

Niederschrift

über die gemeinsame öffentliche Sitzung (Nr. 05/15-19) der Fachausschüsse „Bau und Umwelt“ und „Verkehr“ am
Donnerstag, den 25.01.2018, 18:30 Uhr bis 20:50 Uhr
im Bürgerhaus Gemeinschaftszentrum Obervieland, Alfred-Faust-Straße 4, 28279 Bremen

Anwesende:

FA-Mitglieder: Herr Peters, Herr Sachs, Frau Becker, Herr Steinmeyer, Herr Schmidt, Herr Stehmeier, Herr Sauer (i.V.), Herr Munier, Herr Sager, Herr Witkabel

Fehlend: Herr Fabian (e), Herr von Hodenberg, Herr Markus (e), Herr Seidel (e)

Gäste: Herr Dr. Zierke (DEGES), Herr Gotzen (SUBV)

Sitzungsleitung: Herr Radolla

Protokoll: Herr Dorer

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Der Vorsitzende schlägt vor, die Tagesordnung um den Sachverhalt „Ersatzneubau Ochtumbrücke im Zuge der BAB 1 (Stellungnahme)“ (im Nachgang der Befassung im Beirat am 16.01.2018) als neuen TOP 4 zu ergänzen. Die folgenden TOP sind in der Reihung entsprechend anzupassen.

Beschluss: Die Tagesordnung wird mit der genannten Ergänzung genehmigt (einstimmige Zustimmung)

TOP 2: Habenhauser Brückenstraße: Umbau/Ausbau des Straßenzuges (aktueller Planungsstand)

dazu: Vertreter_innen der DEGES

Herr Dr. Zierke (DEGES) erläutert anhand der anliegenden Präsentationen (Anlage 1) die geplante Umbaumaßnahme. Die Habenhauser Brückenstraße ist bereits heute stark verkehrlich belastet und wird in diesem Ausbauzustand den entsprechenden Erfordernissen nicht mehr gerecht. Mit Beginn der Bauarbeiten im Abschnitt 2.2 der A281 werde zudem mit einem weiteren Verkehrsanstieg um 20 % gerechnet.

Um dem entgegenzuwirken ist eine Erweiterung auf zwei Fahrstreifen pro Richtung bei gleichzeitigem Ausbau der Kreuzungsbereiche Borgwardstraße und Habenhauser Landstraße geplant. Der Betrachtungsraum sei dabei zunächst auf den Abschnitt zwischen Autobahnzubringer und Habenhauser Landstraße gerichtet gewesen. Simulationsrechnungen hätten dann aber gezeigt, dass ein vierstreifiger Ausbau zwischen Autobahnzubringer und Borgwardstraße praktisch keine weitere Verbesserung mehr über den Ausbau zwischen Borgwardstraße und Habenhauser Landstraße hinaus brächte und somit unwirtschaftlich wäre. Somit beschränke sich der vierstreifige Ausbau auf den benannten unteren Abschnitt.

Die Kreuzungsbereiche werden zudem um zusätzliche Fahrspuren zur Entlastung der nachfolgenden Verkehre erweitert. So sei im Bereich der Borgwardstraße neben den erweiterten Geradeauspuren pro Richtung eine zusätzliche Rechtsabbiegerspur in die Ernst-Buchholz-Straße (vom Autobahnzubringer kommend) sowie eine weitere in die Borgwardstraße (aus Richtung Karl-Carstens-Brücke kommend) vorgesehen.

Auch im Bereich des Knotenpunktes Habenhauser Landstraße sollen zusätzliche Abbiegerspuren für einen zügigeren Verkehrsfluss sorgen.

Für die Anbindung der künftig über diesen Kreuzungsbereich verkehrenden Linie 27 (im Ersatz für die bisherige Linie 51 in neuer Linienführung) werden zudem die dafür notwendigen Bushaltestellen mit eingeplant. Für den Übergang zwischen den Buslinien wird der Kreuzungsbereich zudem für eine künftige barrierefreie Nutzbarkeit konzipiert. Für die Busse der künftigen Linie 27 werden zudem keine baulichen Haltebuchten sondern sogenannte Kap-Haltestellen (Markierung im Fahrbahnbereich) gestaltet.

Der Ausbau und die sich daraus ergebenden Verbreiterungen erfolgen ausschließlich auf öffentlichen Flächen und es werden keine neuen Flächen versiegelt. Dabei werden in einzelnen Bereichen Parkstreifen zu Fahrstreifen umgewandelt und es werden Flächen aus dem Mittelstreifen für den Ausbau verwendet. Die Bordsteinkante bleibt in der jetzigen Lage erhalten.

Der Ausbau soll dazu beitragen, den Verkehr zwischen den Knotenpunkten schneller abfließen zu lassen. Dabei sind zusätzliche Verkehrsbelastungen durch die Bautätigkeit und künftige Nutzung der Gartenstadt Werdersee sowie Verdrängungsverkehre durch den Bau des BA 2.2 der BAB 281 bereits in der Planung berücksichtigt.

In der anschließenden Diskussion werden aus dem Gremium insbesondere zwei Aspekte kritisch angemerkt. Einerseits wird durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen eine erhöhte Abgasbelastung für das angrenzende Wohngebiet (durch erweiterten Rückstau hinter dem Kreuzungsbereich Habenhauser Landstraße zur Karl-Carstens-Brücke) erwartet und andererseits wird durch den Verzicht auf den vierspurigen Ausbau zwischen Autobahnzubringer und Borgwardstraße der Verbleib eines zukünftigen Nadelöhrs erwartet, das den Ausbauvorteil im weiteren Straßenzug weitgehend relativieren könnte.

Herr Dr. Zierke erklärt dazu, dass im Bereich der Karl-Carstens-Brücke keine signifikanten Verkehrszuwächse und somit auch keine weiteren Belastungen erwartet würden. Der Ausbau werde dagegen aber den Durchfluss auf der Habenhauser Brückenstraße deutlich erhöhen und das Erreichen des Werder-Karrees, der Borgwardstraße und der Habenhauser Landstraße entsprechend beschleunigen.

In Bezug auf den Verzicht des vierspurigen Ausbaus zwischen Autobahnzubringer und Borgwardstraße verweist Herr Dr. Zierke nochmals auf die bereits erläuterte Simulationsrechnung. Der Ausbau würde keine weitere verkehrliche Verbesserung erwarten lassen. Dieser wäre bereits im weiteren Verlauf so ausreichend, dass die befürchteten Stauungen im einspurigen Bereich weitgehend ausbleiben werden.

Herr Dr. Zierke teilt abschließend mit, dass die Umsetzung der Maßnahme derzeit für die zweite Jahreshälfte 2019 vorgesehen ist. Dabei sollen insbesondere die Eingriffe in die Kreuzungsbereiche innerhalb der Sommerferien erfolgen und somit die damit verbundenen Einschränkungen auf ein Mindestmaß reduzieren.

Die Fachausschüsse nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

TOP 3: Mögliche Entfernung von Umlaufsperrern, Herstellung von Bordabsenkungen und Änderung der bestehenden Verkehrsbeschilderung an verschiedenen Standorten in Habenhausen, Arsten und Kattenturm (Bürgereingabe)

Eine Bürgerin stellt die von ihr vorgeschlagenen Verbesserungen in der Streckenführung einer Radwegeverbindung von Habenhausen nach Arsten anhand der anliegenden Präsentation (Anlage 2) vor.

Aus den Ausschüssen wird darauf hingewiesen, dass sich der Beirat mit einigen der genannten Umlaufsperrern bereits vor einigen Jahren, ebenfalls vor dem Hintergrund eines möglichen Abbaus, beschäftigt habe.

In der Folge dieser Befassung sei es allerdings, trotz weitgehender Zustimmung zum Abbau, aus nicht mehr nachvollziehbaren Gründen allerdings nicht zum tatsächlichen Abbau gekommen.

Das Ortsamt berichtet, dass das beteiligte Revier Kattenturm lediglich Bedenken hinsichtlich eines Abbaus der Umlaufsperrern in der Abfahrt über den Autobahnzubringer geäußert habe.

Aus den Ausschüssen wird vorgeschlagen, die Vorschläge zunächst für eine Bewertung an das Amt für Straßen und Verkehr weiterzuleiten. Anschließend könne dann eine erneute Befassung im Fachausschuss erfolgen.

Die Ausschussmitglieder einigen sich übereinstimmend auf das vorgeschlagene Verfahren.

TOP 4: Erneuerung Ochtumbrücke, Widmung des Wirtschaftsweges und Umgestaltung des Uferbereichs

Der Sitzungsleiter weist auf die vorhergehende Befassung in der Beiratssitzung am 16.01.2018 hin. Dort hatte Herr Dr. Zierke (DEGES) die Baumaßnahme entsprechend vorgestellt. Im Zuge dieser Befassung war ein Antrag der Fraktion B90/Die Grünen gestellt, vor einer Abstimmung aber, einem Vorschlag aus dem Gremium folgend, übereinstimmend zur weitergehenden Behandlung in die heutige Fachausschusssitzung verwiesen worden.

Anschließend stellt Frau Becker diesen Antrag (Anlage 3) erneut kurz vor.

Aus den Ausschüssen wird darauf verwiesen, dass es sich bei der Wegeverbindung unter der Brücke um einen Wirtschaftsweg handle, der nicht öffentlich gewidmet sei und aufgrund seiner Beschaffenheit auch nicht die Voraussetzungen dafür erfülle. Im Zuge des Brückenbaus sei aufgrund deren technischer Beschaffenheit auch keine dahingehende Verbesserung zu erwarten. Hinsichtlich der ebenfalls beantragten Anlage einer Anlegestelle für Paddler wird darauf verwiesen, dass dies zwar wünschenswert, aber nicht Bestandteil der vorliegenden Neubauplanung sei könne.

Herr Dr. Zierke merkt abschließend an, ein Prüfauftrag aus der angesprochenen Beiratssitzung habe ergeben, dass eine Nutzung des Wirtschaftsweges unter der Brücke für die Zeit der Baumaßnahme nicht möglich sein wird.

Anschließend lässt der Sitzungsleiter über den Antrag von B90/Die Grünen abstimmen.

Abstimmungsergebnis: Mehrheitliche Ablehnung (3 Ja-, 7 Nein-Stimmen)

Somit nimmt der Beirat die Ausführungen zum Sachverhalt aus der Sitzung vom 16.01.2018 zur Kenntnis.

TOP 5: Stadtteilbudget aus dem Haushalt des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr/SUBV:

Erarbeitung von Stadtteilmaßnahmen zur Durchführung und Finanzierung im Rahmen dieses Budgets für das Haushaltsjahr 2018

Für das Budget 2018 stehen 62.627,00 € zur Verfügung.

Aus dem Gremium werden folgende Vorschläge gemacht:

- Grünwegeverbindung Heukämpendamm und Verbindungsweg Brenningstraße in Richtung Kattenturmer Zentrum: Eingehende Überarbeitung des Straßenbegleitgrüns
- Paderborner Straße und Soester Straße: Fahrbahnerneuerung
- Fellendsweg: Ausbau der Gehwegbeleuchtung

Für den weiteren Verlauf wird vereinbart, zunächst auch innerhalb der Fraktionen weitere Vorschläge zu erarbeiten, diese einzubringen, zunächst wie im Vorjahr die Kosten für eine mögliche Umsetzung durch das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) ermitteln zu lassen und auf dieser Grundlage kurz vor den Sommerferien dann entsprechende Umsetzungsbeschlüsse im Beiratsgremium zu fassen. Anschließend kann dann eine Beauftragung des ASV und von dort die Umsetzung im weiteren Jahresverlauf erfolgen.

TOP 6: Genehmigung des Protokolls der Sitzung des Fachausschusses Verkehr vom 19.09.2017

(Nr. 04/15-19)

Beschluss: Einstimmige Zustimmung

TOP 7: Verschiedenes

Herr Stehmeier teilt mit, dass die Auswertung der Standortmessanlage in der Hermann Lange Straße keine besonderen Auffälligkeiten ergeben hat.

Als geplante zukünftige Standorte werden benannt: Joseph-Böhm-Straße, Felix-von-Eckardt Straße, Alfred-Faust-Straße, Karl-Marx-Straße, Brenningstraße

Herr Witkabel erklärt, ihm sei die genaue verkehrliche Bedeutung der Querungshilfen in der Alfred-Faust-Straße nicht ersichtlich. Aus den Ausschüssen wird auf bereits erfolgte Befassungen zum Sachverhalt in der Vergangenheit verwiesen. Eine zufriedenstellende Lösung sei dabei aber bislang nicht herbeigeführt worden. Es wird vereinbart, dass Thema in einer der nächsten Sitzungen des Fachausschusses Verkehr erneut aufzurufen.

Herr Sager weist darauf hin, dass in der Alfred Faust Straße im Bereich des Zugangs zum Kattenescher - Fleet ein Begrenzungspfahl umgefahren worden sei. Das Ortsamt sagt eine Weitergabe an die zuständige Stelle zu.

Herr Schmidt teilt mit, dass der Bodenbelag des Recyclinghofs Fritz-Thiele-Straße trotz der zu Jahresbeginn erfolgten Überarbeitung nach wie vor kaum begehbar sei. Im Grunde habe sich der Zustand im Zuge der Bearbeitung sogar noch verschlechtert. Das Ortsamt wird dazu die Stadtreinigung kontaktieren.

