeiräte als Träger öffentlicher Belange über das Gesamtvorhaben frühzeitig informiert. Die betroffenen Beiräte hatten darüber hinaus die Möglichkeit erhalten, erste Fragen im Zuge einer Befahrung der in ihrem Bereich liegenden Streckenabschnitte zu klären. Neben der Möglichkeit zur Befahrung der Route wurden auf zwei Terminen (am 19.12.2017 in Bremen-Nord und Bremen-West und am 5.12.2017 in Hemelingen), nach Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung, weitere Fragen der anwesenden Beiratsmitglieder und Ortsamtsleiter erörtert.

Im Ergebnis konnten Themenfelder identifiziert werden, für die eine nähere Betrachtung vor einer vertiefenden Planung zunächst erforderlich ist. Somit konnten Fragen der Trassenführung, Fragen zu Kosten- und Nutzenaspekten bei der Prioritätenreihung zur Umsetzung berücksichtigt werden. Die genannten Fragestellungen wurden soweit als möglich parallel zur Trägerbeteiligung weitergehend mit folgendem Zwischenergebnis bearbeitet:

Anforderungen aus Sicht der Beiräte

Der **Beirat Burglesum** hat sich gegen die Routenführung in der Lesumbroker Landstraße ausgesprochen sowie die für Burglesum abseitige Lage der Route kritisiert, die letztlich keinen Verkehrswert für den Stadtteil habe.

Hierzu ist anzumerken, dass die Funktion der Route aus fachlicher Sicht im gesamtstädtischen Zusammenhang betrachtet wurde und vor diesem Hintergrund die Reisezeiten über größere Entfernungen zwischen Bremen-Nord und der Innenstadt sowie wichtigen zentralen Bereichen, einschließlich der Arbeitsplatz- und Versorgungsschwerpunkte, stärker gewichtet wurden.

Radpremiumrouten sollen nicht zuletzt auch einen Anreiz auf Pendler ausüben, ihre Arbeitsplätze alternativ zum Pkw mit dem Fahrrad oder Pedelec zu erreichen. Eine geeignete Trasse in Burglesum wurde geprüft und in der Untersuchung als Alternativroute dargestellt. Diese konnte aber die Anforderungen an die Premiumroute in Bezug auf Direktheit und Reisezeit nicht erfüllen. Daraus folgt, dass eine Anbindung von Burglesum in Richtung Innenstadt erst in Burg sinnvoll erscheint, in Richtung Vegesack westlich des Lesumsperrwerks.

Burglesum verfügt wie alle anderen Ortsteile in Bremen über ein vorhandenes dichtes Fahrradhaupttroutennetz, dessen weitere Qualifizierung anzustreben ist. Hier wären somit verstärkt Maßnahmen zu prüfen, um das bestehende Netz sicherer und komfortabler zu gestalten.

Darüber hinaus sind die Verkehrssicherheitsbelange des Radverkehrs im Zuge der Premiumroute im Abschnitt Burglesum aus Sicht des Beirats einer eingehenden Überprüfung zu unterziehen. Die diesbezügliche Eignung des Streckenabschnitts Lesumbroker Landstraße muss somit verwaltungsseitig noch abschließend geklärt werden.

Der **Beirat Gröpelingen** hat sich gegen die Routenführung im Grünzug-West ausgesprochen und für eine Führung über den Mählandsweg votiert. Er befürchtet erhebliche Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern und sieht die Ziele der Stadtentwicklung, im Grünzug die Aufenthaltsfunktion zu stärken, durch die Radpremiumroute gefährdet.

Die genannten Aspekte wurden bereits während der Planungsphase der Machbarkeitsuntersuchung eingehend betrachtet. Es gab hierzu einen intensiven Diskurs mit dem Fachbereich Bau sowie während und nach der Befahrung der Route mit Beiratsvertretern und der Ortsamtslei-

tung. Auch beim Rücksprachetermin am 19.12.2017 (zusammen mit HB-Nord) wurden die Argumente erneut ausgetauscht.

