

**Bericht der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft**

Innenstadtverkehr muss fließen

**Verkehrsströme zeitnah analysieren und nachhaltiges Verkehrskonzept für den Wall
und die gesamte Innenstadt erstellen**

A. Problem

Die Fraktion der FDP hat unter obigem Titel folgenden Antrag an die Stadtbürgerschaft gestellt (Drucksache 19/24 S):

„Um die Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden und Bremer Beschäftigte zu gewährleisten, müssen die Verkehrsströme sinnvoll gelenkt werden. Bedingt durch den Brand des Textilhauses Harms in der Straße Am Wall wurde der gesamte Streckenabschnitt als Tempo-30-Zone eingerichtet und zwischen Bischofsnadel und Herdentor ein Einbahnstraßenbetrieb in Richtung Herdentor realisiert. Diese temporäre Regelung für die Zeit der Arbeiten am Brandobjekt wird seitens des Senats schon jetzt als mögliche Dauerlösung in Betracht gezogen.

Angesichts des in Bremen bestehenden Ringverkehrs um die Altstadt bildet die Straße Am Wall eine zentrale und damit wichtige Verkehrsachse zur Erreichbarkeit der Innenstadt.

Die Einführung einer Einbahnstraßenregelung in Teilen des Wallboulevards wird die verkehrliche Situation in der Innenstadt maßgeblich verändern und zu einer bisher nicht untersuchten Verlagerung der Verkehrsströme führen.

Die Vollsperrung des Walls infolge des Brandes hat in den letzten Monaten bereits dazu geführt, dass sich der Verkehr Ausweichrouten suchen musste, und insbesondere Umgehungen wie Ostertor, Sielwall, Dobben und Tiefer/Martinistraße stärker belastet waren. Da die verkehrsschwachen Sommermonate vorbei sind, ist von einer deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens und damit einhergehend zunehmenden Belastung der Umgebungsstraßen auszugehen.

Um sicherzustellen, dass die Innenstadtverkehre fließen, müssen zunächst

- das Verkehrsaufkommen insgesamt sowie
- die Auswirkungen der Einbahnstraßenregelung auf die verkehrliche Situation unter Berücksichtigung von Umgebungsstraßen und möglicher Ausweichrouten zeitnah untersucht und im Rahmen eines Berichts vorgestellt werden.

Jetzt besteht die Chance, den Verkehr neu zu regeln. Die Straße Am Wall darf in diesem Zusammenhang nicht als Einzelmaßnahme gesehen und geplant, sondern muss – auch zum Zweck einer weiteren Belebung – in ein Gesamtverkehrskonzept eingebunden werden, um die Trennwirkung der Verkehrsstraßen zu reduzieren und den Innenstadtverkehr nachhaltig zu gestalten.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

1. das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt nach Nutzung und Verkehrszweck (Berufs-/Kunden- und Lieferverkehr) zu ermitteln und die Ver-

kehrverteilung für den Zielverkehr Altstadt in einer Verkehrsuntersuchung zu erfassen.

2. die Neuverteilung des Verkehrs infolge der Einbahnstraßenregelung Am Wall zu untersuchen und die Netzbelastungen für den gesamten Innenstadtbereich unter Berücksichtigung möglicher Ausweichrouten detailliert darzustellen. Die Untersuchung soll auch die Auswirkung von (Groß-)Veranstaltungen, wie beispielsweise im Weser-Stadion, und die damit einhergehenden verkehrlichen Belastungen erfassen.
3. Leistungsfähigkeitsuntersuchungen für den Bereich der Innenstadt und möglicher Ausweichrouten durchzuführen und darzustellen, in welchen Bereichen Zu- bzw. Abnahmen der Verkehrsstärken zu verzeichnen sind.
4. die Einbahnstraßenregelung lediglich als versuchsweise und reversible Maßnahme anzusehen und alternative verkehrliche Konzepte für den Wallboulevard und die Erreichbarkeit der Innenstadt ergebnisoffen zu prüfen und entsprechende Vorschläge vorzulegen.

In diesem Zusammenhang ist u. a. kurzfristig zu prüfen, ob die anfallenden Verkehre mit einer partiellen Einbahnstraßenregelung vom Herdentor verbunden mit der Öffnung der Bischofsnadel in beide Richtungen und der Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung in der Herdentorswallstraße sinnvoller gelenkt werden können.