Herr Sachs weist auf die Fußwegebeschilderung in der Habenhauser Dorfstraße hin. Dort sei das Radfahren neben den Fußgängern per Zusatzschild trotz der Untermaßigkeit der Wege grundsätzlich erlaubt. Er halte dies für nicht unproblematisch und schlage vor, den Sachverhalt im Fachausschuss dahingehend zu thematisieren.

25.01.2018



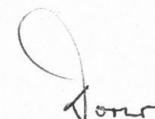
Sitzungsleitung
Radolla



Ausschusssprecher
Peters (Bau)



Ausschusssprecher
Stehmeier (Verkehr)

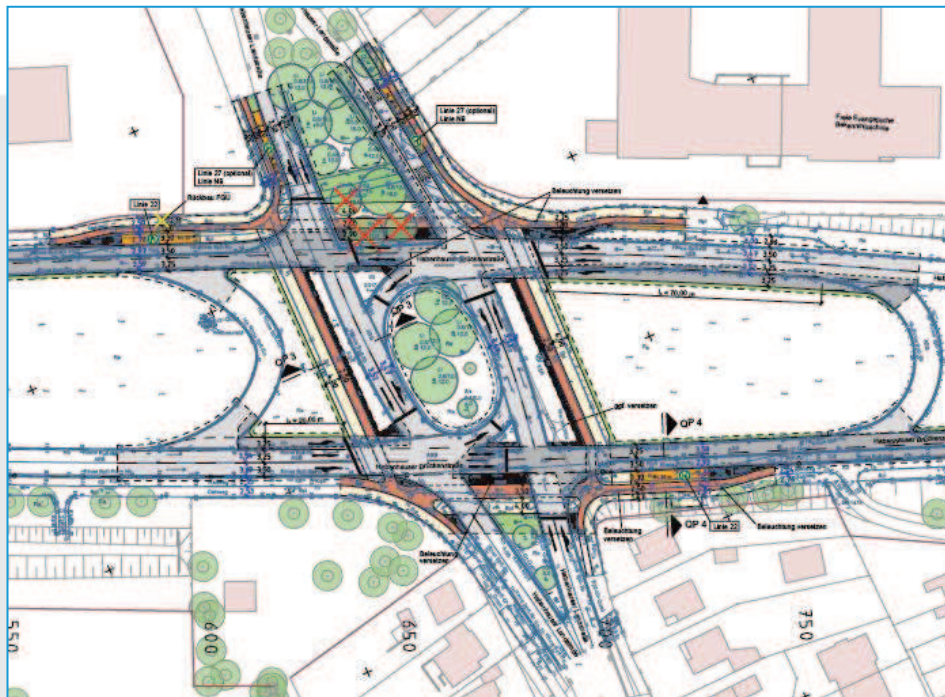


Protokoll
Dorer

Ausbau der Habenhauser Brückenstraße

Vorstellung des Planungsstandes

DEGES



Inhalt

- Veranlassung
- Planung

Veranlassung

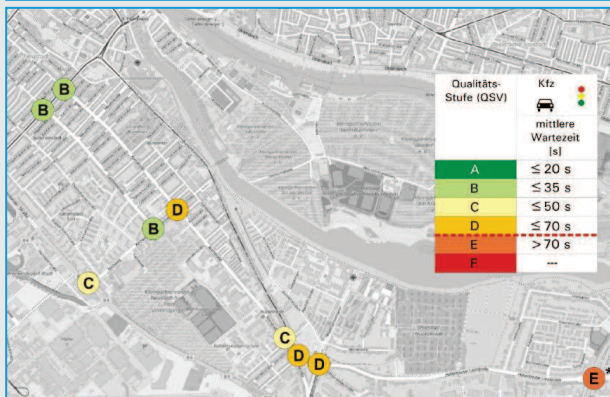
- Einschränkung in der Kapazität im Zuge der B 6 / Neuenlander Straße sowie der Kattenturmer Heerstraße
- Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße zeitweise Linksabbiegebeziehung aus Kapazitätsgründen unterbunden

Folge:

In der Bauzeit des Bauabschnitts 2/2 ist es notwendig, Verkehr in andere Netzbestandteile zu verlagern

