

5. Verkehrliche Handlungsspielräume

Grundsätzlich bestehen Handlungsspielräume im Verkehrsbereich auf verschiedenen Ebenen. Dabei sind bei der Beurteilung der Umsetzungsmöglichkeiten einerseits die lokalisierten Mängel bzw. Konflikte und andererseits die örtlichen Gegebenheiten wie z.B. die Straßennetzhierarchie etc., zu berücksichtigen.

Verkehrsverlagerungen

Verkehrsverlagerungen werden durch Straßensperrungen oder durch regelnde Maßnahmen (Einbahnregelungen, Abbiegegebote, etc.) erreicht. Dabei werden Straßenabschnitte entlastet, jedoch gleichzeitig infolge der verlagerten Verkehre alternative Routen stärker belastet.

Im Stadtteil Borgfeld sind aufgrund der Straßennetzstruktur bei Maßnahmen, die zu einer Verkehrsverlagerung führen, immer ^{diese} von einer Mehrbelastung innergebietlicher Alternativrouten verbunden. ^{mit}

Verkehrsvermeidung

Die Verringerung lokalisierter Mängel und Konflikte kann durch die Vermeidung von Kfz-Fahrten erreicht werden. Dies erfolgt durch die Substitution von Kfz-Fahrten zugunsten der Verkehre des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß).

Der Stadtteil Borgfeld ist ÖPNV-mäßig durch die Straßenbahnlinie 4 und die Buslinie 32 sowie Regionalbuslinien im Zuge der Borgfelder Heerstraße gut erschlossen. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen der Straßen und der vorhandenen Geschwindigkeitsregelungen ist die Gesamtsituation für Fußgänger und Radfahrer als sehr positiv zu bezeichnen. Weitere Maßnahmen wie z.B. separate Radverkehrsanlagen sind aufgrund des niedrigen Kfz-Geschwindigkeitsniveaus in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325 / 326 StVO) gemäß Straßenverkehrsordnung nicht anzulegen. Insofern wurden in Borgfeld die planerischen Ansätze für eine maximale Vermeidung von Kfz-Fahrten sowohl in der Bauleitplanung als auch in der Umsetzung berücksichtigt.

Verlangsamung

Zur Vermeidung von Gefahrensituationen ist die Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten der Kfz eine wesentliche planerische Zielsetzung.

Infolge der Verkehrsregelungen im Stadtteil Borgfeld mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h ist diesem Ziel bereits Rechnung getragen. Weitere Möglichkeiten für eine gebietsbezogene Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus ist einerseits nicht erforderlich, andererseits rechtlich flächendeckend nicht umsetzbar.

Verstetigung

Zur Verminderung der Umweltbelastungen (insbesondere Lärmimmissionen) ist ein stetiger Verkehrsfluss bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau anzustreben.

Der Ausbaustandard der Wohngebietsstraßen im Stadtteil Borgfeld lässt i.d.R. keine hohen Geschwindigkeiten zu. Durch die überwiegend geringen Verkehrsmengen und die daraus resultierenden seltenen Begegnungsfälle von Fahrzeugen sind Störungen im Verkehrsfluss relativ gering.

Die Ausführungen verdeutlichen, dass sich grundsätzliche Handlungsspielräume für eine flächendeckende Veränderung im Straßennetz aus den lokalisierten Konflikten nicht ableiten lassen und aufgrund der Gegebenheiten bereits in starkem Maße ausgereizt sind. Um die vor Ort diskutierten Veränderungswünsche und Maßnahmen beurteilen zu können, werden in den folgenden Abschnitten die verkehrlichen und straßenräumlich/ städtebaulichen Maßnahmen erläutert.

5.1 Verkehrliche Maßnahmen

Verkehrliche Maßnahmen sind zunächst in einer Verbesserung und Sicherheitserhöhung im Verkehrsablauf zu suchen. In Frage kommende Maßnahmen, die in Bezug auf ihre verkehrsentlastende Wirkung und Geschwindigkeitsminderung bewertet werden, sind:

- Markierung für Vorfahrtregelung „rechts-vor-links“

Diese Maßnahmen sind bei den vorhandenen Verkehrsmengen im Untersuchungsraum weitgehend unwirksam.

- Parken in der Fahrbahn

Diese Maßnahme kann vereinzelt zu einer Verlangsamung des Geschwindigkeitsniveaus führen, ist jedoch in Bezug auf die Verkehrsentslastung im Untersuchungsraum unwirksam, da es viele Kfz-Stellplätze auf den Grundstücken gibt.

- Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten in Form von Plateauaufpflasterungen / Kissen

Diese Maßnahmen vermögen die Geschwindigkeit punktuell zu senken. Bei häufiger Platzierung kann ein gleichmäßiges Geschwindigkeitsniveau im Streckenverlauf erzielt werden. Sie haben zusätzlich eine geringe verlagernde Wirkung, da Verkehrsteilnehmer tlw. ein Überfahren vermeiden wollen.

- Maßnahmen in Form von Verengungen bzw. Verschwenkungen des Straßenraumes

Diese Maßnahmen sind angesichts der geringen Verkehrsmengen, in denen nur wenige Begegnungsfälle von Fahrzeugen eintreten, unwirksam. Bei hohem Verkehrsmengen führen sie zu Lärm- und Abgasbelastungen und oftmals auch zu höheren Fahrgeschwindigkeiten durch den „Run“ auf die Engstellen. Darüber hinaus wird der in der Fahrbahn fahrende Radfahrer in die Fahrlinie des Kfz gedrängt, was häufig zu Konflikten führt.

- Verkehrsrechtliche Anordnungen

Diese Maßnahmen, die bspw. die Herabstufung von Tempo-30-Zonen zu Straßen mit Zeichen 325 StVO beinhalten, sind in aller Regel nur bezogen auf kleinräumige Straßenabschnitte wirksam und können aufgrund der vorhandenen Regelungen nicht gesamtgebietsbezogene Wirkungen entfalten.

Handlungsspielräume bestehen darüber hinaus darin, das Verkehrsnetz grundlegend zu ändern. Hierfür sind Verkehrsnetzveränderungen notwendig, die in aller Regel durch Sperrungen oder Lenkungen des Verkehrs erzielt werden können. In Frage kommende Maßnahmen sind:

- Sperrung mit den entsprechenden Vorteilen zur Vermeidung von Durchgangs- und Schleichverkehren und Nachteilen für die Erschließungswege der Anlieger, jedoch zu meist ohne Wirkung auf die Fahrgeschwindigkeiten.
- Verkehrslenkung in Form von Einbahnstraßen oder Abbiegegeboten mit den o.a. Vor- und Nachteilen. In Straßen wie bspw. der Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostabschnitt) oder dem Kiebitzbrink (Südabschnitt) kann eine Einbahnregelung wegen fehlender Begegnungsfälle unter Umständen sogar zu einer Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten führen.