5. für Fußgänger und Radfahrer Querungsmöglichkeiten Am Wall zu erleichtern und zusätzliche Übergänge in die Wallanlagen zu schaffen, um die Anbindung des Walls Richtung Bahnhof, Fedelhöfen, aber auch ins Ostertor und umgekehrt zu verbessern.
6. Am Wall keinen zusätzlichen Fahrradstreifen einzurichten, da wallseitig ein breiter, über den gesamten Streckenabschnitt führender beidseitiger Radweg vorhanden ist. Die Einrichtung eines zusätzlichen separaten Streifens auf der Straße gefährdet die Sicherheit der Fahrradfahrer.
7. die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen in ein Gesamtverkehrskonzept für die Bremer Innenstadt einfließen zu lassen.“

Die Stadtbürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 22. September 2015 den Antrag zur Beratung und Berichterstattung an die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft überwiesen.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat in ihrer Sitzung am 10. März 2016 über den Antrag beraten und gibt dazu folgenden Bericht ab:

Sachdarstellung

Grundsätzliche Anmerkungen zu den Fragen

Ziel einer geänderten Verkehrsregelung Am Wall ist es, die Attraktivität des Walls als Boulevard durch eine höherwertige Aufenthaltsqualität zu stärken. Es ist zunächst grundsätzlich festzuhalten, dass der Wall-Sommer 2015, belegt durch zahlreiche positive Rückmeldungen, als Erfolg bewertet werden kann.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan, dem bereits das Innenstadtkonzept zugrunde lag, verfügt Bremen über ein aktuelles, tragfähiges Verkehrskonzept. Der Innenstadt ist nicht per se geholfen, wenn der Innenstadtverkehr fließt, denn die Innenstadt sollte vor allem möglichst gut mit allen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Straßenzüge wie der Wall nehmen auch viel Durchgangsverkehr der benachbarten Stadtteile auf, der nicht Ziel oder Quelle in der Innenstadt hat. Eine reine Optimierung des Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr bedeutet in konsequenter Umsetzung mehr Kfz-Spuren, weniger Raum für Fußgänger, längere Wartezeiten an den Ampeln für Busse und Straßenbahnen, Fußgänger und Radfahrer. Dies wäre ein Rückschritt in die verkehrspolitische Vergangenheit des Ausbaus zur autogerechten Stadt. Der selbstgewählte Titel „Nachhaltigkeit“ kann hierfür objektiv betrachtet nicht verliehen werden. Die Ziele des Handlungskonzepts des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025, der 2014 von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie beschlossen wurde, hingegen sind bezüglich der Innenstadt zukunftsorientiert und berücksichtigen alle Verkehrsarten gleichermaßen.

Zu 1.

Eine umfassende, modellbasierte Analyse des Verkehrsaufkommens in der Bremer Altstadt wurde zuletzt in der „Verkehrsuntersuchung Bremer Altstadt“¹⁾ vorgenommen. Eine Fortschreibung auf aktuelle Daten, die sich im Wesentlichen aus den Bestandsstrukturdaten (Einwohner, Erwerbstätige, Beschäftigte, Kfz-Bestand, Schul- und Studienplätze etc.) ergibt, ist für das Jahr 2016 im Zusammenhang mit der notwendigen Fortschreibung der Grundlagendaten für den Autobahnringchluss der A 281 vorgesehen.

Zu 2.

Die möglichen Auswirkungen der Einbahnstraßenregelung Am Wall wurden vor der Einrichtung dieser Regelung auf Grundlage des Status-quo-Falls 2010 (SQ-Fall) zum Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) für das Bezugsjahr 2010 mittels des Verkehrsmodells VENUS ermittelt. Hierbei ist von der Annahme ausgegangen worden, dass die geänderte Streckenführung keine Änderung in der Verkehrsmittel- und/oder Zielwahl der Verkehrsteilnehmer auslöst. Im Ergebnis der Differenzbetrachtung zwischen SQ-Fall und der Umlegung mit Einbahnstraße „Am Wall“ zeigen sich folgende Belastungsveränderungen im Straßennetz:

- Der gesamte Streckenzug Am Wall (Doventor bis Tiefer) wird deutlich entlastet (abschnittsweise - 18 % bis - 45%).
- Deutliche Verlagerung (ca. 50 % der Verkehre von Am Wall) auf den parallelen Streckenzug Faulenstraße (Zunahme + 17 %), Martinistraße (+ 22 %) bis Tiefer (+ 7 %) im direkten Umfeld.
- Zunahme der Verkehrsmenge in der Bürgermeister-Smidt-Straße ab Brillkreuzung (+ 10 %) bis Breitenweg (+ 3 %).