Veranlassung

- Herstellung der Leistungsfähigkeit

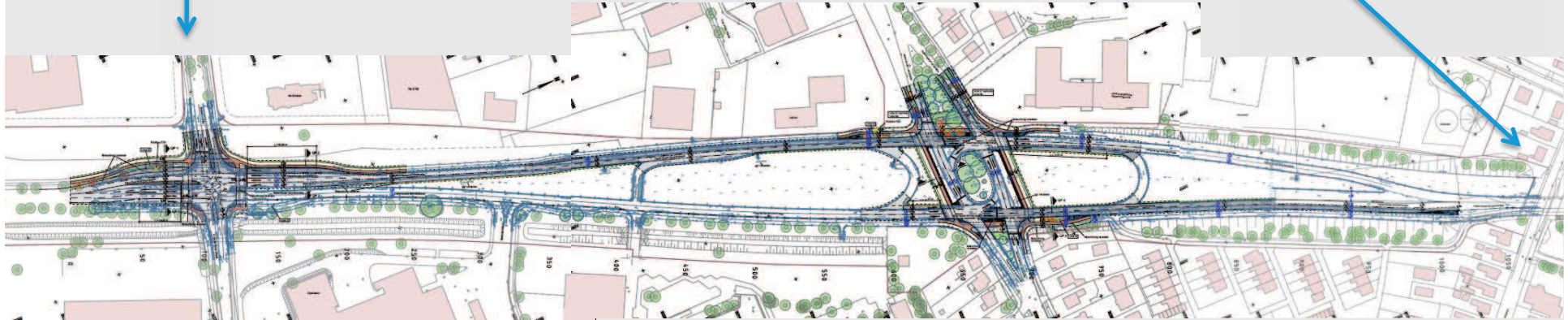


Planungsstand

Borgwardstraße

Habenhauser Landstraße

Holzdammer



Ernst-Buchholz-Straße

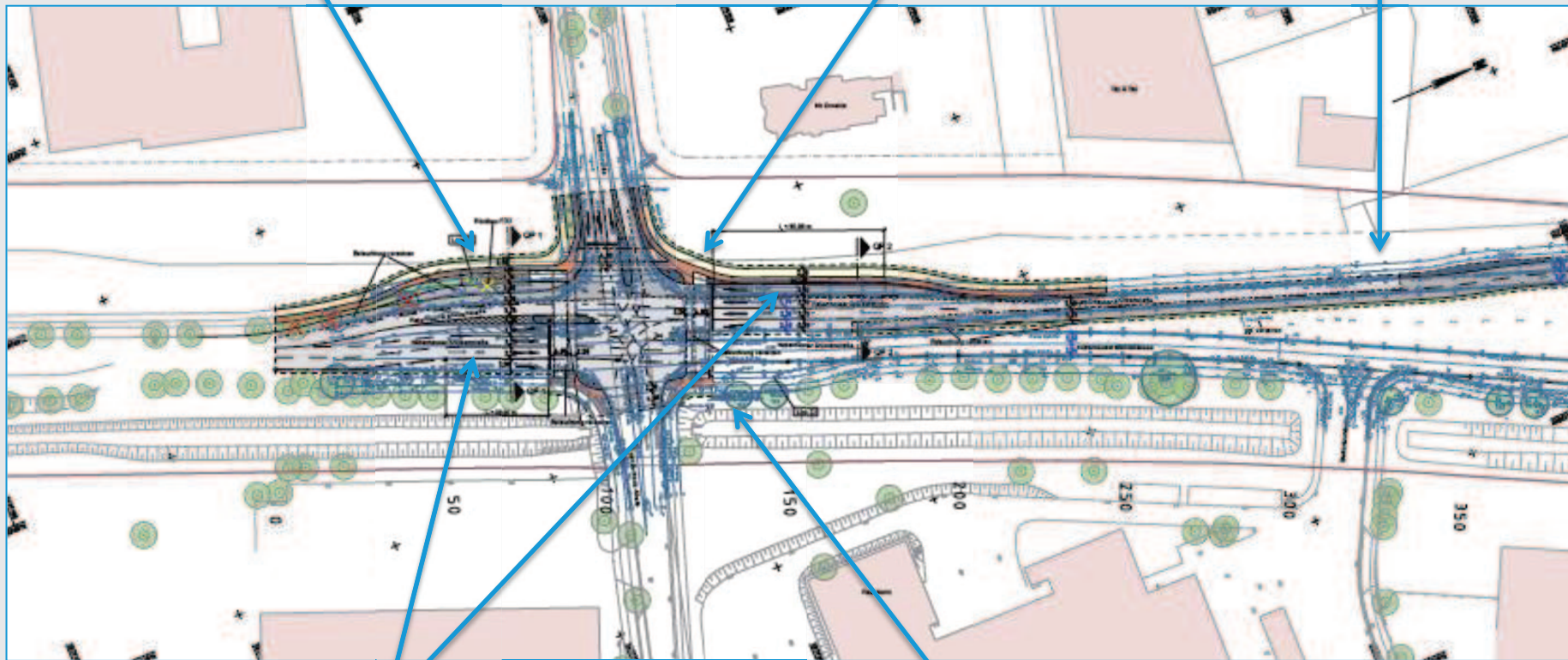
Habenhauser Landstraße

Planungsstand

Barrierefreie Umgestaltung
der Bushaltestellen

Anpassung
der LSA-Steuerung

Zusätzlicher
Geradeausfahrstreifen



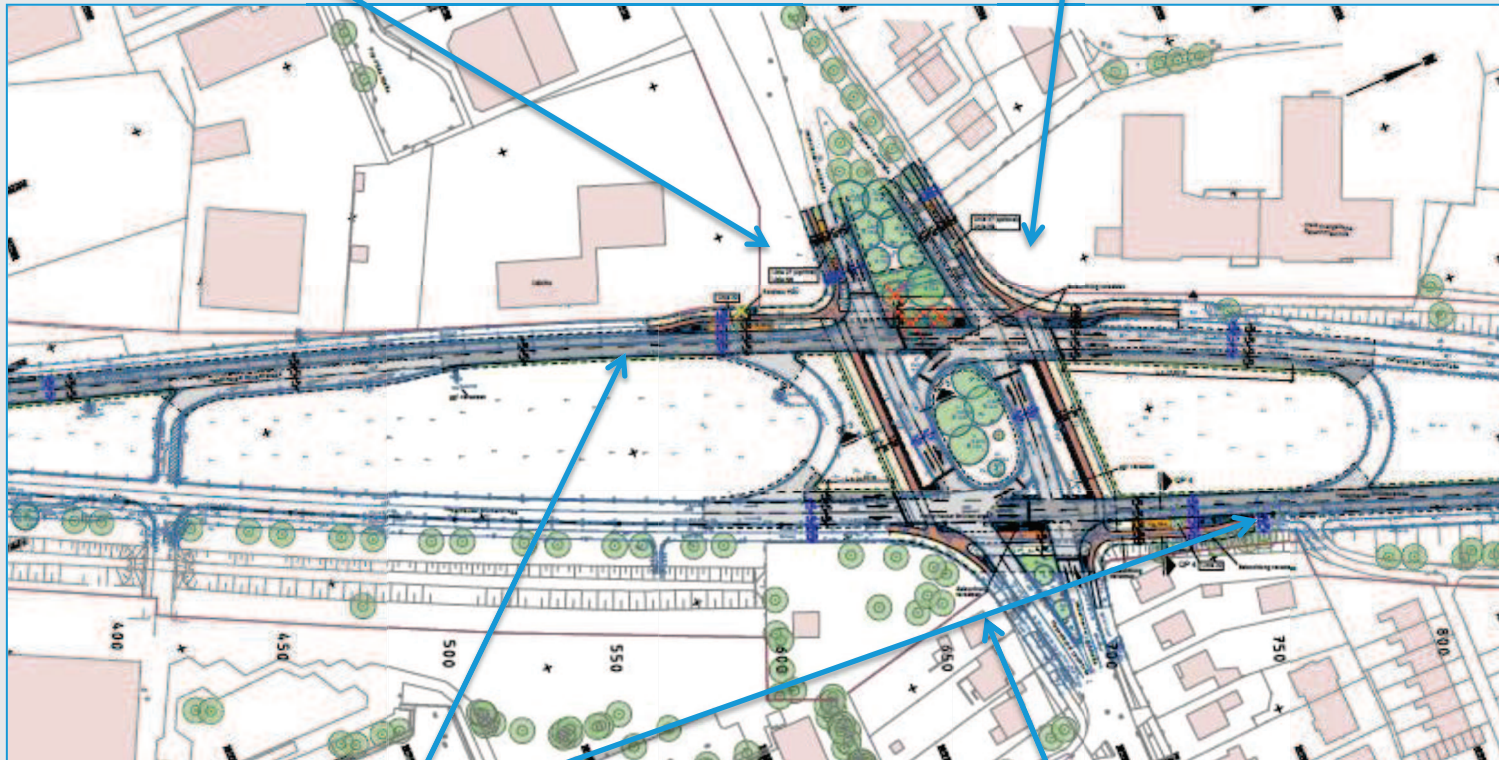
Zus. Rechtsabbiegestreifen

Barrierefreie Umgestaltung

Planungsstand

Barrierefreie Umgestaltung
der Bushaltestellen

Anpassung der LSA-Steuerung

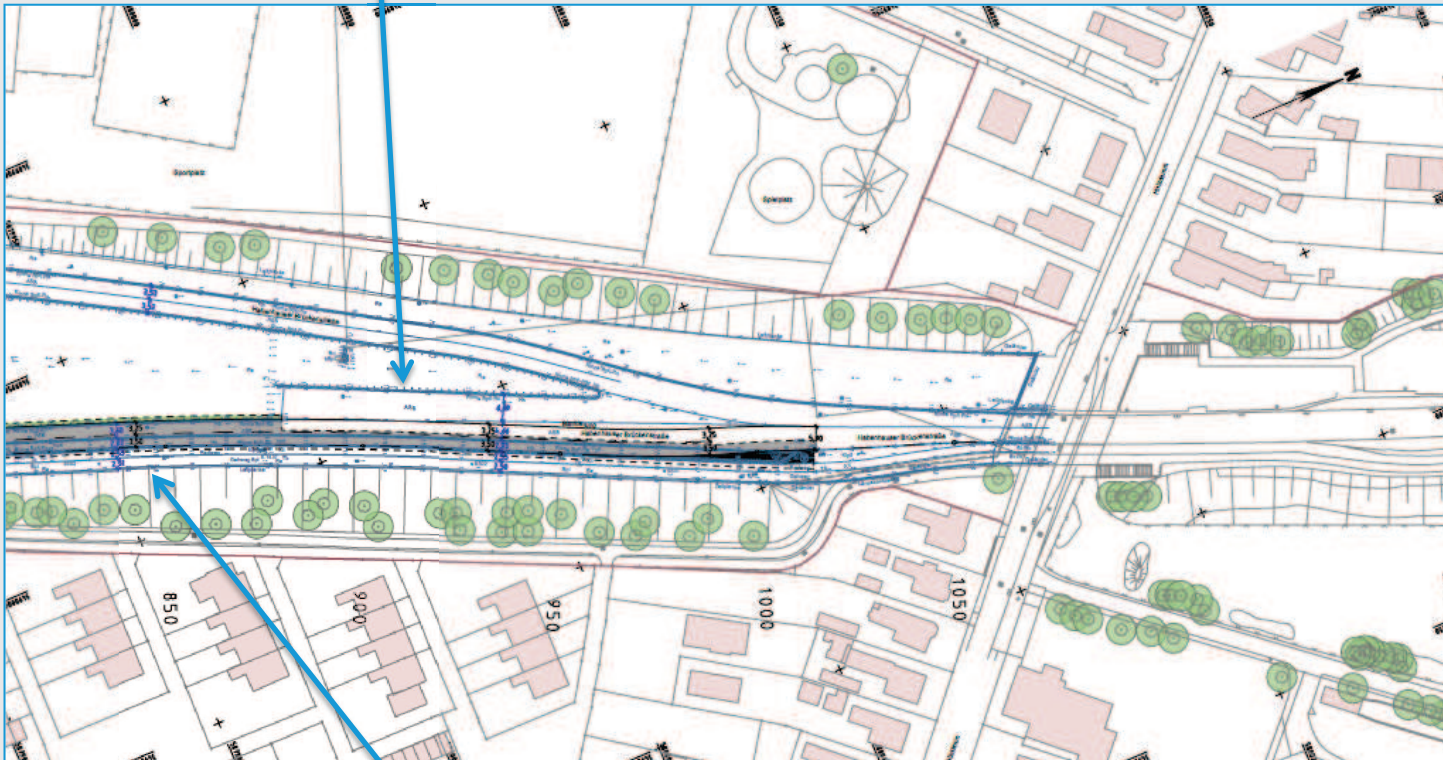


Zus. Geradeausfahrstreifen

Barrierefreie Umgestaltung

Planungsstand

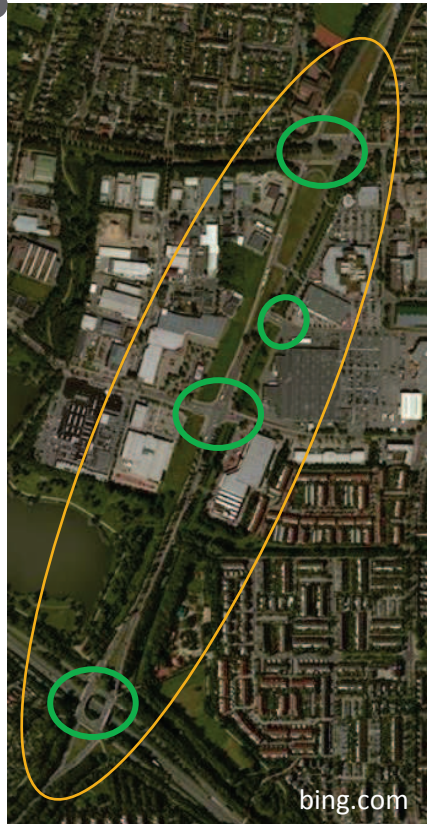
Rückbau Asphaltfläche



Zus. Geradeausfahrstreifen

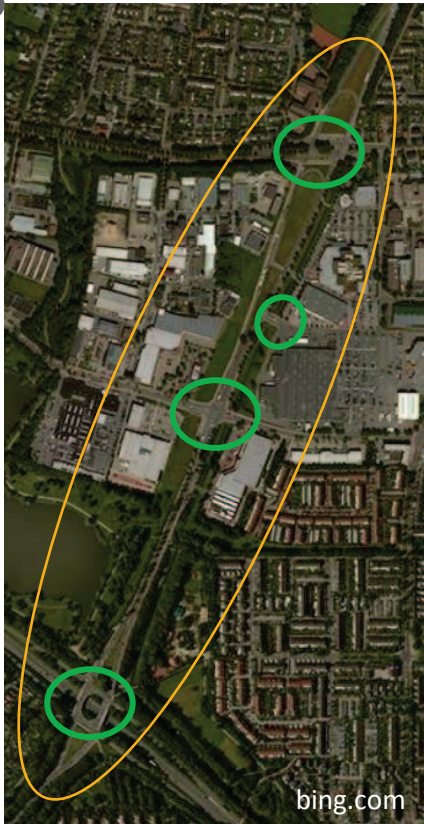
VIELEN DANK

Verkehrstechnische Untersuchung – Habenhauser Brückenstraße - Bremen - Vorstellungstermin 25. Januar 2018



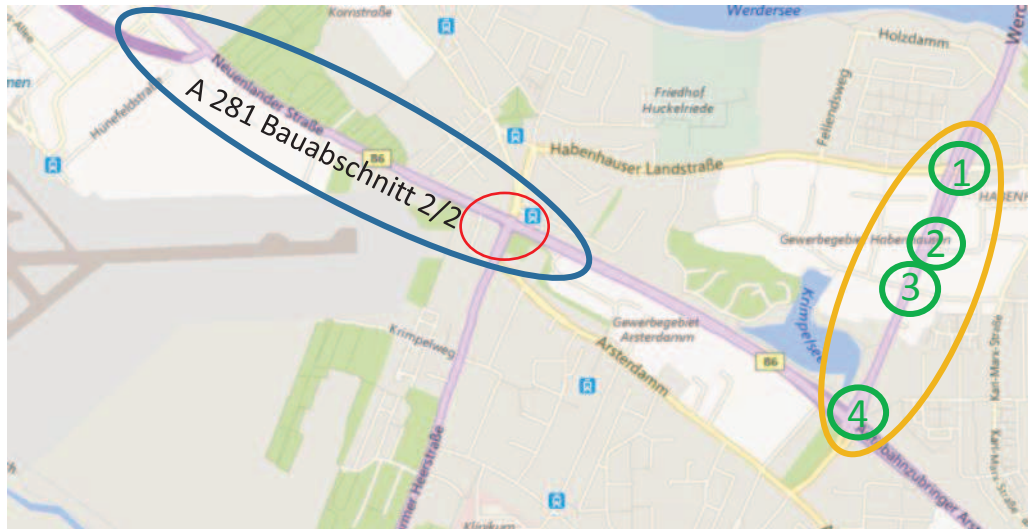
- Aufgabenstellung
- ■ Grundlagenanalyse
- ■ ■ Verkehrsauswertung
- ■ ■ ■ Um- / Ausbauempfehlungen
- ■ ■ ■ ■ Fazit

Verkehrstechnische Untersuchung – Habenhauser Brückenstraße - Bremen - Vorstellungstermin 25. Januar 2018



- Aufgabenstellung
- ■ Grundlagenanalyse
- ■ ■ Verkehrsauswertung
- ■ ■ ■ Um- / Ausbauempfehlungen
- ■ ■ ■ ■ Fazit

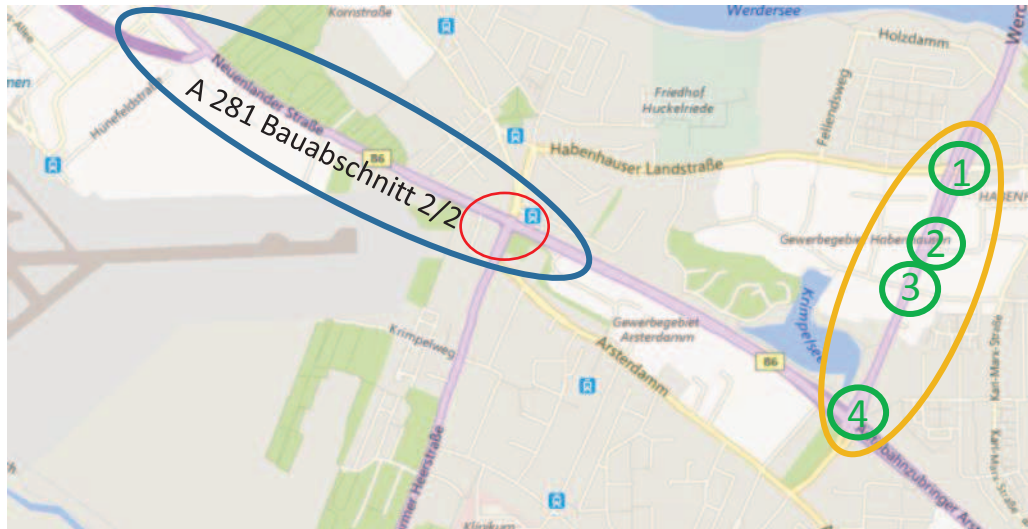
Aufgabenstellung



1. Habenhauser Landstraße (Az 317)
2. Werder Karree (Az 447)
3. Borgwardstraße (Az 444)
4. Anschluss Zubringer Arsten (Az 554)

- **Einschränkungen der Kapazität der Neuenlander Straße sowie Kattenturmer Heerstraße während der Bauzeit des Bauabschnitts 2/2 der A 281**
- **Zeitweise unterbinden der Linksabbieger am Knotenpunkt Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße**
- **Verlagerungseffekte über Habenhauser Brückenstraße / Habenhauser Landstraße**

Aufgabenstellung



1. Habenhauser Landstraße (Az 317)
2. Werder Karree (Az 447)
3. Borgwardstraße (Az 444)
4. Anschluss Zubringer Arsten (Az 554)

- **Knotenpunkt Habenhauser Brückenstraße / Habenhauser Landstraße im Bestand sowie in den beiden Netzfällen der Bauphase des BA2/2 nicht leistungsfähig**
- **Durchführung einer Verkehrsuntersuchung inkl. Verkehrszählung der 4 Knotenpunkte und Aufbau eines mikroskopischen Simulationsmodells verschiedener Planfälle**

Verkehrstechnische Untersuchung – Habenhauser Brückenstraße - Bremen - Vorstellungstermin 25. Januar 2018



- Aufgabenstellung
- ■ Grundlagenanalyse
- ■ ■ Verkehrsauswertung
- ■ ■ ■ Um- / Ausbauempfehlungen
- ■ ■ ■ ■ Fazit

Grundlagenanalyse

- Verkehrszählung: 8. August 2017 / 06:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr
 - Erfassung von Fußgängern / Rad / Krad / Pkw / Bus / Lkw 2,8-3,5t / Lkw 3,5-12t / Lkw $\geq 12t$ / Lz
 - Aufbereiten und Ableiten der Spitzenstundenbelastungen morgens und abends
 - Analyse 2017
- Verkehrsbelastungen von Netzfall 2 – Bauphase (Stand: 29.04.2017) sowie der Prognose 2025 (Stand: 15.05.2014) basieren auf den Simulationsergebnissen von IVV-Aachen

Grundlagenanalyse - Datenauswertung

- **Ergebnisse der Datenauswertung:**
 - Der maßgebende Bemessungsfall in allen Szenarien ist die Spätspitzenstunde.
 - Die größten Belastungen werden dabei während der Bauphase prognostiziert.
 - Analyse 2017 => Prognose 2025 ca. + 15 %
 - Prognose 2025 => Bauphase (Netzfall 2) ca. + 5 %

Verkehrstechnische Untersuchung – Habenhauser Brückenstraße - Bremen - Vorstellungstermin 25. Januar 2018



- Aufgabenstellung
- ■ Grundlagenanalyse
- ■ ■ **Verkehrsauswertung**
- ■ ■ ■ Um- / Ausbauempfehlungen
- ■ ■ ■ ■ Fazit

