

Vorschlag zur „low-Budget“ Verkehrsberuhigung im Stadtteil „Radio Bremen“

Ersteller:
Christian Enck

Aktuell wird in der Politik immer wieder das Thema fahrradfreundliche Innenstadt bis hin zur autofreien Innenstadt diskutiert. Dabei sollte die Verkehrsbelastung in den gewachsenen Wohngebieten außerhalb der Innenstadt nicht unberücksichtigt bleiben. Denn gerade in den Wohnbereichen ist es sicherlich auch besonders wichtig, die Lebensqualität zu erhöhen und die Sicherheit für den Radverkehr zu fördern, auch ohne das KFZ vollständig zu verbannen.

Dabei spielen bei der Umsetzung verkehrstechnischer Maßnahmen auch die Kosten eine wichtige Rolle.

Mit dieser Unterlage möchte ich einen Vorschlag für eine kostengünstige Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Sicherheit im Fahrradverkehr im Stadtteil „Radio Bremen“ machen und beantrage die Prüfung und bei positiver Bewertung und Zustimmung die Umsetzung des Vorschlags.

(Nachdem ich diesen Vorschlag das erste Mal beim Ortsamt vorgestellt hatte bin ich auf das ADFC-Projekt „InnoRAD“ aufmerksam geworden, dass laut Webseite vom Umweltbundesamt und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert wurde (<https://www.adfc.de/artikel/modale-filter-beruhigen-quartiere-und-schaffen-platz>). Dort werden die hier vorgeschlagenen Maßnahmen als „modale Filter“ bezeichnet.)



Problembeschreibung

Das Wohngebiet „Radio Bremen“ bietet mit seinen langen, querenden Straßen diverse Möglichkeiten, diese Wohnstraßen als „Schleichweg“ zu nutzen. Die Motivation, diese zu nutzen wird scheinbar durch die Tempo-30km/h-Begrenzungen auf den größeren Straßen, z.B. auf der Schwachhauser Heerstraße, noch weiter forciert. Auch unterstützt die Echtzeitnavigation beim Umfahren jedes noch so kleinen Staus und leitet als alternative Route auch durch Nebenstraßen und Wohnstraßen.

Zudem werden von den AnwohnerInnen eher lange Wege durch das Wohngebiet genutzt, statt direkt auf die größeren Verkehrswege zu gelangen, was ebenfalls zu mehr gefahrenen Kilometern innerhalb des Wohngebietes führt.



Folgen:

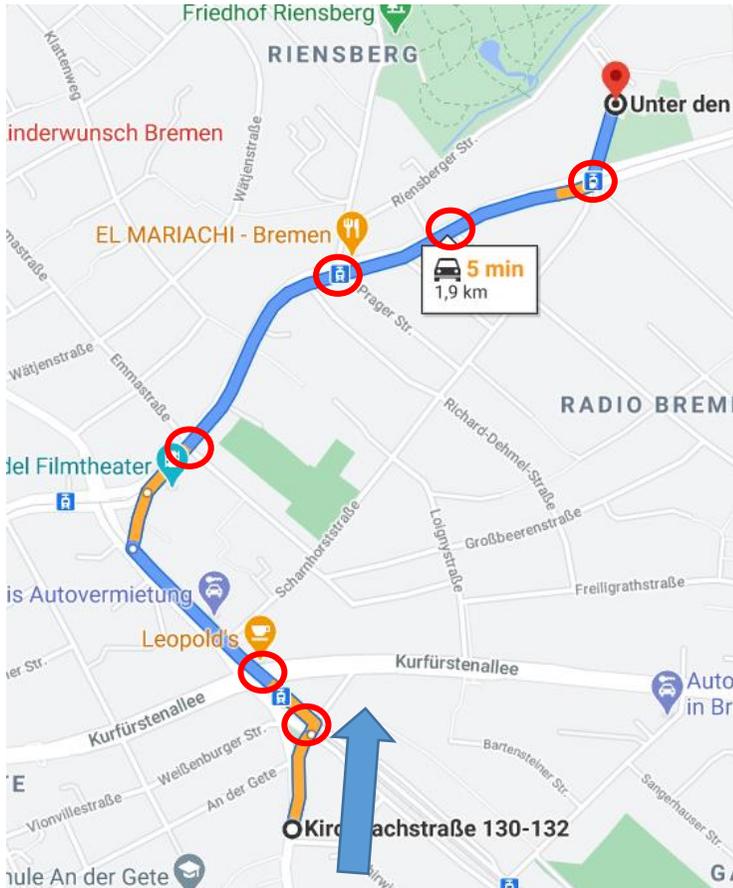
- Stark belastete Wohnstraßen auf Grund „Durchgangsverkehr“, insbesondere Heinrich-Heine-Straße, Scharnhorststraße und Loignystraße.
- Gefahrensituationen und Konflikte „RadfahrerInnen vs. Autos“ (Radwegführung ins Centrum über Scharnhorststraße)
- 30km/h wird durch „SchleichwegfahrerInnen“ eher nicht eingehalten. Folge: Belastung durch Verkehrslärm.
- Gefährdungssituationen am Waldorf-Kindergarten und am Eltern-Kind-Gruppe-Elefantenhaus
- An den Kindergärten, insbesondere am Eltern-Kind-Gruppe-Elefantenhaus, sind die Kinder den Belastungen aus dem Durchgangsverkehr (Lärm/Abgase/...) beim Spielen im Außenbereich ausgesetzt.

