

Dringlichkeitsantrag der Fraktion der FDP

Innenstadtverkehr muss fließen - Verkehrsströme zeitnah analysieren und nachhaltiges Verkehrskonzept für den Wall und die gesamte Innenstadt erstellen

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 Zwecke 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 Verkehrsverteilung 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 bspw. 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.

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