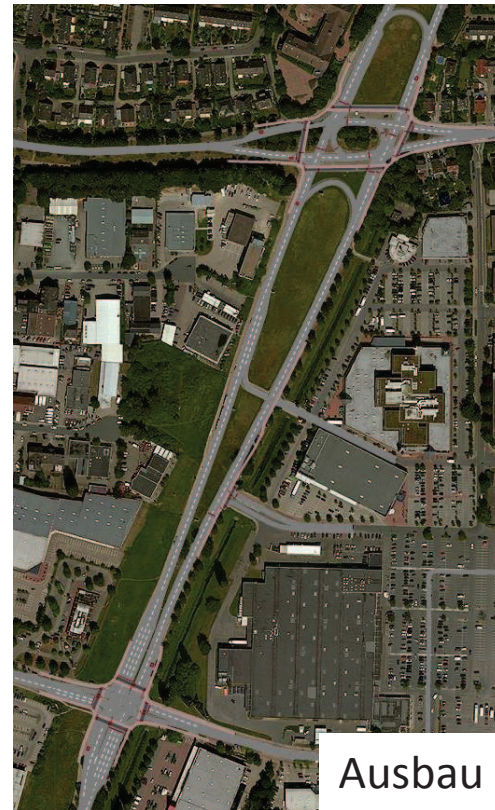
Verkehrsauswertung - Verkehrssimulation

Aufbau eines mikroskopischen Simulationsmodells zur Gegenüberstellung einzelner Belastungsszenarien:

- Aufbau eines Bestandsnetzes mit Bestandssteuerung und der Bemessungsbelastung aufbauend auf der Verkehrszählung 2017
- Aufbau eines Prognosenetzes mit 4-streifigem Ausbau der Habenhauser Brückenstraße zwischen Habenhauser Landstraße (inklusive Knotenpunkt) und Anpassungen der Borgwardstraße



Verkehrsauswertung - Verkehrssimulation



4-streifiger Ausbau

- Durchgängige Vierstreifigkeit der Habenhauser Brückenstraße zwischen Habenhauser Landstraße und Borgwardstraße → Nord-Süd sowie Süd-Nord-Verbindung auf 2 Fahrstreifen durchgängig befahrbar
- Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt H. Brückenstraße/ H. Landstraße
- Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt H. Brückenstraße/ Borgwardstraße

Verkehrsauswertung - Verkehrssimulation

- **Steuerungsverfahren**
 - Steuerungsverfahren des Bestandes mit Anpassungen der Freigabezeitverteilung
- **Umlaufzeiten**
 - Für die Simulation der Prognosefälle wurde eine feste Umlaufzeit von 90s gewählt, der Straßenzug kann damit koordiniert betrieben werden.
- **ÖV**
 - Der Busverkehr wird im Mischverkehr abgewickelt und nicht über eigene Signale gesteuert. Bei funktionierender Koordinierung der H. Brückenstraße kann der Busverkehr störungsarm fließen. Die Lage der Haltestellen als Busbucht hinter dem Knotenpunkt ermöglicht ein überwiegend ungehindertes Anfahren.
 - Die Bushaltestellen der H. Landstraße sind als Kap-Haltestellen vor dem Knotenpunkt ausgeführt und werden im Rahmen der Freigabe des Kfz-Verkehrs berücksichtigt.

Verkehrsauswertung - Verkehrssimulation

- **Szenarien**
 - Analyse 2017
 - Simulation der Analyse 2017 mit Übernahme der Verkehrsbelastungen sowie Abgleich der Signalprogramme mit der tatsächlichen Freigabezeitverteilung (Mitschnitte des Verkehrsrechners)
 - Bauphase ohne Ausbau
 - Simulation der Bauphase mit Übernahme der prognostizierten Belastungen
 - Anpassung der Bestandssteuerung durch Dehnen und Stauchen von Phasen
 - Bauphase mit 4-streifigem Ausbau zwischen H. Landstraße und Borgwardstraße
 - Steuerungsverfahren gleichbleibend
 - Bauphase mit 4-streifigem Ausbau bis Zubringer Arsten

Verkehrsauswertung - Verkehrssimulation

Analyse 2017 -
Spätspitzenstunde

- Ist-Zustand auf Basis der Verkehrszählung

Verkehrsauswertung - Verkehrssimulation

Bauphase ohne
Ausbau -

Spätspitzenstunde

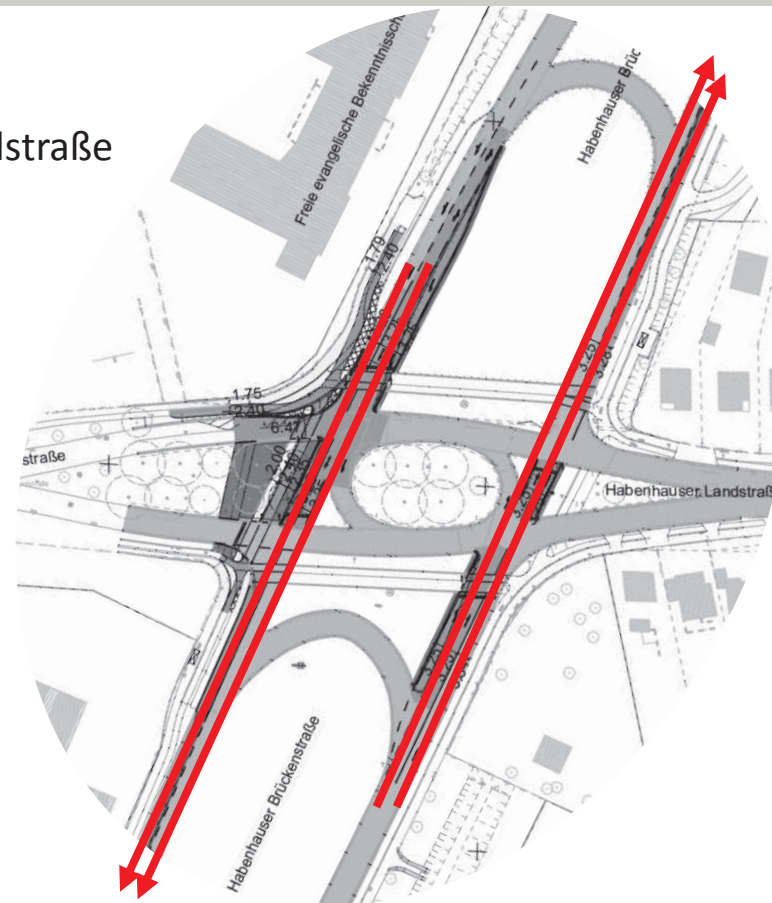
- Rückstau-
erscheinungen nach
Norden und Süden.
- Mischfahrstreifen
der Rechtsabbieger
am Knotenpunkt
Borgwardstraße
mindern die
Kapazität der
Hauptrichtung

Verkehrsauswertung - Verkehrssimulation

Bauphase mit 4-streifigem Ausbau

Habenhauser Brückenstraße/ Habenhauser Landstraße

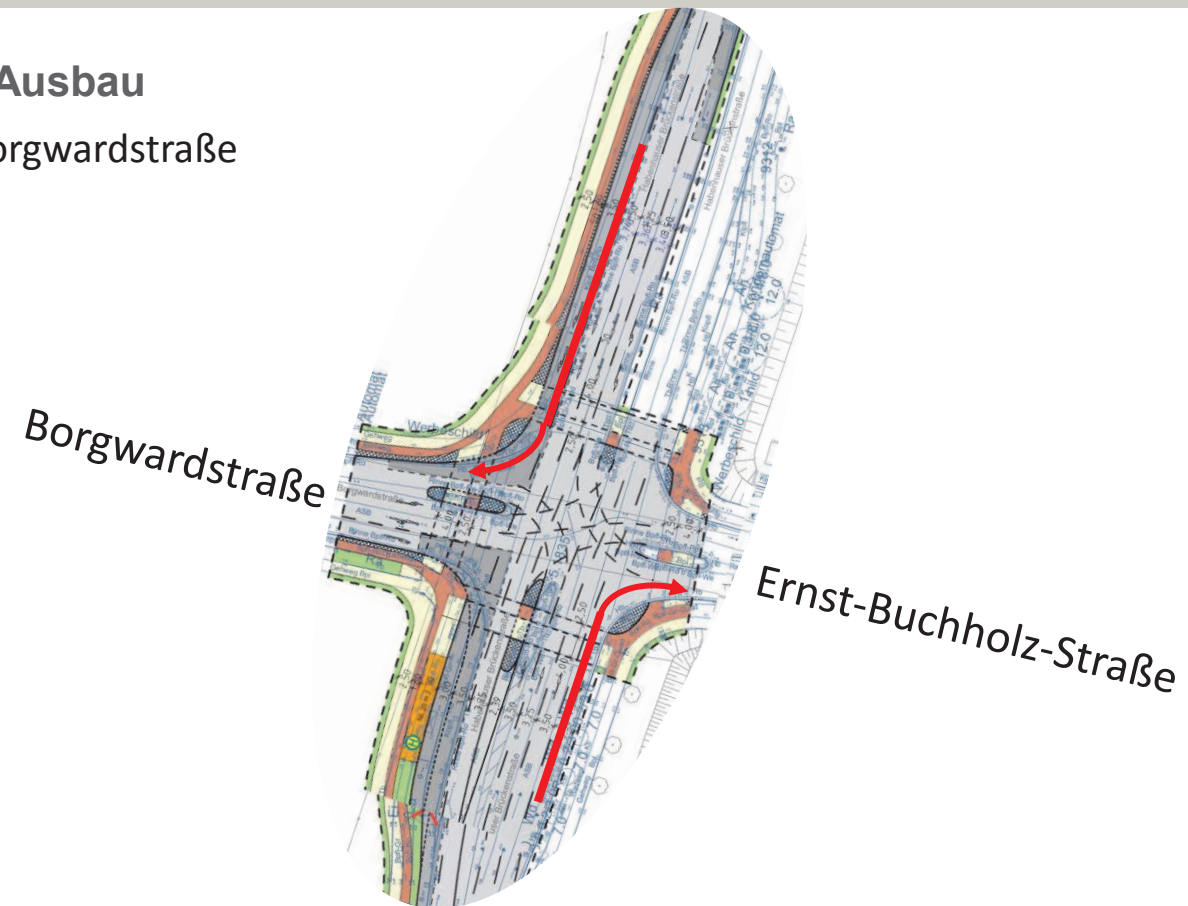
Habenhauser Landstraße



Verkehrsauswertung - Verkehrssimulation

Bauphase mit 4-streifigem Ausbau

Habenhauser Brückenstraße/ Borgwardstraße



Verkehrsauswertung - Verkehrssimulation

Bauphase mit 4-streifiger
Ausbau –

Spätspitzenstunde

- deutlichen
Verbesserung der
Leistungsfähigkeit,
wodurch eine
Überstauung
weitestgehend
verhindert werden
kann.

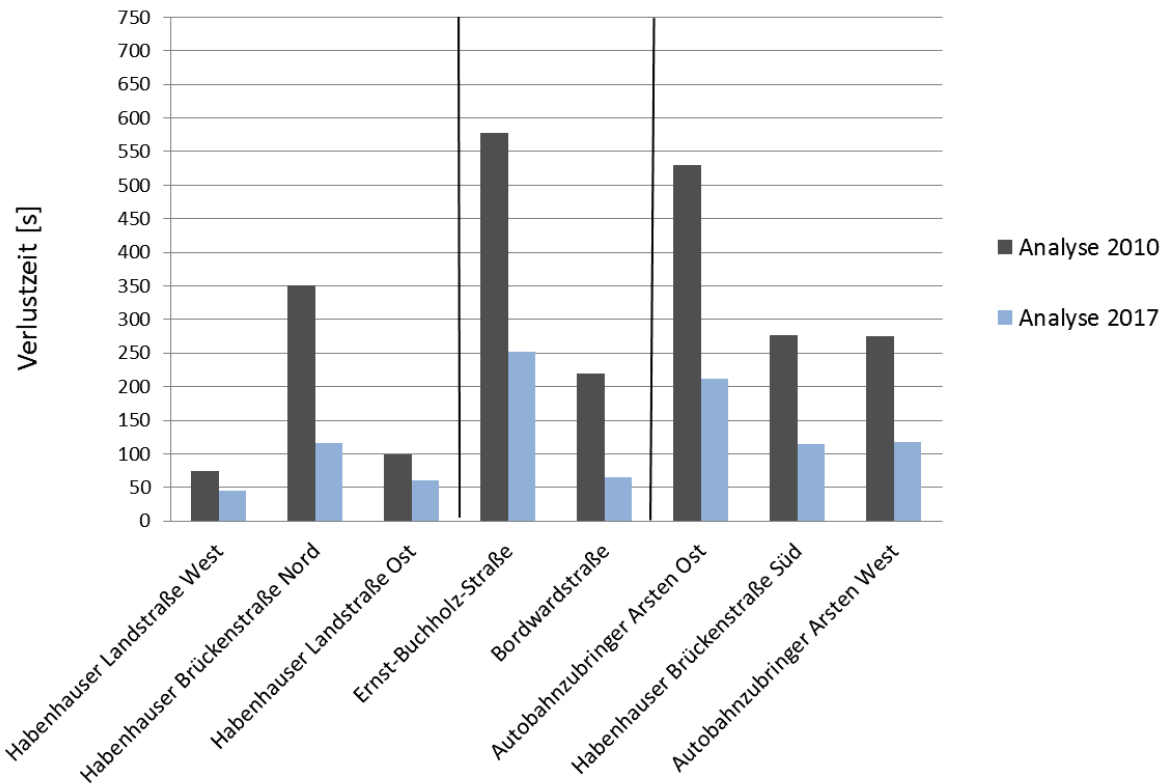
Verkehrsauswertung - Verkehrszustände

Auswertung Verkehrszustände:

- Ausgewertet wurde jeweils eine Simulationsstunde mit den maßgebenden Verkehrsbelastungen
- Gegenüberstellung der **Verlustzeiten**, welche im Zuge der Befahrung des Untersuchungsraumes entstehen,
- Gegenüberstellung der **maximalen Staulänge** der zufließenden Knotenpunktarme

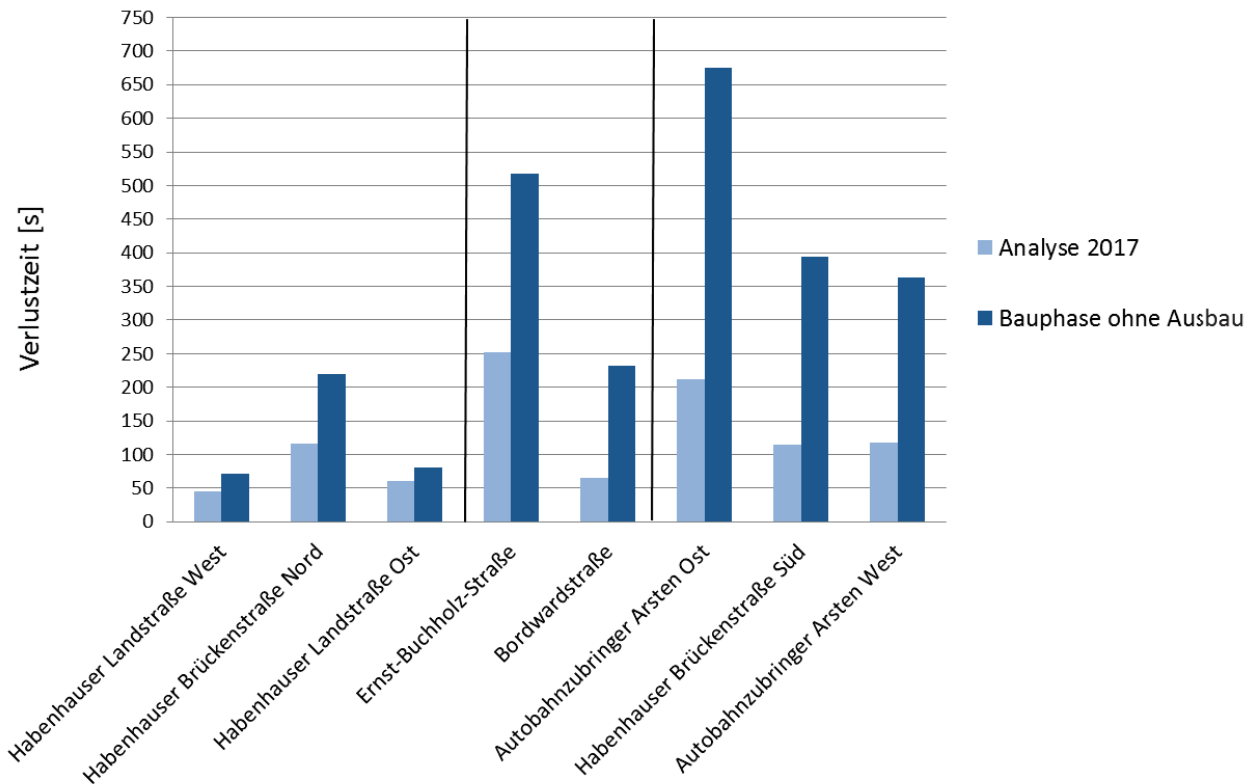
Verkehrsauswertung - Verlustzeitmessung

Kfz - mittlere Verlustzeiten je Zufahrt in der Spätspitzenstunde



Verkehrsauswertung - Verlustzeitmessung

Kfz - mittlere Verlustzeiten je Zufahrt in der Spätspitzenstunde

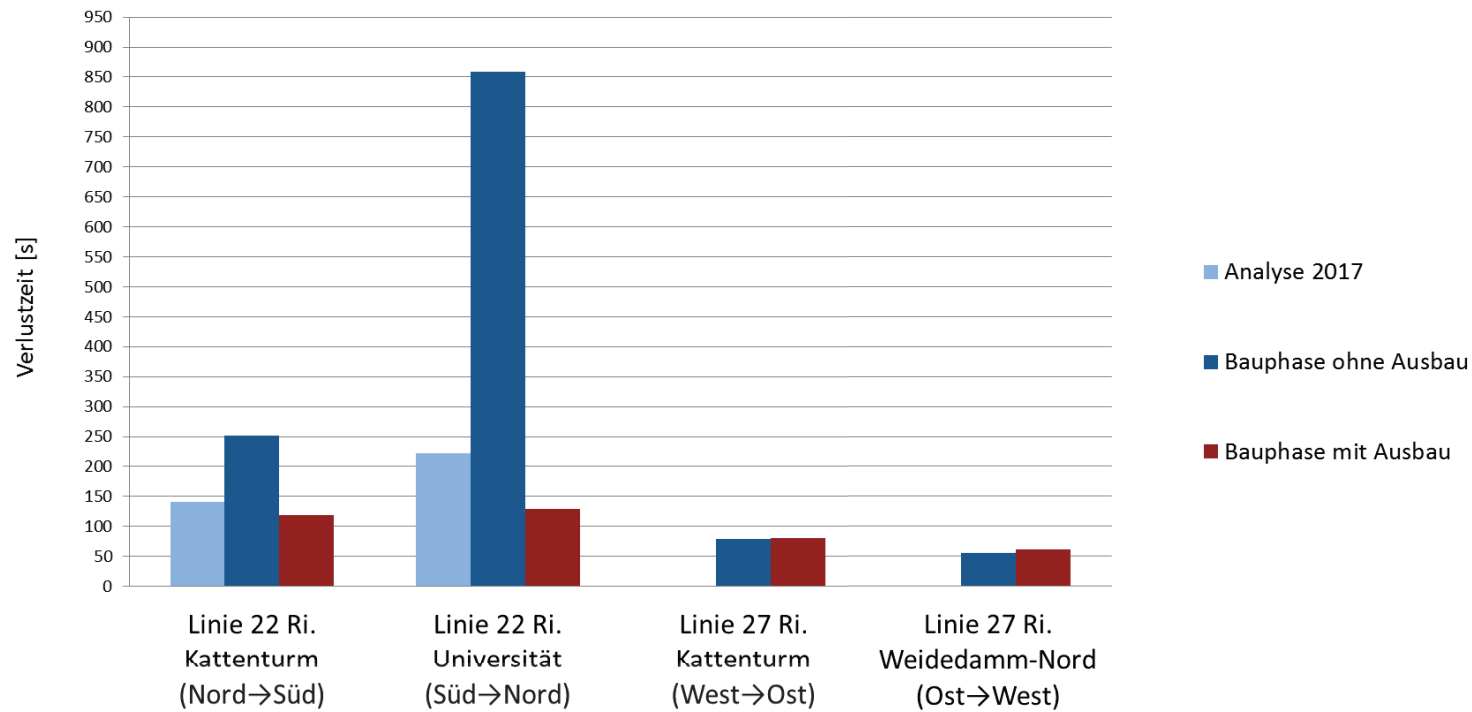


Verkehrsauswertung - Verlustzeitmessung



Verkehrsauswertung - Verlustzeitmessung

**Linienbusverkehr - mittlere Verlustzeiten im Busverkehr in der Spätspitzenstunde
(Haltestellenverlustzeiten nicht berücksichtigt)**



Verkehrsauswertung - Verlustzeitmessung

- **Ergebnisse:**

- Die Verkehrsbelastungen der Spätspitze steigen während der Bauphase gegenüber der Analyse 2017 stark an.
- Die Infrastruktur im Bestand ist nicht geeignet, um die prognostizierten Belastungen abzuwickeln, hier z. B. der Knotenpunkt Habenhauser Brückenstraße/ H. Landstraße :

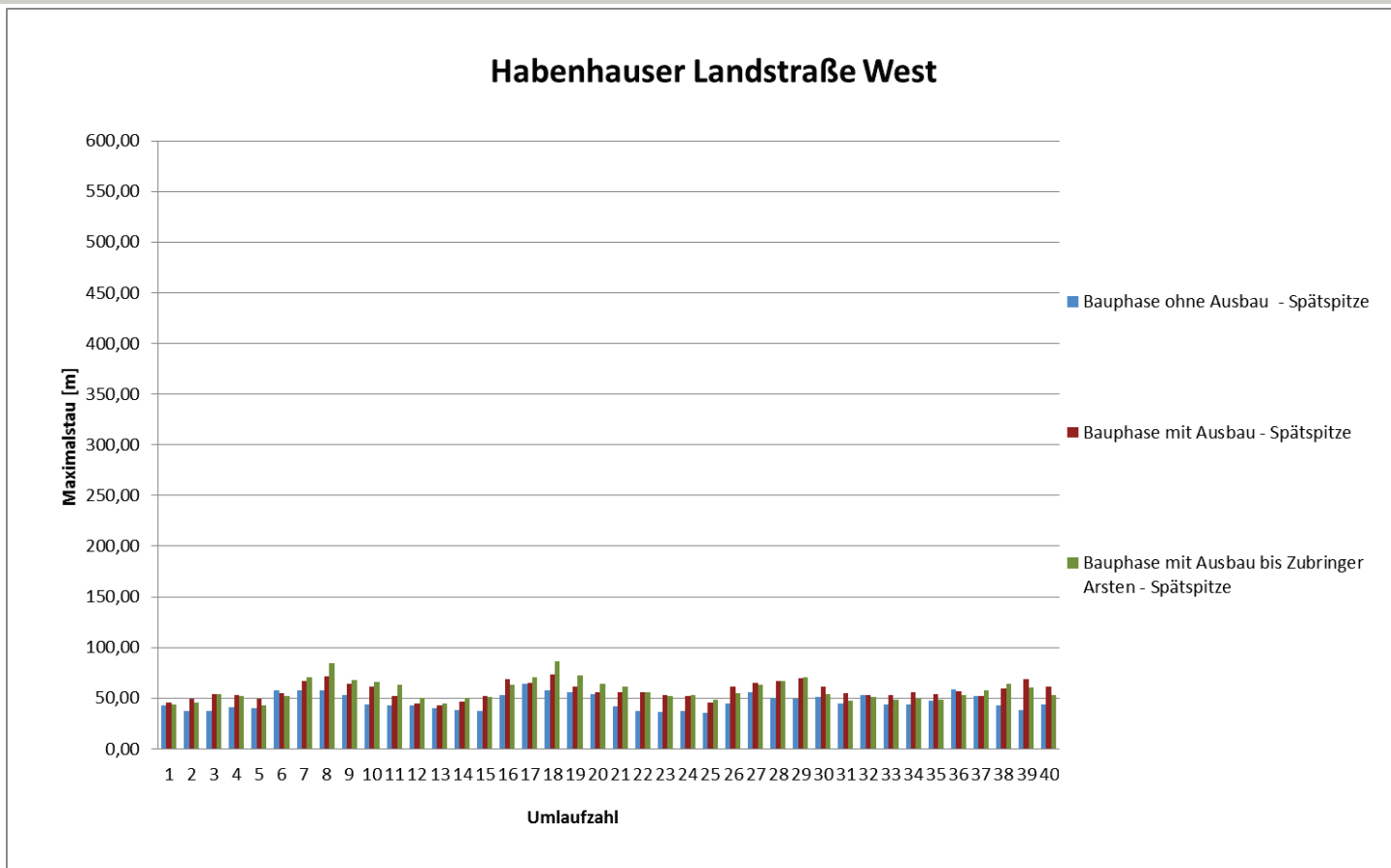
	Sättigung des Geradeausverkehrs	
	aus Richtung Norden	aus Richtung Süden
Analyse 2017	96 %	85 %
Netzfall 2	119 %	144%

Diese Überlastung der Habenhauser Brückenstraße im Netzfall 2 wiederum führt zu Rückstau nach Norden sowie zu einer starken Überstauung der Habenhauser Brückenstraße nach Süden bis zum Autobahnzubringer Arsten.