Aus gesamtplanerischer Sicht und unter Einbeziehung der möglichen Nutzungskonflikte im Grünzug erscheint es sinnvoll, beide Routen, Grünzug und Mählandsweg, in die Planung einzubeziehen. Der Mählandsweg ist in der Lage, einen Teil des Radverkehrs aufzunehmen und als schnelle Route höhere Fahrgeschwindigkeiten zu ermöglichen, gleichwohl ist der Entfernungsaufwand etwas größer als beim Grünzug. Der Ausbau des Mählandswegs ist auch für die Stadtentwicklung von hohem Interesse, die hier im Einklang mit dem Beirat eine Route für schnelle Sportaktivitäten schaffen möchte. Somit spricht nichts gegen eine Einbeziehung des Mählandsweges in das Premiumroutenkonzept.

Der Grünzug selbst ist bislang schon die klassische Route für den Radverkehr, v.a. nachdem bereits vor mehr als zehn Jahren die Sperrgeländer im Streckenverlauf entfernt wurden. In Verbindung mit den vorfahrtberechtigten hochgepflasterten Überfahrten über die kreuzenden Straßen steht somit bereits seit Langem eine attraktive Hauptroute für den Radverkehr zur Verfügung. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer dort lässt erkennen, dass Radfahrende sich an das Umfeld anpassen und ihre Geschwindigkeit entsprechend wählen, wobei die Mehrzahl ohnehin eine eher gemächliche Fahrweise bevorzugt. Durch eine Verbreiterung des Hauptweges (der durch parallele Fußwege abschnittsweise bereits heute ergänzt wird) um nur 1,00 m wäre es möglich, die Interaktionsfläche zwischen Fußgängern und Radfahrenden zu vergrößern und damit evtl. auftretenden Konflikten entgegen zu wirken. Fußgänger nutzen den Grünzug hauptsächlich zum Aufenthalt, die Transportfunktion entfällt überwiegend auf den Radverkehr. Die dabei auftretenden Verkehrsmengen sind moderat, aufgrund der bereits bestehenden Attraktivität für den Radverkehr – wie zuvor dargestellt - ist nicht damit zu rechnen, dass die Verkehrsmengen nach Inbetriebnahme der Premiumroute dort deutlich ansteigen werden. Die vorhandenen Aufenthaltsflächen werden durch die Premiumroute kaum angetastet, wobei der Gutachter die technischen Möglichkeiten zur kompletten Trennung der Verkehrsarten (Fuß/Rad) geprüft und ausgearbeitet hat (siehe nachfolgende Abbildungen).



Grünzug West nordwestlich
Wischhusenstraße -Ist-Zustand



Grünzug West nordwestlich Wischhusenstraße
Premiumroute, Fotomontage

Eine solche Variante würde aber stärker in die Aufenthaltsflächen eingreifen und erscheint auch aus verkehrlicher Sicht als verzichtbar. Die „Arbeitsteilung“ zwischen Mählandsweg und Grünzug wäre aus fachlicher Sicht die passende Lösung, da sie in der Lage ist, die heutigen Gewohnheiten, die sich nur sehr bedingt umsteuern lassen und die planerischen Vorstellungen (Stadtplanung und Verkehr) realitätsnah aufzunehmen.

Der **Beirat Walle** begrüßt die Radpremiumroute und deren Routenführung und macht zur Art der Führung und zu deren Ausgestaltung bereits detaillierte Vorschläge, die vom fachlich abgestimmten Gutachtervorschlag z.T. abweichen und im Rahmen der Umsetzung weiter zu diskutieren sind.

Der **Beirat östliche Vorstadt** weist auf die Problemlagen der Streckenführung auf dem Osterdeich insbes. im Zusammenhang mit den Stadionverkehren hin, sieht aber auch die Notwendigkeit einer attraktiven und möglichst großzügigen Führung der Fahrradroute. Die Unterquerung der Karl-Carstens-Brücke wird ausdrücklich begrüßt.

Der **Beirat Mitte** sieht dagegen eher Planungsdefizite im favorisierten Routenverlauf. Die angestrebte Führung über die Hochstraße an der AOK-Kreuzung wird als „wenig realistisch“ eingeschätzt. Er schlägt daher eine Führung über die Faulen- und Martinistraße vor.