Beispiel-Schleichweg 1: Durch die Scharnhorststraße stadtauswärts



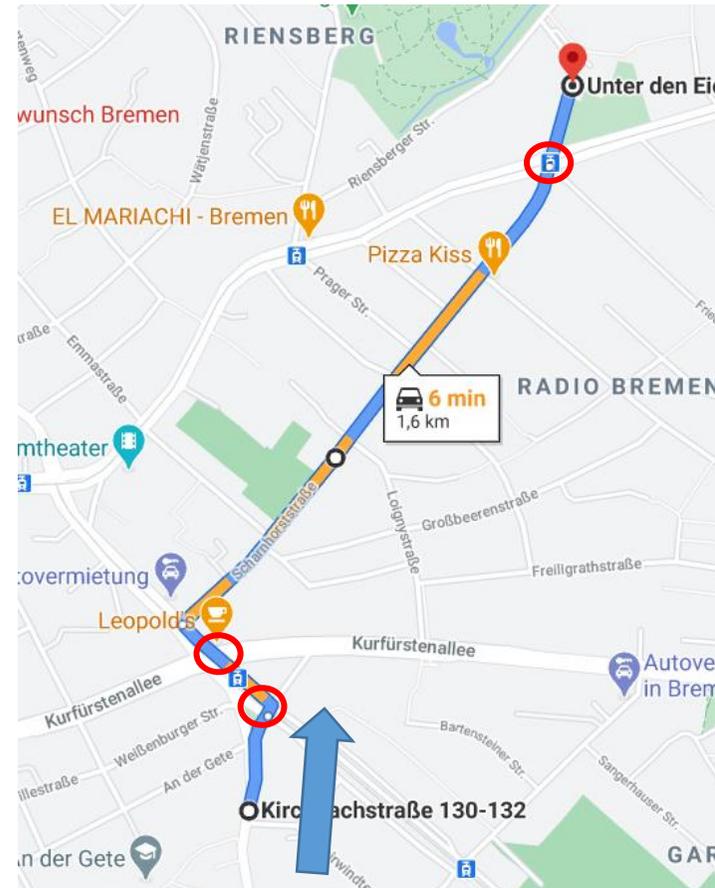
Normale Route:

- 6 Ampeln



Schleichweg:

- 3 Ampeln



Beispiel-Schleichweg 2:

Über Heinrich-Heine-Straße/Scharnhorststraße zum Autobahnzubringer



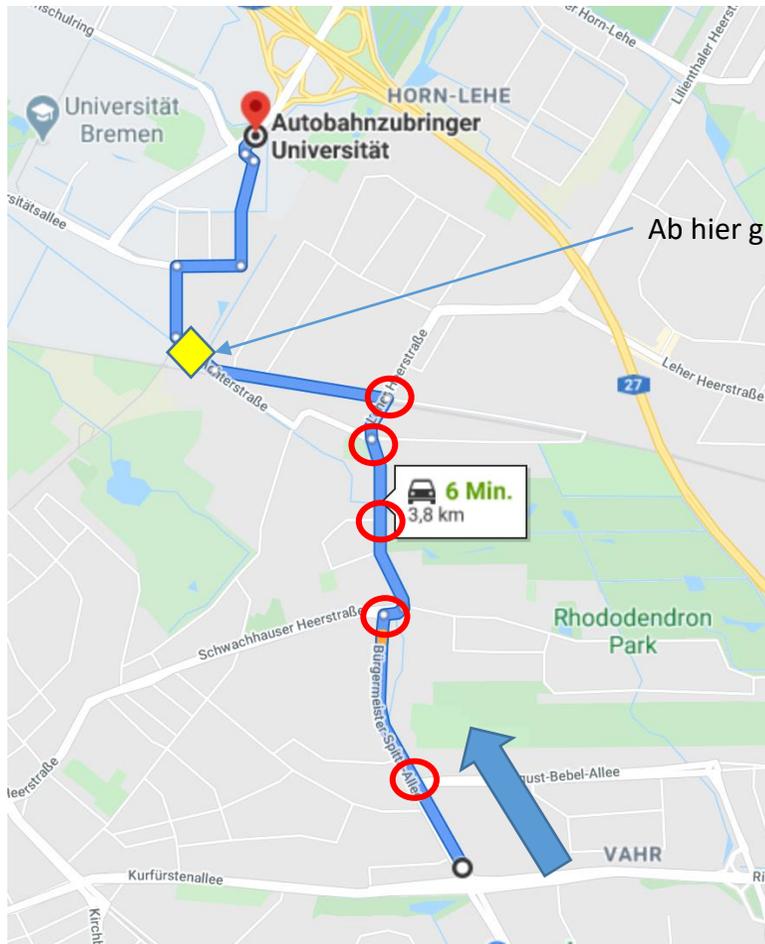
Ampel



Bahnübergang mit Ampel/Schranke

Normale Route:

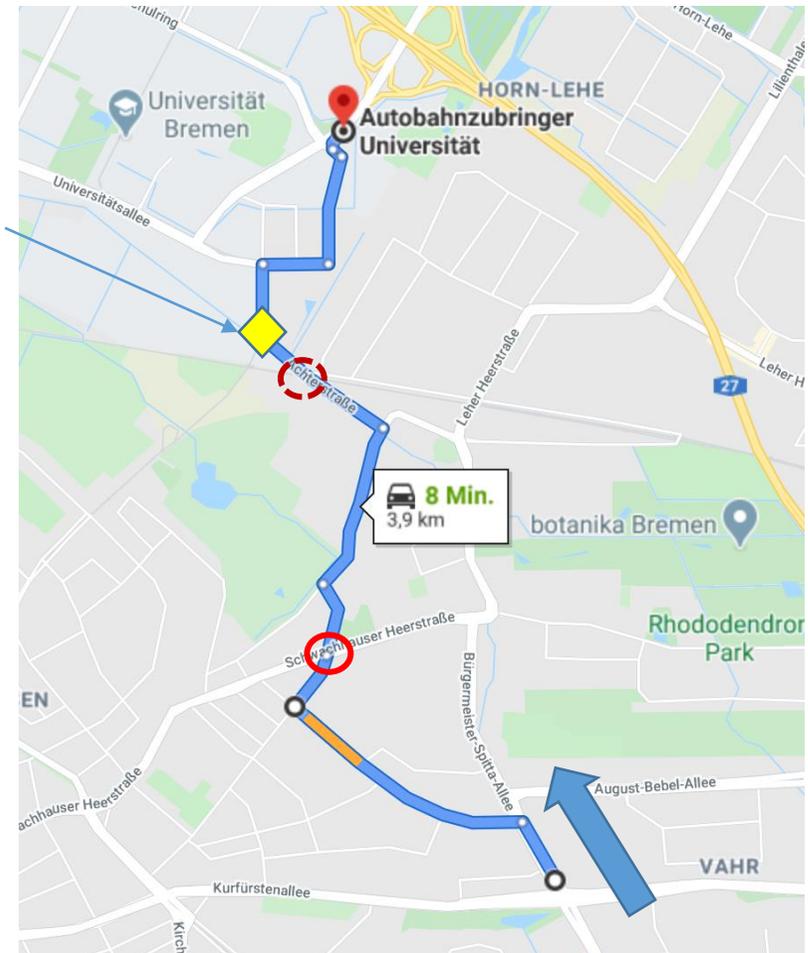
- 5 Ampeln mit teilweise sehr langer Wartezeit
- Strecke mit vielen Rückstaus



Ab hier gleiche Route

Schleichweg:

- Nur eine Ampel
- Risiko „geschlossene Schranke“ ist gering



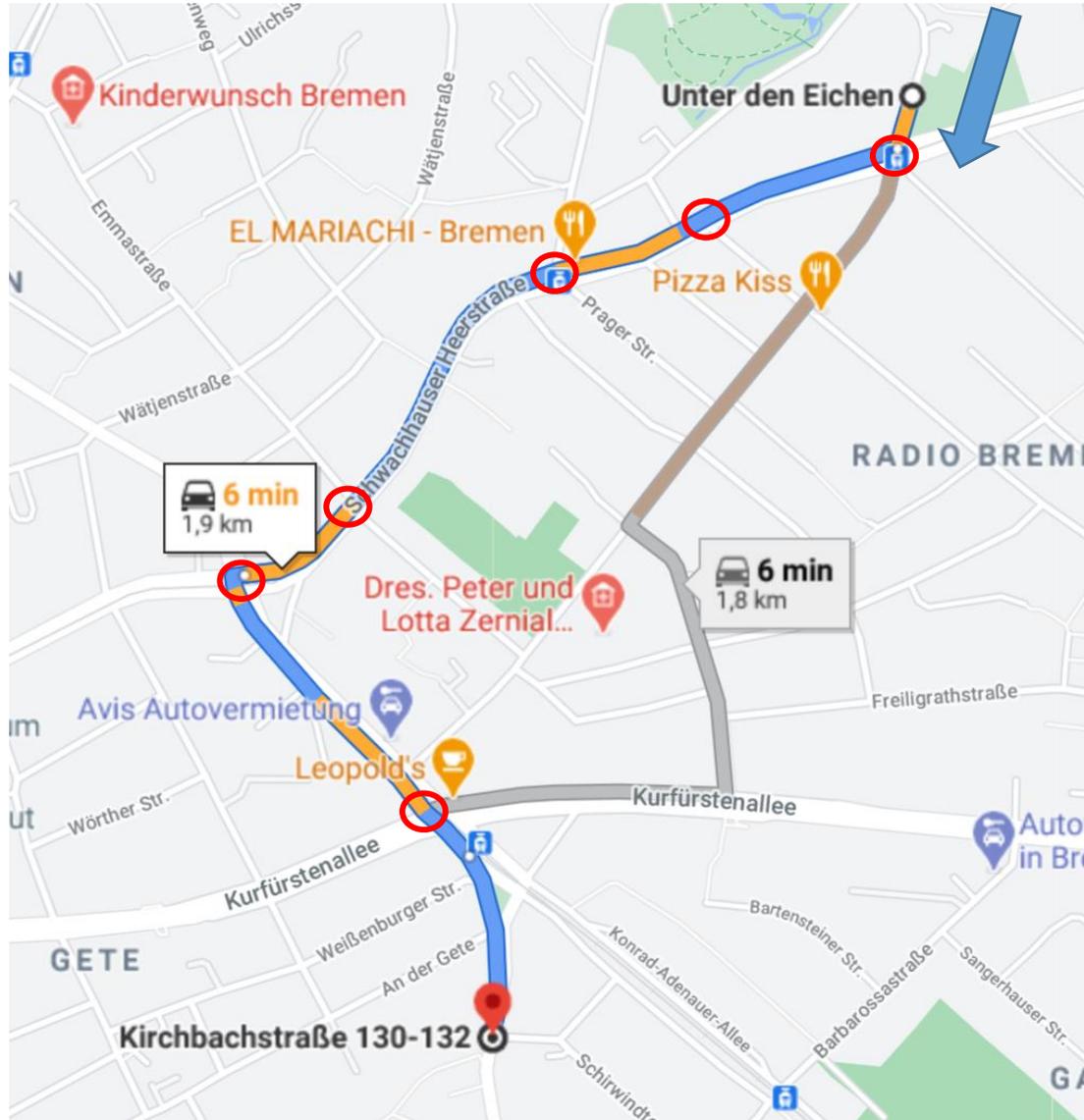
Screenshots von einem Sonntag Vormittag ohne Verkehrsbelastung