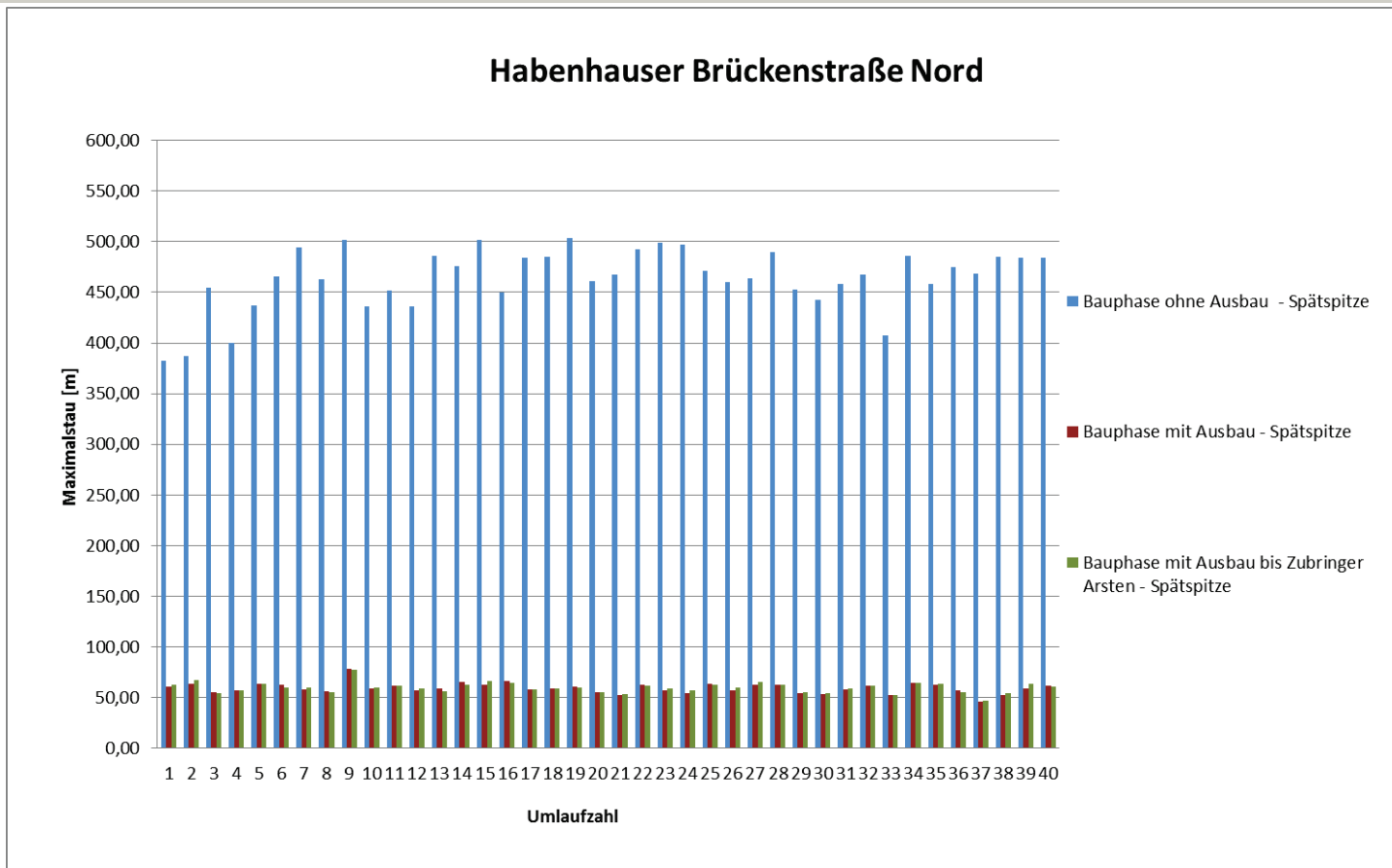
Verkehrsauswertung - Verlustzeitmessung

- Der 4-streifige Ausbau verbessert den Verkehrsablauf deutlich, da die Leistungsfähigkeit der Süd-Nord Beziehung der Habenhauser Brückenstraße deutlich gesteigert wird. Fahrzeuge, welche in Richtung Norden fahren, können den Knoten der Habenhauser Landstraße nun ohne erhebliche Wartezeiten queren.
- Der Linienbusverkehr der Linie 22 im Zuge der Habenhauser Brückenstraße ist maßgebend durch den Kfz-Verkehr beeinflusst. Die entstehenden Wartezeiten ergeben entsprechen dabei weitestgehend den Wartezeiten des Kfz-Verkehrs wodurch sie ebenso durch den 4-streifigen Ausbau profitieren wie der Kfz-Verkehr im Allgemeinen.

Verkehrsauswertung - Staulängenauswertung



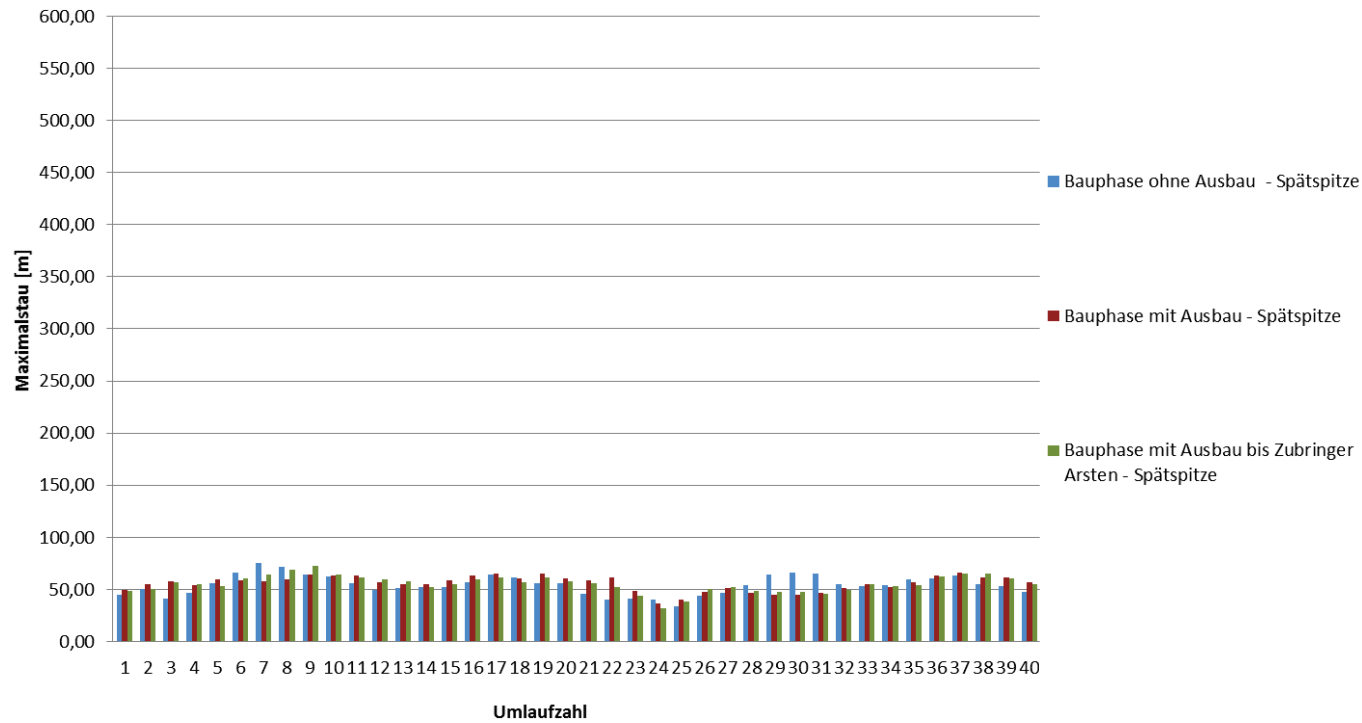
Verkehrsauswertung - Staulängenauswertung



Die Auswertung ist auf eine Erfassung der Staulänge von 500m begrenzt. Steigt der Stau über diesen Wert, kann er bei gleichbleibender Belastung nicht mehr abgebaut werden.

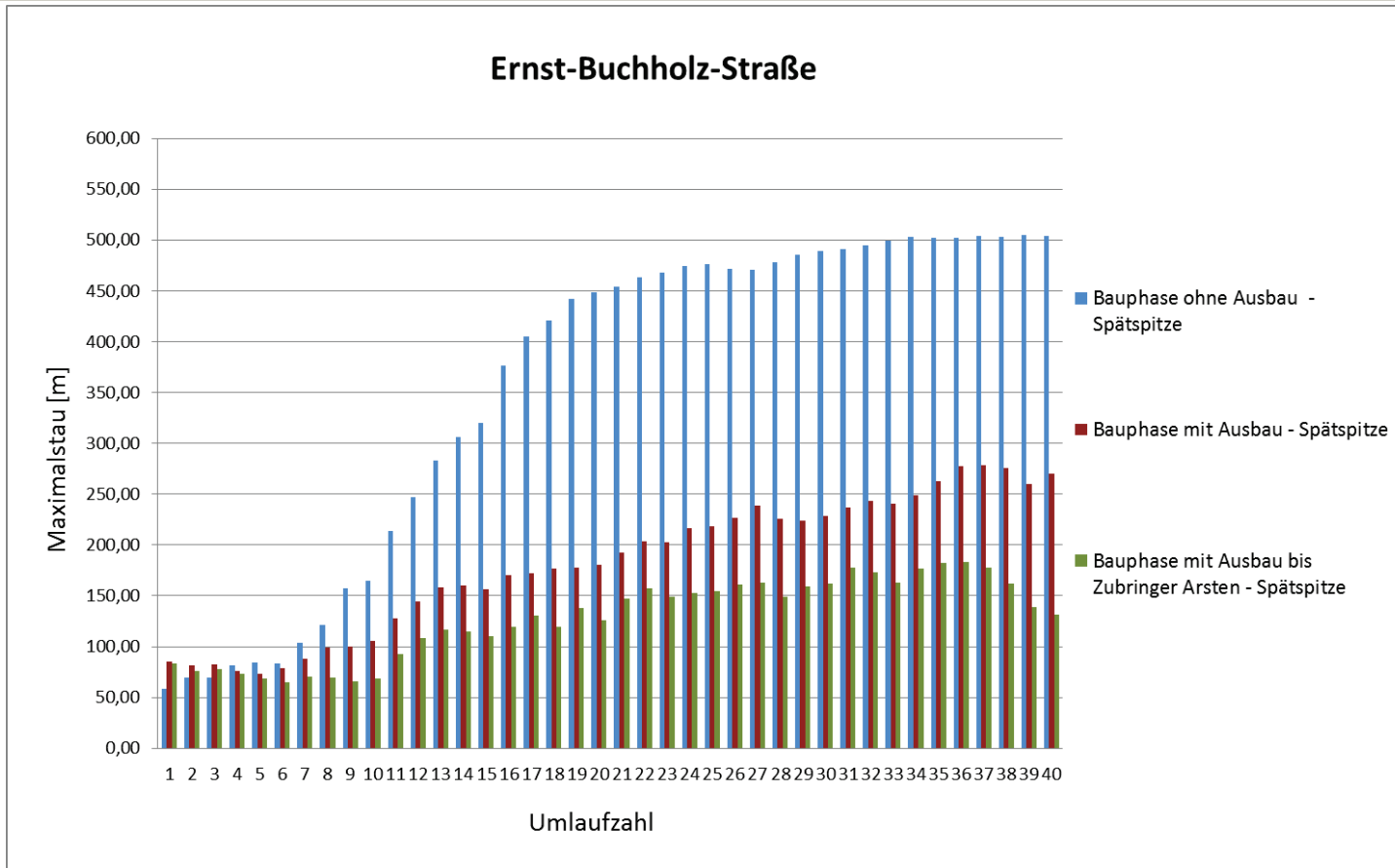
Verkehrsauswertung - Staulängenauswertung

Habenhauser Landstraße Ost



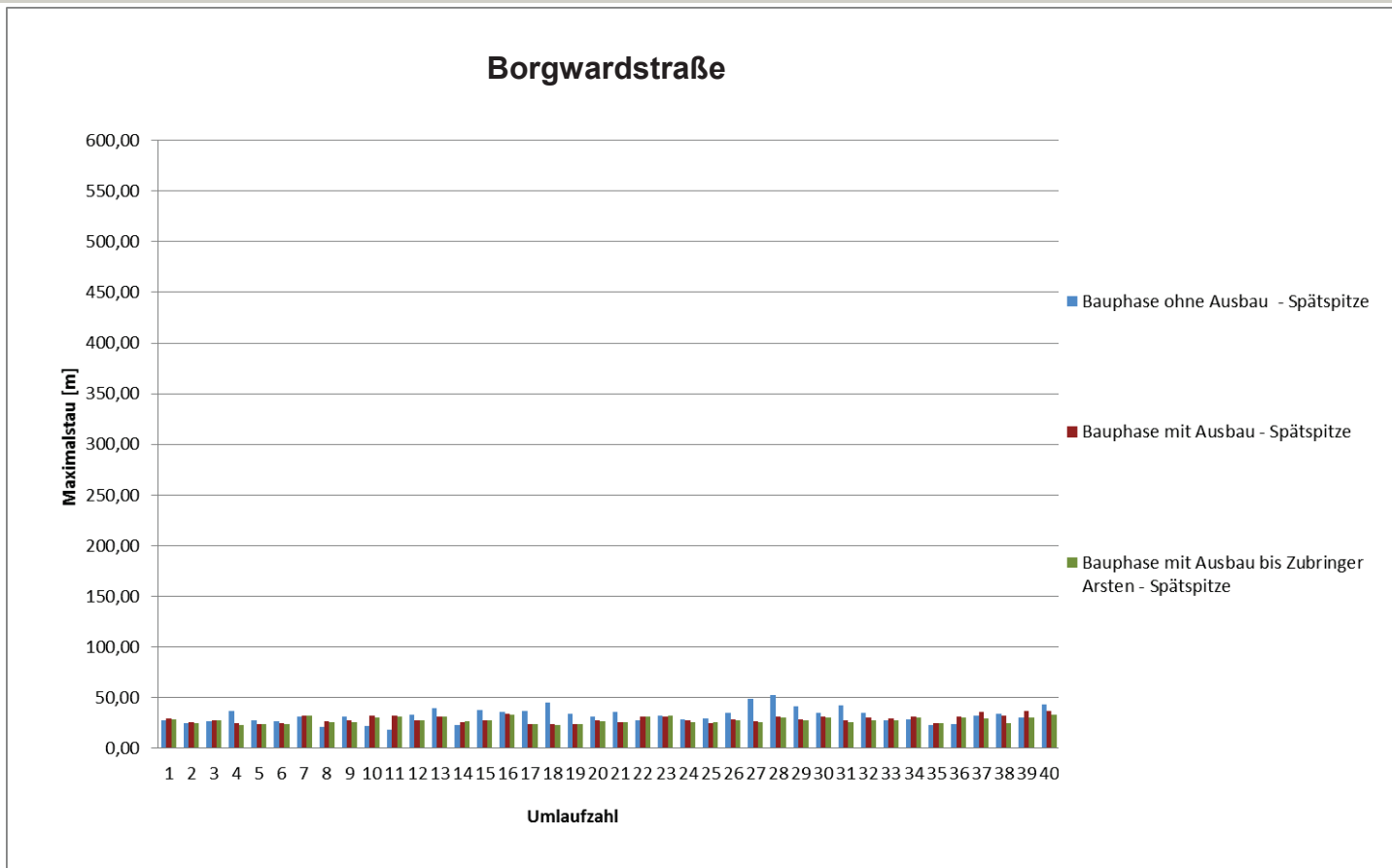
Fahrzeuge aus Osten und Westen der Habenhauser Landstraße sind nicht durch die Kapazitätsengpässe der Nord-Süd und Süd-Nord-Beziehung des Knotenpunktes betroffen.