Die vom Beirat genannte Variante ist als Alternativroute in der Planung enthalten. Aus fachlicher Sicht wird auch nach erneuter Prüfung der Argumente – an der Bestroute festgehalten, da dort die Eindeutigkeit und Nachvollziehbarkeit der Route deutlich besser gegeben ist als bei der Alternativroute, die ebenfalls Teil der Untersuchung war und ist. Darüber hinaus können die Routenstandards auf der Bestroute durch planerische Maßnahmen weitgehender umgesetzt werden, ebenso die Verkehrssicherheitsbelange. Sollten sich die bisherigen Annahmen aufgrund neuer planerischer Rahmenbedingungen grundsätzlich ändern, wäre über die in die Machbarkeitsuntersuchung ohnehin einbezogene Alternativroute (Faulen-/Martinistraße) erneut nachzudenken.

Der **Beirat Hemelingen** kann den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung für die Route grundsätzlich folgen und geht davon aus, dass die von ihm gestellten Fragen bezüglich der Ausgestaltung der Route im Rahmen der Konkretisierung der Planung geklärt werden können. Von Interesse war auch die in der Studie untersuchte Alternativroute, deren Umsetzung aber eine intensive Abstimmung mit DB-Netz zur Folge hätte und mit hohen Kosten verbunden wäre. Zudem stellt sich die Verknüpfung der Streckenabschnitte im Bereich der Bahnüberführung in Höhe „Tivoli“ bei dieser Variante als kaum lösbar dar, ebenso erscheint die Integration der Route in die hier noch stark vom Kfz-Verkehr frequentierte Christernstraße als nicht unproblematisch. Daher soll der Variante über Ahlringstraße und den Tamra-Hemeligen-Park (Grete-Stein-Straße) der Vorzug gegeben werden. Hieran wird bereits ressortintern gemeinsam sowohl mit der Stadtplanung als auch mit der Grünplanung gearbeitet.

Darüber hinaus hat eine interne fachliche Abstimmung mit dem Fachbereich Bau, der Grünplanung, dem Bauamt Bremen-Nord, dem Amt für Straßen und Verkehr, der Polizei Bremen sowie dem Senator für Inneres im Rahmen der TÖB-Beteiligung und parallel dazu stattgefunden.