Beispiel-Schleichweg 3:



Ampel

Vom Autobahnzubringer über „Unter den Eichen“ kommend Richtung Süden



Normale Route:

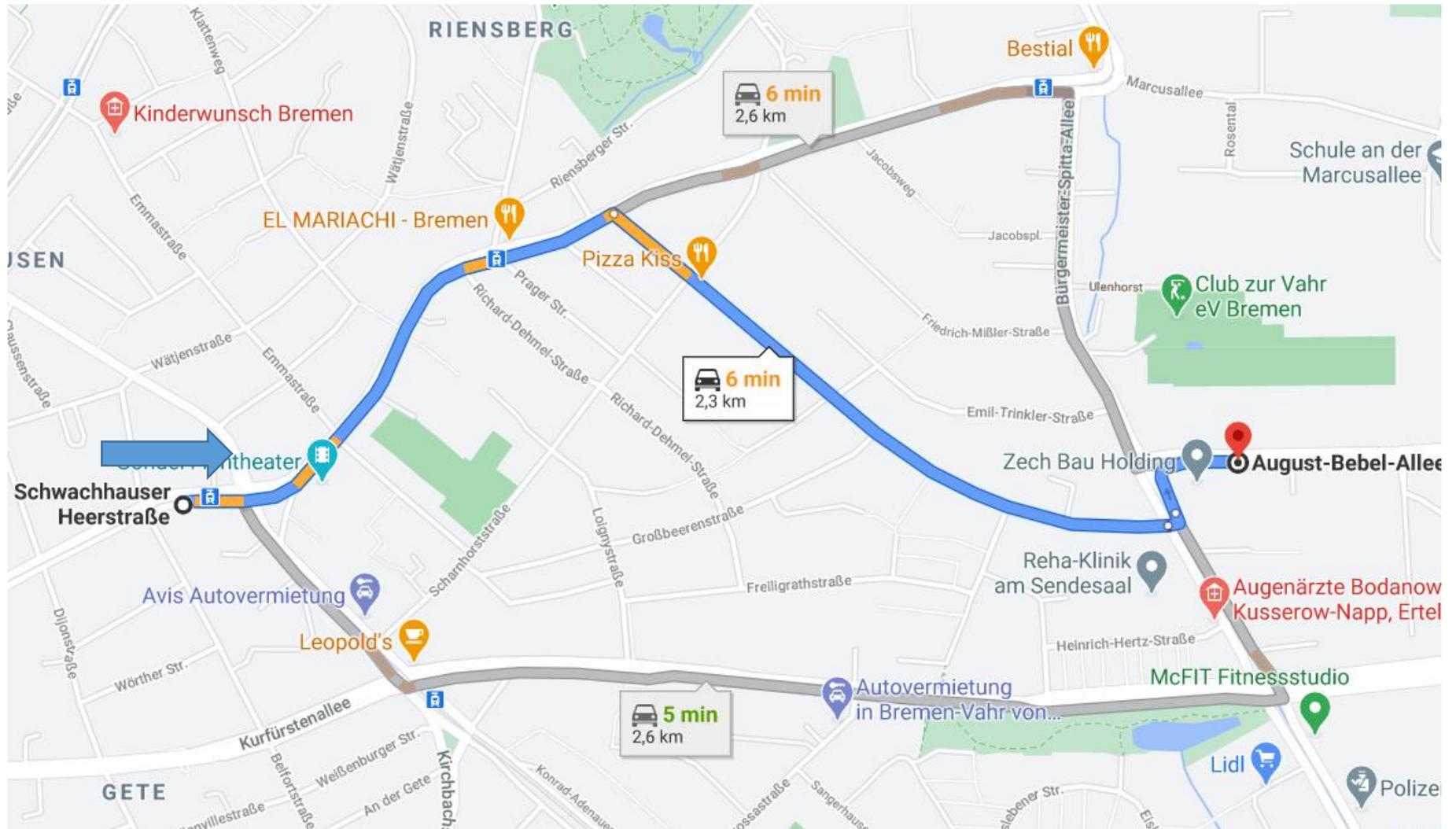
6 Ampeln

Schleichweg: (Alternativ-Route in google)