Verkehrsauswertung - Staulängenauswertung

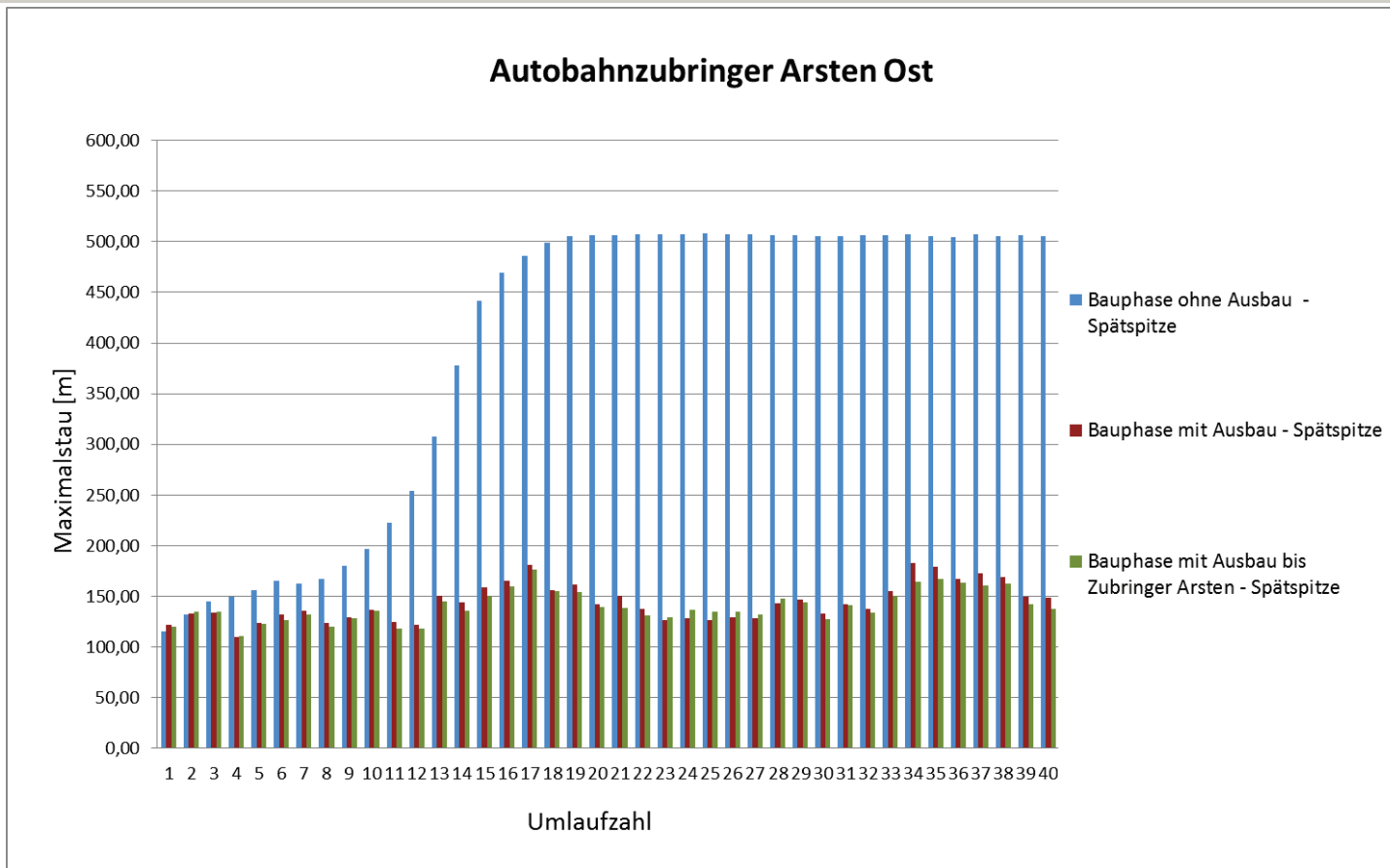


Durch die Überstauung der Fahrtrichtung Nord können Fahrzeuge der Ernst-Buchholz-Straße nicht mehr abfließen.

Verkehrsauswertung - Staulängenauswertung



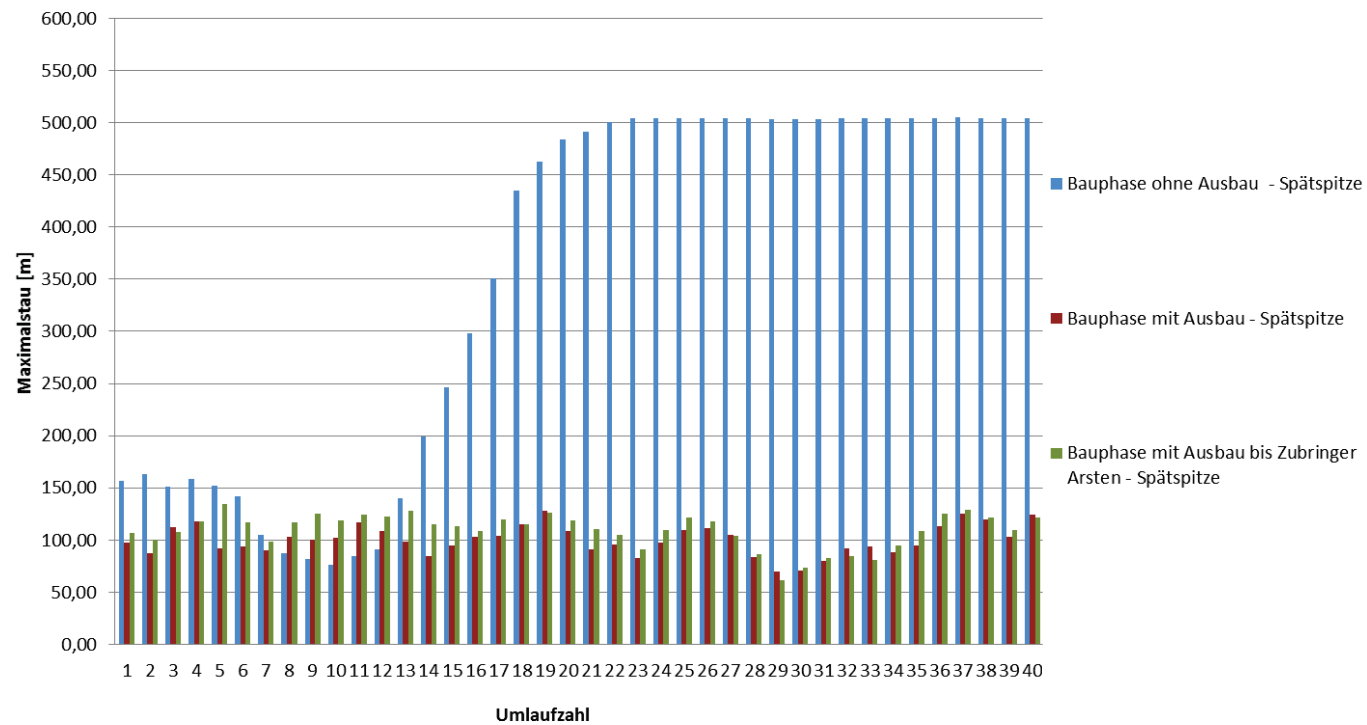
Verkehrsauswertung - Staulängenauswertung



Der Abfluss nach Norden ist bei Überstauung nicht möglich.

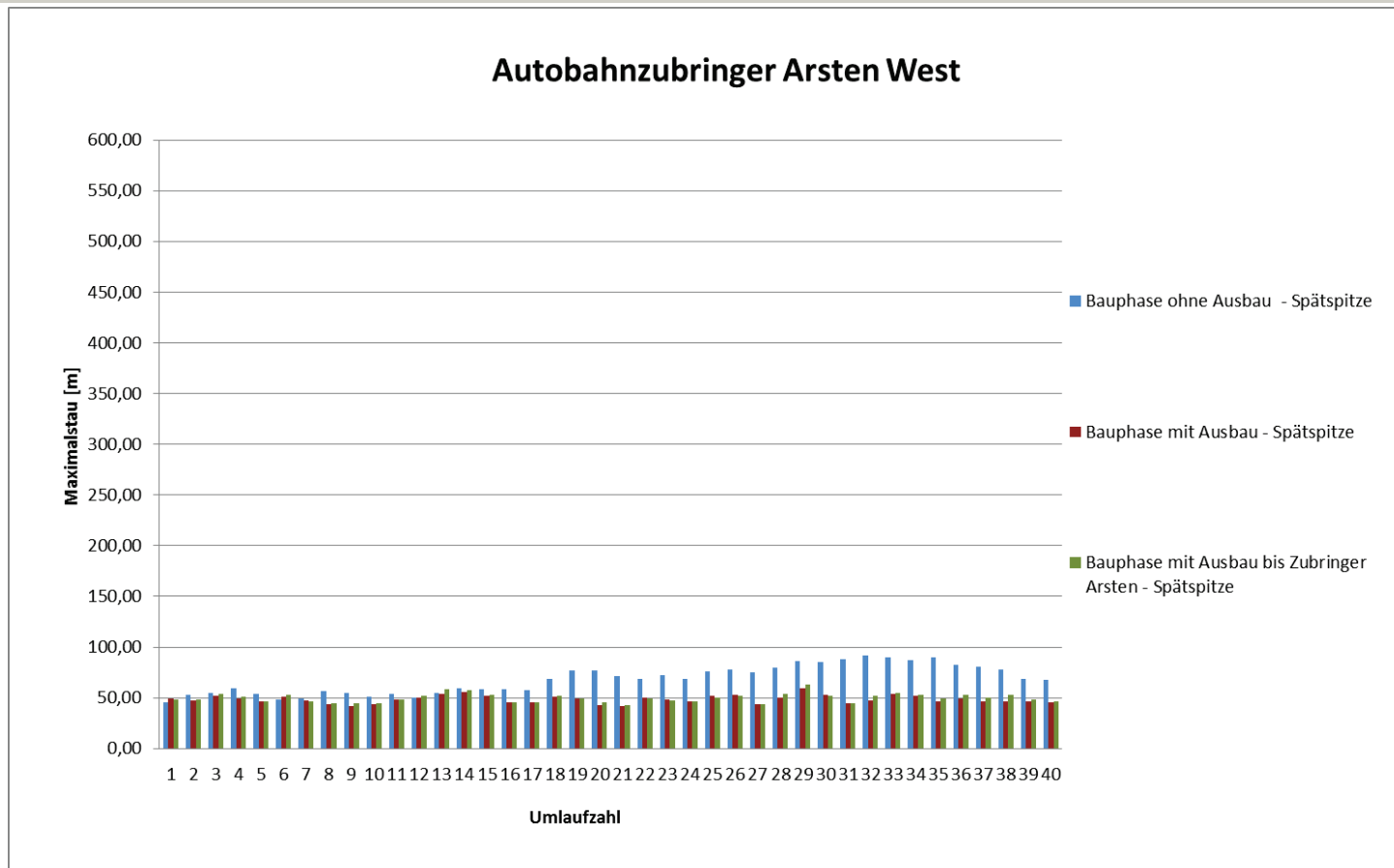
Verkehrsauswertung - Staulängenauswertung

Habenhauser Brückenstraße Süd



Der Abfluss nach Norden ist bei Überstauung nicht möglich.

Verkehrsauswertung - Staulängenauswertung



Verkehrsauswertung - Staulängenauswertung

- **Ergebnisse:**
 - Durch den vierstreifigen Ausbau wird der Rückstau reduziert.
 - Der vierstreifige Ausbau unterbindet einen Rückstau der Rampe des Zubringers Arsten Ost bis auf die Hauptfahrbahn und verbessert den Verkehrsablauf für alle Kfz (inklusive des Linienbusverkehrs) sowie die Verkehrssicherheit auf dem Zubringer Arsten.

