

## **Kleine Anfrage der Fraktion der FDP**

### **Verkehrslenkende Maßnahmen „Am Stern“**

Der Kreisverkehr „Am Stern“ in Schwachhausen stellt seit Jahren einen signifikanten Unfallbrennpunkt dar. Der Verkehrsknotenpunkt mit öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Rad- und Kraftfahrzeugverkehr birgt erhebliches Konfliktpotenzial, insbesondere zwischen ein- und ausfahrenden Radfahrern und Kraftfahrzeugen. Immer wieder wurden diverse verkehrstechnische Lösungen beraten und umgesetzt, die aber keine nachhaltige Änderung der Sicherheitslage bewirkt haben.

Maßnahmen, die geeignet sind, die Unfallzahlen zu senken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind daher grundsätzlich zu begrüßen.

Mit Beschluss der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft vom 9. Juni 2016 (Vorlage Nr. 19/145 S) sind „Am Stern“ erneut verkehrslenkende Maßnahmen zur Umsetzung vorgesehen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie viele und welche verkehrsplanerischen und -technischen Maßnahmen wurden in den vergangenen 25 Jahren in der Verkehrsanlage „Am Stern“ durchgeführt?
2. Wie hoch waren die Kosten der einzelnen Maßnahmen?
3. Welche Maßnahmen haben zu einer nachweislichen Konfliktminderung und Verbesserung der Sicherheitslage geführt?
4. Wie hat sich die Zahl der Unfälle „Am Stern“ – aufgeschlüsselt nach Gesamtunfällen sowie Unfällen mit Radfahrerbeteiligung – in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
5. Wie haben sich die Querungen des Sterns durch den ÖPNV sowie den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr in den vergangenen zehn Jahren entwickelt, und von wie vielen Befahrungen ist in den nächsten fünf Jahren auszugehen?
6. Warum haben die Ergebnisse der seit Oktober 2013 vorliegenden verkehrspsychologischen Untersuchung, die neben einer detaillierten Analyse auch Strategien und Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Anlage „Am Stern“ aufzeigt, nicht früher Eingang in die Maßnahmenplanung gefunden?
7. Wie bewertet der Senat die Aussage, dass der geplante Umbau des Sterns zu keiner maßgeblichen Verbesserung der Gesamtsituation führen werde?
8. Inwiefern und mit welchem Ergebnis hat der Senat geprüft, ob zur Verbesserung der Verkehrssicherheit statt kleinteiliger Einzelmaßnahmen eine vollkommen neue Gestaltung des Sterns erforderlich ist?
9. Mit welchen Verkehrsbeeinträchtigungen ist während der baulichen Umsetzung ab Mai 2017 zu rechnen?
10. Inwiefern ist angedacht, Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahme zu evaluieren, und wann ist mit einem Bericht zu rechnen?
11. Was plant der Senat für den Fall, dass die bauliche Veränderung die Unfallhäufungen „Am Stern“ nicht beseitigt?

Rainer W. Buchholz, Dr. Magnus Buhler,  
Lencke Steiner und Fraktion der FDP

D a z u

## Antwort des Senats vom 23. August 2016

1. Wie viele und welche verkehrsplanerischen und -technischen Maßnahmen wurden in den vergangenen 25 Jahren in der Verkehrsanlage „Am Stern“ durchgeführt?
2. Wie hoch waren die Kosten der einzelnen Maßnahmen?
3. Welche Maßnahmen haben zu einer nachweislichen Konfliktminderung und Verbesserung der Sicherheitslage geführt?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 bis 3 zusammen beantwortet.

Eine genaue Quantifizierung der in den vergangenen 25 Jahren durchgeführten Maßnahmen ist nicht möglich, da die Aufbewahrungspflicht für Bauunterlagen maximal zehn Jahre beträgt.

Verschiedene kleinere verkehrstechnische Lösungen haben bis 2009 keine Änderung der Sicherheitslage erbracht. Aufbauend auf den Anregungen aus der Verkehrsunfallkommission und einer Befassung des Stadtteilbeirats Schwachhausen hatte das Amt für Straßen und Verkehr im Jahr 2009/2010 eine Projektwerkstatt eingerichtet, um mit verschiedenen Institutionen die Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer im Kreisverkehr, zu erörtern.

Aus der Projektwerkstatt war unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten, neben der Sanierung der Fahrbahnoberfläche, die Markierung eines 2 m breiten Sicherheitsstreifens („Pufferzone“ zwischen vorhandenem Radfahrstreifen und der Kreisfahrbahn) für Radfahrer auf der Kreisfahrbahn als die tragfähigste Lösung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hervorgegangen. Den Vorschlag der Projektwerkstatt, die Markierungsarbeiten vorerst probenhalber als sogenannte Gelbmarkierung aufzubringen und so zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer am Kreisverkehrsplatz „Am Stern“ beizutragen, nahm die Baudeputation im Frühjahr 2010 zur Kenntnis und stimmte der Umsetzung zu. Die Markierung wurde provisorisch ab Herbst 2010 umgesetzt. Eine Überprüfung der Maßnahme im Jahr 2012 hat jedoch leider keinen signifikanten Rückgang der Unfallzahlen am Stern ergeben.