Kosten und Nutzenaspekte

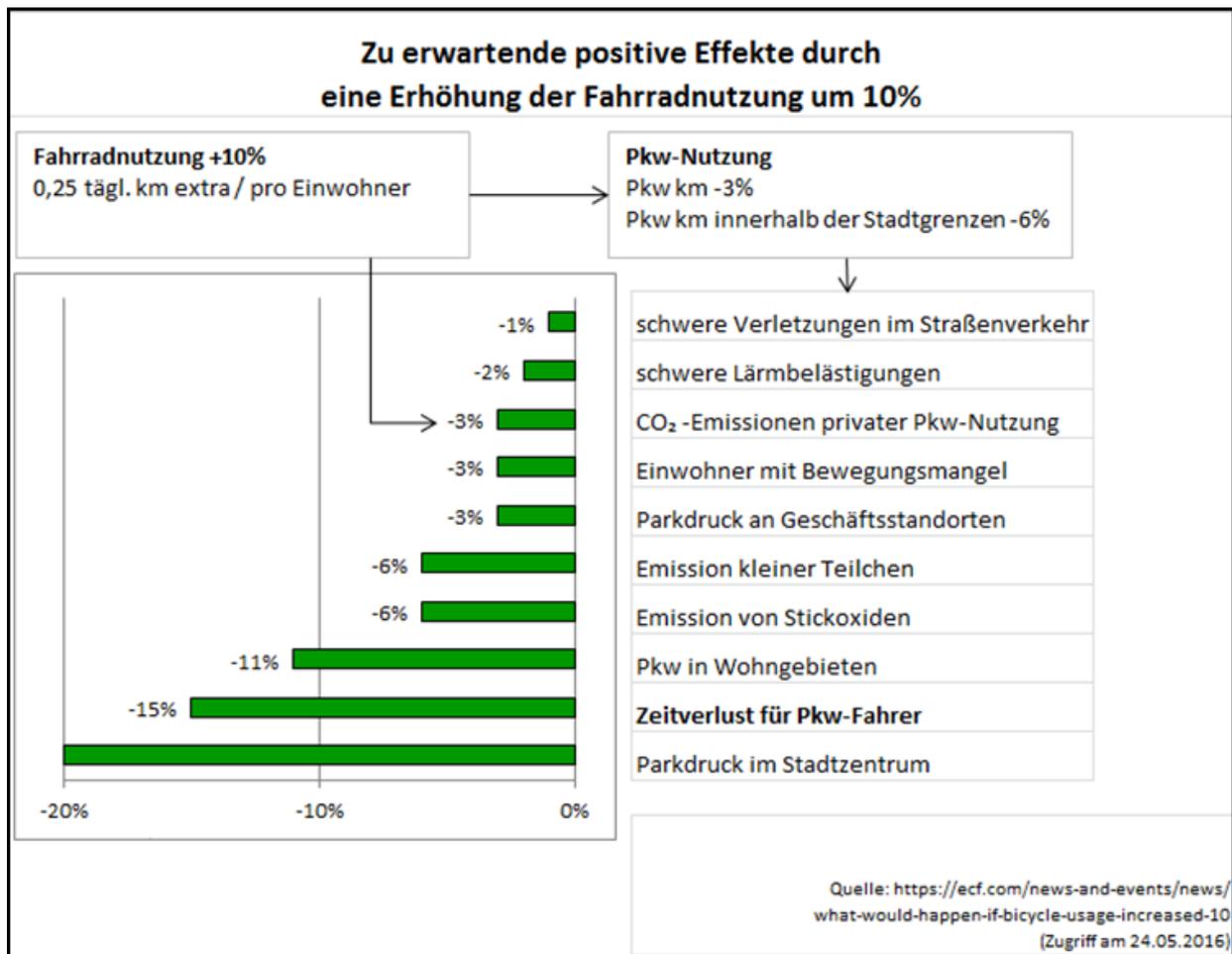
Eine klassische Kosten-Nutzen-Analyse kann für die Radpremiumroute nicht vorgelegt werden. Radschnellwege sind als Teil eines nachhaltigen Verkehrssystems in Deutschland ein relativ neues Instrument der Verkehrspolitik und insbesondere für urbane Räume und Metropolregionen interessant. Die Etablierung der Radschnellwege steht im Interesse des Bundes als Träger der Straßenbaulast für Bundesfernstraßen. Mit der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (Gesetzesentwurf Bundestag-Drs. 18/11236; Bundestag-Drs. 18/11535, Bundesrat-Drs. 370/17) soll es dem Bund ermöglicht werden, sich finanziell am Bau von Radschnellwegen in fremder Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände durch die Gewährung von Finanzhilfen zu beteiligen. Wie im Bundesverkehrswegeplan 2030 beschlossen, soll dies im verfassungsrechtlich möglichen Rahmen geschehen. Bei einem Radverkehrsanteil am Modal Split

von 14 % im Einzugsbereich von Radschnellwegen kann im Einzelfall in der verkehrswirtschaftlichen Bewertung von einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von bis zu 1,8 ausgegangen werden, so die Annahme der Bundesregierung. Der Modal Split des Radverkehrs in Bremen liegt im gesamtstädtischen Durchschnitt bei 25 %.

Der Bundesrat hat am 02. Mai 2017 dem vom Bundestag am 27. April 2017 verabschiedeten „Siebten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes“ zugestimmt. Damit wäre auch in Bremen eine Teilförderung der Maßnahme aus Bundesmitteln möglich.

Eine Kosten-Nutzen-Betrachtung wurde auch im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass im Verlauf der Premiumroute ein erhebliches Potenzial an Radfahrenden vorhanden ist. Es kann im Verlauf der Premiumroute, je nach Streckenabschnitt unterschiedlich ausgeprägt, ein Anstieg des Radverkehrs erwartet werden, der zum einen durch Bündelung des Radverkehrs von alternativen Strecken auf die attraktivere Premiumroute, insbesondere aber auch durch die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Fahrrad, erzielbar ist. Nicht zu vernachlässigen ist in diesem Fall auch die Einbindung der Premiumroute in das übrige Radverkehrsnetz, da in den meisten Fällen nur ein Teil des Gesamtweges auf der Premiumroute zurückgelegt werden kann, um ein Ziel zu erreichen. Ein solches Netz ist in Bremen in geschlossener Form und ausreichender Dichte, im Gegensatz zu den meisten vergleichbar großen Städten in Deutschland, bereits seit Jahrzehnten vorhanden. Auch begleitende Maßnahmen im Umfeld der Premiumroute, z.B. die Einrichtung von Abstellplätzen in ausreichender Anzahl und guter Qualität oder zusätzliche Service-Angebote können die Nutzung der Premiumroute fördern. Wesentlich ist auch der Einsatz eines erfolgreichen Marketings, um die Premiumroute potenziellen Nutzern bekannt zu machen.