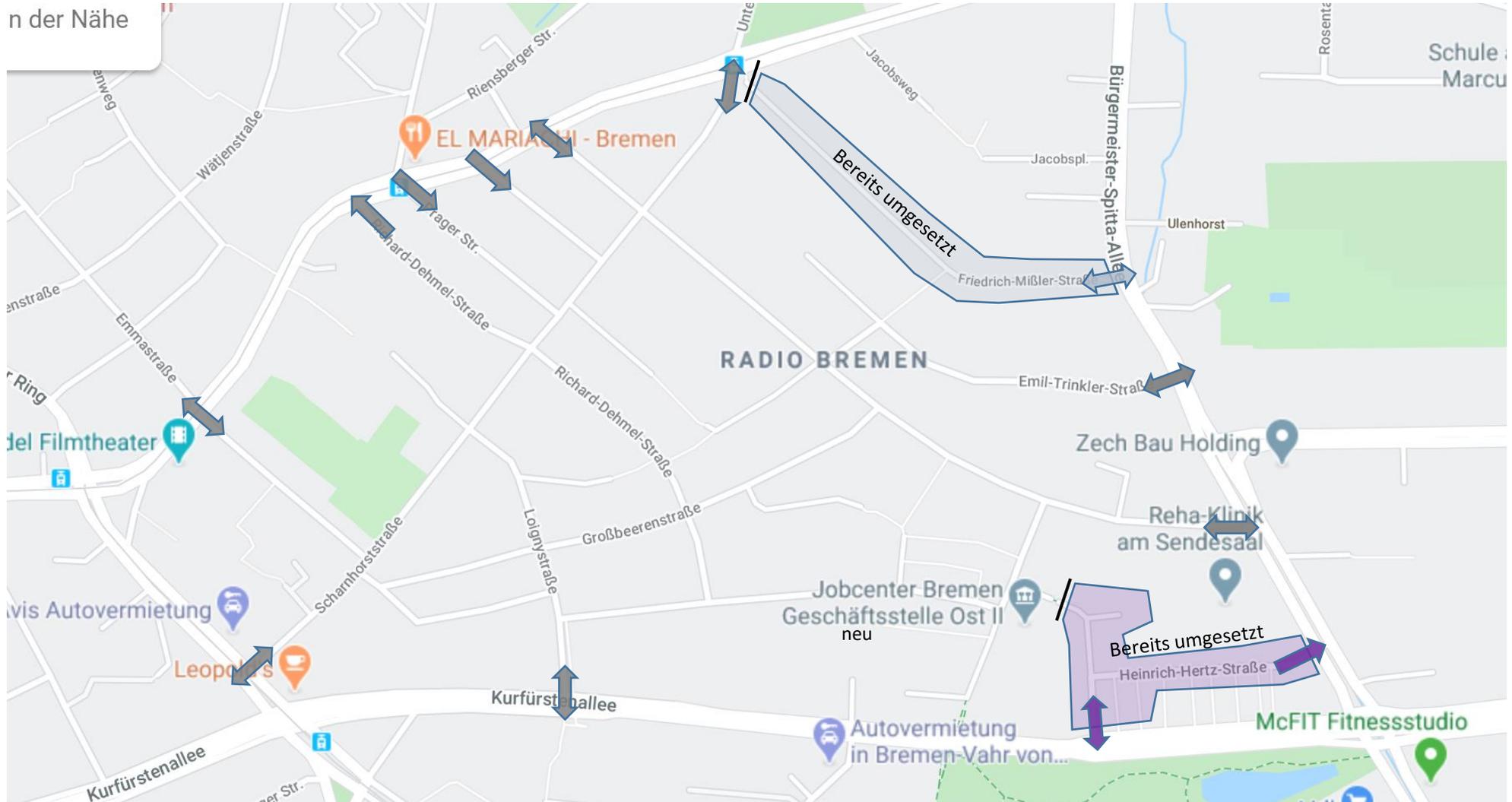
2 Ampeln

Beispiel-Schleichweg 4: Durch die Heinrich-Heine-Straße in die Vahr

(Dieses ist sogar eine „Google-Route“ durchs Wohngebiet!)



Ist-Stand: Eine Verkehrsberuhigung ist in zwei Gebieten bereits umgesetzt



Lösungsvorschlag: Gliederung des Stadtteils in fünf „abgeschlossene“ Wohngebiete

durch vier Straßensperrung für KFZ mit Pollern ähnlich Wildermuth-Straße + Drehung Einbahnstraße

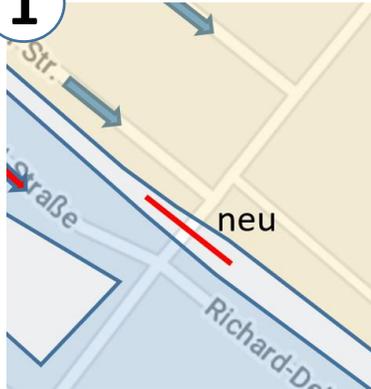
Richard-Dehmel-Straße (Freie Durchfahrt für den Radverkehr, Poller sollten bei großen Feuerwehreinsätzen/Großbaustellen etc. bei Bedarf gelegt/gezogen werden können)