Diese Zunahme der Verkehrsmenge führte hier in der Zeit vor der Wiederfreigabe beider Fahrtrichtungen der Straße „Am Wall“ (1. Dezember 2015) zu längerem Rückstau während der Hauptnachfragezeiten, vor allem im Bereich der Brillkreuzung für die Linksabbieger aus der Bürgermeister-Smidt-Straße in die Martinistraße.

- Geringfügige Verlagerung von Verkehren auch in die benachbarten Stadtteile.
- Zunahme der Verkehrsmenge Am Dobben ab Eduard-Grunow-Straße bis zum Osterdeich (+ 9 %). Hier war u. a. auch die Straßenbahnlinie 10 negativ betroffen, da kein separater Gleiskörper vorhanden ist und der erhöhte Rückstau vor der Sielwallkreuzung maßgeblich auch die Straßenbahn aufgehalten hat.

Punktuell wurden diese Ergebnisse anhand einiger automatischer Dauerzählstellen der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) auf Plausibilität geprüft. Als Vergleichsgrundlage diente hier die Woche vom 13. April bis 19. April 2015 (vor der Maßnahme) zur Woche vom 16. November bis 22. November 2015 (mit provisorischer Einbahnstraße).

Eine gesonderte Untersuchung der Einflüsse von „Großereignissen“ ist nicht erfolgt. Da es sich hierbei um Sonderfälle handelt, die zwar bedingt regelmäßig auftreten, aber auch starken Schwankungen (Tag, Uhrzeit, Umfang etc.) unterliegen. Eine Betrachtung der Auswirkungen dieser Ereignisse für den „normalen“ werktäglichen Verkehrsablauf, der für eine Beurteilung heranzuziehen ist, wird nicht als zielführend angesehen.

Zu 3.

In welchen Bereichen Zu- bzw. Abnahmen der Verkehrsmengen zu verzeichnen sind, ist bereits mit der Antwort zu Frage 2 erfolgt. Anhand der Umlegungsergebnisse des Verkehrsmodells, welches auch die Leistungsfähigkeit der signalisierten Knotenpunkte auf makroskopischer Simulationsbasis berücksichtigt, kann festgestellt werden, dass es aufgrund der Verlagerungseffekte an folgenden Knotenpunkten zu Einbußen in der Leistungsfähigkeit und damit insgesamt zu einer Verschlechterung des Verkehrsablaufs kommt:

¹⁾ Verkehrsuntersuchung Bremer Altstadt; Ingenieurgruppe IVV Aachen im Auftrag des Senators für Bau, Umwelt, Verkehr und Europa; März 2011.

- Eduard-Schopf-Allee/Am Wall/Doventor,
- Bürgermeister-Smidt-Straße/Am Wall (AOK-Kreuzung – unterhalb der Hochstraße),
- Bürgermeister-Smidt-Straße/Am Brill/Martinistraße (Brillkreuzung),
- Am Dobben/Ostertorsteinweg/Sielwall (Sielwallkreuzung).

Im Gegenzug werden an folgenden Knotenpunkten durch insgesamt geringere Verkehrsmengen auch positive Effekte in Bezug auf die Verkehrsabwicklung erwartet:

- Herdentor/Am Wall,
- Altenwall/Ostertorstraße/Am Wall.

Während der Zeit der Vollsperrung bzw. der Einbahnstraßenregelung Am Wall wurde nur vereinzelt eine Verlängerung der Staulängen an den oben genannten Knotenpunkten in der Bremer Innenstadt festgestellt. Durch Verkehrsbeobachtungen wurden die vorstehenden und vor dem Verkehrsversuch ermittelten modelltheoretischen Annahmen während des Verkehrsversuchs im Grundsatz bestätigt.