Durch die Verlagerung von Kfz-Verkehren auf das Fahrrad ergibt sich ein großer Nutzen in Bezug auf Gesundheit, Verkehrssicherheit und Reduzierung von Schadstoffen und Lärm. Zudem ist zu erwarten, dass durch die Verlagerung vom Kfz auf das Fahrrad die erforderlichen Infrastrukturkosten für den Kfz-Verkehr sinken können. Dies rechtfertigt zusätzlich die für die Umsetzung der Premiumroute erforderlichen Kosten.



Verkehrliche Auswirkungen einer Ab- oder Zunahme des Radverkehrs; Berechnung am Beispiel der Stadt Alkmaar, Niederlande (Quelle: Fietsberrad 2016)

Auswahl des ersten Streckenabschnittes für die weitere Planung

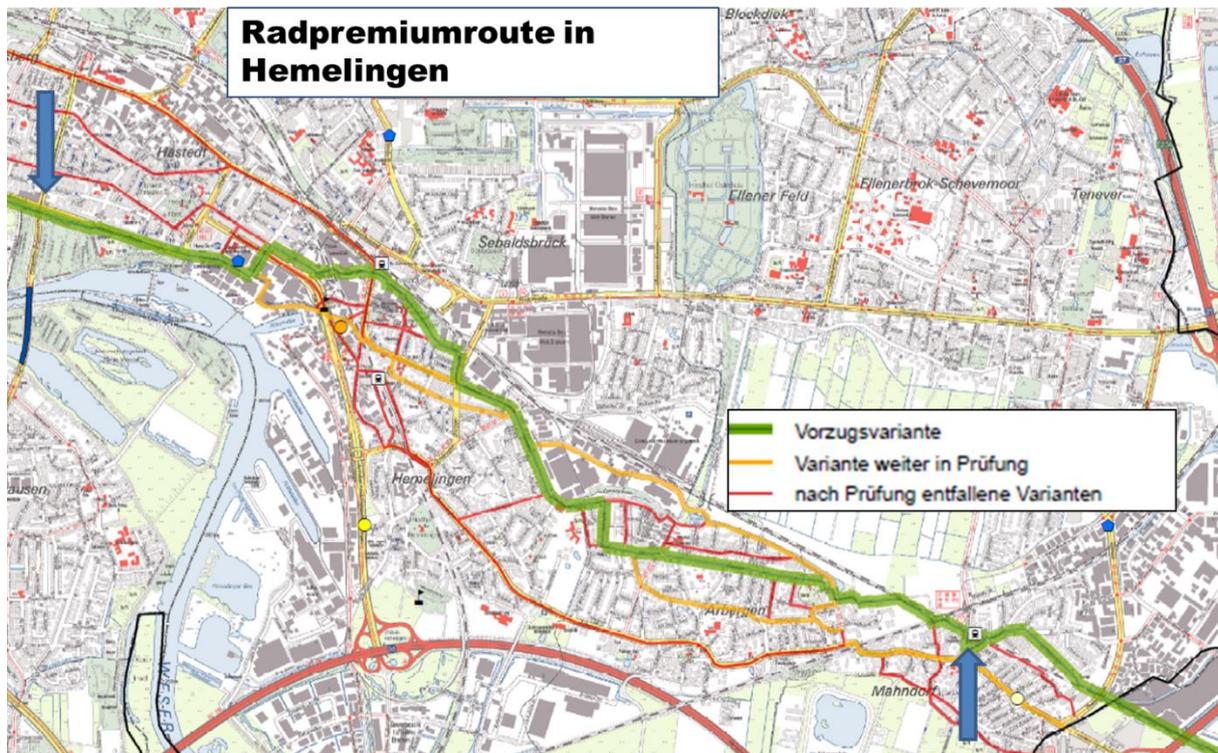
Mit Blick auf den erzielbaren und nutzbaren Verkehrswert war eine Abwägung erforderlich, die unterschiedliche Schwierigkeitsgrade im Zuge der Umsetzung und damit verbundene Kosten einzubeziehen hatte.