n der Nähe

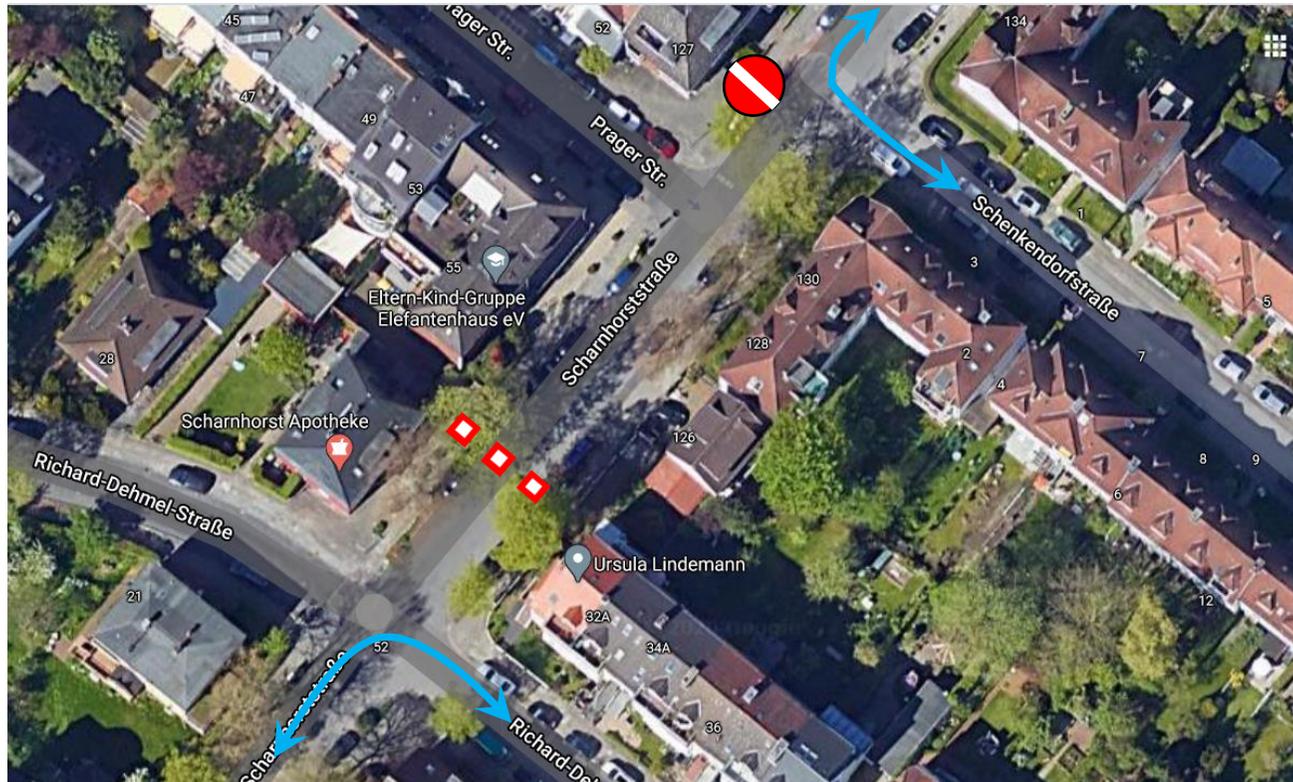


Hintergedanken zum Lösungsvorschlag „Scharnhorststraße“:

1



- Sperrung für KFZ direkt vor dem „Eltern-Kind-Gruppe Elefantenhaus“, auch um besonders dort die Verkehrsbelastung zu verringern.
- Richard-Dehmel-Straße kann Richtung Osten für Kreisfahrten größerer Lieferfahrzeuge genutzt werden.
- Die neue Sackgasse Scharnhorststraße „Nord“ wird in die bereits bestehende Sackgasse Schenkendorfstraße z.B. durch ein zusätzliches Einbahnstraßenschild abgeleitet, am Ende befindet sich bereits ein Wendeplatz.
- Es verbleiben nur sehr kurze Sackgassen ohne Wendepunkt mit ganz wenigen Grundstückseinfahrten.

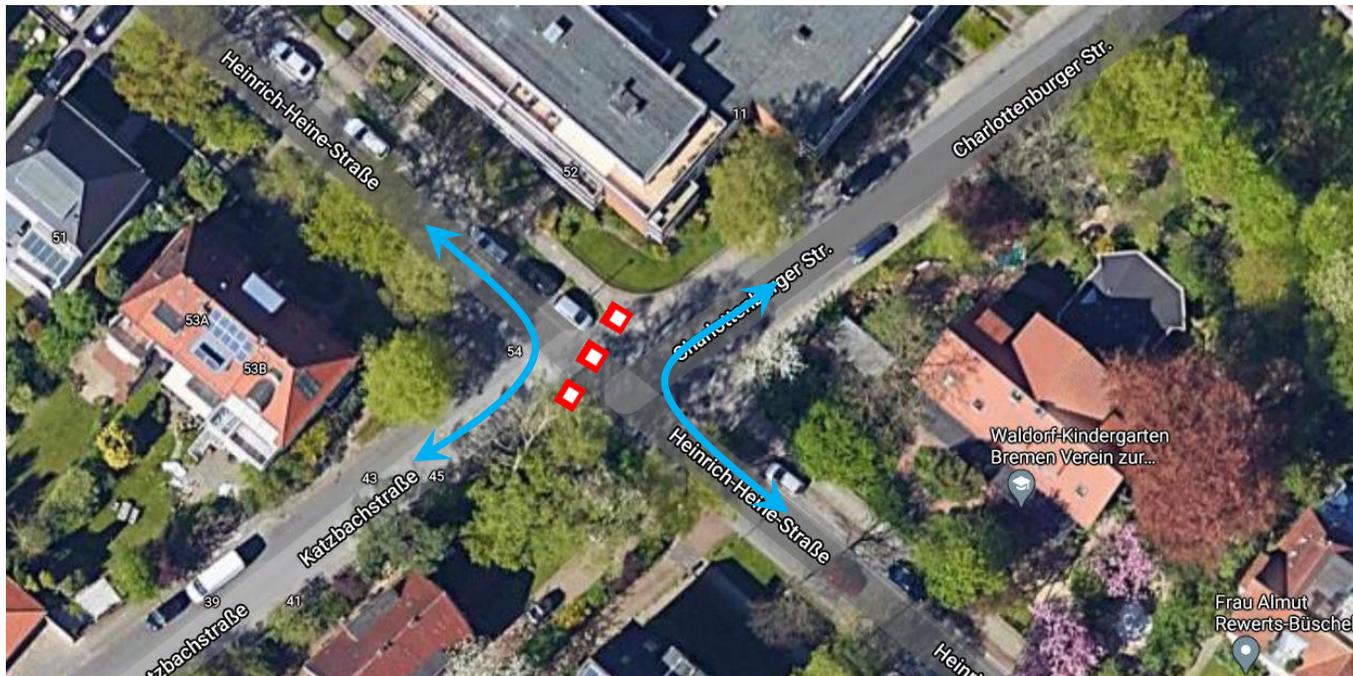


Hintergedanken zum Lösungsvorschlag „Heinrich-Heine-Straße“:

2



- Sperrung im Bereich des Waldorfkindergartens erhöht die Verkehrssicherheit.
- Der Versatz zwischen Katzbachstraße und Charlottenburger Straße ermöglicht einen optimalen Verkehrsfluss:
 - Die neue Sackgasse Heinrich-Heine-Straße „West“ wird in die bereits bestehende Sackgasse Katzbachstraße abgeleitet, am Ende befindet sich bereits ein Wendekreis.
 - Aus der Heinrich-Heine-Straße „Ost“ ist eine Kreisfahrt durch die Charlottenburger Straße/Emil-Trinkler-Straße möglich.

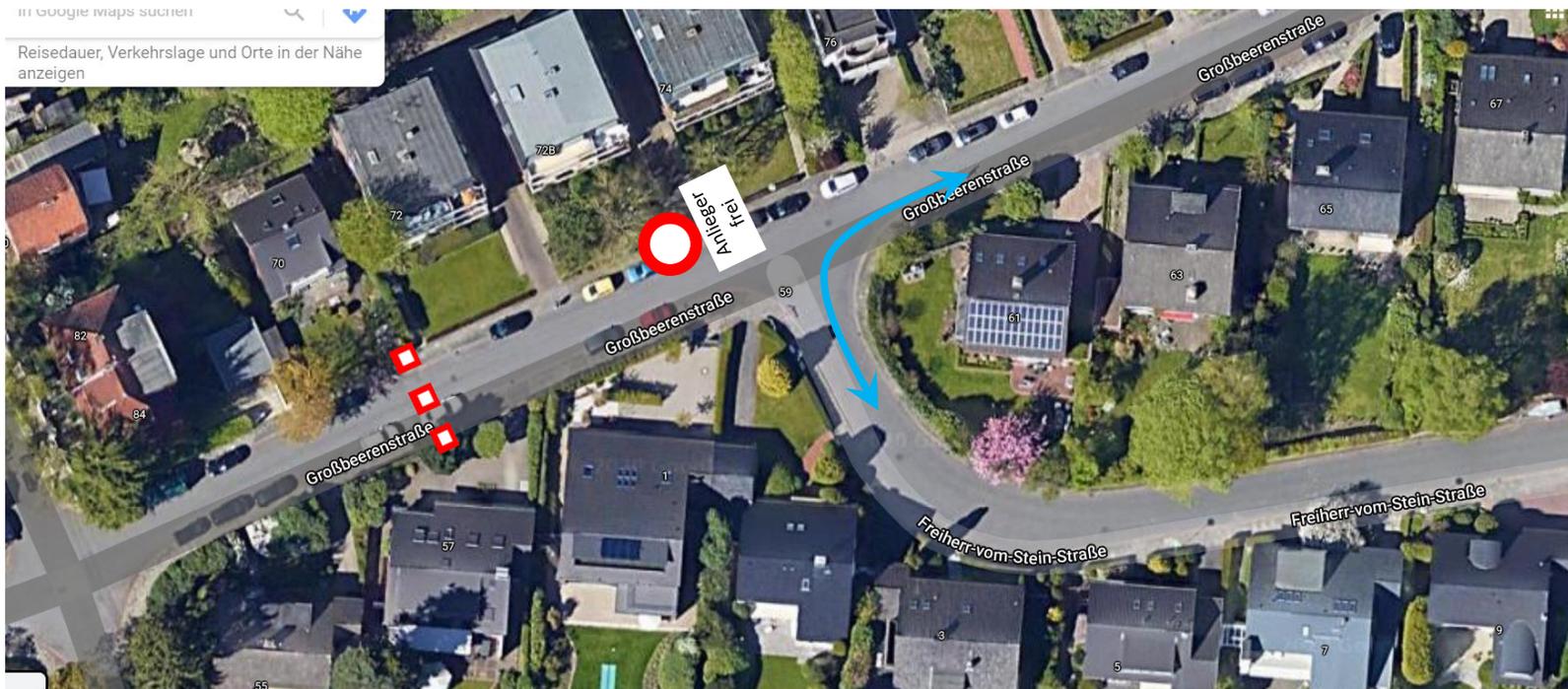


Hintergedanken zum Lösungsvorschlag „Großbeerstraße“:

3



- Um Ausweicheffekte durch andere Wohnstraßen zu verhindern wird durch Sperrung 3 das Gebiet weiter strukturiert.
- Ein Großteil der neuen Sackgasse Großbeerstraße kann z.B. durch ein „Anlieger frei“- Schild in die bereits bestehende Sackgasse Freiherr vom Stein-Straße abgeleitet werden, am Ende befindet sich dort bereits ein Wendekreis.
- Die verbleibenden Sackgassenbereiche sind nur sehr kurz und haben nur wenige Grundstückseinfahrten.