Folgende Kosten sind entstanden:

rd. 185 000 € 2010 für die Sanierung der Kreisflächen (Materialwechsel von Kleinpflaster auf Asphalt),

rd. 8 600 €, Summe der Markierungsarbeiten zwischen 2010 und 2015,

rd. 1 850 €, Summe der Beschilderungsarbeiten zwischen 2010 und 2015.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass jährlich laufende Unterhaltungskosten im Rahmen der Gewährleistung der Verkehrssicherheit nicht gesondert ausgewiesen werden können.

4. Wie hat sich die Zahl der Unfälle „Am Stern“ – aufgeschlüsselt nach Gesamtunfällen sowie Unfällen mit Radfahrereteiligung – in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Die Gesamtunfallzahlen haben sich seit 2004 wie folgt entwickelt:

Jahr	Gesamtunfälle	Davon mit Personenschäden (schwere Personenschäden mit Krankenhausaufenthalt)	Davon Radfahrerunfälle
2004	48	19 (0)	18
2005	48	14 (3)	12
2006	55	22 (2)	15
2007	56	11 (1)	11

Jahr	Gesamtunfälle	Davon mit Personenschäden (schwere Personenschäden mit Krankenhausaufenthalt)	Davon Radfahrerunfälle
2008	55	16 (1)	15
2009	58	11 (0)	9
2010	59	15 (4)	13
2011	68	22 (4)	14
2012	65	17 (2)	19
2013	59	25 (1)	23
2014	67	22 (3)	25
2015	57	16 (3)	21

5. Wie haben sich die Querungen des Sterns durch den ÖPNV sowie den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr in den vergangenen zehn Jahren entwickelt, und von wie vielen Befahrungen ist in den nächsten fünf Jahren auszugehen?

In den vergangenen zehn Jahren hat sich die ÖPNV-Belastung „Am Stern“ in der Hauptverkehrszeit (HVZ) nicht maßgeblich verändert.

Folgende Linien verkehren regulär durch den Stern (planmäßiges Angebot Montag bis Freitag ab Winterperiode 2016/2017):

- Linie 6 (zwölf Fahrten pro Stunde und Richtung in der HVZ, 149 Fahrten pro Tag und Richtung),
- Linie 8 (drei Fahrten pro Stunde und Richtung in der HVZ, 57 Fahrten pro Tag und Richtung),
- Linie 24 (acht Fahrten pro Stunde und Richtung in der HVZ, 113 Fahrten pro Tag und Richtung),
- Regionalbuslinien 630 und 670 (zusammen vier Fahrten pro Stunde und Richtung in der HVZ, 37 Fahrten pro Tag und Richtung),
- Nachtlinien N3 und N9 (Einzelfahrten, zusammen sechs Fahrten pro Tag und Richtung).

Dieses Angebot soll grundsätzlich auch in den kommenden fünf Jahren unverändert im ÖPNV angeboten werden.

Beim Radverkehr ist zu beachten, dass dieser in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat. Im Zuge der Radhaupttroute Universität–Innenstadt, die über den Stern verläuft, ist seit 2001 eine Verdopplung des Radverkehrs (Querschnitt Wachmannstraße) in der nachmittäglichen Spitzenstunde festzustellen. Insgesamt liegt die Frequenz bei ca. 5 500 Fahrrädern am Tag.

Der Stern mit seinen sechs zusammentreffenden Verkehrswegen wird täglich von etwa 25 000 bis 30 000 Kraftfahrzeugen befahren. Gemäß der Verkehrsprognose des Handlungskonzepts des Verkehrsentwicklungsplans ist bis zum Jahr 2025 weiterhin mit einer Verkehrsbelastung in dieser Größenordnung zu rechnen.

6. Warum haben die Ergebnisse der seit Oktober 2013 vorliegenden verkehrspsychologischen Untersuchung, die neben einer detaillierten Analyse auch Strategien und Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Anlage „Am Stern“ aufzeigt, nicht früher Eingang in die Maßnahmenplanung gefunden?

Die Ergebnisse haben Eingang in die Maßnahmenplanung gefunden und sind in den Gesamtprozess eingespeist worden.