Diese Abwägung führt mit folgender Begründung zu dem Ergebnis, mit der Planung auf dem ca. 10 km langen Abschnitt Mahndorf-Arbergen-Hemelingen-Hastedt zu beginnen:

- Hemelingen verfügt zurzeit über mehrere Haupttrouten, die aber in Richtung Innenstadt keine überzeugende attraktive Führungsqualität aufweisen. Es fehlt eine zentrale Route mit hoher Bündelungsfunktion.
- Das bestehende Haupttroutennetz kann für nennenswerte Abschnitte genutzt und qualifiziert werden. Es wird aber außerhalb der Premiumroute nicht in Frage gestellt und seine bisherige Funktion weitestgehend behalten.
- Die mit der Umsetzung der Route verbundenen Maßnahmen sind kostengünstig herstellbar, weil zahlreiche vorhandene Straßenräume ohne nennenswerte Um- und Ausbauten genutzt werden können.
- Der Verkehrswert der Route ist dennoch überdurchschnittlich hoch, weil er geeignete Streckenabschnitte anspruchsvoll verknüpft und somit eine neue zentrale Verbindung ergänzend zu den bestehenden Haupttrouten schafft.

- Die Route endet an bzw. hinter der Karl-Carstens-Brücke und trifft dort auf eine vorhandene leistungsfähige Infrastruktur in bzw. aus Richtung Innenstadt, die in einem weiteren Schritt für die Premiumroute genutzt und ausgebaut werden soll. Somit ist eine ununterbrochene Führung bis zur Innenstadt im Anschluss vorhanden.
- Die Kosten für die Maßnahme liegen bei ca. 0,3 Mio. € /km, in der Variante mit Untertunnelung der Karl-Carstens-Brücke voraussichtlich bei ca. 0,5 Mio €/km.

Zusammenfassung der wichtigsten Herausforderungen und Problempunkte im Routenverlauf in Hemelingen (siehe auch Planausschnitt)



- Ausbau vorhandener Radwege
- Einrichtung von Fahrradstraßen im Verlauf der Premiumroute mit Vorrangregelung gegenüber den einmündenden Straßen und Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Abstimmung von Zielkonflikten (ÖPNV, Parken im Straßenraum)
- Verknüpfung der Streckenabschnitte in den Knotenpunkten (baulich/verkehrstechnisch)
- Umgang mit punktuellen Standardunterschreitungen
- Nach Erfordernis auch Erarbeitung und Bewertung von Varianten
- Wegebau im Tamra-Hemelingen-Park weiter prüfen und optimieren
- Neue Wegeverbindung zwischen Arbergen und Mahndorf, z. T. über Privatgelände (Brachfläche): Grunderwerb und Planungsrecht muss geschaffen werden.
- Untertunnelung der Karl-Carstens-Brücke

Detailliertere Informationen mit Darstellung der am 13.09.2017 vorgestellten vollständigen Machbarkeitsstudie sind im Internet unter folgendem Link verfügbar:

<http://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/radverkehr-14567>

Zeitfenster für die Umsetzung

Es wird angestrebt, in Abhängigkeit von verfügbaren Personalkapazitäten die konkrete Planung Ende 2018 zu beginnen und fertig geplante Abschnitte sukzessive umzusetzen.

Die finanziellen Mittel für die Planung und Umsetzung eines ersten Streckenabschnittes sind bereits im Doppelhaushalt 2018/2019 in Höhe von 1,6 Mio € berücksichtigt. Davon können 0,2 Mio € in 2018 und 1,4 Mio € in 2019 eingesetzt werden.

Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den vorliegenden Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Vorgehensweise, mit der vertiefenden Planung nach HOAI für den rund 10 km langen Abschnitt Mahndorf - Hastedt zu beginnen zu.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) bittet die Verwaltung vor der Umsetzung erster Abschnitte um eine entsprechende qualifizierte Beschlussvorlage, die die Kosten für die bauliche Umsetzung darstellt und die Freigabe der Haushaltsmittel für den Bau der Premiumroute vorbereitet.