5.2 Straßenräumliche / städtebauliche Maßnahmen

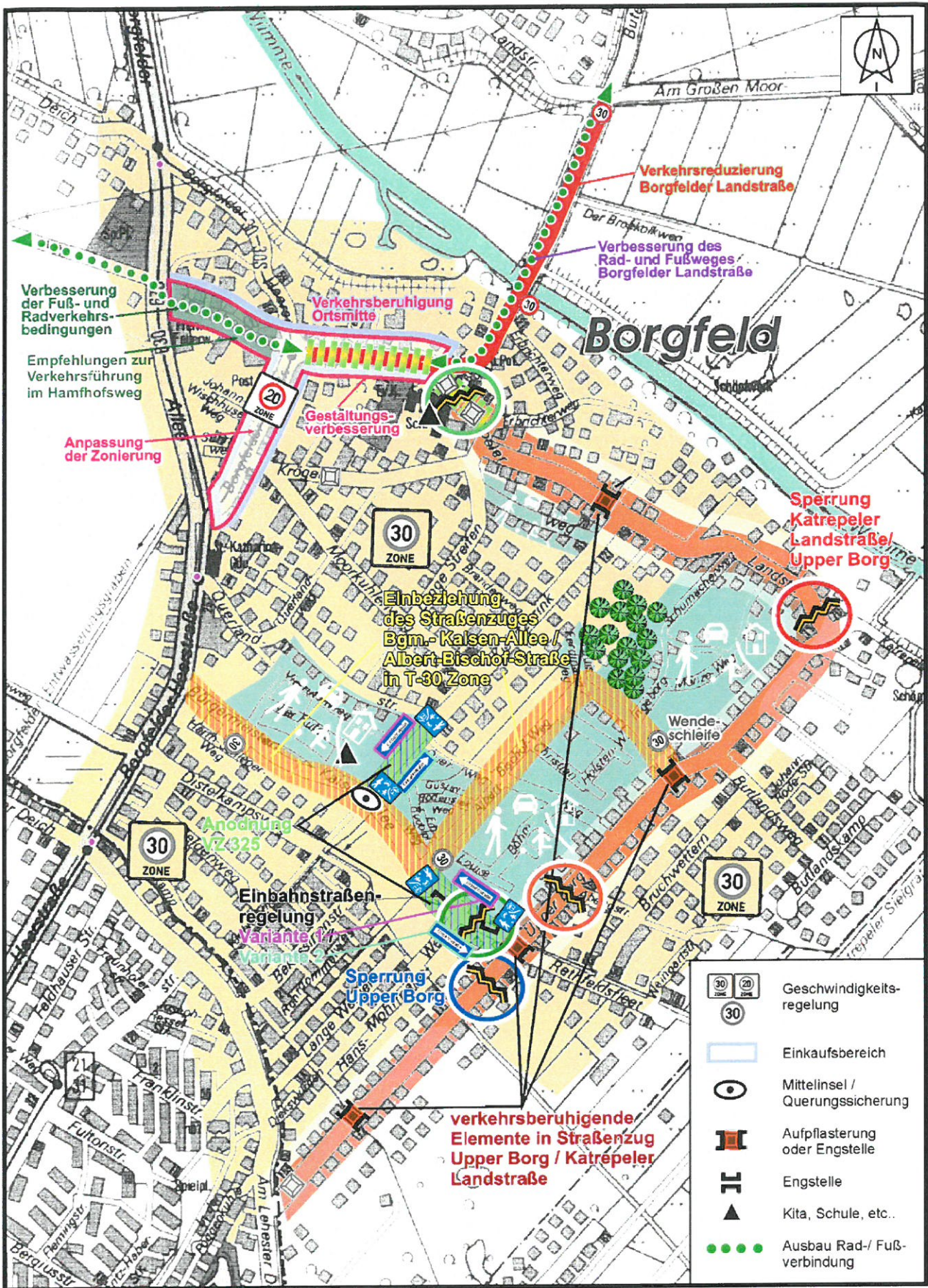
In Frage kommende Maßnahmen sind:

- Gestaltung bzw. Hervorheben von Querungsbereichen

Diese Maßnahme kann vereinzelt zu einer Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens führen, da wichtige fuß- und radläufige Querungsbereiche im Straßenraum deutlich erkennbar werden.

- Anlage bzw. Aufwertung der Straßenräume

Eine Aufwertung der Straßenräume kann zu einem angemesseneren Geschwindigkeitsniveau insbesondere dann führen, wenn – wie bspw. in der Ortsmitte Borgfeld – die multifunktionalen Ansprüche an den Straßenraum gestalterisch aufgegriffen werden.



p 1495.borgfeld \ Borgfeld.cdr
21-04-2004

zu bewertende Straßenabschnitte	Kriterium	↑		↓		325	sp B KA ost	Yb Katr UB	sp UB-M	sp UB-S	sp KL	T302 BKfA
		Maßnahmen- vorschlag 1a	Maßnahmen- vorschlag 1b	Maßnahmen- vorschlag 2	Maßnahmen- vorschlag 3	Maßnahmen- vorschlag 4	Maßnahmen- vorschlag 5a	Maßnahmen- vorschlag 5b	Maßnahmen- vorschlag 5c	Maßnahmen- vorschlag 6		
Bürgermeister-Kaisen-Allee (Westabschnitt) / Albert-Bischof-Straße	A	○	○	○	(-)	○	○	(-)	-	(-)	○	Verkehrsbelastung gleich niedrig, v. Rhythmanwendung Erweiterungsquerschnitt Anzahl ganzer v. k.
	B	○	○	○	○	○	○	○	○	○	(+)	
	C	(-)	(-)	○	(-)	○	○	(-)	○	○	○	
	D	(-)	(-)	○	○	○	○	○	○	○	○	
	E	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostabschnitt)	A	(+)	(+)	○	+	○	○	○	(-)	○	○	
	B	(-)	(-)	(+)	(+)	○	○	○	○	○	○	
	C	(-)	(-)	○	(-)	○	○	(-)	○	○	○	
	D	-	-	○	○	○	○	○	○	○	○	
	E	○	○	○	○	○	○	(-)	○	○	○	
Kiebitzbrink (Südabschnitt)	A	(+)	+	○	○	○	○	(-)	○	(-)	○	
	B	(-)	-	(+)	○	○	○	○	○	○	○	
	C	(-)	(-)	○	(-)	○	○	○	○	○	○	
	D	(-)	(-)	○	○	○	○	○	○	○	○	
	E	○	○	○	○	○	○ [?]	(-)	○	(-)	○	
Upper Borg / Katrepeler Landstraße	A	○	○	○	(+)	(+)	+	(+)	+	○	○	
	B	○	○	○	○	+	○	○	○	○	○	
	C	(-)	(-)	○	○	○	(-)	-	(-)	○	○	
	D	○	○	○	○	○	-	(-)	-	○	○	
	E	○	○	○	○	(+)	+	+	+	○	○	
Borgfelder Landstraße / Borgfelder Heerstraße	A	○	○	○	○	○	(-)	(-)	(-)	(-)	○	
	B	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	C	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	D	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	E	○	○	○	○	○	(-)	-	(-)	○	○	
Sonstige Straßen	A	○	(-)	○	(-)	(-)	-	○	-	○	○	
	B	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	C	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	
	D	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	E	○	○	○	○	○	(-)	○	(-)	○	○	