Ein detaillierter Nachweis ausreichender Leistungsfähigkeit²⁾ bei bestehender Einbahnstraßenregelung in der Straße Am Wall ist bisher für den Knotenpunkt Martinistraße/Wilhelm-Kaisen-Brücke/Balgebrückstraße im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben der Firma Kühne+Nagel erbracht worden. Im Bereich der Brill- und der AOK-Kreuzung sind Umbauten möglich in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung des Ansgariquartiers. Dann werden auch entsprechende Leistungsfähigkeitsbetrachtungen dieser Knotenpunkte nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) durchgeführt, verbunden mit einer begleitenden mikroskopischen Verkehrssimulation.

Zu 4.

Die Einbahnstraßenregelung wurde mittels provisorischer Maßnahmen zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs gemäß Deputationsbeschluss vom 14. September 2015 zwischen Bischofsnadel und Herdentor eingerichtet. Im Rahmen dieses Verkehrsversuchs waren begleitende Verkehrserhebungen vorgesehen. Während des in diesem Zeitraum stattfindenden Freimarkts und dem beginnenden Vorweihnachtsverkehr konnten in der relativ kurzen Zeitspanne bis zur Aufhebung des Versuchs am ersten Dezemberwochenende jedoch keine repräsentativen Ergebnisse, die für eine objektive Beurteilung nötig wären, erzielt werden.

Eine Einbahnstraßenregelung vom Herdentor kommend in Richtung Bischofsnadel einzurichten, wurde vor Einführung des Verkehrsversuchs geprüft und insbesondere aufgrund der notwendigen kurzen Einsatzwege für Einsatzfahrten vom Polizeirevier Innenstadt, aber auch der direkten Erreichbarkeit der Zufahrt Sögstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgeschlossen.

In Abhängigkeit der Erfordernisse der weiteren Baustellenabwicklung des Harms-Gebäudes kann für den Wall auch in 2016 eine temporäre Einbahnstraßenregelung erforderlich werden.

Sofern sich die Planungen für einen erneuten „Wall-Sommer“ in 2016 weiter konkretisieren, besteht die Möglichkeit einer zeitweisen Vollsperrung für diesen Zeitraum.

Zu 5.

Die Verbesserung der Situation für querende Fußgänger und Radfahrer in der Straße Am Wall ist Gegenstand des Innenstadtkonzepts und wird im Rahmen dessen sukzessiver Umsetzung weiter verfolgt.

Zu 6.

Im Rahmen des unter 4. genannten Verkehrsversuchs wurde ein Fahrradstreifen entgegen der eingerichteten Einbahnstraße markiert. Hiermit sollte die Er-

²⁾ Qualitätsstufe gemäß HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV]) nicht schlechter als D für die relevanten Fahrbeziehungen und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

reichbarkeit des Einzelhandels für Radfahrende verbessert werden. Es sind zur Nutzung dieses Fahrradstreifens während dieser Zeit keine gefährdungsrelevanten Sachverhalte bekannt geworden. Allerdings konnte zeitweise eine illegale Nutzung des Radwegs auf Seite der Wallanlage durch parkende Kfz beobachtet werden.

Zu 7.

Im Rahmen des Innenstadtkonzepts wurde ein Verkehrskonzept entwickelt. Dies hat weiterhin Bestand. Im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2015 sind mehrere Maßnahmen in der Innenstadt enthalten.

Wesentliche Parameter für ein Gesamtverkehrskonzept für die Bremer Innenstadt bilden städtebauliche Überlegungen und Planungen. Diese haben entscheidenden Einfluss auf die Möglichkeiten der Verkehrsführung und -beeinflussung, wie auch die Verkehrserzeugung. Das Erstellen eines reinen Verkehrskonzepts für den Bereich der Innenstadt ist daher nicht zielführend, da aktuell verschiedene relevante städtebauliche Vorhaben und Entwicklungen noch unklar bzw. noch in der Planung (Ansgaritor, Bahnhofsvorstadt, Fernbus-ZOB) sind. Die mit der Maßnahme Am Wall gesammelten Erfahrungen und Ergebnisse der weiteren begleitenden Untersuchungen werden bei den einzelnen städtebaulichen Vorhaben berücksichtigt.

B. Beschlussempfehlung

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft empfiehlt der Stadtbürgerschaft, den Antrag der Fraktion der FDP, Drs. 19/24 S, abzulehnen.

Dr. Joachim Lohse
(Vorsitzender)

Jürgen Pohlmann
(Sprecher)