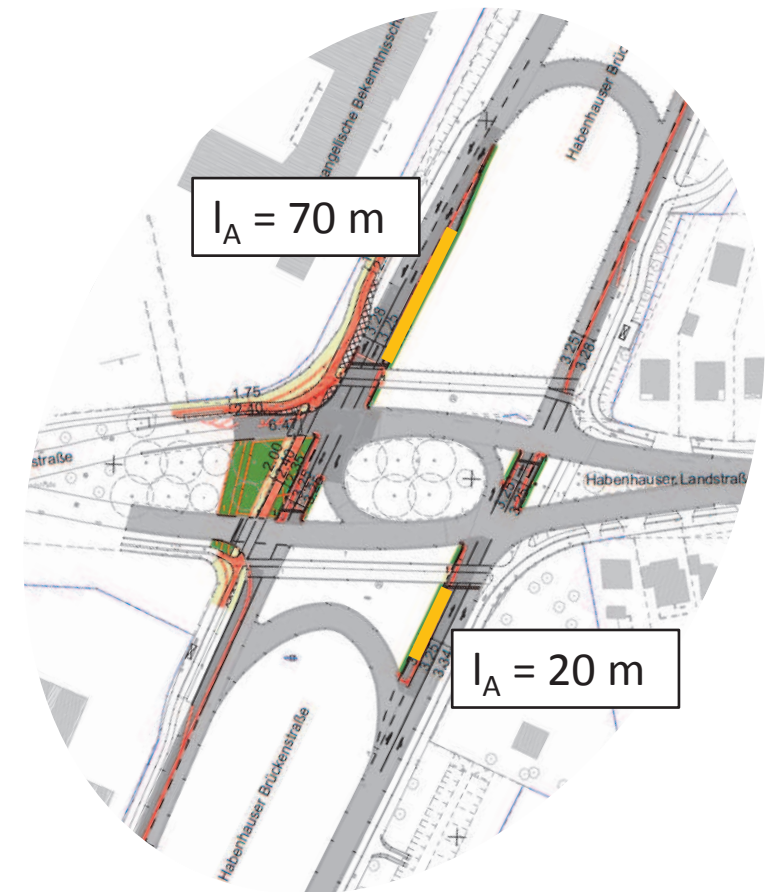
Verkehrstechnische Untersuchung – Habenhauser Brückenstraße - Bremen - Vorstellungstermin 25. Januar 2018



- Aufgabenstellung
- ■ Grundlagenanalyse
- ■ ■ Verkehrsanalyse
- ■ ■ ■ Um- / Ausbauempfehlungen
- ■ ■ ■ ■ Fazit

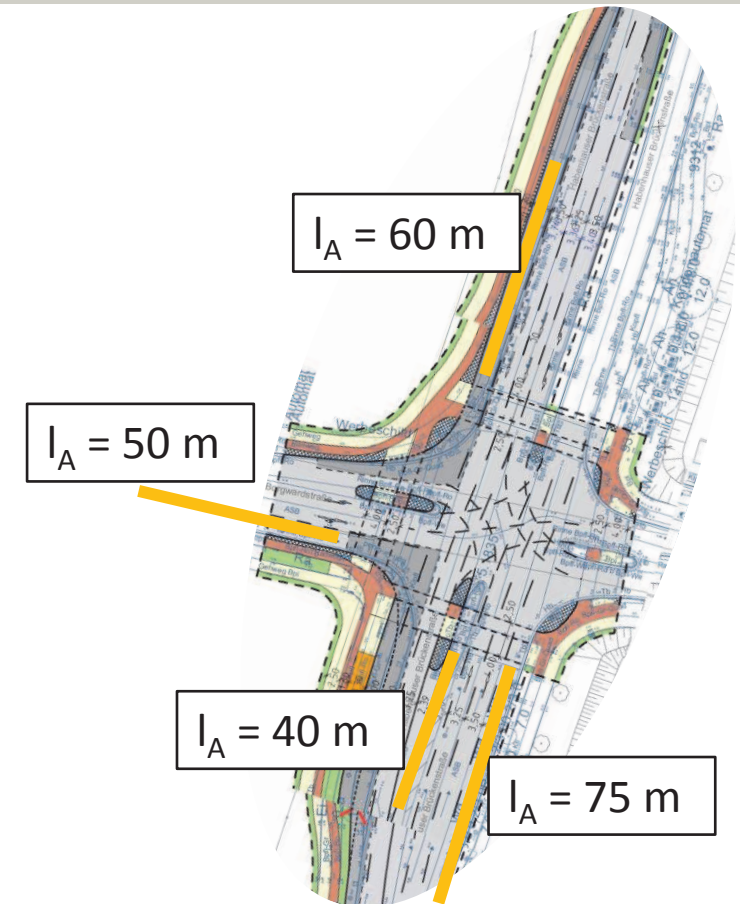
Um- / Ausbauempfehlungen

- deutliche Verbesserung des Verkehrsablaufs durch vorgesehenen Ausbau an der Habenhauser Landstraße
- Verzicht auf 4-streifigen Gesamtbau zwischen H. Landstraße und Borgwardstraße nicht leistungsfähig
- Aufstellstrecke I_A für den Linksabbieger aus Richtung Norden: 70m
- Aufstellstrecke I_A für den Linksabbieger aus Richtung Süden: 20m
- Die bestehenden Längsparkstreifen im Zuge der Habenhauser Brückenstraße sollten aus Leistungsfähigkeits- und Sicherheitsgründen ersatzlos entfallen.



Um- / Ausbauempfehlungen

- Ergänzung von Zusatzfahrstreifen am Knotenpunkt Borgwardstraße (je ein separater Rechtsabbiegestreifen der Hauptrichtung mit räumlicher Entwicklung nach Westen)
- Aufstellstrecke I_A für den Rechtsabbieger der Habenhauser Brückenstraße aus Richtung Norden: 60m
- Aufstellstrecke I_A für den Linksabbieger der Habenhauser Brückenstraße aus Richtung Süden: 40m
- Aufstellstrecke I_A für den Rechtsabbieger der Habenhauser Brückenstraße aus Richtung Süden: 75m
- Aufstellstrecke I_A für den Rechtseinbieger der Borgwardstraße aus Richtung Westen: 40m



Verkehrstechnische Untersuchung – Habenhauser Brückenstraße - Bremen - Vorstellungstermin 25. Januar 2018



- Aufgabenstellung
- ■ Grundlagenanalyse
- ■ ■ Verkehrsanalyse
- ■ ■ ■ Um- / Ausbauempfehlungen
- ■ ■ ■ ■ Fazit

Fazit

- Im Rahmen der zu erwartenden Verkehrsbelastungen während der Bauphase (Netzfall 2) sowie der Prognose 2025 ist mit Mehrverkehr im Untersuchungsgebiet zu rechnen.
- Maßgebend ist insgesamt die Belastung der Spätspitzenstunde im Netzfall 2
- Es ist eine deutlich verbesserten Verkehrsablauf auf dem Streckenzug der Habenhauser Brückenstraße durch vierstreifige Ausbau der Habenhauser Brückenstraße zwischen Habenhauser Landstraße und Borgwardstraße inklusive der Erweiterung des Knotens der Borgwardstraße zu erreichen.
- Die verbleibenden Beschränkungen durch die Zweistreifigkeit zwischen Borgwardstraße und Zubringer Arsten können jedoch zu kurzzeitigen Rückstauerscheinungen der zufließenden Fahrzeugströme im Bereich der Verflechtungsstellen führen.

Fazit

- Zur Gewährleistung des leistungsfähigen Betriebs der in Koordination betriebenen Habenhauser Brückenstraße ist der zu erweiternde Streckenabschnitt anbaufrei zu gestalten. Durch den Entfall von anliegenden Parkflächen ist ein Kapazitätsgewinn von bis zu 20% zu erwarten. Aufgrund der Lage im Netz ist zudem kein erhöhter Parkdruck in diesem Bereich der Strecke zu erwarten.
- Die Verkehrssicherheit im Bereich des Zubringers Arsten ist in Hinblick auf die Rückstausicherheit mit Ausbau der Habenhauser Brückenstraße zwischen Borgwardstraße und Habenhauser Brückenstraße, in Kombination dem Ausbau des Knotens Borgwardstraße, gewährleistet.
- Der zusätzliche vierstreifige Ausbau zwischen Zubringer Arsten und Borgwardstraße reduziert den Rückstau der aus Süden kommenden Verkehrsströme und vermeidet Verkehrsstörungen im Zuge der verbleibenden Verflechtungsstellen (sowohl in nördlicher als auch südlicher Fahrtrichtung)
- Die nördlich und südlich der Habenhauser Landstraße gelegene U-Turns sind zur Abwicklung von Verkehrsspitzen und des Schulbusverkehrs beizubehalten.

Radweg von Arsten nach Habenhausen



- **Standort:**
Gang zwischen Arster Damm (ggü. Josef-Böhm-Str.) und Stammstr.
- **Mangel:**
Kombinierter Rad-/Fußweg mit engen Schranken („Drängel-Gitter“)
- **Folge:**
Absteigen erforderlich insbesondere für ältere Radfahrer bzw. Radfahrern mit (Kinder-)Anhänger.
Schwierige Passage für (Elektro-)Rollstuhl-Fahrer
- **Verbesserungs-Vorschlag:**
Schranke nicht erforderlich; Sperrung für Kfz ggf. durch Mittelpfosten ausreichend.

Radweg von Arsten nach Habenhausen



- **Standort:**
Ecke Stammstr., Gandhistr. und Van-Beek-Str.
- **Mangel:**
Kombinierter Rad-/Fußweg ohne Absenkung.
- **Folge:**
Fahrzeuge parken vor dem Weg. Absteigen erforderlich oder Schwenk rechts über Garagenhof. Dadurch eingeschränkte Aufmerksamkeit auf Fahrzeugverkehr (besonders aus der Gegenrichtung).
- **Verbesserungs-Vorschlag:**
Absenkung der Bordsteinkante (hier durch Kfz verdeckt), ggf. auch provisorisch mit Teer.

Radweg von Arsten nach Habenhausen



- **Standort:**
Van-Beek-Str. /
Ecke Martin-Buber-Str.
- **Mangel:**
Der kombinierte Rad-/Fußweg endet
auch hier ohne Absenkung.
- **Folge:**
Absteigen erforderlich oder
verbotswidriges Fahren auf dem
Fußweg bis zur nächsten Absenkung.
- **Verbesserungs-Vorschlag:**
Absenkung der Bordsteinkante;
ggf. auch provisorisch mit Teer.

Radweg von Arsten nach Habenhausen



- **Standort:**
Martin-Buber-Str.
- **Mangel:**
zu spitzer Anfahrts-Winkel zur
Brücke über Autobahnzubringer
Arsten
- **Folge:**
Weites Ausholen nach links oder
Absteigen erforderlich.
- **Verbesserungs-Vorschlag:**
Auffahrten zur Brücke verbreitern.

Radweg von Arsten nach Habenhausen



- **Standort:**
Martin-Buber-Str.
- **Mangel:**
 - Spitzer Winkel (s. vorheriges Chart)
 - Kombiniertes Rad-/Fußweg mit engen Schranken.
- **Folge:**
Absteigen erforderlich für ältere und Radfahrer mit (Kinder)-Anhänger.
Schwierige Passage für (Elektro-)Rollstuhl-Fahrer.
Anfahren aus dem Stand an der Steigung (die deutlich steiler ist als es auf dem Foto scheint).
- **Verbesserungs-Vorschlag:**
Schranke nicht erforderlich; ggf. Boden-Welle ergänzen, um abfahrende Radfahrer abzubremsen. Da es sich um eine Sackgasse mit wenig Autoverkehr handelt, eher nicht erforderlich.

Radweg von Arsten nach Habenhausen



- **Standort:**
Kreuzung Brücke Autobahnzubringer
Arsten / Petzoldweg
- **Mangel:**
 1. Kombinierte Rad-/Fußwege mit engen Schranken (2x – s. Pfeile)
 2. Zu spitzer Winkel nach links in Richtung Stadt.
- **Folgen:**
 1. Absteigen erforderlich für ältere Radfahrer und Radfahrer mit (Kinder)-Anhänger.
Schwierige Passage für (Elektro-)Rollstuhl-Fahrer.
 2. „Hilfswege“ links und rechts.
- **Verbesserungs-Vorschlag:**
 1. Die Schranken sind total überflüssig.
 2. Breitere Abfahrt erforderlich nach links (Richtung Sielhof).

Rad- und Fußweg Habenhauser Deich



- **Standort:**
Habenhauser Deich /
Ecke Wehrstraße
- **Mangel:**
Der vielbefahrene Radweg hat die Vorfahrt für die wenig befahrene Wehrstraße zu beachten. Auf dem Deich besteht stadtauswärts eine starke Sichtbehinderung.
- **Verbesserungs-Vorschlag:**
Vorfahrts-Regelung ändern zugunsten der Nutzer auf dem Habenhauser Deich.



Antrag zu TOP 3 der Beiratssitzung am 16.01.18

Der Beirat möge beschließen, dass im Rahmen des Ersatzneubaus der Ochtumbrücke folgende Punkte bei der Planung berücksichtigt werden:

- (1) der Lärmschutz soll auf den technisch neuesten Stand gebracht werden und Lücken in der Lärmschutzwand sollen geschlossen werden
- (2) die Brücke soll mit ausreichender Höhe geplant werden, so dass der Weg unter der Brücke auch mit dem Fahrrad befahren werden kann
- (3) es soll eine abgeteilte oder angesetzte Spur für Fußgänger und Fahrräder vorgesehen werden, damit die Ochtum an dieser Stelle auch mit dem Fahrrad überquert werden kann
- (4) es soll eine Einsatzstelle für Paddelboote vorgesehen werden, z. B. als Betonplattform oder mit Rasensteinen, damit die Einsatzstelle nicht mehr zerstört werden kann

Wenn diese Massnahmen gemeinsam mit der Erneuerung der Brücke durchgeführt werden, können sie optimal bei dem Konzept der Brücke berücksichtigt werden und dadurch die Synergie bei den Baumassnahmen genutzt und Kosten gespart werden.

im Namen der bündnisgrünen Beiratsfraktion
Obervieland, den 16.01.18

Gesine Becker