Tab. 5.1a: Bewertung von bisher diskutierten Maßnahmenvorschlägen

Straßenräumliche / städtebauliche Maßnahmen sind in der Regel kostenaufwändiger als verkehrliche Maßnahmen.

Der Dorferneuerungsplan sieht unter dem Leitziel „Der Mensch im Dorf Borgfeld steht im Vordergrund und nicht der Verkehr“¹ vor:

- „Hervorhebung der „Historischen Bedeutung“ in der Oberflächengestaltung – Idee: Ausbau der Borgfelder Landstraße in einem oberflächenbehandelten Natursteinpflastermaterial. Verzicht auf hochtechnischen Ausbaustandard zu Gunsten einer klar definierten Erlebbarkeit eines einmaligen Dorfstraßencharakters.
- Verbesserung der Gehweganlagen.
- Ergänzung des Großbaumbestandes in den Lücken (hochstämmige Eichen nachpflanzen).
- Einbeziehung der Grundstückszufahrten in die Gesamtgestaltung“.

5.3 Bewertung bereits diskutierter Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Erörterung von Maßnahmen wurden zahlreiche Bürgerbegehren vor Ort ausgewertet. Diese beinhalten Einzelmaßnahmen, die überwiegend verkehrsnetzverändernd, d.h. verkehrsverlagernd wirksam wären (s. Abbildung 5.1). Von gutachterlicher Seite wurden diese Maßnahmenvorschläge zusammengetragen und in Bezug auf ihre verkehrlichen Wirkungen und Verträglichkeiten bezogen auf das Gesamtgebiet bewertet.

Maßnahmenvorschlag 1a:

- Einbahnstraßenregelungen Kiebitzbrink (Südabschnitt) Richtung Süden und Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostabschnitt) Richtung Westen

Maßnahmenvorschlag 1b

- Einbahnstraßenregelungen Kiebitzbrink (Südabschnitt) Richtung Norden und Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostabschnitt) Richtung Osten

Maßnahmenvorschlag 2:

- Verkehrszeichen 325 Kiebitzbrink (Südabschnitt) und Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostabschnitt)

Maßnahmenvorschlag 3:

- Sperrung Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostabschnitt) und Verkehrszeichen 325 StVO

Maßnahmenvorschlag 4:

- Verkehrsberuhigung Katrepeler Landstraße und Upper Borg

¹ Freie Hansestadt Bremen Dorferneuerung Borgfeld, Chancen nutzen – Gemeinsam Zukunft gestalten, S. 112 (GfL mbH, Bremen, 2003)

Maßnahmenvorschlag 5a:

- Sperrung Upper Borg (Mittelabschnitt)

Maßnahmenvorschlag 5b:

- Sperrung Upper Borg (Südabschnitt)

Maßnahmenvorschlag 5c:

- Sperrung Katrepeler Landstraße (Nordabschnitt) = Sperrung beim OH

Maßnahmenvorschlag 6:

- Tempo-30-Zone Bürgermeister-Kaisen-Allee (Westabschnitt) mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen

Die Bewertung beinhaltet die Überprüfung der Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge auf die direkten Anlieger folgender betroffener Straßenzüge:

- Bürgermeister-Kaisen-Allee (Westabschnitt)
- Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ostabschnitt),
- Kiebitzbrink (Südabschnitt),
- Upper Borg und Katrepeler Landstraße,
- Borgfelder Landstraße und Borgfelder Heerstraße sowie
- sonstiger Straßen.