In der städtischen Deputationsvorlage Nr. 18/361 (Sitzung am 9. Oktober 2014) hat die Verwaltung neben der Erläuterung der Ergebnisse des Gutachtens auch ausführlich das umfangliche Beteiligungsverfahren bei dem Projekt dargestellt. Der Arbeitskreis wurde nach dem Vorliegen des Gutachtens umfangreich infor-

miert und Stellungnahmen eingeholt. Aufgrund der vielfältigen Belange war das Ziel eine geeinte Lösung mit den Beteiligten herzustellen. Dieses Ergebnis wurde durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der städtischen Deputation im Oktober 2014 vorgestellt und anschließend der Planungsauftrag an das Amt für Straßen und Verkehr ausgelöst.

Das Amt hat daraufhin die Entwurfs- und Planungsleistungen Anfang des Jahres 2015 aufgenommen. Die hierzu notwendige Grundlagenermittlung beinhalteten u. a. umfangreiche Vermessungsarbeiten und Leitungsbestandserfassungen. Die drauf folgenden Entwurfs- und Planungsphasen wurden von intensiven Abstimmungen zwischen den Interessensvertretern und Gremien (Senator für Inneres und Sport, Arbeitsgemeinschaft Rad, Handelskammer, Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Verkehr bzw. Bremer Straßenbahn AG [BSAG], Polizei Bremen, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club [ADAC] und Ortsamt sowie Beirat Schwachhausen) begleitet. Das hierzu formal abschließende Genehmigungsverfahren der Träger öffentlicher Belange (kurz TÖB) wurde Anfang dieses Jahres durchgeführt.

Gleichzeitig werden seit Frühjahr diesen Jahres bauvorbereitend die Betriebsabläufe im Detail mit den Versorgungsträgern, der BSAG, der Baustellenkoordination etc. ermittelt, geprüft und abgestimmt. Ferner ist im Frühjahr mit der Erstellung der Ausführungsplanung begonnen worden, die aktuell zur Fortschreibung der Kostenberechnung dient und Grundlage für die derzeitige Deputationsvorlage zur Einwerbung der Baumittel ist.

7. Wie bewertet der Senat die Aussage, dass der geplante Umbau des Sterns zu keiner maßgeblichen Verbesserung der Gesamtsituation führen werde?

Ziel des Senats ist es, mit den in der Vorlage Nr. 19/145 (S) dargestellten Maßnahmen (die auf dem verkehrspsychologischen Gutachten beruhen) eine Verbesserung der Unfallsituation zu erreichen.

8. Inwiefern und mit welchem Ergebnis hat der Senat geprüft, ob zur Verbesserung der Verkehrssicherheit statt kleinteiliger Einzelmaßnahmen eine vollkommen neue Gestaltung des Sterns erforderlich ist?

Die vorliegende Planung erfolgte auf Grundlage der verkehrspsychologischen Untersuchung gemäß Deputationsbeschluss vom 9. Oktober 2014, es wurden Variantenuntersuchungen zur Umsetzung dieses Gutachten durchgeführt und auch entsprechend bewertet.

9. Mit welchen Verkehrsbeeinträchtigungen ist während der baulichen Umsetzung ab Mai 2017 zu rechnen?

Die Baumaßnahmen „Am Stern“ selbst werden mit den Gleisersatzbaumaßnahmen der BSAG für eine gemeinsame Umsetzung 2017 koordiniert. Derzeit werden durch das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) und der BSAG der Bauablauf, die Verknüpfung der Maßnahmen und die Verkehrsführung für die einzelnen Bauphasen erarbeitet. Die zu erwartenden verkehrlichen Beeinträchtigungen werden bei der Erarbeitung des Bauablaufs berücksichtigt. Ziel ist es, einen möglichst reibungslosen Bauablauf zu gewährleisten. Dies gilt auch im Hinblick auf die potenziellen verkehrlichen Auswirkungen während der Bauphase.

Eine umfängliche Information zur Baumaßnahme und den geplanten Ablauf werden noch erfolgen.

10. Inwiefern ist angedacht, Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahme zu evaluieren, und wann ist mit einem Bericht zu rechnen?

11. Was plant der Senat für den Fall, dass die bauliche Veränderung die Unfallhäufungen „Am Stern“ nicht beseitigt?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 10 und 11 zusammen beantwortet.

Die Unfallentwicklung „Am Stern“ wird durch die Verkehrsunfallkommission (VUK) seit 2007 kontinuierlich verfolgt. Die Polizei Bremen stellt dazu aufbereitete Daten der Verkehrsunfallberichte für eine weitergehende Auswertung der VUK zur Verfügung. Die VUK überprüft die Umsetzung und die Wirksamkeit

der getroffenen Maßnahmen sowie den Stand der weiteren Unfallentwicklung. Die wissenschaftlich hinterlegten Richtlinien für die Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen sehen sogenannte Ein-Jahres-Unfallkarten und Drei-Jahres-Unfallkarten für die Festlegung und Auswertung von Verkehrsunfallhäufungsstellen vor. Eine Evaluierung ist daher auch erst nach einem Jahr nach der Umsetzung von getroffenen Maßnahmen anzustreben.