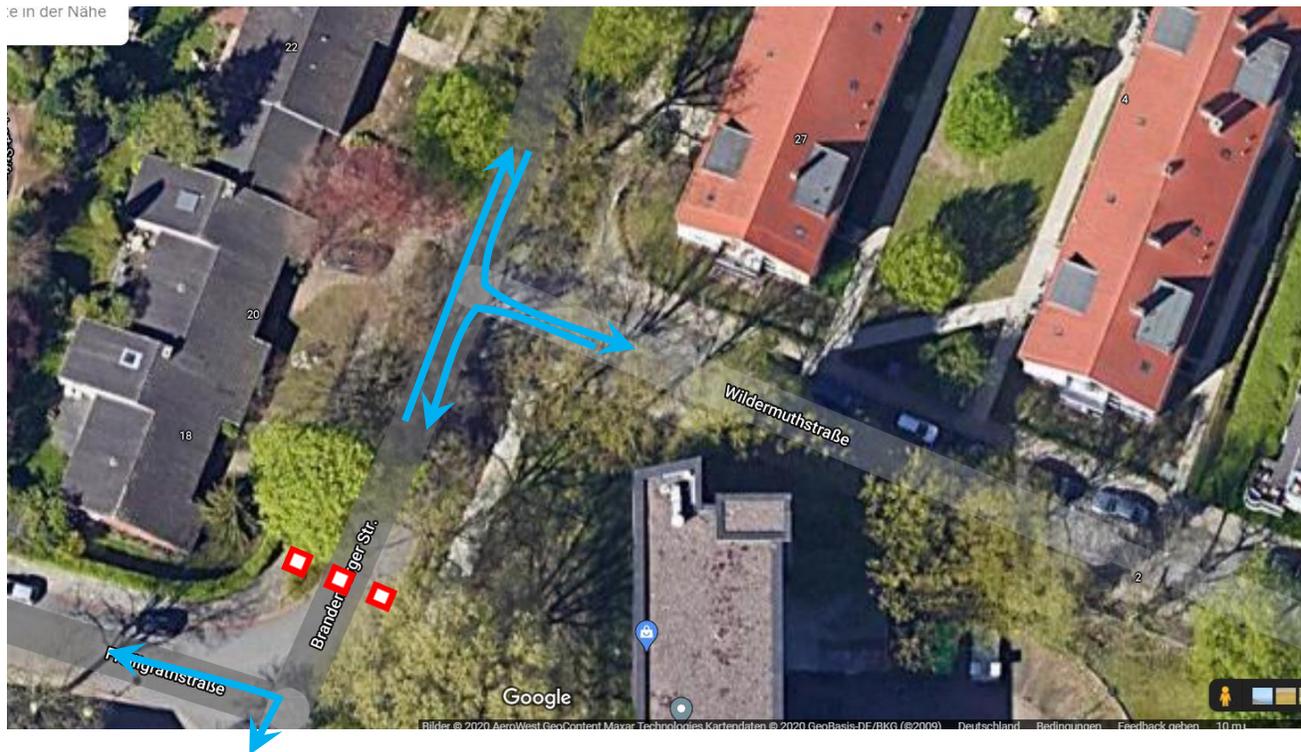


Hintergedanken zum Lösungsvorschlag „Brandenburgstraße“:

4



- Mit Sperrung 4 wird die Strukturierung in fünf abgeschlossene Wohngebiete vollzogen.
- In der neuen Sackgasse Brandenburger Straße „Nord“ ist ein Wenden in 3 Zügen über die Wildermuthstraße für größere Fahrzeuge möglich.
- Das verbleibende Sackgassenende Brandenburger Straße ist nur sehr kurz und hat nur wenige Grundstückseinfahrten.
- In der Sackgasse Freiligrathstraße gibt es zum einen die Wendemöglichkeit in der Eichendorfftstraße und ganz am Ende noch einmal in der Potsdamer Straße.



Hintergedanken zum Lösungsvorschlag „Richard-Dehmel-Straße“:

5



- Die Einbahnstraßenrichtung der Richard-Dehmel-Straße im westlichen Bereich sollte gedreht werden, da diese sonst durch die Ausfahrt der AnwohnerInnen des „blauen“ Bereiches nach „Norden“ deutlich mehr „belastet“ werden würde als aktuell.
 - Die Straße ist vom Belag her sicherlich nicht für eine solche Mehrbelastung ausgelegt.
 - Der heutige ruhige Charakter der Straße würde verloren gehen.



Bewertung des Lösungsvorschlags:

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">• Deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehr im gesamten Wohngebiet „Radio-Bremen“, weniger gefahrene Kilometer im Wohngebiet.• Der Fahrradverkehrsfluss bleibt unbeeinflusst und wird durch den reduzierten Auto-Verkehr deutlich sicherer.• Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder durch Sperrungen vor zwei Kindergärten und einer Sackgasse im Bereich der Grundschule.• Bei nur „kurzen“ Wegen innerhalb des Wohngebietes halten sich ggf. mehr AutofahrerInnen an die vorgeschriebenen 30km/h.• Geringe Investitionen für die bauliche Maßnahmen:<ul style="list-style-type: none">• Aufstellen von durch die Feuerwehr klappbaren/ziehbaren Pollern, Anpassung Sackgassen-/ Einbahnstraßenschilder etc. sind kostengünstige Maßnahmen.• Kein Bau von neuen Wende-Bereichen oder Anpassungen des Straßenbelages (z.B. bei Fahrradstraße) erforderlich.• Kein Verlust von Parkraum.• Keine Mehrbelastungen innerhalb des Wohngebietes, ggf. sogar Entlastung von „Unter den Eichen/Riensberger Straße“.• Befahrbarkeit der einzelnen Wohngebiete mit größeren Lieferwagen, Rettungswagen, Müllabfuhr etc. bleibt erhalten.• ...	<ul style="list-style-type: none">• Die AnwohnerInnen müssten je nach Ziel leicht verlängerte Wege mit dem Auto fahren.• Geringe Mehrbelastung auf den größeren Verkehrswegen (sollte kaum ins Gewicht fallen).• ...