Bewertet werden:– **Verkehrsbelastung (A)**

Das Ziel der Maßnahmen ist eine möglichst hohe Minderung der Verkehrsbelastungen in den Straßenzügen. Insofern werden die Auswirkungen der Maßnahme auf die Verkehrsbelastung der einzelnen Straßenzüge bewertet.

- + hohe Entlastung
- (+) geringe Entlastung
- o keine Veränderung gegenüber Bestand
- (-) geringe Mehrbelastung
- hohe Mehrbelastung

– **Geschwindigkeitsniveau (B)**

Ziel ist es, ein an das Umfeld angepasstes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen. Das durch die Maßnahmen veränderte Geschwindigkeitsniveau wird bewertet.

- + Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
- (+) geringe Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
- o keine Veränderung gegenüber Bestand
- (-) geringe Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus
- Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus

– Erschließungsqualität

Erschließungsqualität für die Außenanbindung (C) des Wohngebietsverkehrs

Auswirkungen auf die Erschließungsqualität folgender Bereiche (D):

- östlich der Straße Upper Borg befindliche Wohngebiete,
- das Quartier nördlich der Querlandstraße und westlich des Kiebitzbrinks,
- das Quartier mit den Neubaugebieten entlang der Bürgermeister-Kaisen-Allee / Albert-Bischof-Straße

Aufgrund der Straßennetzstruktur weist der Stadtteil Borgfeld eine gute Erschließungsqualität auf. Die Veränderung dieser Erschließungsqualität hinsichtlich der äußeren Anbindung und der Erreichbarkeit der gebietsinternen Ziele wird bewertet.

Da keine der bewerteten Maßnahmen eine Ergänzung des Straßennetzes beinhaltet, sondern alle Maßnahmen in unterschiedlichem Umfang verkehrnetzverändernd wirken, ist eine positive Bewertung der Erschließungsqualität nicht gegeben. Die Bewertung erfolgt daher:

- o keine Veränderung gegenüber Bestand
- (-) geringe Beeinträchtigung der Erschließungsqualität
- starke Beeinträchtigung der Erschließungsqualität

Die Wirkungen auf vorhandene Durchgangsverkehre (E)

Ziel ist es, den Durchgangsverkehr in einzelnen Straßenabschnitten zu minimieren.

- + starke Verringerung des Durchgangsverkehrs
- (+) Verringerung des Durchgangsverkehrs
- o keine Veränderung gegenüber Bestand
- (-) Erhöhung des Durchgangsverkehrs
- starke Erhöhung des Durchgangsverkehrs

Zusätzlich erfolgt eine Einschätzung der Umsetzungs- und Durchsetzungsmöglichkeiten der vorgeschlagenen Maßnahmen vor dem Hintergrund sonstiger an den Verkehrsraum gestellter Anforderungen.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Ergebnisse.

Bewertung der Umsetzungs-/ Durchsetzungs-möglichkeiten	Kriterium	Maßnahmen-Vorschlag 1a	Maßnahmen-vorschlag 1b	Maßnahmen-vorschlag 2	Maßnahmen-vorschlag 3	Maßnahmen-vorschlag 4	Maßnahmen-vorschlag 5a	Maßnahmen-vorschlag 5b	Maßnahmen-vorschlag 5c	Maßnahmen-vorschlag 6
Umsetzungs-möglichkeiten		+	+	+	○	+	○	○	○	+
Durchsetzungs-möglichkeiten		○	○	-	○	(+)	(-)	(-)	(-)	-

Tab. 5.1b: Bewertung von bisher diskutierten Maßnahmenvorschlägen

Zusammenfassendes Ergebnis der einzelnen Maßnahmenvorschläge:

- Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge 1a und 1b (**Einbahnregelung im Kiebitzbrink und in der Bürgermeister-Kaisen-Allee**) sind leicht entlastungsmindernde Effekte für die betroffenen Straßen mit Richtungsverkehr. Da der Kiebitzbrink und die Bürgermeister-Kaisen-Allee in den betrachteten Abschnitten Querschnittsbelastungen von 800 bis 1.100 Kfz/24 h aufweisen, werden maximal 400 bis 500 Kfz/24 h und Richtung verlagert. Infolge des vorhandenen Erschließungskonzeptes werden sich diese Fahrten auf die verschiedenen Anschlusspunkte an das übergeordnete Straßennetz verteilen, so dass im Straßennetz von Borgfeld keine gravierenden Nachteile durch eine Erhöhung der Verkehrsbelastung eintreten werden. Aufgrund der veränderten Erschließungssituation entstehen auch für die Anwohner in den betrachteten Straßenabschnitten Umwege. In einzelnen Bereichen wie z.B. der Bürgermeister-Kaisen-Allee (Westabschnitt) werden die verkehrsentlastenden Wirkungen durch erhöhten Quell- und Zielverkehr wieder aufgehoben. In den betrachteten Straßenabschnitten ist mit leicht ansteigenden Geschwindigkeiten der nunmehr in eine Fahrtrichtung verkehrenden Fahrzeuge zu rechnen.
- Die Veränderung der Verkehrsregelung (**Zeichen 325 StVO**) gemäß Maßnahmenvorschlag 2 in der Bürgermeister-Kaisen-Allee (Ost) sowie Kiebitzbrink (Süd) hat keinerlei Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen und führt zu einer den Verkehrsverhältnissen nicht angemessenen rechtlichen Regelung.
- Der Maßnahmenvorschlag 3 sieht eine **Sperrung der Bürgermeister-Kaisen-Allee im östlichen Bereich** vor. Dies führt zu einer Entlastung des Straßenabschnitts von Quell- und Zielverkehren, die über die Albert-Bischof-Straße fahren müssen. Die damit verbunde-

nen Umwege für den Quell- und Zielverkehr sind vglw. gering, betreffen aber auch die Anwohner des betrachteten Abschnitts der Bürgermeister-Kaisen-Allee und der Hans-Mohrmann-Straße, wenn diese über den Upper Borg in Richtung Am Lehester Deich fahren.

- Der Maßnahmenvorschlag 4 sieht Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Beibehaltung der Befahrbarkeit der Katrepeler Landstraße und des Upper Borg vor. Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wirken punktuell geschwindigkeitsdämpfend. Wegen der Fülle von Maßnahmen ist eine straßenzugbezogene Wirkung zu erreichen, wobei die Umsetzung vglw. aufwändig ist. Im Gegensatz zu einer Straßensperrung führt der Einbau von verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu keiner Veränderung der Erreichbarkeit, da die Ziele unverändert angefahren werden können. Da das Befahren der Maßnahmen von einzelnen Verkehrsteilnehmern als unangenehm empfunden wird, ist mit einer geringen Verlagerung von Verkehren und somit gleichzeitig von einer qualitativen Einschränkung der Erreichbarkeit auszugehen. Die Erfahrungen zeigen, dass i.d.R. Schleichverkehre in gewissem Umfange verlagert werden können, während die Ziel- und Quellverkehre stärker auf ihren Bestandsrouten verbleiben.
- Die Maßnahmenvorschläge 5a, 5b und 5c, die eine Sperrung der Straße Upper Borg bzw. der Katrepeler Landstraße vorsehen, führen zu einer vollständigen Verlagerung des Durchgangsverkehrs in diesem Straßenzug und zu einer Veränderung der quartiersbezogenen Erschließungsqualität.

Bei dem Maßnahmenvorschlag 5a, der eine Sperrung entweder im Abschnitt Albert-Bischof-Straße bis Katrepeler Landstraße oder im Abschnitt Bürgermeister-Kaisen-Allee bis Albert-Bischof-Straße vorsieht, sind flankierende Maßnahmen in erheblichem Umfang erforderlich. Dies betrifft den Kiebitzbrink bzw. den Ostabschnitt der Bürgermeister-Kaisen-Allee, da über diese Straßen der verlagerte Durchgangsverkehr und der Ziel- und Quellverkehr fahren wird. Es ist davon auszugehen, dass verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht ausreichen, so dass der Kiebitzbrink z.B. zwischen Bürgermeister-Kaisen-Allee und Moorkuhlenweg zu sperren ist. In diesem Falle würde der gesamte Durchgangsverkehr auf die Borgfelder Landstraße verdrängt, wobei gleichzeitig die Erschließungsqualitäten für das gesamte Wohngebiet sehr stark eingeschränkt wird. Die Anwohner würden zu langen Umwegfahrten gezwungen, die mit einer Erhöhung der Verkehrsbelastungen der betroffenen Straßen verbunden wäre.

Bei einer Sperrung des Upper Borgs im Abschnitt zwischen Am Lehester Deich und Bürgermeister-Kaisen-Allee (gemäß Maßnahmenvorschlag 5b) wird der Schleichverkehr ebenfalls vollständig auf die Borgfelder Heerstraße verlagert. Gleichzeitig ist wiederum